

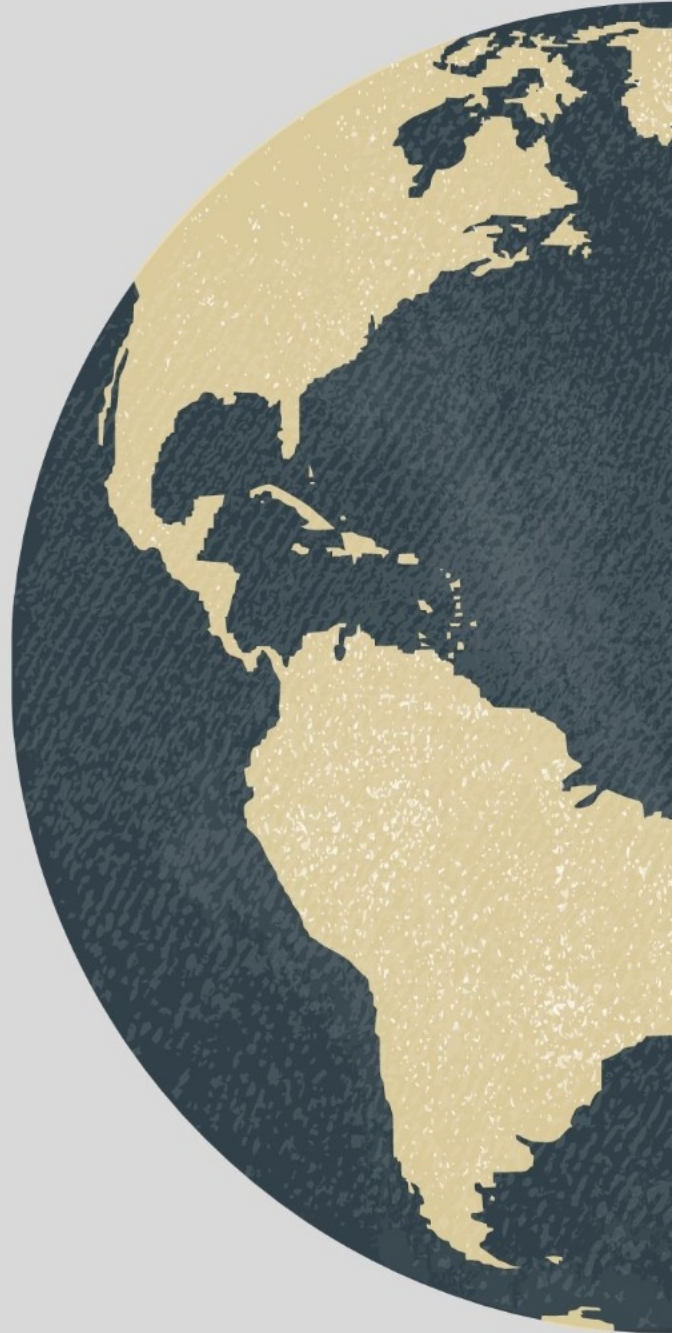


# AKADEMİK DÜŞÜNCE ENSTİTÜSÜ

## TARTIŞMA METİNLERİ-2

Mikayil TAGHIYEV

# ÇİN`İN ÇEVRELEME POLİTİKASI: “İNCİ DİZİSİ” STRATEJİSİ



## Hazırlayan Notu

*Akademik Düşünce Enstitüsü Derneği'nin araştırmacıları, dünyada ve Türkiye'de toplumsal, siyasal, ekonomik ve kültürel alanlarda yaşanan gelişmeleri yakından takip ederek farklı türlerde yayınlar üretmektedir. Bu yayınlar arasında yer alan Tartışma Metinleri'nin ilki "Covid 19 ve Etkileri" başlığı ile 2020 yılında yayımlanmıştır. Bu çalışmada ise uluslararası bir gelişmeye ışık tutulmuş, "Çin'in Çevreleme Politikası: İnci Dizisi Stratejisi" hakkında bilgiler verilmiştir. Tartışma Metinleri'nin temel amacı, bir konuyu ilgili alanda tartışmaya açarak, farklı yönlerden değerlendirilmesine imkan sağlamaktır. Enstitümüzün bu çabasına katkı sağlayan Mikayil Taghiyev'e teşekkür ederiz.*

