



T.C.
UFUK ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
SİYASET BİLİMİ VE ULUSLARARASI İLİŞKİLER ANABİLİM DALI
ULUSLARARASI İLİŞKİLER PROGRAMI

**ASYA PASİFİK KAPSAMINDA HİNDİSTAN-ÇİN
HEGEMONYA REKABETİ**

YÜKSEK LİSANS TEZİ

BARIŞ ÜÇOK

TEZ DANIŞMANI
DOÇ. DR. ERGENEKON SAVRUN

ANKARA

2025

T.C.
UFUK ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
SİYASET BİLİMİ VE ULUSLARARASI İLİŞKİLER ANABİLİM DALI
ULUSLARARASI İLİŞKİLER PROGRAMI

**ASYA PASİFİK KAPSAMINDA HİNDİSTAN-ÇİN
HEGEMONYA REKABETİ**

YÜKSEK LİSANS TEZİ

BARIŞ ÜÇOK

TEZ DANIŞMANI
DOÇ. DR. ERGENEKON SAVRUN

ANKARA

2025

BİLDİRİM

Hazırladığım tezin tamamen kendi çalışmam olduğunu ve her alıntıya kaynak gösterdiğimi taahhüt eder, tezimin kâğıt ve elektronik kopyalarının Ufuk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü arşivlerinde aşağıda belirttiğim koşullarda saklanmasına izin verdiğimi onaylarım:

- Tezimin tamamı her yerden erişime açılabilir.

25.06.2025

Barış ÜÇOK

TEŞEKKÜR

Yüksek lisans eğitimin süresince yalnızca tez çalışmamda değil, akademik yolculuğum boyunca gösterdiği rehberlik, sağladığı yönlendirmeler ve her zaman hissettirdiğı desteğıyle yanımda olan danışmanım Sayın Doç. Dr. Ergenekon SAVRUN'a en içten teşekkürlerimi sunarım.

Sağladıkları akademik ortam ve katkıları dolayısıyla Siyaset Bilimi ve Uluslararası İlişkiler A.B.D. Başkanı Sayın Prof. Dr. Cem KARADELİ'ye ve Ufuk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Müdürü Sayın Prof. Dr. Güner KOÇ AYTEKİN'e teşekkürlerimi sunarım.



ÖZET

ÜÇOK, Barış. Asya Pasifik Kapsamında Hindistan–Çin Hegemonya Rekabeti, Yüksek Lisans Tezi, Ankara, 2025.

Bu tez, soğuk savaş döneminin sona ermesiyle güç merkezi dinamiklerinin yoğun şekilde kaydığı ve günümüzde jeopolitik öneminin giderek arttığı Asya Pasifik bölgesi üzerinde gerçekleşen Hindistan ve Çin arasında süregelen hegemonya rekabetini incelemektedir. Tarihsel mirasın toplumları şekillendirmesindeki önemini gözetirken, rekabeti küresel ve bölgesel dinamiklerin yanı sıra ekonomik, askeri ve diplomatik organizasyonlar dahilindeki aksiyonlar üzerinden ele almaktadır. Araştırma, Güney Çin Denizi'ndeki deniz hakimiyeti, Gerçek Kontrol Hattı üzerinde ihtilafli bölgeler ve askeri, ekonomik, jeostratejik organizasyonlar üzerinden Orta Asya'daki rekabet gibi önemli gerilim noktalarını da incelemektedir. Jeopolitik analizler ve akademik literatürden yararlanarak, her iki ülkenin çok kutuplu Asya-Pasifik bölgesinde rollerini yeniden tanımlamaya çalıştıkları sahaları ve bu durumun bölgesel istikrar, ittifak oluşumları ve gelecekteki dinamiklere olan etkilerini vurgulamaktadır.

Anahtar Sözcükler: Hindistan – Çin Rekabeti, Hegemonya, Güney Çin Denizi, İnciler Dizisi, Andaman ve Nikobar Adaları, Gwadar Limanı, Malakka Boğazı, Malabar, Çin Pakistan Ekonomik Koridoru, Kuşak Yol Girişimi.

ABSTRACT

ÜÇÖK, Barış. India-China hegemonic rivalry in Asia-Pacific, Master's Thesis, Ankara, 2025.

This thesis looks at the continuing hegemonic clash between India and China in the Asia-Pacific area, where the dynamic of power centers has changed with the end of the Cold War and importance in geopolitics has increased in recent years. Even though many of the lessons from the past impact the way societies exist today, this study looks at hegemonic competition by examining actions taken from within global, and regional dynamics as well as organizations in the economic, military, and diplomatic domains. This research also poses critical points of friction in the area of contest between maritime supremacy in the South China Sea, contentious territories along the Line of Actual Control, and contest between military, economic, and geostrategic organisations in Central Asia. The geopolitics identify areas where both countries are trying to establish a different role in the multipolar Asia-Pacific arena, and their implications for regional stability, alliance formations, and future ongoing dynamic analysis. Supported by literature the author examines academic literature in prior research demonstrating the geopolitics of these countries activity and while opposing in nature, establishing roles and examining geopolitical dynamics will better serve regional stability and its method of containing hegemonic shifts in the Asia-Pacific framework.

Keywords: India–China Rivalry, Hegemony, South China Sea, Pearl River Delta, Andaman and Nicobar Islands, Gwadar Port, Malacca Strait, Malabar, China–Pakistan Economic Corridor, Belt and Road Initiative.

İÇİNDEKİLER

Sayfa No:

BİLDİRİM	i
TEŞEKKÜR	ii
ÖZET	iii
ABSTRACT	iv
İÇİNDEKİLER	v
KISALTMALAR DİZİNİ	vii
ŞEKİLLER DİZİNİ	ix
GİRİŞ	1
1. BÖLÜM	3
TARİHSEL ARKA PLAN	3
1.1. Hegemonyanın Tanımı ve Çin-Hindistan İlişkilerine Etkisi	3
1.2. Asya-Pasifik Jeopolitik Manzarasına Genel Bakış	5
1.3. 19.Yüzyıldan İtibaren Hindistan'ın Tarihsel Gelişimi	8
1.3.1. Doğu Hindistan Ticaret Şirketi'nin İdari ve Ekonomik Etkisi.....	9
1.3.2. Hindistan'ın Bağımsızlığı ve Bölünmesi	12
1.4. 19.Yüzyıldan İtibaren Çin Tarihi ve Gelişimi	14
1.4.1. Çin Komünist Partisi'nin Yükselişi ve Cumhuriyet.....	17
2. BÖLÜM	19
ÇİN-HİNDİSTAN REKABETİNDE SİYASİ, ASKERİ VE EKONOMİK ÖRGÜTLER	19
2.1. BRICS	19
2.1.1. Yeni Kalkınma Bankası (NDB)	19
2.1.2. BRICS içinde Çin'in Liderliği ve Hindistan'ın Denge Stratejisi	21
2.2. Şangay İşbirliği Örgütü	22
2.3. ASEAN'IN Asya Pasifik Üzerindeki Rolü	24

3. BÖLÜM.....	26
ÇİN VE HİNDİSTAN ARASINDA ASKERİ VE JEO-STRATEJİK KARŞILAŞTIRMALAR	26
3.1. Çin'in Güney Çin Denizi Üzerindeki Askeri Varlığı.....	26
3.1.1. Çin'in İnciler Dizisi Stratejisi	31
3.2. Kuşak Yol Girişimi	34
3.2.1. Çin-Pakistan Ekonomik Koridoru (CPEC)	35
3.3. Hindistan'ın Bölgesel Stratejisi ve Doğuya Yönelme Politikası.....	38
4. BÖLÜM.....	41
HİNDİSTAN VE ÇİN ARASINDAKİ MEVCUT ÖNEMLİ SINIR SORUNLARI.....	41
4.1. Aksai Chin ve Arunachal Pradesh Bölgeleri	41
4.1.1. Aksai Chin.....	41
4.1.2. Arunachal Pradesh.....	42
4.2. Gerçek Kontrol Hattı (LAC) ve Galvan Vadisi Çatışması.....	43
5. BÖLÜM.....	45
ÇİN-HİNDİSTAN REKABETİNDE DENİZ GEÇİTLERİ: MALAKKA BOĞAZI VE ANDAMAN-NİKOBAR ADALARI.....	45
5.1. Andaman ve Nikobar Adaları.....	45
5.2. Malakka Boğazı.....	46
SONUÇ.....	49
KAYNAKÇA	53
ÖZGEÇMİŞ.....	66

KISALTMALAR DİZİNİ

ABD	: Amerika Birleşik Devletleri
ACFTA	: ASEAN-Çin Serbest Ticaret Bölgesi
ADMM PLUS	: ASEAN Savunma Bakanları Toplantısı
ARF	: ASEAN Bölgesel Forumu
ASEAN	: Güneydoğu Asya Ülkeleri Birliği
BAE	: Birleşik Arap Emirlikleri
CEPA	: Kapsamlı Ekonomik Ortaklık Anlaşması
CPEC	: Çin – Pakistan Ekonomik Koridoru
CRA	: Koşullu Rezerv Düzenlemesi
ÇHC	: Çin Halk Cumhuriyeti
ÇKP	: Çin Komünist Partisi
EAS	: Doğu Asya Zirvesi
ECS	: Doğu Çin Denizi
FDI	: Doğrudan Yabancı Yatırım
FONOP	: Seyrüsefer Özgürlüğü Operasyonu
FTA	: Serbest Ticaret Antlaşması
GSMH	: Gayrisafi Millî Hasıla
GSYİH	: Gayrisafi Yurt İçi Hasıla
IMEC	: Hindistan-Orta Doğu-Avrupa Ekonomik Koridoru
IMF	: Uluslararası Para Fonu
IORA	: Hint Okyanusu Kenar Birliği
KMT	: Kuomintang, Çin Milliyetçi Partisi
KYG	: Kuşak Yol Girişimi
LAC	: Gerçek Kontrol Hattı
MDB	: Çok Taraflı Kalkınma Bankaları
NDB	: Yeni Kalkınma Bankası
QUAD	: Dörtlü Güvenlik Diyalogu
RATS	: Şangay İşbirliği Örgütü Bölgesel Terörle Mücadele Yapısı
RCEP	: Bölgesel Kapsamlı Ekonomik Ortaklık
RSN	: Singapur Cumhuriyeti Deniz Kuvvetleri
SCS	: Güney Çin Denizi
SEZ	: Özel Ekonomik Bölge

ŒİÖ

: Œangay İŒbirlięi Örgütü

WMCC

: Koordinasyon için ÇalıŒma Mekanizması



ŞEKİLLER DİZİNİ

Sayfa No:

Şekil 1. Güney Çin Denizi 9 Kesik Çizgili Harita	27
Şekil 2. Güney Çin Denizi Üzerinde İlgili Noktaların Coğrafi Konumları	29
Şekil 3. Çin Pakistan Ekonomik Koridoru Projesi Hatları	36
Şekil 4. Hint Okyanusu Üzerinde Andaman ve Nikobar Takımadaları Dizilimleri	45
Şekil 5. Malakka Boğazı'nın Konumu.....	47



GİRİŞ

Çin ve Hindistan arasındaki jeopolitik rekabet, günümüz Asya-Pasifik bölgesinde uluslararası ilişkilerin en güçlü dinamikleri arasında yer almaktadır. Bu rekabet, stratejik üstünlük, ekonomik hakimiyet ve jeopolitik liderlik için verilen mücadele ile karakterize olmaktadır. Asya'daki bu iki büyük aktör arasındaki dinamik, bölgesel istikrar, güvenlik çerçeveleri ve küresel ekonomik gidişat üzerinde büyük bir etkiye sahiptir. Çin-Hindistan ilişkilerindeki değişimin benzersizliği ve önemi noktasında Çin ve Hindistan, dünya nüfusunun yaklaşık yüzde 40'ını oluşturan dünyanın en kalabalık iki ülkesidir. Çin, dünyanın en büyük ikinci ekonomisiyken, Hindistan şu anda en büyük beşinci ekonomidir. Genişleyen askeri kapasiteleri ve aktif diplomatik yapıları nedeniyle, önemleri benzersizdir. Bu faktörlerin sadece ikili ilişkilerini nasıl etkileyeceği değil, aynı zamanda bölgesel ve küresel güvenlik mimarisini nasıl şekillendireceği de kritik önem arz etmektedir.

Bu tez, Çin-Hindistan rekabetinin çok boyutlu doğasını değerlendirecek ve tarihsel, teorik, jeopolitik ve stratejik boyutlarına vurgu yapacaktır. Her iki ülke de sömürge tarihi boyunca, dış güçlerin etkisi altında etkileşim halinde olan sömürge halkları olarak, oldukça farklı bir şekilde çatışma, rekabet ve iş birliği deneyimleri yaşamıştır.

Teorik düzeyde, bu tez Realizm, Güç Dengesi Teorisi ve Liberal Kurumsallık bileşenlerini kullanmaktadır. Her teori, Hindistan ve Çin'in gelişimi boyunca davranışlarını ve stratejilerinin yorumlanmasına olanak veren örnek bir bakış açısı sunmaktadır.

Jeopolitik açıdan, Asya-Pasifik bölgesi, yukarıda bahsedilen dinamiklerin ortaya çıktığı bir ilgi alanıdır. Çin'in ayrıntılı Kuşak ve Yol Girişimi ve "İncileri Dizisi" deniz stratejisi, Çin'in kara ve deniz koridorları boyunca ekonomik, diplomatik ve askeri stratejik etkisini artırma hedefini ortaya koyan proaktif tutumunu göstermektedir. Hindistan'ın Doğu Politikası ile duyurduğu yaklaşımı, çok kutuplu bir bölgesel düzenin kurulması için gerekli koşulları oluşturma niyetini yansıtmaktadır. Bu politika, ASEAN, Japonya, Avustralya ve Amerika Birleşik Devletleri'ni, giderek genişleyen Çin'e karşı denge unsuru olarak belirlemektedir. Stratejik çıkarların çatıştığı alanlar arasında Güney Çin Denizi, Hint Okyanusu ve rekabet halindeki ekonomik koridorlar bulunmaktadır.

Son olarak, bu araştırma, dijital altyapı ve ekonomik bağlantılılık gibi yeni teknolojilerin, ikili ithalat ilişkilerinin çeşitlendirilmesi kapsamında ortak faaliyetler için nasıl fırsatlar sunacağını değerlendirecektir. Hindistan ve Çin'in dijital bağlantılılık projelerine yaptıkları giderek artan yatırımlar, altyapı çerçevelerine olan bağımlılığın artmasının güç ilişkilerindeki jeopolitik dinamikleri nasıl ve ne yönde etkileyeceğini göstermektedir.

Tarihsel eğilimleri ve gerçekleri, teorik perspektifleri, rekabetçi jeopolitik çerçeveyi ve bağlantılı ekonomiler aracılığıyla iş birliği yeteneklerini dikkate alan bu tez, Çin-Hindistan ilişkilerinin karmaşıklığını ve gelecekteki gidişatını ayrıntılı olarak ele almayı amaçlamaktadır. Her iki devletin rekabetçi ve iş birliğine dayalı çerçevelerden nasıl geçtiğini değerlendirmek, tüm unsurların Asya-Pasifik bölgesinin geleceğini belirlemek açısından kritik öneme sahiptir.

1. BÖLÜM

TARİHSEL ARKA PLAN

1.1. Hegemonyanın Tanımı ve Çin-Hindistan İlişkilerine Etkisi

Hegemonya, uluslararası ilişkiler teorisi alanında çok önemli bir kavram olup, bir devletin veya aktörün siyasi, ekonomik, kültürel veya askeri alanlarda diğerlerine üstünlüğünü ifade eder. Hegemonya terimi ilk olarak klasik Yunanca “hegemonia” kelimesinden türetilmiştir ve bu kavram, egemen bir devletin, genellikle ikna, uzlaşma ve bazen de zorlama yoluyla, uluslararası düzeni yöneten kuralları ve yapıları kendisine yarar sağlayacak şekilde şekillendirme kapasitesi şeklinde tanımlanmaktadır. (Şahin, 2022, s.17) Hegemonyanın güncel yorumlanmaları, geleneksel askeri vurgunun ötesine geçerek ekonomik güç, kültürel etki, teknolojik liderlik ve yumuşak gücü de kapsamaktadır.

İdeolojik ve kültürel hakimiyeti vurgulayan Antonio Gramsci ve daha sonra Gramsci'nin çerçevelerini uluslararası ilişkilere uygulayan Robert Cox gibi akademisyenler tarafından kapsamlı bir şekilde geliştirilen hegemonya teorisi, hegemonyacı devletlerin tabi olan devletlerin rızasını yalnızca güç kullanarak değil, çıkarları ve değerleriyle uyumlu, karşılıklı olarak kabul edilen bir uluslararası düzen inşa ederek nasıl sağladığını açıklamaktadır. (Okur, 2011, s.133) Bu nedenle hegemon devlet, etkisini yalnızca mutlak güç yoluyla değil, aynı zamanda normatif ikna devlet, etkisini istikrarını ve meşruiyetini sağlar.

Çin-Hindistan ilişkileri bağlamında, hegemonya kavramı, bu iki yükselen Asya gücü arasındaki tarihsel, jeopolitik ve stratejik rekabet bağlamında özel bir önem kazanmaktadır. Her iki ülke de özellikle Hint-Pasifik bölgesinde olmak üzere, Asya'da bölgesel liderlik kurmaya çalışarak, kendi ulusal çıkarlarına uygun bir jeopolitik manzara oluşturmaya çalışmaktadır. (Mermer, 2022, 214)

Askerî açıdan bakıldığında, Çin Halk Cumhuriyeti silahlı kuvvetlerinin modernizasyonunda önemli ilerlemeler kaydetmiş ve özellikle Güney Çin Denizi ve Hint Okyanusu'nda deniz varlığını artırmıştır. Son yıllarda, bir dizi altyapı geliştirme projesiyle de kanıtlandığı üzere, Çin'in Güney Çin Denizi'ndeki iddialı davranışlarında

belirgin bir artış görülmektedir. Bunlar arasında yapay adaların ve deniz üslerinin inşa edilmesi yer almaktadır. (Independent Türkçe, 2019)

Bu gelişmeler, Çin hükümetinin bölgedeki stratejik öneme sahip deniz yollarındaki hegemonyasını pekiştirmek için bilinçli çabaları olarak yorumlanabilir. Bu tür eylemler, Çin'in bölgesel otorite iddiasını güçlendirmesine imkân sağlarken diğer taraftan mevcut güç yapılarına açıkça meydan okumakta ve böylece başta Hindistan, ABD ve Japonya olmak üzere diğer ülkelerle gerilimi artırmaktadır.

Buna karşılık, Hindistan'ın bölgesel etki vizyonu, tek taraflı hakimiyet yerine çok kutupluluk, kapsayıcılık ve iş birliğini vurgulayan daha incelikli bir hegemonya kavramını yansıtmaktadır. Tarihi kolonyal mirası nedeniyle hegemonyacı iddialara tarihsel olarak temkinli yaklaşan Hindistan, geleneksel olarak karşılıklı saygı, egemen eşitlik ve çok taraflılık ilkesine dayalı bir bölgesel düzeni savunmaktadır. Ancak, büyük ölçüde Çin'in yayılmacılığı tarafından yönlendirilen güncel jeopolitik baskılar, Hindistan'ı bölgesel çıkarlarını savunmak üzerine dayalı iddialı bir tutum benimsemeye zorlamıştır. (Alperen, 2024, s.2434)

Hindistan'ın Doğu Politikası ve Dörtlü Güvenlik Diyalogu (Quad) gibi forumlara katılımı, bölgesel bağlantı ve iş birliğine dayalı güvenlik çerçevelerini vurgulayan bu girişimler, Hindistan'ın tek taraflı zorlama veya ekonomik bağımlılık yerine, konsensüs oluşturma ve çok taraflı kurumlar aracılığıyla bölgesel düzeni şekillendirmeyi tercih ettiğini yansıtmaktadır. Bununla birlikte, Hindistan'ın askeri kapasitelerine, özellikle deniz kuvvetlerinin modernizasyonuna ve diğer demokratik güçlerle stratejik uyumuna verdiği artan önem, çağdaş hegemonik dinamikler içinde sert güç unsurlarının gerekliliğinin kabul edildiğini göstermektedir. (Alperen, a.g.e., s.2021)

Hem Çin hem de Hindistan kültürel düşüncesinde yumuşak güç bileşeni, ilgili ülkelerin hegemonya kavramlarının ayrılmaz bir parçası olarak kabul edilmektedir. Çin'in Konfüçyüs Enstitülerini dünya çapında yayması, medyada yer alması ve kendine özgü bir kalkınma modelini tanıtması, küresel ölçekte ideolojik etkisini meşrulaştırma ve güçlendirme çabasının bir parçasıdır. Diğer taraftan Bollywood sineması, yoga, eğitim değişim programları ve diaspora diplomasisi gibi araçları kullanan Hindistan'ın yumuşak güç stratejileri de benzer şekilde, bölgede olumlu algıları beslemeyi ve diplomatik ilişkileri güçlendirmeyi amaçlamaktadır. (Şentürk Kara, Kozluklu, 2020, s.77-78)

Özellikle önem arz eden, Çin ve Hindistan arasında bölgesel hegemonyaya yönelik rekabettir. Bu rekabet, daha küçük bölgesel aktörlerin stratejik kararları ve politika yönelimleri üzerinde önemli bir etkiye sahiptir. Nepal, Sri Lanka, Bangladeş ve ASEAN üyeleri gibi devletler, kendi çıkarlarını en üst düzeye çıkarmak için stratejik belirsizliği kullanarak, bu rekabetçi etkiler arasında sık sık dikkatli bir denge kurmaya çalışmaktadır. Bölgesel devletler arasındaki bu denge, hegemonyacı rekabetin önemli bir boyutunu, yani büyük güçler arasındaki rekabet ortamında küçük devletlerin uyguladığı stratejik özerkliği ortaya koymaktadır. Bu da tek bir aktörün hegemonik hakimiyetini zorlaştırmaktadır.

1.2. Asya-Pasifik Jeopolitik Manzarasına Genel Bakış

Çok sayıda ulusları, kültürleri ve ekonomileri kapsayan Asya-Pasifik bölgesi, günümüz küresel güç dinamikleri kapsamında ilk sıralarda yer almaktadır. Jeopolitik açıdan dünyanın en kompleks bölgelerinden birisi olan ve önemi kendi coğrafi sınırlarının ötesine uzanan bu bölge, Çin ve Hindistan arasındaki rekabete sahne olmaktadır. Çin ve Hindistan her ikisinin toplam insan nüfusu bakımından dünya nüfusunun dörtte birinden daha fazla olan ve baskın şekilde büyüyen ekonomileri dahilinde bölgesel rekabetin merkezi konumunda yer almakta ve bölgesel güvenlik endişelerini girdirmek isterken stratejik çıkarlarını muhafaza etmek istemektedirler.

Çin ve Hindistan arasındaki gerilimler, sömürge döneminin çözülmemiş sorunlarına uzanan geniş bir yelpazeye sahiptir. 1962 Çin-Hindistan Savaşı uzun bir gölge bırakmaya devam etmektedir. Diplomatik ilişkiler 20. yüzyılın sonlarında yeniden başlamış olsa da 2017 Doklam açmazı ve 2020 Galwan Vadisi çatışması gibi periyodik çatışmalar güvensizliği daha da artırdı ve karşılıklı olarak kabul edilen bir sınır çizgisinin eksikliğinin altını çizerek gerilimin potansiyelini her zaman mevcut bir endişe haline getirmiştir. Bu olaylar Gerçek Kontrol Hattı'nın (LAC) halen oldukça kırılgan yapıda olduğunu gösterir niteliktedir. (Anadolu Ajansı, 2022)

Rekabet, askeri modernizasyon ve stratejik ortaklıklarla şekillenen daha geniş bölgesel dinamikleri kapsıyor. Çin'in Kuşak ve Yol Girişimi, Pekin'in Güney ve Güneydoğu Asya'daki etki alanını önemli ölçüde genişleterek hem altyapısal bağımlılık hem de diplomatik anlamda kaldıraç etkisi yaratmıştır. Bu projelerin birçoğu Hindistan'ı çevreleyerek Hindistan'ın stratejik özerkliğini sınırlamak üzere tasarlanmış bir "inci dizisi" oluşturuyor.

Hindistan bu duruma, özellikle Dörtlü Güvenlik Diyalogu (Quadrilateral Security Dialogue) aracılığıyla ABD, Japonya ve Avustralya gibi benzer düşünen ortaklarla bağlarını derinleştirerek karşılık verdi. Dörtlü, resmi bir ittifak olmasa da Çin'in atılganlığına karşı ortak bir endişeyi ve özgür ve açık bir Hint-Pasifik'in korunmasına yönelik ortak bir çıkarı sembolize etmektedir. Hindistan'ın Doğuya Yönelim politikası kapsamında Güneydoğu Asya ile artan angajmanı ve Malabar gibi deniz tatbikatlarına katılımı, Çin'in artan deniz varlığını dengeleme ve nüfuzunu artırma çabalarının bir başka kanıtıdır.

Denizcilik hakimiyeti noktasında yaşanan güç mücadelesi bu rekabetin en kritik sahalarından birisidir. Himalayalar karasal rekabeti sembolize ederken, Hint Okyanusu ve Güney Çin Denizi artık deniz hakimiyeti ve stratejik çıkarlar için kritik önem arz etmektedir. Cibuti'deki denizaşırı üssü ve Sri Lanka, Pakistan ve Myanmar'daki liman yatırımları da dahil olmak üzere Çin'in artan deniz kapasitesi, Hindistan'ın Hint Okyanusu bölgesindeki geleneksel hakimiyetine açık bir meydan okumadır. Buna karşılık Hindistan, Batılı ve bölgesel güçlerle deniz iş birliğini güçlendirmekte ve güç projeksiyonu yaparak deniz hakimiyetini korumak çabasındadır.

Bu rekabetin bir başka boyutu da ekonomik ve teknolojik rekabettir. Çin'in ekonomik büyüklüğü ve küresel bir üretim merkezi olarak rolü ona bölgesel ticari nüfuz sağlamaktadır. Ancak büyük iç pazarı ve canlı teknoloji sektörüyle Hindistan alternatif bir kalkınma modeli ile Çin için denk bir rakiptir. Hindistan'ın ulusal güvenlik gerekçesiyle bazı Çin uygulamalarını yasaklaması ve Çin'in altyapı ve teknoloji sektörlerine yaptığı yatırımları giderek daha fazla incelemesiyle yeni bir savaş alanı haline geldi.

Çin, Birleşmiş Milletler Güvenlik Konseyi'nin daimî üyesi ve BRICS ile Şanghay İş Birliği Örgütü'nde (ŞİÖ) önemli bir nüfuza sahip. Buna karşılık Hindistan, Güvenlik Konseyi'nde daimî bir koltuk için lobi faaliyetlerinde bulunmuş ve kendisini kurallara dayalı bir düzene bağlı, bir küresel aktör olarak konumlandırmıştır. Afrika, Orta Doğu ve Latin Amerika'da her iki ülke de yardım, ticaret ve kültürel diplomasi yoluyla nüfuz peşinde koşmuş, genellikle aynı ortaklara kur yapmış ve zaman zaman birbirlerinin ayak parmaklarına basmışlardır. (Kılıç, 2025, s.149)

Enerji ve çevre güvenliği bu rekabetin katmanlarını daha da belirginleştirmektedir. Hızla gelişen ve enerji talepleri artan ekonomiler olarak Çin ve

Hindistan, başta petrol ve doğal gaz olmak üzere doğal kaynaklara erişimi güvence altına almak için büyük yatırımlar yapmışlardır. Bu stratejileri onları Orta Asya ve Basra Körfezi'nde dolaylı bir rekabetin içine sokmuştur. Aynı zamanda iklim değişikliği, iş birliğini teşvik edebilecek ortak bir tehdit oluşturmaktadır. Ancak ikili arasında süregelen karşılıklı şüphe, sınır aşan çevresel sorunların üstesinden gelmek için gerekli olan koordinasyonu büyük ölçüde engellemiştir.