**Kaan AKMAN**  
**Akademik Düşünce Enstitüsü**  
**Genel Sekreteri**

## AKADEMİK DÜŞÜNCE ENSTITÜSÜ DERNEĞİ

### TARTIŞMA METİNLERİ- 2

**Kaynak Gösterme:** Akademik Düşünce Enstitüsü, *Çin'in Çevreleme Politikası: "İnci Dizisi" Stratejisi*, Akademik Düşünce Enstitüsü Tartışma Metinleri, No:2, 22 Kasım 2021, Erişim Adresi: <https://www.akademikdusunce.org.tr/yayinlar/raporlar/>

**Görüş ve önerileriniz için:** [akademikdusuncetr@gmail.com](mailto:akademikdusuncetr@gmail.com)

## ÇİN'İN ÇEVRELEME POLİTİKASI: “İNCİ DİZİSİ” STRATEJİSİ

“İnci Dizisi” terimini ilk kez 21. yüzyılın başlarında Çin'in Denizden Geçen İletişim Ağları'nın (Sea Lines of Communication) (Şekil 2) güvence altına alma stratejisi ile birlikte ortaya çıkmıştır. Çin için jeostratejik açıdan önem taşıyan “İnci Dizisi” stratejisi, Hint Okyanusu'nda hayata geçirilen liman ve altyapı projelerini kapsamaktadır. Bahsi geçen limanlar şunlardır: Hainan (Çin), Gwadar (Pakistan), Marao Atoll (Maldivler), Kolombo ve Hambantota (Sirilanka), Sitt veya Kyaupkya (Myanmar), Chittagong (Bangladeş) (Şekil 1). Bu strateji Çin'i Hint Okyanusu ile Pasifik Okyanusu'nu birbirine bağlayan Malacca Boğazı'na bağımlı olmaktan kurtarmaktadır (Taghiyev, 2019: 65).

Şekil 1. “İnci Dizisi” ve Limanlar



**Kaynak:** Singh, H. (2020). “How would China’s String of Pearls Project’ affect India’s security?”

Sadece Malacca Boğazı değil, Hürmüz ve Mandeb Boğazları da Çin için önemli kilit noktalarıdır. Avrupa’dan Doğu Asya ve Güney Doğu Asya’ya giden her yük gemisi bu kıyılardan geçmek zorundadır. Bu üç nokta özellikle Çin ürünlerinin Orta Doğu, Afrika, Batı Asya ve Avrupa pazarlarına ulaşması için önemlidir. Çin yük gemileri hem ithalat hem de ihracat için bu boğazları kullanmaya mecburdur. Bu yüzden Çin, ticaret trafiğini kontrol

etmek, bölgede hegemonya kurmak ve Denizden Geçen İletişim Ağları'nın üzerinde tekelleşmeyi sürdürmek için böyle bir strateji ortaya çıkarmıştır. Çin'in ekonomik olarak büyümesi ve sanayileşmesi için "İnci Dizisi" stratejisi hayat çizgisidir. Bu güzergahla Çin, Orta Doğu'dan toplam ithal ettiği petrolün yaklaşık %80'i ithal etmektedir (Butt vd., 2020: 76-77). Çin'in enerji kaynaklarının geçtiği deniz yolu Şekil 2'de gösterilmiştir.

Küresel petrol rezervlerinin 2/3'ünden fazlası, küresel gaz rezervlerinin %35'i, uranyumun %60'ı, altının %40'ı ve dünya elmas rezervlerinin %80'i kıyı ülkelerindedir. Ayrıca dünya ticaretinin yaklaşık %25'i bu boğazdan geçmektedir (Manhas, 2020: 17). Bu yüzden Hint Okyanusu yüksek bir küresel değere sahiptir.

**Şekil 2. Çin'in Denizden Geçen İletişim Ağları**



**Kaynak:** Taghiyev, M. (2019). Bölgesel ve Küresel Politikalar Açısından Tarihi İpek Yolu ve Bakü-Tiflis-Kars Demiryolu Hattı.

Pekin sadece "İnci Dizisi" ile Basra Körfezi ve Arap ülkelerinden gelen enerjinin kontrolünü sağlamamakta, Şekil 1'den de görüldüğü üzere bölge üzerindeki en önemli rakibi

Hindistan'ı kuşatarak kontrol altına alma olanağını da elinde bulundurmaktadır (Alagöz, 2021: 796).