İç politikanın bu rekabet üzerinde önemli bir etkisi olduğunu anlamak hayati önem taşımaktadır. Her iki ülkede de milliyetçi duygular dış politikaya giderek daha fazla yön vermektedir. Çin'de, Çin Komünist Partisi'nin meşruiyeti, ulusal gençleşme ve yabancı hegemonyasına karşı direniş söylemine yakından bağlıdır. Benzer şekilde Hindistan'da da iktidardaki Bharatiya Janata Partisi, Çin'i ulusal egemenlik ve güvenlik için bir tehdit olarak gösteren bir vatanseverlik dalgasından yararlandı. (Adıbelli, 2009, s. 134-137) Her iki ülkenin de iç politikalarındaki milliyetçi tandanslı politikalar dış politikaya yansıdığından, uzlaşma gereken noktalarda güçlük oluşturmaktadır.

Her iki ülke de savunmaya büyük yatırımlar yapmış olup Çin hipersonik silahlar ve hızla genişleyen bir donanma da dahil olmak üzere gelişmiş sistemlere sahiptir. Hindistan askeri harcamalarda nispeten geride olsa da stratejik hareketliliğe, LAC yakınındaki altyapıyı geliştirme ve savunma üretiminin yerlileştirilmesi yönünde ilerlemektedir.

Çin'in Asya Altyapı Yatırım Bankası (AIIB) gibi kurumlardaki liderliği ve Bretton Woods sistemine alternatif çerçeveleri teşvik etme konusundaki iddiası, Hindistan'ın çok taraflılık tercihine meydan okumaktadır. Buna karşılık Hindistan, G20 zirvelerine katılım, iklim müzakereleri ve Hint Okyanusu Kenar Birliği (IORA) gibi bölgesel birliklerdeki liderlik rolleri aracılığıyla küresel politikaya dahil olma çabasını sürdürmektedir. (Şahin, 2020, s.200-201)

Aralarındaki pek çok farka rağmen Çin ve Hindistan'ı coğrafya ve bir arada yaşama zorunluluğu birbirine bağlamaktadır. Sınır çatışmalarının tırmanması veya stratejik yanlış hesaplamaların ortaya çıkması halinde açık bir savaş olasılığı uzak olsa dahi imkânsız değildir. Kapsamlı bir çatışma önleme çerçevesinin eksikliği göze çarpan bir zafiyettir. Sınır meselelerine ilişkin İstişare ve Koordinasyon için Çalışma Mekanizması (WMCC) gibi diplomatik mekanizmalar mevcuttur ancak krizler sırasında etkisiz kalmıştır. (Toprak, 2022, s.77)

Asya-Pasifik'teki Çin-Hindistan rekabeti, küresel jeopolitikte meydana gelen daha büyük bir dönüşümün simgesidir. Amerika Birleşik Devletleri'nin rolü yeniden şekillenirken ve Asya ekonomik ve stratejik gücün dayanak noktası haline geldikçe, Çin ve Hindistan'ın eylemleri bölgesel dinamiklerin şekillenmesinde daha büyük bir rol oynayacaktır.

1.3. 19.Yüzyıldan İtibaren Hindistan'ın Tarihsel Gelişimi

Britanya Rajı, 1858'den 1947'de Hindistan ve Pakistan'ın bağımsızlığına kadar Britanya'nın Hint yarımadası üzerinde doğrudan egemenlik kurduğu dönemdir. Raj tanımı itibariyle Britanya'nın Hindistan Yarımadası'nı Doğu Hindistan Ticaret Şirketi'nden fiilen alması ve Şirket'in varlığını sonlandırması ile başlayan süreçtir. Şirketin yönetimi elinde bulundurduğu dönemde liderliğine duyulan genel güvensizlik ve memnuniyetsizlik, 1857'de Şepoy Askerleri'nin yaygın bir isyanına sebep olarak, Britanya'nın Hindistan'daki yönetim yapısını yeniden gözden geçirmesine neden oldu. İngiliz hükümeti şirketin varlıklarına el koydu ve doğrudan yönetimi eline aldı. Raj, Hintlilerin yönetimde daha fazla yer almasını amaçlıyordu, ancak Doğu Hindistan Ticaret Şirketi yönetimi döneminde Hintlilerin yönetim kadrolarında yer alamaması ve Şirket'in hızlı ve agresif büyüme strateji halk tabanında ulusal bağımsızlık hareketine yol açtı (Britannica).

Hindistan ile süren ticarete, eski çağlardan beri Avrupalılar tarafından çok değer verilmişti, ancak iki ülke arasındaki uzun yol, birçok potansiyel engele ve ticaret kapsamında hayli fazla aracının karışmasına maruz kalıyordu, bu da ticareti kıymetli mallar noktasında güvensiz ve pahalı hale getiriyordu. Bu durum, Moğol İmparatorluğu'nun çöküşü ve Osmanlı İmparatorluğu'nun yükselişiyle eski İpek Yolu'nun neredeyse tamamen kapanmasından sonra daha da belirgin hale geldi. Portekizlilerin önderliğinde Avrupalılar, araçları atlatmak için deniz seyrüsefer rotalarını keşfetmeye başladılar, ancak bu girişimin uzaklığı, tüccarların deniz limanlarına doğrudan erişimini ve sahip olmasını gerektiriyordu, Britanya bu görevi Doğu Hindistan Şirketi'ne vermişti, Şirket, başlangıçta yerel yetkililerden arazi sahibi olma ve karşılıklı yarar ilişkisi içinde gümrüksüz ticaret yapma izni alarak Hindistan'da hızlı şekilde söz sahibi oldu. Rakip Avrupalı ticaret şirketleri kenara iten şirket, sonunda Bengal navabını devirdi ve Şirketin Bengal üzerindeki kontrolü, navabın idari ofislerini Kalküta'ya getirmesiyle etkili bir şekilde yönetim mekanizmasını kontrolüne almış oldu. Aynı dönemde, İngiliz

Parlamentosu, birbirini izleyen Hindistan Kanunları dahilinde Doğu Hindistan Şirketi'ni düzenlemeye başladı ve Bengal'i İngiliz hükümetinin dolaylı kontrolü altına aldı.

1.3.1. Doğu Hindistan Ticaret Şirketi'nin İdari ve Ekonomik Etkisi

Doğu Hindistan Ticaret Şirketi 1600 yılında, Hindistan'da üretilen bölgesel ve küresel ticarete dönem koşullarında kıymetli olan başta baharat olmak üzere, çay ve tekstil gibi ürünlerin Britanya ile olan ticaretini tekelleştirmek ve öncelikle bu ürünler hedefiyle Hindistan üzerinde hakimiyet kurmak maksadıyla doğrudan Britanya merkezli kurulmuştur. (Özcan, 2009, s.296) Devam eden süreçte ise şirketin başlangıçta izlediği hedefler hızla genişleyerek siyasi müdahale, askeri angajman ve nihayetinde önemli Hint topraklarının yönetimi alanlarını da kapsamıştır.

Şirket, Hint pazarına girişinin ardından merkezi faaliyetlerini oldukça stratejik noktalar olan, Arap Denizi tarafında Surat, Bombay limanlarını ve Bengal Körfezi için Madras, Kalküta limanlarında yürüttü. Limanların stratejik konumlarında etkisiyle kısa zamanda ticari başarı elde etti. Hızlı gelişen ticari başarı, Şirket'in Babür ve Maratha İmparatorluklarıyla yaptığı bölgesel limanları olan bölgelerde siyasi imtiyaz haklarını istemesi ve elde etmesiyle devam etti. (Özcan, a.g.e., 298)

Şirketin tarihi sürecindeki yaşanan dönüm noktası, Bengal Navabı'nın şirketin Kalküta'da bulunan şirketin askeri varlığını da giderek artırdığı ve Şirket'in kalesi olarak bilinen Forth William'a 1756'da saldırması ve kısa bir süre Kalüta'yı ele geçirerek bölgenin ismini de Alinagar olarak değiştirdi. Bu durumun akabinde 1757'deki Plassey Savaşı ile yaşandı. Şirketin Bengal Navabı (hükümdarı) Siraj-ud-Daulah'ı karşı elde ettiği zafer ile askeri varlığını ve siyasi otoritesini artırdı ve Bengal Bölgesi tamamen Şirket'in kontrolüne geçti. Bununla birlikte Alinagar Antlaşması kapsamında Bengal'den geçen tüm İngiliz Ticaret Ürünleri vergilerden muaf tutularak Şirkete Bengal üzerinde önemli siyasi nüfuz kazandı. Bu stratejik hamle, bölge üzerinde doğrudan ve meşru idari kontrolün kurulmasının temelini attı. Ardından, Doğu Hindistan Ticaret Şirketi, Babür İmparatoru Şah Alam II'den 1765 yılında elde ettiği Divani Haklar'ı ile Bengal, Bihar ve Orissa'dan doğrudan vergi toplama yetkisi aldı. Doğu Hindistan Ticaret Şirketi'nin bir ticari bir şirket olmaktan çıkıp idari bir güce dönüşmesi sürecinde gelirlerin tahsil edilmesi, Şirketin faaliyetleri için hayati önem kazandı ve İngiltere'ye önemli meblağlar gönderilerek hissedarları önemli ölçüde zenginleştirdi ve daha fazla toprak genişlemesi finanse edildi. (Meral, 2024, s.2822)

Doğu Hindistan Şirketi, Hint geleneksel endüstrisini ve özellikle tekstil sektörünü ağır vergiler koyarak Şirket'in tekelleştirdiği rotalar harici yerli üreticiler tarafından kaynak üretilmeyecek şekilde sistematik ve bilinçli olarak sömürdü ve zayıflattı. Şirket, idari kontrolün uygulanması için doğrudan İngiliz çıkarlarına hizmet etmeyi amaçlayan bir ekonomik yeniden yapılanmaya gitti. İngiliz müdahalesinden önce Hindistan, yüksek kaliteli pamuklu tekstil ürünlerinin imalatı ve ihracatı ile küresel Pazar'da yer sahibiydi ancak 18. yüzyılın sonlarına gelindiğinde, Şirket'in uyguladığı politikaların sonucu olarak küresel pazara ihraç edilecek ürün kalmadı, yerli üretim azaldı, bu da Hindistan'ın iç kesimlerinde yaygın işsizlik ve ekonomik dengesizliğe yol açtı. (Meral, 2024, 2825) Kendi kendine yeten kırsal toplulukların yaşadığı yoksullaşma ve geleneksel sosyo ekonomik yapıların bozulması da yine Şirket'in tasarladığı kalıcı bir ekonomik bağımlılığa neden oldu.

Şirket'in direktifleri neticesinde kırsal kesim üzerinde, nakit mahsullere öncelik verilmesi politikası izlendi ve özellikle indigo, afyon, pamuk ve çay gibi emtialara ağırlık verildi. Şirket tarafından desteklenen araçlar vasıtası ile Bengal ve Bihar'daki indigo plantasyonlarındaki köylüler indigo yetiştirmeye zorlandı. Benzer bir durum, esas olarak Çin'e ihraç edilmek üzere yetiştirilen afyon üretiminde gözlemlendi ve bu, bölgelerin tek ürün üretim alanlarına dönüşmesine yol açtı. Bu değişiklikler, tarım düzeninde olumsuz etki yaratarak topraklarda kaynak homojenliğinin bozulmasına yol açtı. Toprak kalitesinde verimin düşmesiyle, mahsul kıtlığı ve kırsal kesimde kronik borçluluk arttı ve bu durum 1770 yılında yaşanan Bengal Kıtlığı'na sebep olan temel faktörler arasında yer aldı. Yaklaşık on milyon kişinin hayatını kaybettiği ve otuz milyon kişinin doğrudan etkilendiği 1770 Bengal Kıtlığı, Şirketin sömürücü ekonomi politikalarının yıkıcı sonuçlarının en önemli örneği olarak kabul edilmektedir. (Yıldız, 1996, 329)

19. yüzyıl'a gelindiğinde Şirket Hristiyan misyonerlere Batı eğitim kurumlarını tanıtmaya ve din değiştirme çabalarında bulunma izni verildi, bu şekilde Şirket yerel sosyo kültürel düzen üzerinde de oynamaya başlamaya başladı. Kalküta'daki Fort William Koleji (1800) ve İngiliz okulları tarafından desteklenen Oryantalist akademisyenler, Hindistan'ın dil ve kültür alanındaki akademik çalışmaları dahilinde önemli metinleri çevirdi ve hukuk sistemlerini Hindistan'ın idari ve entelektüel geleneklerini kalıcı olarak etkileyecek ve kendi ideolojilerine bağlı bir elit sınıfı yetiştirecek şekilde dizayn ettiler. (Özcan, 2009,s.299)

1793 Cornwallis Mevzuatı ile şirket kendi topraklarında idari, adli ve vergi toplama uygulamalarını standartlaştırarak, merkezi bir yönetim sistemine geçti. Bu sistem dahilinde adli, idari, hukuk ve vergi toplama mekanizmalarının en üst sınıflarına İngiliz'ler yerleştirildi, sömürge yönetimi için özel eğitimden geçirilmiş memurlardan oluşan bir memuriyet sisteminin kurulması sistemi İngiliz Sömürgeciliği için tasarlanmış olsa da Hindistan'a bağımsızlık sonrası döneme kadar devam eden bir idari model kazandırdı. (Yıldız, 2018, 205)

Askerî açıdan bakıldığında, Doğu Hindistan Şirketi'nin güvenlik dayanağı, çoğunluğu "sepoys" olarak bilinen Hintli askerlerden oluşan özel bir ordu tarafından sağlanıyordu. Bu askeri güç, 19. yüzyılın başlarında küresel ölçekte en büyük daimî ordulardan biri haline geldi ve Şirketin Hintli hükümdarlar arasında otoritenin sağlamasına ve iç muhalefeti bastırmasında önemli rol oynadı. Şirketin askeri faaliyetleri Hindistan topraklarının ötesine uzanarak Burma, Afganistan ve Çin'deki çatışmalara, özellikle de Afyon Savaşları'na kadar uzandı. Toplumda artan ayrımcılık ve zorlu çalışma koşulları Sepoy İsyanı olarak da bilinen 1857 Hindistan İsyanı'na yol açtı. Şirket'in toplum üzerindeki tüm dizayn ve hızlı uyguladığı stratejiler, toplumdaki milli duyguları yeniden uyandırdı, Hindistan Siyasi Tarihi çerçevesinde bu bir Hint Milli İsyanı olarak tanımlanmaktadır. İsyen sonrasında, isyancılar İngiliz kuvvetleri tarafından şiddetle bastırılmış olsa da isyan Şirket'in yönetimindeki temel kusurları ortaya çıkardı ve Şirket'in haklarını Britanya Krallığı'na devrederek tamamen kapatılmasıyla sonuçlandı. 1858 tarihli Hindistan Yönetimi Yasası ile yetki resmi olarak İngiliz Krallığı'na devredildi.

Ekonomik çerçeve de ise, Şirket tarafından kurulan sömürücü yapılar İngiliz sömürge yönetimi boyunca varlığını sürdürdü. Bu yapılar, ekonomik bağımlılık, tarımsal durgunluk ve endüstriyel geri kalmışlık modellerinin devam etmesine hizmet etti. Şirket tarafından Hint toplumuna getirilen eğitim sistemleri ve idari uygulamalar, modern Hint entelektüel ve idari elitler zümresini oluştururken diğer taraftan, sosyal ve kültürel dinamikleri de şekillendirdi.

Doğu Hindistan Şirketi'nin iktidarı dönemindeki Afyon Savaşları'na (1839-1842 1856-1860) doğrudan etki etmesi gibi aksiyonlar ve yönetsel jeopolitik mirası halen Hindistan'ın günümüz dış ilişkilerini, bununla birlikte özellikle komşusu Çin ile ilişkilerini etkilemeye devam etmektedir. (Erçin, 2017, s.114-115)

1.3.2. Hindistan'ın Bağımsızlığı ve Bölünmesi

1858 – 1947 yılları arasında süren Britanya Hindistanı'nın (Britanya Raj) bölünmesiyle Britanya İmparatorluğu'nun Hint yarımadasındaki resmi yönetimi günümüz Hindistan ve Pakistan devletleri meydana gelmesiyle sona ermiştir.

Hindistan'ın bağımsızlık mücadelesi Mohandas Karamchand Gandhi, Jawaharlal Nehru, Muhammed Ali Cinnah ve Sardar Vallabhbhai Patel gibi önde gelen liderlerin ortaya çıkmasıyla önemli ölçüde yoğunlaştı. Özellikle Gandhi'nin, şiddet içermeyen sivil itaatsizlik (Satyagraha) felsefesi bağımsızlık hareketini başarıya ulaştıran temel dinamikler arasında yer aldı. (Telater, 2023, s.66) İş birliği Reddi Hareketi (1920-1922), Sivil İtaatsizlik Hareketi (1930-1934) ve Hindistan'ı Terk Et Hareketi (1942) gibi toplumsal olaylar, sömürge yönetimine karşı geniş halk katılımının sağlanmasıyla Hint milliyetçiliği ve bağımsızlığı fikrinin toplumda güç kazanmasına yol açtı.

İkinci Dünya Savaşı'nın sonunda, İngiltere hem küresel arenada hem de kolonileri üzerinde güç kaybetti, bu durumu avantaja çeviren Hint milliyetçi güçler organize olarak özerklik talep etti. Toplumsal olaylar kapsamında artan baskı karşısında İngiltere, şartları müzakere etmek üzere Kabine Heyeti'ni gönderdi. Heyetin ilk önerisi, eyaletlerin dini çoğunluklara göre bölüneceği, merkezi olmayan, federal yapıya sahip birleşik bir Hindistan'ın kurulmasını öngörüyordu. Ancak, siyasi çıkmazın nedeni, birleşik ve laik bir Hindistan'ı savunan Hindistan Ulusal Kongresi ile Hindistan'daki Müslümanlar için ayrı bir vatan talep eden Müslüman Birliği'nin farklı siyasi gündemleri olmasıydı.

Müslüman Birliği'nin lideri Muhammed Ali Cinnah, Pakistan'ın kurulmasını savunuyordu, bu durum ve artan agresyon olaylarının sonucunda, İngiltere, Lord Mountbatten'ı son Genel Vali olarak atadı Hindistan'ın olası bağımsız senaryosunu teftiş etmek ile görevlendirildi, öncelikli hedefli Britanya Raj'ı olan toprak bütünlüğünü korumak olmasına karşın olası bölünme durumu için tam yetkilendirildi. Başlangıçta Mountbatten'ın planladığı tarih 1948 Haziran'ıydı ancak artan şiddet olayları sebebiyle Ağustos 1947'ye çekildi. (Telater, a.g.e., s.69)

3 Haziran 1947'de açıklanan Mountbatten Planı ile Britanya Hindistanı'nın dini sınırlara göre bölünmesi önerildi. 1947'de İngiliz Parlamentosu tarafından kabul edilen Hindistan Bağımsızlık Yasası, Hindistan ve Pakistan olarak iki bağımsız idare kurdu.

Bölünme sınırları, ayrıntılı yerel bilgiye sahip olmayan ve sınırları belirlemek için sadece beş hafta süre verilen İngiliz hukukçu Cyril Radcliffe tarafından aceleyle çizildi (National Army Museum). Bu süreç, keyfi sınırların ortaya çıkmasına neden oldu ve Pencap ve Bengal gibi eyaletlerin bölünmesinin yanı sıra toplulukların ve ailelerin parçalanmasına yol açarak önemli nüfus hareketlerini hızlandırdı.

Bölünmenin hemen ardından milyonlarca insan yeni oluşturulan sınırları geçmeye çalışırken kitlesel ayaklanmalar ve yaygın şiddet olayları patlak verdi. Tahminlere göre, yaklaşık 10 ila 15 milyon insan yerinden edildi ve 500.000 ila 2 milyon insan toplumsal çatışmalarda hayatını kaybetti. Pencap, ve Bengal olaylardan başlıca etkilenen bölgeler oldu.

Ekonomik açıdan, bölgenin bölünmesi, yerleşik ticaret ağlarının ve tarım uygulamalarının bozulmasına neden oldu. Kaynak dağılımının adaletsiz olması sonucu Hindistan ve Pakistan gıda kaynaklı ekonomik resesyona ve gıda kıtlığı yaşadı. Tarım arazilerinin terk edilmesi, gıda kıtlığına ve ekonomik istikrarsızlığa yol açtı, Pencap ve Bengal bölgeleri durumdan etkilenen başlıca bölgeler oldu.

Siyasi açıdan, bölünme Hindistan ve Pakistan arasında köklü düşmanlıkların yeniden patlak vermesiyle sonuçlandı. Jammu ve Keşmir prensliği bu düşmanlığın kesişim kümesinde yer aldı. Keşmir Hükümdarı'nın Pakistan'dan gelen aşiret milislerinin saldırılarına yanıt olarak Ekim 1947'de Hindistan'a katılma kararı aldı, bu durum ilk Hint-Pakistan savaşını tetikledi, çıkan çatışma, halen tartışma konusu olan bir ateşkes hattı olan Kontrol Hattı'nın kurulmasıyla sonuçlandı. Keşmir bölgesi, Hindistan-Pakistan ilişkilerinin merkezinde yer alan bir konudur ve iki ülke arasında halen diplomatik ve askeri gerginliklere neden olmaktadır. (Karakaya, Nazari, 2023, s.4-6)

Bağımsızlığını kazandıktan sonra Hindistan, Soğuk Savaş döneminde stratejik olarak kendini büyük küresel güçlerin arasında konumlandıran bir tarafsızlık politikası benimsemiştir. Hindistan'ın dış politikası, bölünmenin mirasının derin etkisiyle komşu ülkelerle olan ilişkileri tarafından da şekillenmiştir. Keşmir üzerinde devam eden anlaşmazlık, Hindistan'ın Çin, ABD ve Sovyetler Birliği ile olan ilişkileri de dahil olmak üzere askeri stratejileri ve diplomatik ittifakları üzerinde önemli bir etki yaratmıştır.

Bölünme, Hindistan'ın savunma duruşu üzerinde de önemli bir etki yarattı. Yaşanan toplumsal şiddet olayları ve sınır çatışmaları, güçlü bir askeri yapının

gerekliliğini ortaya koydu bu durumun bir sonucu olarak Hindistan, (Karakaya-Nazari, 2023, s.9) silahlı kuvvetlerini modernize etmek ve genişletmek için girişimlerde bulunarak günümüz askeri stratejileri ve savunma politikalarının temellerini atıldı. Güvenlik ve savunma hazırlığına verilen önem noktasında, bağımsızlık ve bölünmenin etkileri önem arz etti.

1.4. 19.Yüzyıldan İtibaren Çin Tarihi ve Gelişimi

Çin'in tarih sahnesindeki gelişimini şekillendiren sanayici iç karışıklıklar, dış baskılar ve olağanüstü ekonomik gelişmeyi meydana getiren tüm gelişmeler, Çin'in küresel ve bölgesel olarak oyun kurucu ve oyun bozucu bir aktör olmasına fayda sağlamış ve yadsınamaz bir güç olarak sessiz ortaya çıkışına katkı sunmuşlardır.

19. yüzyılın başlarında Çin, önemli iç ve dış zorlukların yaşandığı Çing Hanedanlığı'nın (1644-1911) yönetimi altındaydı. Yaygın yolsuzluk, bürokratik verimsizlik ve nüfus baskısı, iç düzeyde sosyo ekonomik sıkıntılara katkıda bulunan temel faktörler olarak belirlenmiştir. İmparatorluk sistemi, doğal afetleri ve kıtlıkları etkili bir şekilde yönetmede önemli zorluklar yaşamış ve bu durum, artan huzursuzluğa ve merkezi otoritenin zayıflamasına katkıda bulunmuştur. Dışarıda ise Çin, (Kara, 2023, s.344) ekonomik ve toprak tavizleri isteyen Batılı imparatorluk güçlerinin artan baskılarıyla karşı karşıya kaldı. İngiliz hükümetinin, özellikle Britanya Hindistanı'ndan afyon ihracatı ile ilgili ticaret hedefleri, Afyon Savaşları (1839-1842 ve 1856-1860) olarak bilinen önemli çatışmalara yol açtı. Bu savaşların Çin için sonuçları felaketti ve ülke, Hong Kong'u İngiltere'ye devreden ve doğrudan yabancı ticaret için 4 adet limanı tahsis eden Nanking Antlaşması (1842) gibi aşağılayıcı antlaşmalar imzalamaya zorlandı, bu da Çin'in egemenliğini ve toprak bütünlüğünü zayıflattı.

19. yüzyılda yaşanan Taiping İsyanı (1850-1864) insanlık tarihinin en kanlı savaşlarından biri olarak kabul edilir. Hong Xiuquan'ın önderliğindeki isyan, Çing Hanedanlığını devirip ütopyik bir toplum kurmayı amaçlıyordu, sonunda bastırılmasına rağmen, çatışmalar Çing Hanedanının otoritesini ciddi şekilde zayıflattı, on milyonlarca insanın ölümüne ve büyük yıkıma yol açarak Çin'in kırılganlığını daha da artırdı. (Kara, a.g.e., 347)

Bu artan krizleri çözmek için Çing Sarayı birkaç reform girişimi başlattı, Konfüçyüsçü yönetim yapıları korunurken Batı teknolojisinin ve sanayideki gelişmelerle

bütünleşme hedeflendi, ancak bu reformların uygulanması muhafazakâr kesimlerin direnişiyile engellendi. Bu durum 1894-1895 Çin-Japon Savaşı'nda yenilgiye uğranması, Tayvan'ın kaybı ve daha fazla toprak tavizinin verilmesiyle sonuçlandı. Tüm bu çabalarına rağmen Çin'in askeri ve teknolojik zayıflıklarının devam ettiği görülmüştür.

1898'de İmparator Guangxu'nun önderliğinde başlatılan Yüz Gün Reformu, eğitim, ordu ve yönetim sistemlerinin modernizasyonunu da içeren bir dizi köklü siyasi ve sosyal reformu hayata geçirmeyi amaçladı. Ancak, İmparatoriçe Dowager Cixi'nin önderliğindeki muhafazakâr muhalefet bu reformları aniden durdurarak, daha önce var olan geleneksel yapıları korudu. Yabancı ve Hıristiyan karşıtı duyguların tetiklediği Boxer İsyanı (1899-1901), ülkenin istikrarını daha da bozdu. Bu olaylar, uluslararası müdahale ve tavizlerin verilmesiyle sonuçlandı.

20. yüzyılın başları, Çing Hanedanlığı'nın çöküşüne tanıklık etti. Sun Yat-sen gibi önde gelen şahsiyetlerin yaydığı milliyetçi ve cumhuriyetçi ideallerden ilham alan 1911 Xinhai Devrimi, 1912'de imparator Puyi'nin tahttan inmesiyle sonuçlandı. Sun Yat-sen'in önderliğinde kurulan Çin Cumhuriyeti, Çin'i birleştirmek ve modernleştirmek amacıyla kuruldu, ancak ülke kısa sürede parçalanmaya ve savaş ağalarının hakimiyetine girdi. (Koç, 2023, s.5)

Takip eden on yıllarda, Çan Kay-şek liderliğindeki Kuomintang (KMT) ile 1921'de kurulan Çin Komünist Partisi (ÇKP) arasında yoğun bir siyasi rekabet dönemi başladı. Başlangıçta savaş ağalarına karşı Kuzey Seferi (1926-1928) sırasında iş birliği yapan iki taraf, kısa sürede iç savaşa girdi. İkinci Dünya Savaşı'nın bir parçası olan İkinci Çin-Japon Savaşı (1937-1945) sırasında, her iki taraf da Japon işgaline direnmek için birleşince, acımasız çatışma geçici olarak askıya alındı. Savaş, büyük insani acılara ve ekonomik yıkıma yol açarak Çin'i bitkin bir duruma düşürdü. (Koç, a.g.e., s.9)

İkinci Dünya Savaşı'nda Japonya'nın kaybetmesiyle birlikte, Çin İç Savaşı (1946-1949) yeniden başladı. Çin Komünist Partisi'nin (ÇKP) kazanmasıyla birlikte, Çin Halk Cumhuriyeti (ÇHC) 1949 yılında Mao Zedong önderliğinde kuruldu. Çan Kay-şek ve KMT'nin Tayvan'a (günümüz) çekilmesinin ardından Çin Cumhuriyeti devam etti. Mao'nun iktidarı döneminde Çin, sosyalist bir toplum kurmak amacıyla önemli sosyo-politik dönüşümler yaşadı. Dönemin ilk toprak reformları, toprak sahiplerinden köylülere toprak dağıtımıyla gerçekleşti, devamında ise reformları Büyük Atılım (1958-1962) kapsamında hızlı sanayileşme izledi.