“İnci Dizisi” stratejisi Çin'in “Tek Kuşak Tek Yol Projesi\*” adını alan daha sonradan “Kuşak ve Yol Projesi” olarak nitelendirilen girişiminin Hint Okyanusu'nda denizleri kapsayan kısmını oluşturmaktadır. Bu strateji ile Çin, bahsi geçen limanlar aracılığıyla küresel bir denizcilik ağı kurma eylemi göstermektedir (Dingil ve Güven, 2021: 298). Çin etki alanını büyütmek ve genişletmek için Hint Okyanusu'na kıyısı olan ülkelere limanlar inşa etmektedir. Bazıları Çin'in liman ve “Kuşak ve Yol” projelerine yaptığı yatırımın altında ekonomik nedenlerden daha çok stratejik nedenler olduğunu belirtmektedir (Karim, 2020: 491). Temelde birkaç boncuktan oluşan bu strateji bir kolye konseptidir ve her boncuk Çin ile ittifak yapacak bir ülkenin göstergesidir.

Hint Okyanusu'ndaki limanlara sahip olmak ekonomik ve stratejik açıdan çok önemlidir. Sri Lanka, Pakistan ve Bangladeş gibi Güney Asya ülkeleri, liman inşaatını kendileri finanse edecek ekonomik bir konumda olmadıklarından Çin Hint-Pasifik bölgesi için fon sağlamakta ve en az entegre olan ülkelerde ticareti artırmaya yardımcı olmaktadır (Amoh-Siaw, 2020: 382). Çin Hint-Pasifik bölgesinde birçok büyük altyapı projesi ile beraber askeri hamle de yürütmektedir. Bunlardan en kritik olanı, Çin'in Tibet'te hızlı bir şekilde yürüttüğü askeri altyapısını modernize etmesidir. Pakistan'a ve özellikle Hindistan'ın toprak iddiasında bulunduğu yerlere 46 milyar dolarlık yatırımı içeren, Kuşak ve Yol'un önemli parçası olan Çin-Pakistan Ekonomik Koridoru (ÇPEK) (Şekil 3), Yeni Delhi'nin Pekin'e yönelik uzun vadeli düşmanlığını da artırıyor (Avdaliani, 2020).

---

\*2013 yılında Çin Halk Cumhuriyeti'nin Cumhurbaşkanı Xi Jinping, Kazakistan ziyareti sırasında Tek Kuşak Tek Yol projesini hayata geçirmek için bir konuşma yaptı. Çin'den Avrupa'ya kadar İpek Yolu'nun tarihsel görüntülerine dayanarak, İpek Yolu Ekonomik Kuşağı'nın yaratılmasını önerdi. Endonezya ziyareti sırasında ise Xi, Deniz İpek Yolu hattını inşa edeceklerini bildirdi. Burada Tek kuşak ile İpek Yolu Ekonomik Kuşağı, tek yol ile ise Deniz İpek Yolu kastedilmektedir (Taghiyev, 2019: 33-34).

Şekil 3. Çin-Pakistan Ekonomik Koridoru



**Kaynak:** CPEC News. (2015). The China-Pakistan Economic Corridor Gets Even More Ambitious.

ÇPEK projesi için büyük önem taşıyan Pakistan'ın Gwadar Limanı 2017 yılından 43 yıllığına Çin tarafından kiralanmıştır ve "İnci Dizisi" stratejisinin en önemli bölümlerinden birini oluşturmaktadır. Hürmüz Boğazı'nın yakınında yer alan Gwadar Limanı'nın en büyük özelliği Çin'in petrol ihtiyacının % 60'ını karşılaması ve ÇPEK vasıtasıyla Sincan Eyaleti'ni, dünya petrol ticaretinin yaklaşık üçte birini kapsayan Hürmüz Boğazı'na bağlayarak Hint Okyanusu'na doğrudan çıkışını sağlamasıdır (Şekil 3). Böylece Çin Devleti ihtiyacı olan enerjiyi kolaylıkla elde ederek, enerji konusunda bölgede en önemli rakiplerinden olan Hindistan'a bağımlı olmaktan kurtulacaktır. Bu sebepten dolayı, Çin'in Pakistana yaptığı yatırımlar Hindistan hükümetini rahatsız etmektedir ve Hindistan ÇPEK projesini bir tehdit olarak görmektedir (Taghiyev, 2019: 50-51).