1960'larda Mao, geleneksel ve kapitalist unsurların kalıntılarını ortadan kaldırarak komünist ideolojiyi halk tabanına tam anlamıyla yaymak maksadıyla Kültür Devrimi'ni (1966-1976) başlattı, bu dönem, çerçevesinde kuvvetli otoriter yapının sonucu olarak iç karışıklık ve ekonomik durgunluk ile sonuçlanmıştır (Office of the Historian, 2025).

1976'da Mao'nun ölümünün ardından, Deng Xiaoping önderliğinde 1978'den itibaren kapsamlı ekonomik reformlar başlatıldı. Deng'in politikaları, sosyalist siyasi yapıları korurken piyasa odaklı ekonomik yaklaşımları benimsedi; bu ilginç kombinasyon “Çin Özellikli Sosyalizm” olarak adlandırıldı. Bu reformların uygulanması, olağanüstü bir ekonomik büyümeyle sonuçlandı, yoksulluğun önemli ölçüde azalmasına ve Çin'i önemli bir küresel ekonomik güç konumuna yükseltti. Özel Ekonomik Bölgeler'in (SEZ) kurulması, bölgelerdeki sanayileşme ve modernleşme süreçlerini hızlandırmada önemli bir rol oynadı (Ravallion, 2021).

Siyasi alanda, 1980'ler siyasi liberalleşme arayışına ilişkin ciddi tartışmalara sahne oldu ve bu tartışmalar 1989'daki Tiananmen Meydanı protestolarıyla doruğa ulaştı. Tarihi önemi büyük olan bu protestolar, demokratik reformların uygulanmasını talep etti. Hükümetin bu protestoları bastırmak için güç kullanması, uygulanan ekonomik liberalleşmeye rağmen ÇKP'nin sıkı siyasi kontrolü sürdürme kararlılığını somut şekilde gösterdi.

1990'lardan 21. yüzyıla kadar Çin ekonomisi hızlı bir büyüme kaydetti ve 2010'larda dünyanın en büyük ikinci ekonomisi haline geldi. Bu ekonomik yükseliş, önemli askeri modernizasyon, teknolojik ilerlemeler ve 2013 yılında başlatılan Kuşak ve Yol Girişimi (KYG) gibi projeler yoluyla uluslararası arenada Çin'e yönelik itibarın artmasında etkili oldu. Kuşak ve Yol Girişimi, küresel altyapıyı geliştirmeyi ve Çin'in dünya çapındaki ekonomik ve siyasi etkisini stratejik olarak artırmayı amaçlarken ulaşım süresini kısaltıp total sirkülasyonu artırarak Çin merkezli tekelleşme hedefine somut altyapı sunan bir girişim olarak tanımlanmaktadır.

Çin Halk Cumhuriyeti günümüzde halen, Çin Komünist Partisi'nin (ÇKP) yönetiminde ve sosyalizm çerçevesine bağlı kalmaktadır. Bu kapsamda, ülkede milliyetçiliğin teşvik edilmesi, ekonomik refahın sağlanması ve uluslararası bağlamda danışılan aktör olmak hedefine ulaşmaya büyük önem vermektedir. Özellikle Güney Çin Denizi gibi bölgelerdeki jeopolitik iddialı tavrı, küresel istikrarı ve uluslararası ilişkileri

etkilemeye devam ederken, küresel ve bölgesel jeopolitiği önemli ölçüde şekillendirmektedir.

1.4.1. Çin Komünist Partisi'nin Yükselişi ve Cumhuriyet

Çing Hanedanlığı ilk yıllarında, Konfüçyüsçü bürokrasiye dayalı idari sistemi sürdürürken, Tibet, Sincan, Moğolistan ve Tayvan bölgelerini topraklarına dahil ederek Çin Topraklarını başarıyla genişletti. (Doğan-Arslan, 2023, s.73-74) Bu dönem dahilinde, ekonomik büyüme, nüfus artışı ile Çing Yönetiminin altın çağı değerlendirilmektedir, bu dönem Handelanlık Kangxi, Yongzheng ve Qianlong İmparatorları tarafından yönetilmiştir. Ancak 19. yüzyılın başlarında, bürokratik yolsuzluk, teknolojik değişimlere adaptasyonda başarısızlık, katı bir sınıf sistemi ve imparatorluk sarayı ile bölgesel gerçekler arasındaki kopukluğun artması gibi yapısal sorunlar patlak vermiştir. (Çelik, 2023, s.72)

İngiltere başta olmak üzere Batılı güçler, Çin ile ticareti genişletmek ve kendileri için istedikleri uygun ticari şartlara karşın, Çing Hanedanlığı Kanton Sistemi uygulamasını başlattı, sistem dış ticareti Shizi Kanalı'nın iç kısmında yer alan ulaşımı diğer noktalara nispeten daha zor olan Guangzhou limanı ile sınırlandırarak yabancı etkilerin kontrolü sağladı. Bu yaklaşım kaynaklı oluşan durum sonucunda, İngiltere ticaret dengesizliğini gidermek için sömürge Hindistan'da Doğu Hindistan Ticaret Şirketi'nin emriyle üretilen afyonu Çin'e ihraç etmeye başladı. Bu Çin'e zarar vermek ve iç kargaşa yaratmak için bilinçli yapılmış bir girişimdi (Hatton & Bray, 2006). Bunun sonucunda yaygınlaşan bağımlılık, Çin toplumu, sağlığı ve üretkenliği üzerinde olumsuz etkiye yol açtı. 1839'da Çing Hanedanlığı, Lin Zexu'nun önderliğinde Kanton'daki afyon stoklarına el koyup ürünleri imha ederek afyon ticaretini bastırmaya çalıştı. Bu durum İngiltere'nin askeri misilleme başlatmasıyla Birinci Afyon Savaşı'na (1839-1842) yol açtı.

Teknolojik geri kalmışlık, yetersiz eğitim ve iç kargaşaların da etkisiyle Çing Ordusu, modernize İngiliz kuvvetlerine karşı koyamadı ve savaş, 1842'de Çin'i Hong Kong'un İngiltere'ye bırakılması, İngiltere'nin dört limanı dış ticarete açma hakkını elde etmesi, İngiliz vatandaşlarına haklar verilmesi ve yüklü bir tazminat ödenmesini içeren Nanking Antlaşması ile sona erdi. Bu olay, Çin Siyasi Tarihinde, yabancı işgallerin ve egemenliğin kaybedilmesinin yaşandığı bir dönem olmasından dolayı "Ulusal Aşağılanma Yüzyılı" olarak bilinir (Asia Pacific Curriculum).

Birinci Afyon Savaşı sonrası elde ettikleri hakları artırmak isteyen İngilizler, Çinlilerin 1856 yılında “arrow” isimli gemiden İngiliz bayrağını indirmesini sebep göstererek Savaşı başlattılar, bir Fransız’ın Çin Topraklarında öldürülmesi üzerine Fransızlar, İngilizler’in yanında savaşa dahil oldu ve 1860’a kadar sürecek olan İkinci Afyon Savaşı Başladı. Tientsin Antlaşması (1858) ve Pekin Antlaşması (1860) sonucunda yeni limanlar açıldı, afyon ticareti yasallaştı ve yabancı misyonerlerin Çin’de serbestçe faaliyet göstermesine izin verildi. Avrupa güçleri, Amerika Birleşik Devletleri ve Rusya ile birlikte etki alanları oluşturarak stratejik bölgeler, altyapı projeleri ve gümrük gelirleri üzerinde kontrol elde etti (Britannica). Çing İmparatorluğu, geleneksel izolasyon diplomasisinin aksine, yabancı başkentlerde elçilikler açmak zorunda kaldı.

Çing hanedanlığı, yaşanan iç ayaklanmalar ve dış tehditlere yanıt olarak, Batı teknolojisini benimseyerek askeri yapısını ve endüstriyel altyapısını modernize etme girişimi olan Kendini Güçlendirme Hareketi’ni (1861-1895) başlattı. Hareket, cephanelikler, tersaneler inşasını ve yabancı dil ve fen bilimlerinin öğretilmesine adanmış kurumların kurulmasını içeriyordu ancak hareket başarıya ulaşamadı. Diğer taraftan hızlı bir modernleşme sürecinden geçen Japonya, Birinci Çin-Japon Savaşı’nda (1894-1895) Çin’e karşı galip geldi ve Tayvan’ın kontrolünü ele geçirdi ve Japonya’nın etkisi altındaki Kore’nin bağımsızlığının tanınmasıyla sonuçlandı.

Yabancıların artan varlığı, Çing Hanedanının zayıflığı ile birleşince, halk tabanında yaygın bir yabancı düşmanlığı ortaya çıktı ve onları ülkeden kovmayı amaçlayan ve Çing Hanedanının da bazı kesimleri tarafından gizlice desteklenen bağımsızlık düşüncesi tabanlı halk hareketi 1899-1901 yılları arasında süren Boxer İsyanı’na sebep oldu. Ayaklanma daha sonra uluslararası koalisyon tarafından bastırıldı ve ardından imzalanan Boxer Protokolü, sonucu olarak Çin 18.000 ton saf gümüş karşılığı tutarı 39 yıl süre çerçevesinde ödemek zorunda bırakıldı (Fiveable). Ödeme’nin payı ise yaklaşık olarak, Rusya %29, Almanya %20, Fransa %15, İngiltere %11, Japonya %7, ABD %7, İtalya %7, Belçika %1,89, Avusturya-Macaristan %0,89, Hollanda %0,17, İspanya %0,03, Portekiz %0,02, İsveç ve Norveç %0,01 şeklindeydi ve yabancı birliklerin Pekin’de konuşlanmasına izin verildi, böylece hanedan daha da küçük düşürüldü (Lumen Learning).

Milliyetçi ve anti-emperyalist duyguların etkisiyle reformist ve devrimci unsurların öne çıktığı 1911 Xinhai Devrimi, 8 yaşındaki son imparator Puyi’nin tahttan çekilmesiyle sonuçlandı ve ardından 1912’de Çin Cumhuriyeti kuruldu.

2. BÖLÜM

ÇİN-HİNDİSTAN REKABETİNDE SİYASİ, ASKERİ VE EKONOMİK ÖRGÜTLER

2.1. BRICS

Soğuk savaş sonrası küresel dinamiklerde yaşanan değişimler ve jeopolitik dinamiklerin Asya Pasifik eksenine kaymasıyla doğan alternatif arayışlardan bir tanesi olan BRICS, ekonomik iş birliğini tesis etmek ve güçlendirme hedefli çok taraflı bir organizasyondur. Organizasyonun öncelikli hedefleri, küresel bağlamda çok kutupluluğu sağlamak, uluslararası finans kurumlarını modernize ederek ve Güney merkezli iş birliğini teşvik etmek üzerine odaklanmaktadır. (de Freitas, 2025). BRICS'in üye olmayan devletler için de sunduğu, Yeni Kalkınma Bankası'nın (NDB) kurulması organizasyonun en stratejik hamlelerinden birisidir. Bir diğer girişim olan Koşullu Rezerv Düzenlemesi (CRA) ise, devletler için likidite desteği sağlamak ve geleneksel Batı liderliğindeki finansal mekanizmalara bir alternatif sunmak için tasarlanmıştır.

BRICS, ticaretin yanı sıra aynı zamanda sağlık, bilim, siber güvenlik ve iklim değişikliğine kadar çeşitli konularda zirveler düzenlemektedir. Blok, Birleşmiş Milletler vizyonunu desteklerken buna ek olarak gelişmekte olan ülkelerin sesini duyurmak adına daha kapsayıcı bir küresel düzeni savunmaktadır. (A.g.e., s.203)

2.1.1. Yeni Kalkınma Bankası (NDB)

Çok taraflı kalkınma bankaları (MDB), altyapı yatırımları için gerekli sermayeyi mobilize etmede önemli bir role sahiptir. Altyapının ekonomik kalkınmanın temel bileşenlerinden olduğundan, BRICS, ülkelerinde finansal kaynakları mobilize etmek için kendi bankası olan Yeni Kalkınma Bankası'nı (New Development Bank) kurarak iş birliğini güçlendirmeye karar vermiştir. Yeni Kalkınma Bankası'nın kurulma altyapı ve sürdürülebilir kalkınma ve gereken kaynakları mobilize etmek amacıyla 2012 yılında Yeni Delhi Deklarasyonu'nda ilk kez dile getirilmiştir. Fortaleza'da düzenlenen BRICS zirvesinde, Yeni Kalkınma Bankası'nı resmi olarak kurulmuştur. NDB, benzer kurumlara kıyasla genç ve küçük bir finans kurumu olmasına rağmen, 29,7 milyar ABD doları değerinde 77 projeyi kabul etmiştir. (Wang-Long, 2024, s.37)

MDB'lerden farklı olarak, BRICS ülkeleri Banka'da eşit hisseye sahiptir, bu da aralarındaki eşitlik ilkesini yansıtmaktadır. Ayrıca, Birleşmiş Milletler'in herhangi bir üyesi NDB'ye üyelik başvurusunda bulunma hakkına sahiptir. Ancak, NDB'nin kuruluş anlaşmasında BRICS ülkelerinin toplam oy hakkının %55'ine sahip olacağı belirtilmiştir. Ayrıca, NDB veto hakkını reddetmiş ve bunun yerine anlaşma değişiklikleri gibi kritik stratejik kararlar için üçte iki çoğunluk kuralını, diğer kararların çoğu için ise basit çoğunluk kuralını kullanmayı tercih etmiştir. NDB'ye göre, projeler için temel faktör halkın taleplerini karşılamalıdır. NDB aynı zamanda finanse ettiği projeler için borç alan ülkelerin kendi kalkınma yolunu kendilerinin belirlemesine olanak tanımaktadır.

NDB'yi kurarken, BRICS ülkeleri, BRICS ülkelerinin ödemeler dengesinde zorluk yaşaması durumunda acil likidite sağlamak için 100 milyar dolarlık bir fon oluşturan Contingent Reserve Arrangement (CRA) adlı bir mekanizma da kurdu.

İronik bir şekilde, CRA IMF ile bağlantılıdır. CRA'yı kuran kuruluş anlaşmasına göre, bir üye ülke likiditeye ihtiyaç duyarsa, "IMF'ye karşı gözetim ve bilgi sağlama yükümlülüklerine uymak" zorundadır. (A.g.e., s.33)

NDB'nin ilk kredisi, 81 milyon ABD doları tutarında, 21 Aralık 2016 tarihinde verilmiş ve Şanghay'da 100 MW'lık bir güneş enerjisi santralının inşası için kullanılmıştır (New Development Bank, 2016). NDB, Güney Afrika'daki elektrik sağlayıcısı devlet kuruluşu Eskom'a, ülkenin elektrik şebekesine birkaç yenilenebilir enerji tesisini bağlamak için iletim hatları inşa etmesi amacıyla 180 milyon ABD doları tutarında kredi sağlamıştır. NDB, Avrasya Kalkınma Bankası ve Uluslararası Yatırım Bankası finansmanları dahilinde Rusya'nın kuzeybatısındaki hidroelektrik tesislerinin geliştirilmesini de desteklemiştir (New Development Bank, 2019).

BRICS ülkeleri dolarizasyonun kaldırılması hedefiyle, kredileri yerel para birimleriyle vermek istemelerine rağmen çoğu proje için finansman dolar cinsinden verildi. BRICS ülkeleri arasında dolar dışı kredi vermeyi başlatma konusunda kararlı bir istek bulunmaktadır çünkü gelişmekte olan ülkelerin borçlarını geri ödemede karşılaşılabilecekleri en büyük sorun, kur dalgalanmaları nedeniyle daha fazla borcu yabancı para biriminde ödemek zorunda kalacak olmalarıdır. Bu nedenle, gelişmekte olan ülkelerin yükünü hafifletmek için krediler yerel para birimlerinde verilmelidir. Ancak, Banka'nın ilk beş yılında, başlangıçta yerel para birimi harcamaları olarak öngörülmesine

rağmen, 8 milyar dolarlık kredi verilmiş ve bu kredilerin büyük çoğunluğu dolar cinsinden olmuştur (Savage & Goh, 2023).

2.1.2. BRICS içinde Çin'in Liderliği ve Hindistan'ın Denge Stratejisi

Çin ile Hindistan arasında devam eden jeopolitik gerilimler, Suudi Arabistan, Birleşik Arap Emirlikleri ve İran gibi yeni aktörler dahilinde de devam etmektedir. Çin, İran ile 2021 yılında imzalanan 25 yıl sürmesi öngörülen Stratejik Ortaklık gibi somut ilişkilere sahipken, Hindistan da Suudi Arabistan ve BAE ile G7 tarafından finanse edilen IMEC Ekonomik Koridoru Projesi kapsamında Stratejik Ortaklık statüsünde ilişkiler ifa etmektedir. (Acar, 2022, s.201) Bu ittifaklarda meydana gelebilecek herhangi bir değişiklik, gerilimi artırabilir. Hindistan Kuşak Yol Projesi'ni Çin'in jeopolitik etkisini artırmak, küresel ve bölgesel aktör olma girişiminin temel bileşeni olarak gördüğünden, KYG kapsamında olan CPEC koridorunda yer alan Pakistan gibi komşu ülkeleri içeren projelere özellikle temkinlidir. Hindistan ve Çin arasında devam eden geniş sınır anlaşmazlıkları, Güney Asya ve Hint Okyanusu üzerinde artan tansiyon ve Çin'in Pakistan ile yakın ilişkileri, ikili arasında yakın zamanda somut bir yumuşama olasılığını düşük kılıyor.

BRICS ivme kazanması, yeni üyeler alması ve batı karşıtı deklarasyonları ile küresel dikkatleri üzerine çekmektedir. Çin ve Rusya tarafından vurgulanmış olan, Batı'ya karşı bir denge unsuru olma yönündeki uzun vadeli vizyonunu şu an için halen takip etmektedir. Ayrıca, BRICS'in yeni üyeleri arasında İran ve muhtemelen ileride Belarus ve Küba da yer almaktadır, bu da gelecekte açık bir Batı karşıtı eğilimin ortaya çıkabileceğini düşündürmektedir. Hindistan, Batı ve Batı dışı dünyalarla ilişkilerini dengelemeyi amaçlayan politikası dahilinde, açıkça Batı karşıtı olarak algılanan herhangi bir düzenlemenin gelecekte parçası olmayı istemeyebilir. (Wang-Long, 2024, s.42)

Ancak nihayetinde BRICS, batının tekelleşmiş politikasına karşın Doğu ve Güney merkezli bir alternatiftir, özellikle de BRICS'in Finans Kuruluşu olan Yeni Kalkınma Bankası'nın merkezinin Pekin'de olması tesadüf değildir, Çin'in organizasyon içerisinde liderlik vasfı ve bunu bir adım öteye götürmeye yönelik çabaları somuttur. Bu durumda kesin olan Çin'in liderlik vasfının olduğu bir yerde dikkatleri üzerine çeken bir politika yer almayacağından, batı karşıtı politikaların, anti dolarizasyon ile sınırlı kalması muhtemeldir, anti dolarizasyon politikası sürekli vurgulansa dahi hayata geçirilmesi oldukça zordur, aksi durumda kırılabilir yerel para birimleri bu kredi uygulamasından

negatif etkilenebileceğinden yük BRICS üyelerine kalacaktır. Bu duruma rağmen Çin nüfuzunu ispat noktasında finansal riskler alabilen bir yapıya sahiptir, tamamı olmasa dahi muhakkak gelecekte de bu tip aksiyonlar alacaktır, ancak Pekin merkezli bir politika, bölgesel izolasyon dinamikleriyle dizayn edilip herhangi bir negatif etki yaratacak dikkati üzerine çekmekten kaçınacaktır. Çin liderliğindeki yaklaşım devam ettiği müddetçe, uygulanan politika yakın gelecek için finansman sağlama başta olmak üzere, altyapı temelli kalkındırma planlarında danışmanlık ve batıya yönelik bir alternatif mümkün, Pekin'in nüfuzu ve vizyonu bunu sürdürülebilir kılmak için yeterlidir imajını çizmek üzerine olacaktır.

2.2. Şangay İşbirliği Örgütü

Şangay İşbirliği Örgütü 2001 yılında kurularak, öncelikli misyonu Çin, Rusya, Kazakistan, Kırgızistan ve Tacikistan arasındaki sınır sorunlarını çözmek ve üye devletler arasındaki karşılıklı güveni artırmak amacıyla 1996 yılında oluşturulan “Şanghay Beşlisi” mekanizmasının devamı olarak ortaya çıkmıştır. ŞİÖ ise Şengay Beşlisi'nin bir devamı niteliğinde olarak güvenlik çemberi merkezli yapının, bölgesel terör, stratejik ortaklık ve bölgesel koordinasyonun artırılması çabalarını da içeren daha kompleks bir yapıya sahiptir. (Kaya, 2019, s.55) ŞİÖ, egemen eşitlik, devletlerin toprak bütünlüğü ve sınırlarının dokunulmazlığı, iç işlerine karışmama ve üye devletler arasındaki anlaşmazlıkların istişare ve müzakere yoluyla barışçıl bir şekilde çözülmesi ilkelerine dayanan klasik bir hükümetler arası örgüttür. ŞİÖ'nün kurulmasıyla, üye devletler ŞİÖ'nün ilk ana hedefinin üye devletler arasında karşılıklı güven, dostluk ve iyi komşuluk ilişkilerinin güçlendirilmesi olduğunu belirtmişlerdir. 2001 yılında Özbekistan'ın, 2017 yılında ise Hindistan ve Pakistan'ın kabul edilmesiyle ŞİÖ'nün coğrafi ve siyasi nüfuz alanı Güney Asya'yı da kapsayan şekilde artmıştır. 2023 yılında İran'ın daimî üye olarak kabul edilmesiyle ŞİÖ, bölgesel güvenlik sınırlarının genişletilmesi ve Batı önderliğindeki kurumlara karşı bir denge unsuru olma misyonu noktasında kazanım elde etmiştir.

Çin, ŞİÖ'nün kuruluşundan bu yana merkezi ve öncü rol oynamıştır. Kurucu üye olarak Çin, örgütü, ayrılıkçılık, terörizm gibi temel endişeleri etrafında bölgesel güvenlik endişelerini gidermek ve üye ülkelerle ekonomik, stratejik ve kamu diplomasisi bağlamında koordinasyonu artırmak için etkin kullanmıştır. Merkezi Pekin olan RATS (Bölgesel Anti Terörizm Yapısı) aracılığıyla ŞİÖ, üye ülkeler arasında istihbarat paylaşımını, ortak askeri tatbikatların koordinasyonunu ve yasal çerçevelerin zemine

oturmasını kolaylaştırmaktadır. Çin, ŞİÖ çatısı altında “Barış Misyonu” serisi gibi büyük ölçekli askeri tatbikatların düzenlenmesinde de önemli bir rol oynamıştır (T.C. Dışışleri Bakanlığı, 2022).

Çin ŞİÖ'nü sadece sert güvenlik için değil, aynı zamanda yumuşak güç ve ekonomik girişimleri teşvik etmek için de kullanmaktadır, ülkeler arasında lojistik aę oluşturarak, ticari ürünlerin ve Orta Asya hammaddelerinin teslimatını sağlamıştır. Günümüzde Çin'den Avrupa'ya giden sevkiyatların %80'i Alashankou-Dostyk demiryolu hattı üzerinden Kazakistan topraklarından geçmektedir (Eurasian Research Institute, 2024). Aynı zamanda 2025 yılı itibariyle Kazakistan ve Çin arasında sayısı 1500 aynı zamanda ekonomik girişimler mevcuttur ve Kazakistan'ın petrol ve doğalgaz üretiminin %25'i Çin tarafından sağlanmaktadır (Liang, 2024).

Çin, Avrasya'yı aşan altyapı ve ticaret koridorları geliştirmeye çalışırken, bu örgüt Kuşak ve Yol Girişimi'ni ilerletmek için diplomatik bir araç olarak hizmet etmektedir. Birçok ŞİÖ üye devleti KYG'nin önemli katılımcılarıdır ve Çin, ŞİÖ zirvelerini stratejik uyumu güçlendirmek ve ekonomik girişimleri için siyasi destek sağlamak için kullanmaktadır.

Hindistan için Örgüt içerisindeki ortaklığı başta enerji güvenliği ve örgütün terörle mücadele noktasındaki stratejik koordinasyonu girişimlerine tam katılım sağlamaktadır, Myanmar ile olan sınırındaki ayrılıkçı gerilla gruplar ile mücadelesini dile getirmek için bu iş birliği Hindistan için oldukça kıymetlidir aynı zamanda Örgüt dahilindeki toplantılar ile kamu diplomasisi yürüterek Orta Asya ülkeleriyle ilişkilerini geliştirmektedir.

Hindistan'ın Pakistan ve Çin ile devam eden çatışmaya uzanan sınır anlaşmazlıkları mevcuttur, bu gerginliklere rağmen, Hindistan ŞİÖ faaliyetlerine aktif olarak katılmaya devam etmekte, ŞİÖ toplantılarına ev sahipliği yapmakta ve bölgesel güvenlik girişimlerinde iş birliğine katılım sağlamaktadır. Hindistan ayrıca, dijital altyapı ve iklim değişikliğiyle mücadele gibi konulara vurgu yaparak, örgütün odak noktasını sert güvenliğin ötesine taşımaya çalışmaktadır. Bu çabalar, dahilinde Hindistan gündem belirleme sürecini etkileme ve ŞİÖ'nün açıkça Batı karşıtı veya Çin merkezli bir blok haline gelmesini önlemeye çalışma stratejisini göstermektedir (TÜBA, 2025).

Sonuç olarak, yakın gelecekte ŞİÖ'nün işlevinin etki alanının, bölgesel ekonomik ve güvenlik konularında üye devletler arasındaki koordinasyonun artması öngörülmektedir. Bu Çin'in desteklediği kendisini Asya Güvenliği'nin öncelikli teminatçısı olarak lanse etmeyi hedeflediği küresel bir politikadır. Günümüzde ŞİÖ'nün sorumluluk alanı şu anda 3 milyardan fazla insanın yaşadığı bir bölgeyi kapsamaktadır ve bu, dünya GSYİH'sinin yaklaşık 1/3'üne tekabül etmektedir. Çin, özellikle ŞİÖ'yü KYG hedefleriyle uyumlu hale getiren girişimler yoluyla, kendisini güvenlik sağlayıcı ve ekonomik lider olarak konumlandırarak örgütün yönünü belirlemektedir. Hindistan ise, çok taraflılığı ve bölgesel diyalogu desteklemekle birlikte, ŞİÖ kapsamında devam eden sınır sorunları noktasında düzenli toplantıları diplomatik görüşme maksadıyla etkili kullanmakla birlikte, Çin varlığını ve liderliğini izole etmeye çalışırken diğer taraftan Pakistan'ın aktif olmasını engellemeye çalışmaktadır.

2.3. ASEAN'IN Asya Pasifik Üzerindeki Rolü

1967 yılında kurulan Güneydoğu Asya Uluslar Birliği (ASEAN), Endonezya, Malezya, Filipinler, Singapur, Tayland, Brunei, Vietnam, Laos, Myanmar ve Kamboçya olmak üzere on üye ülkeden oluşan oluşmaktadır. Üye ülkelerin yer aldığı coğrafi konumun etkisiyle hızla büyüyen pazarları ve münhasır ekonomik bölgeleri içerisinde yer alan doğal kaynaklar gözetildiği takdirde, Çin ve Hindistan arasındaki Asya-Pasifik noktasında hakimiyet ve nüfuz için süregelen jeopolitik rekabet ASEAN'ı kilit bir konuma getirmiştir.

ASEAN, son yıllarda Çin'in bölgesel diplomasisinin merkezinde yer almıştır, ASEAN ülkeleriyle olan ekonomik ilişki Çin için hayati önem taşımaktadır. Kuşak ve Yol Girişimi ve Güneydoğu Asya'daki ilgili altyapı geliştirme projeleri, üye devletlerle olan ilişkileri doğrudan etkilemiştir.