"İnci Dizisi" stratejisinin bir diğer önemli parçası olan Maldivler kıyı ülkeleri arasında stratejik bir öneme sahiptir ve her yıl yüz binlerce yük gemisi Hint Okyanusu'ndaki bu bölgeden faydalanmaktadır. Bunun nedeni ise Maldivler'in Aden Körfezi ve Malacca

Boğazı'na yakın olmasıyla alkalıdır. Bu yüzden Çin, Maldivler'de altyapı ve enerji sektörüne yatırım yaparak, devasa krediler ayırmaktadır. Maldivler'in borçlarının yüzde 70'ini ödeyememesi, Çin'e daha fazla bağımlı hale getirmektedir. Üstelik Maldivler bulunduğu güzergah nedeni ile, uzun yıllar boyunca Hindistan'ın arka bahçesi konumunda olmuştur. Çin'nin Hindistan'ın komşularıyla (Pakistan, Nepal, Sri Lanka, Maldivler) ilişkilerini güçlendirmesi ise Hindistan için tehdit oluşturmaktadır. Örneğin, Sri Lanka hükümeti altyapı projeleri nedeni ile Çin'e 1.1 milyar dolar borçlandığı için ve bu borcu ödeyemediği için, stratejik önem taşıyan Hambantota Limanı'nın büyük bir kısmını Çin'li bir şirkete 99 yıllığına kiralamıştır. Liman Çin için sadece ekonomik olarak değil, stratejik olarak fayda sağlayacaktır. Nitekim, Çin Hambantota Limanı sayesinde Hint donanmasını rahatlıkla kontrol altında tutabilecektir (Taghiyev, 2019: 66-67; Butt vd., 2020: 82).

Bangladeş'in en önemli limanı olan ve ticaretinin yaklaşık %92'sini oluşturan Chittagong Limanı, Çin'in Güney eyaleti olan Yunnan'ın Hint Okyanusu'na girişini sağlayabilmektedir. Limanın ekonomik boyutu ve aynı zamanda stratejik coğrafi konumu nedeni ile Çin, limanın yeniden modernize edilmesi için yatırım yapmıştır (Karim, 2020: 488). Çin ayrıca Myanmada bulunan Kyaupkyu Limanı'nı inşa etmek için 7,2 milyar dolar, Kyaupkyu'da bir sanayi bölgesi inşa etmek için 2,7 milyar dolar ve Kyaupkyu'dan Kunming'e<sup>†</sup> petrol boru hattı döşemek için 1,5 milyar dolar yatırım yapmıştır. Çin'in Kyaupkyu'ya petrol ve gaz boru hattının inşasına yönelik yatırımlarla, Malacca Boğazı'nı bypass ederek ona bağımlılığı azaltmayı hedeflemektedir. Aynı zamanda Çin'in bir başka amacı, Hindistan ve ABD'ye gözdağı vermektir (Butt, vd., 2020: 81).

Çin'in en küçük vilayeti olan Hainan Adası'ndaki Çin deniz üssü genellikle "İnci Dizisi"nin ilki olarak kabul edilir. Burada yakın zamanda inşa edilen bir denizaltı üssünün yanı sıra, halihazırda orada bulunan tesisler, Hindistan'ın ve diğer devletlerin, "askeri üs" endişesini haklı çıkarmaktadır. Bundan başka Güney Çin Denizi'nde, Vietnam'ın batısındaki

---

<sup>†</sup> Çin'de bir şehir.

Paracel Adaları'nda bulunan, Çin'in kontrolündeki Woody Adası'nda bir uçak pisti yükseltilmiştir (Manhas, 2020: 22).

Çin Devleti Hint Okyanusu'nda hayati önem taşıyan kontrol noktalarına, özellikle de limanlara yatırım yaparak Hint-Pasifik bölgesinde deniz üslerini kurması için olanak sağlamaktadır. Söz konusu limanların gelecekte, Hint Okyanusun'da Çin için askeri bir nokta olarak hizmet vereceği düşünülmektedir. Dolayısıyla Çin'in, Hint Okyanusu'nda donanma üsleri kurarak, bölgeye gelip giden gemileri kontrol altında tutması söz konusu olabilir (Taghiyev, 2019: 67).