Malezya, Endonezya, Tayland ve son olarak Laos, Çin'in ulaştırma, enerji altyapısı ve dijital altyapı alanlarındaki yatırımlarından yararlanmıştır. Bu durum, bölgesel entegrasyon ve ekonomik bağımlılık için yeni koridorların oluşmasını etkilerken aynı zamanda, Çin'in bölgedeki ekonomik varlığını genişletmiştir. Ancak, Güneydoğu Asya ülkelerinin Çin'e olan finansal bağımlılığı, stratejik özerklik konusunda da soru işaretleri yaratmaktadır. Sri Lanka'nın Hambantota Limanı deneyiminde görüldüğü gibi, gelecekte borç bağımlılığı olasılığı konusunda endişeler bulunmaktadır (Beşer, 2024).

Çin ve ASEAN arasındaki ilişki 2003 yılında imzalanan antlaşma dahilinde Stratejik Ortaklık boyutundadır akabinde 2012 yılında Çin tarafından atanan büyükelçi ile bir adım öteye taşınmıştır. 2002 yılında imzalanan ASEAN-Çin Serbest Ticaret Bölgesi (ACFTA) ve 29,7 trilyon Amerikan doları kapsamlı küresel olarak en büyük ekonomik ortaklık antlaşması vasfına sahip olan, Bölgesel Kapsamlı Ekonomik Ortaklık (RCEP) Çin'in ASEAN ekonomileriyle entegrasyonunu önemli ölçüde derinleştirmiştir (Temiz, 2019, s.1322). Çin'in ASEAN ülkeleriyle stratejik ortaklığı, kültürel diplomasi, eğitim programları ve kamu diplomasisini de içerirken, Pekin'in politikaları ve etkilerinin bölgede daha geniş kabul görmesini sağlamaktadır.

Hindistan'ın ASEAN politikası Doğuya Yönelme politikası dahilinde ilerlemektedir. Hindistan bu doğrultuda Vietnam ve Filipinler başta olmak üzere, üye ülkelerin Güney Çin Denizi üzerindeki sınır sorunlarında Çin'e karşı tutumları desteklerken aynı zamanda ilişkilerini derinleştirmeyi hedeflemektedir. Hindistan'ın üye ülkelerle imzaladığı 110 milyar Amerikan doları hacmindeki Serbest Ticaret Bölgesi Antlaşması, Çin'in ekonomik hakimiyetine karşı denge oluşturmak amacıyla, ASEAN ülkeleriyle ilişkilerini kuvvetlendirmektedir, ancak elbette ki Çin ile mukayese edildiği takdirde ticari antlaşmaların arasındaki fark devasa boyuttadır. Bununla birlikte, Hindistan, Güneydoğu Asya'daki bağlantılarını ve etkisini güçlendiren Hindistan-Myanmar-Tayland Üçlü Otoyolu gibi çoklu altyapı ortaklıkları yoluyla ASEAN ile ilişkilerini proaktif bir şekilde sürdürmektedir. (A.g.e., s. 1326)

3. BÖLÜM

ÇİN VE HİNDİSTAN ARASINDA ASKERİ VE JEO-STRATEJİK KARŞILAŞTIRMALAR

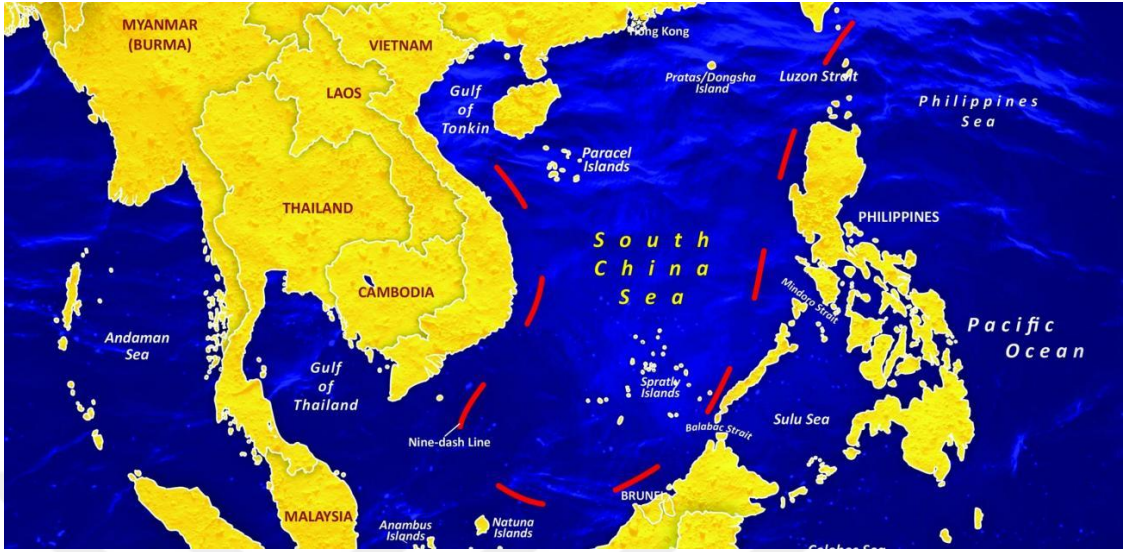
3.1. Çin'in Güney Çin Denizi Üzerindeki Askeri Varlığı

Çin'in Asya-Pasifik bölgesinde, özellikle Güney Çin Denizi ve Hint Okyanusu'nda askeri varlığını artırması ve deniz hakimiyetini genişletmesi, bölgesel dinamikleri değiştirmiş ve Çin'in Hindistan ile rekabetinde en önemli faktörlerden biri olmuştur. Çin'in bölgesel sulardaki politikası, ticaret rotalarını ve enerji tedarik hatlarını güvence altına alırken, aynı zamanda kapasite geliştirme ve deniz gücü varlığı yoluyla jeopolitik güç kullanma hedefinin bir parçasıdır.

Çin'in Güney Çin Denizi (SCS) ve Doğu Çin Denizi (ECS) üzerindeki hak iddiaları özü itibarıyla Çin Tarihi ile oldukça ilişkilidir ve bu noktada değerlendirildiği takdirde; egemenlik, sömürge mağduriyeti, milliyetçilik ve güvenlik kavramlarına dayanmaktadır. Çin işgal ve sömürüye maruz kaldığı dönemler boyunca, istilacı güçler deniz çıkarması ile geldiklerinden, Çin kıyısı olduğu denizlerde tam ve mutlak güç olmak ve kontrol sağlama arzusuna sahip olarak yorumlanabilir. (Gökten, 2021, s.101-102) Çin'in mevcut deniz stratejisi, güç yapısını geliştirerek Çin'in çevresinde bir güvenlik çemberi oluşturmak, komşu denizlere ve denizler üzerindeki askeri varlığını ve kontrolünü artırarak bu kırılganlığını azaltmak üzerine dizayn edilmiştir.

Çin, Güney Çin Denizi'ne komşu ülkelerin münhasır ekonomik bölge haklarıyla çakışan ve Güney Çin Denizi'nin büyük bir kısmı üzerinde egemenlik haklarını iddia etmektedir. Pekin, deniz üzerindeki derinliği doğal olarak az olan resif noktalarını, kum ile doldurarak büyük adacıklar haline getirmiştir. (Savrun, 2025, s.12) Çin Güney Çin Denizi üzerindeki hak iddialarını Çing Hanedanlığı dönemindeki 9 Çizgili Harita'ya dayandırmaktadır ve bu harita kapsamında Deniz'in yaklaşık 4/5'lik bölümü Çin'e ait olmaktadır. Deniz, ciddi oranda petrol ve doğal gaz rezervlerinin yanı sıra aynı zamanda hidro karbon rezervine de sahiptir. Güney Çin Denizi üzerinde yaklaşık 5 trilyon m³ doğalgaz ve 11 milyar varil petrol olduğu öngörülmektedir. Toplam değer henüz bilinmediği deniz, öngörülen rakamlarla dahi enerji güvenliği noktasında kilit rol

oynamakta ve bu durum deniz üzerindeki hak iddialarını daha keskinleştirmektedir (U.S. Energy Information Administration, 2013).



Şekil 1. Güney Çin Denizi 9 Kesik Çizgili Harita

Kaynak: Brigham, L. W. (2023, January). The South China Sea: Complex and Changing. *Proceedings*, 149(1), 1–14. U.S. Naval Institute. <https://www.usni.org/magazines/proceedings/2023/january/south-china-sea-complex-and-changing>

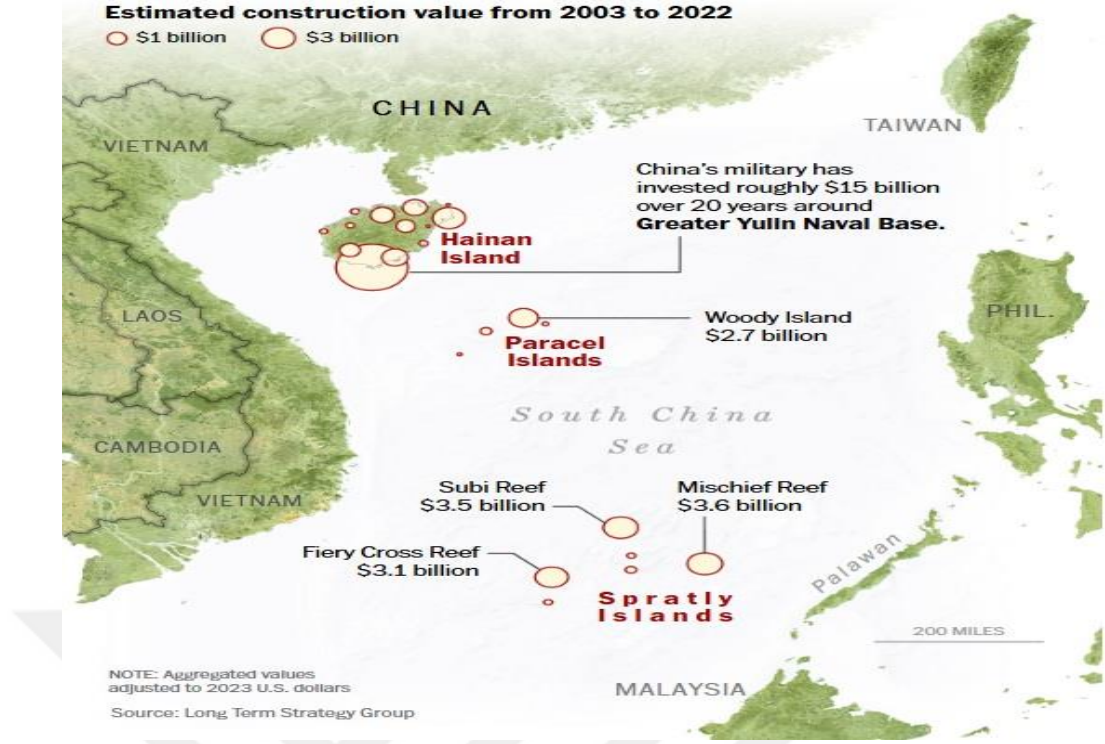
Çin'in Spratly ve Paracel takımadalarındaki yapay adalarda inşa ettiği askeri tesisler, Çin'in Güney Çin Denizi'ndeki toprak talepleriyle ilgili taktiklerinde önemli bir gelişmedir. Bu bölgelerin militarizasyonu, bölgenin güvenlik düzenlemelerinde dikkat çeken bir gelişme olmakla birlikte, komşu hak iddia eden ülkeler ve daha geniş uluslararası toplumla jeopolitik gerilimi artırmıştır (U.S. Department of Defense, 2024).

2013 yılından bu yana Çin, Spratly ve Paracel adalarındaki ihtilafli topraklar üzerindeki hak iddiasını göstermek için tartışmalı adalarda yapay ada inşaatlarını artırmıştır. Spratly takımadalarında Çin, savunma ve saldırı sistemleri oluşturarak, özellikle Fiery Cross Reef, Mischief Reef ve Subi Reef gibi resif ve sığılık bölgeleri büyük ölçekli askeri tesisler haline getirmiştir. Altyapı iyileştirmeleri genellikle modern askeri uçakları barındırabilecek büyük pistler, radar gözetleme üsleri, füze bataryaları ve modern ve güvenli iletişim merkezlerinden oluşuyordu ve bu da Çin'in Güney Çin Denizi'ne derinlemesine nüfuz etme gücünü önemli ölçüde artırmıştır.

Çin'in tartışmalı adaları militarize etmesi, Çin'in tartışmalı sulardaki hakimiyetini ve “dokuz çizgi hattı” içinde genişlemeci toprak taleplerini sürdürme kapasitesini artırmaktadır. Bu adalardaki askeri platformlar, önemli alanları izleme ve önleme yetenekleri sağlamakta ve böylece Pekin'in deniz yetki alanını yeniden yapılandırmasına olanak tanımaktadır. Adalar Çin Donanması'na konuşlanma imkânı sunarken aynı zamanda deniz lojistiği bakımından da Asya-Pasifik'teki stratejik erişimini sağlamlaştırmak için gemilere yakıt ikmali ve onarım imkânı da sunmaktadır.

Çin'in ada haline getirdiği resifler kapsamında, şu anda Paracel adalarındaki büyük tesislerde ve en yoğun olarak Woody Adası'nda bulunmaktadır. Çin'de Yongxing olarak bilinen Woody Adası, 3.000 metrelik bir pist, hangarlar ve gelişmiş uçak operasyonlarını destekleyebilecek güçlendirilmiş altyapı ile donatılmış, Pekin'in takımadalardaki başlıca askeri karakolu olarak hizmet vermektedir. Çin ayrıca 2025 yılında adaya H-6 stratejik bombardıman uçakları eklemiştir, bu Çin'in bölgesel varlığını kabul ettirme politikasında kritik önem arz eden bir dinamik olmasının yanı sıra, bu bölge üzerindeki iddialarını ne ölçüde sürdürdüklerini somut şekilde göstermektedir. Çin donanması, Tayvan çevresinde ve tartışmalı bölgelerde çeşitli operasyonel yetenekler kullanarak ölçeğini giderek artırdığı düzenli büyük deniz tatbikatları düzenlemektedir. Bunlar, amfibi tatbikatlar ve yüksek tempolu muharebe eğitimlerini içermektedir (Quirino, 2025).