## SONUÇ

"İnci Dizisi" Çin'in ulusal çıkarlarına ulaşması için büyük bir küresel stratejidir. Bu kalkınma modeli, gelişmekte olan birçok ülke için çekici olmuştur. Çin'in uygulamaya çalıştığı strateji doğası gereği öncelikle ekonomiktir. İnci Dizisi ile Çin, istikrarlı bir enerji kaynağı akışı sağlayabilecek ve Hint Okyanusu boyunca tedarik yollarını güvence altına alabilecektir. Çin aynı zamanda Hindistan'ı kuşatarak, yeni stratejik alanlar oluşturmaktadır. Çin'in oluşturduğu bu alanları borç tuzağı olarak da nitelendirebiliriz. Çünkü Çin ekonomik gücü yeterli düzeyde olmayan, gelişmekte olan, Hint Okyanusu'na kıyısı bulunan ülkelere devasa krediler ayırarak, karşılığında stratejik noktaları hiçbir savaş yapmadan alabilmektedir. Yaptığı büyük yatırımlarla Güney Asya'daki bağlantılarını güçlendirmeye çalışan Çin, Denizden Geçen İletişim Ağları boyunca Orta Doğu ve Afrika'daki hayati enerji kaynaklarına ulaşarak, Hindistan'ın ve fiilen ABD kontrolünde olan Malacca boğazına olan bağımlılığını azaltmaktadır.

"İnci Dizisi" Çin'in Güney Çin Denizi'nden başlayarak, Hint Okyanusu boyunca uzanan askeri gücünü modernize etme çabalarıyla artan jeopolitik etkisinin tezahürüdür. Çin'in Hint Okyanusu'nda henüz üsler inşa etmemiş olması, gelecekte de olmayacağı anlamına gelmemelidir. Uygun zemin yarandığı zaman, Çin Sri Lanka, Pakistan, Bangladeş, Myanmar ve Maldivler'deki limanları deniz üslerine dönüştürebilir.

## KAYNAKÇA

- Alagöz, A. E. (2021). Hint-Pasifik Stratejisi Kapsamında Hindistan-Japonya Güvenlik İlişkileri, *Mehmet Akif Ersoy Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi*, Cilt: 8 Sayı: 2, Temmuz, ss. 791-808
- Amoh-Siaw, F. (2020). The “String of Pearls” in South Asia: Why there will always be a “Checkmate”. *North American Academic Research*. Volume 3, Issue 02; February, ss. 378-393.
- Avdaliani, E. (2020). The India-China Rivalry Undermines the Emergence of a Multipolar World. <https://besacenter.org/india-china-rivalry/>.
- Butt, M. Kh., Kharl, H. S. and Bhatti, A. Kh. (2020). String of Pearls: Politics of Ports in Indian Ocean. *A Research Journal of South Asian Studies*. Vol. 35, No. 1, January – June, 2020, ss. 73-86.
- CPEC News. (2015). The China-Pakistan Economic Corridor Gets Even More Ambitious, <https://cpecnews.com/the-china-pakistan-economic-corridor-gets-even-more-ambitious/>.
- Karim, R. M. (2020). China in South Asia: A Strategy of „Strings of Pearls“? *International Relations and Diplomacy*, November 2020, Vol. 8, No. 11,ss. 483-502.
- Manhas, S. N. (2020). China’s Policy of ‘String of Pearls’. *International Journal of Social Impact*. Volume 5, Issue 3, July - September, ss. 17-25.
- Singh, H. (2020). How would China’s ‘String of Pearls Project’ affect India’s security? <https://www.jagranjosh.com/general-knowledge/how-chinas-string-of-pearls-project-would-affect-indias-security-1500355710-1>.
- Taghiyev, M. (2019). *Bölgesel ve Küresel Politikalar Açısından Tarihi İpek Yolu ve Bakü-Tiflis-Kars Demiryolu Hattı*. Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Ondokuz Mayıs Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Samsun.

## YAZAR HAKKINDA

1992 yılında Azerbaycan'ın Bakü şehrinde doğan Mikayil Taghiyev, Bakü Slavyan Üniversitesi Uluslararası İlişkiler bölümünden 2015 yılında mezun olmuştur. 2019 yılında Ondokuz Mayıs Üniversitesi, İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Kamu Yönetimi Bölümü'nde hazırladığı "Bölgesel ve Küresel Politikalar Açısından Tarihi İpek Yolu ve Bakü-Tiflis-Kars Demiryolu Hattı" başlıklı çalışması ile yüksek lisans derecesini almaya hak kazanmıştır. Azerbaycan Devlet İş Kurumu'nda Kariyer Danışmanı olarak görevine devam eden Taghiyev, Rusça ve İngilizce bilmektedir.

**E-mail :** mikayil.tagiyev@yahoo.com