Aynı zamanda ABD merkezli savunma danışmanlık şirketi Long Term Strategy Group (LTSG) kaynaklı verilere göre, Çin'in Güney Çin Denizi üzerindeki varlığı son 10 yıl süresince 3 kat artmış ve sayıları 200'ü geçen askeri tesis inşa edilmiştir. Hainan adası başta olmak üzere Çin'in Güney Çin Denizi üzerindeki askeri altyapı maliyetinin 50 Milyar Amerikan dolarından fazla olarak öngörülmektedir (Lombardi, 2024).



Şekil 2. Güney Çin Denizi Üzerinde İlgili Noktaların Coğrafi Konumları

Kaynak: The Washington Post. (2024, Ekim 31). How China built a \$50 billion military stronghold in the South China Sea. The Washington Post. <https://www.washingtonpost.com/world/interactive/2024/china-built-50-billion-military-stronghold-south-china-sea/>

Çin Halk Cumhuriyeti'nin bakış açısına göre, resiflerin çok aktif bir şekilde işgal edilmesi ve bazı adacıkların ve resiflerin arazi ıslahı ve yapaylaştırma yoluyla adalara dönüştürülmesi ile birleştirilmesi yani resiflerde ve sığıklarda yapılan somut çalışmalarla bir bölge yaratılması ile, Pekin'in bu alanları yasal olarak adalar halinde yeniden sınıflandırmasına ve bunları 200 deniz mili veya yaklaşık 370 km'den fazla bir Münhasır Ekonomik Bölge ile ilişkilendirmesine olanak tanımaktadır (Asia Maritime Transparency Initiative).

Çin'in bu politikası, diğer hak iddia eden ülkelerin, özellikle Vietnam, Filipinler, Malezya, Brunei ve Tayvan ile olan gerilimi daha artırmaktadır. Güney Çin Denizi'ne komşu ülkeler, Çin'in genişleyen askeri altyapısını kendi toprak talepleri ve deniz egemenliğine yönelik doğrudan bir tehdit olarak görmek konusunda mutabıktır (Council on Foreign Relations).

Çin'in bölgede artan askeri varlığına yanıt olarak, ABD, bölge ve yakınındaki deniz varlığını önemli ölçüde artırmış, Pekin'in iddialarını tanımadığını göstermek ve uluslararası hukukla tanımlanan sularda faaliyet gösterme hakkını kullanmak için Seyrüsefer Özgürlüğü Operasyonları (FONOP) yürütmüştür. Çin tarafından yürütülen agresif politika, Japonya, Avusturalya ve Hindistan'ı ABD ile birlikte Dörtlü Güvenlik Diyalogu (Quad) oluşumunun varlığına ve güçlendirmeye yönelterek, Çin'in yükselen etkisini sınırlamayı stratejik öncelikleri haline getirmiştir (Wade, 2020).

2016 yılında Filipinler'in Çin'in Güney Çin Denizi üzerindeki ihlallerini Daimî Tahkim Mahkemesi'ne taşıması ile sonuçlanan uluslararası tahkim kararları, Çin'in Güney Çin Denizi'ndeki genişlemeye yönelik iddialarını ve temellerini reddetmiştir. Ancak Çin aleyhindeki uluslararası tahkim kararlarını tanımamaktadır ve askeri kapasitesini artırmaya devam etmektedir (Thayer, 2015).

Güney Çin Denizi ekonomik bağlamda, çevresindeki kıyı devletlerinde yaşayan milyonlarca insan için geçim kaynağıdır ve enerji rezervini yanı sıra, geniş balıkçılık alanlarına ev sahipliği yapmaktadır. Güney Çin Denizi'ndeki balıkçılık kaynağı kapsamında dünyanın en zengin suları arasında yer almaktadır. Vietnam, Endonezya ve Filipinler dahil olmak üzere bölge ekonomilerine geçim kaynağı ve istihdam sağlamaktadır. Zengin deniz kaynaklarına rağmen, balıkçılık ve deniz kaynaklarını kullanma yarışı, rekabet sorunlarına katkıda bulunmakta ve kıyı devletleri arasında Güney Çin Denizi'nin mülkiyeti konusunda çok taraflı iddialara yeni bir boyut eklemektedir.

Güney Çin Denizi dünya balıkçılığının %10'luk kısmına ev sahipliği yaparken dünya ticaretinin %30'una ev sahipliği yapmaktadır (ChinaPower Project). Çin Halk Cumhuriyeti bölgedeki hak iddialarını "9 Kesik Çizgili" Haritaya dayandırırken aynı zamanda eski yüzyıllardan beri Çin Balıkçılarının Deniz'deki rotasını baz aldığını söylemektedir (Beech, 2016).

Güney Çin Denizi'nin çevre ülkelerine sağladığı balık miktarları; Çin Halk Cumhuriyeti 28 milyon ton, Vietnam 2,5 milyon ton, Filipinler 2 milyon ton, Malezya 1,1 milyon ton, Tayvan 237 bin ton. Çin Halk Cumhuriyeti'nin karasuları daraltmasından en az etkilenen ülke ise Filipinler, ülkedeki balıkçılar toplam ihtiyacın yalnızca %27'sini Güney Çin Denizi'nden sağlıyor (Vural, 2023, s.22). Ancak Vietnam ve Malezya için bu durum söz konusu değil, her iki ülke balıkçılık ihtiyacının %85 ve üzerini Güney Çin

Denizi'nden sağlamaktadır. Balıkçılığın önemli bir geçim unsuru olduğu bu ülkelerde, balıkçılar sınır ihlalleri yapmasalar dahi Çin Halk Cumhuriyeti tarafından taciz edildiklerini ve hapsedildiklerini belirtmektedirler.

Balıkçılık, Vietnam'da hem ülke için gelir (GSMH'nin %7'si) hem de istihdam (4,5 milyon) açısından önemli bir rol oynamaktadır. Güney Çin Denizi'ne kıyısı olan diğer ülkelerin çoğu gibi, Vietnam'da son on yılda avlarında çok güçlü bir büyüme yaşamış ve üretimin ihracata yeniden yönlendirilmesi ile Vietnam balık ve su ürünleri ihracatında dünya çapında dördüncü büyük ülke haline gelmiştir ancak balıkçıların kendi karasuları içerisindeki hareket özgürlüğü ve açık deniz balıkçılığı noktalarında siyasi kaygılara sahiptir. Çin özellikle Hainan Adası yakınlarında bulunan Vietnamlı balıkçılara askeri gemiler ile zorluk yaratmaktadır, bunun temel sebebi Hainan Adası'nın Çin'in Güney Çin Denizi üzerindeki en büyük askeri varlığına ev sahipliği yapması ve Ada'nın Vietnam'la olan karasal yakınlığıdır. (A.g.e., s.25)

3.1.1. Çin'in İnciler Dizisi Stratejisi

Çin'in "İnci Dizisi" stratejisi, Pekin'in Çin anakarasından Afrika Boynuzu'na kadar uzanan ve Hint Okyanusu Bölgesi'ni geçen önemli deniz ticaret rotaları boyunca stratejik konumlarda bir dizi liman ve deniz üssü inşa etme yönündeki sistematik çabasını ifade etmektedir. Bu stratejinin en önemli yönü, bir tür enerji güvenliği sağlamak veya "Malakka İkilemi" ile başa çıkma olasılığını azaltmak istemesidir (Diplomatist, 2020). Çin'in kesintisiz deniz ticaretini sürdürmek ve kritik enerji tedarik zincirlerini güvence altına almak hedefli politikası "İnciler" olarak tanımlanan deniz limanları ağında en çok dikkat çeken limanlar şunlardır:

Pakistan'daki Gwadar, Sri Lanka'daki Hambantota, Myanmar'daki Kyaukpyu, Bangladeş'teki Chittagong ve Afrika'nın Cibuti kentinde kurulan Çin deniz üssü. Tüm bu tesisler, doğrudan Çin yatırımları olarak veya daha geniş Kuşak ve Yol Girişimi kapsamında yapılan iyileştirmeler yoluyla mevcuttur.

"İnci Dizisi" stratejisi, Çin'in enerji güvenliğini ve ticaret özgürlüğünü sağlama isteğinden kaynaklanmaktadır. Çin kendisi için kritik önem arz eden Malakka Boğazı, bu politika stratejisinin Çin'in deniz ulaşımındaki aksaklıkların yol açabileceği kırılganlığını nedeniyle hayati önemdedir. Güney Çin Denizi'ni Bengal Körfezi'ne giden yol üzerinde Burma Denizi veya Andaman Denizi ile birbirine bağlayan Malakka Boğazı dünyanın en

yoğun ticari geçiş noktasıdır ve bu nedenle jeostratejik önemi açıktır. Malay yarımadasının batı kıyı şeridini ve Endonezya'nın Sumatra adasını çevreleyen bu koridor, dünyadaki deniz ticaretinin yaklaşık %60'ının geçiş yaptığı ve günde 150'den fazla geminin geçtiği bir güzergâhtır. Enerji güvenliği noktasında en temel dinamik, Çin'in günlük 11 milyon varil ham petrol ile dünyanın en çok ham petrol ithal eden ülkesi olmasıdır ve bu petrolün %80'i Malakka Boğazı üzerinden gelmektedir (Interlog USA, 2023).

Pakistan'ın Gwadar limanı İnci Dizisi Politika'sının en önemli bileşenlerinden biridir. Pers Körfezi'nin girişinde ve Hürmüz Boğazı'na yakın hayati bir konumda yer almaktadır. Kuşak ve Yol Girişimi ve daha geniş kapsamlı Çin-Pakistan Ekonomik Koridoru (CPEC) kapsamında, Gwadar, hala savunmasız olan Malakka Boğazı'ndan geçmeden Orta Doğu ve Afrika'dan doğrudan enerji transferine imkân verecek bir derin su limanı olarak geliştirilmektedir. Çin'in Pakistan'da otoyollar ve enerji boru hatları gibi çeşitli altyapı geliştirme projelerine yaptığı kapsamlı yatırımlar, Gwadar'ı Çin'in Güney Asya'daki stratejik derinliği için temel bir bölge haline getirmiştir (Khan, Shi & Ali, 2024).

Hambantota Limanı, Sri Lanka

Doğrudan bir ticaret yolu olmasa da Çin'in Sri Lanka'nın Hambantota Limanı'nı 99 yıllığına kiralaması, Pekin'in stratejik yatırımlarının genellikle sadece ekonomik temelli olmadığını göstermektedir (European Union Institute for Security Studies, 2018). KYG kapsamında finanse edilen ve geliştirilen liman, küresel bir nakliye rotası üzerinde stratejik konumu nedeniyle Çin'in askeri amaçlarla kullanacağına dair endişelere yol açmıştır. Pekin, limanın tamamen ticari amaçlı olduğunu ısrarla belirtse de limanın mevcut konumu Çin'in Hint Okyanusu'ndaki deniz lojistiği ve deniz gözetleme yeteneklerini güçlendirmektedir. Sri Lanka'daki Hambantota limanı, Hint Okyanusu'nun doğu-batı yönündeki ana nakliye rotasından yaklaşık 6 deniz mili uzaklıkta olması nedeniyle büyük önem taşımaktadır (Kuruwita, 2023).

Kyaukpyu Limanı, Myanmar

Bengal Körfezi'nde bulunan Kyaukpyu Limanı ve ilgili boru hatları, Çin'in alternatif enerji koridorunun önemli bir parçasıdır. Bunlar, Hint Okyanusu'ndan doğrudan petrol ve doğal gaz transferine olanak tanıyarak, Çin'in Güneydoğu Asya üzerinden enerji

tedarik hatlarının kesintiye uğramasına karşı stratejik kırılganlığını azaltmaktadır (Poling, 2018). Tesis ayrıca, Çin'in Hindistan'ın doğu kanadındaki stratejik varlığını güçlendirerek, Yeni Delhi'nin kuşatılma korkularını artırmaktadır.

Chittagong Limanı, Bangladeş

Çin'in finansman yatırımı ile Bangladeş'teki Chittagong Limanı'nın modernizasyonu ve genişletilmesi, inciler dizisi stratejisinin bir başka önemli bileşenidir (Davis, 2025). Chittagong'un gelişimi ve demiryolları ve otoyollar da dahil olmak üzere diğer gelişmeler, Pekin'in Bengal Körfezi bölgesindeki konumunu büyük ölçüde güçlendirerek Hindistan'a doğrudan maliyetler yoluyla baskı gücünü artırmaktadır.

Çin'in Afrika'daki Cibuti Deniz Üssü

Çin'in Cibuti'de ilk denizaşırı askeri üssünü kurması, Çin'in dış askeri politikasında önemli bir dönüm noktasıdır. Üs, korsanlıkla mücadele manevralarına destek sağlamak, istihbarat toplama faaliyetleri yürütmek ve Bab el-Mandeb Boğazı yakınlarında stratejik bir dayanak noktası olarak hizmet vermek amacıyla 2017 yılından beri faaliyet göstermektedir (Al Jazeera, 2017). Çin aynı zamanda ülkenin tüm internet altyapısını bu üs üzerinden tesis etmektedir. Bu durum Çin'in bölgede geleceğe yönelik uzun vadeli politikasının somut bir göstergesidir. Çin'in internet sağlayıcısı olduğu Somali, Yemen ve Etiyopya'nın internet sunucuları da buradaki Askeri Üs içerisinde bulunmakta ve tesis üzerinden sağlanmaktadır (Bearak, 2019). Bu noktada buradaki tesisi şu an için, Çin'in Afrika Merkez Üssü olarak tanımlamak mümkündür.

Çin, ABD'ye ve onun küresel süper güç konumuna ve özellikle “Dünyanın Jandarması” olarak tanımlanan misyonuna meydan okumak için deniz üstünlüğü elde etmek istemektedir. Bu stratejinin en önemli amacı, Hint Okyanusu Bölgesi'nde hem ekonomik hem de askeri ve istihbarat merkezi olarak işlev görebilecek bir zincir oluşturmak için bu incileri birbirleriyle stratejik olarak birleştirmektir (Pant, 2010). Çin'in tesisleri su altı yollarıyla birbirine offline şekilde bağladığı iddiaları göz önüne alındığında, Çin'in bölgede gerçekleşecek olası bir savaşa çok yönlü şekilde hazırlandığı şeklinde değerlendirilebilir.

Hint Okyanusu, dünya okyanuslarının yaklaşık olarak beşte birini kapmaktadır ve Batı Hint Okyanusu olarak bilinen Afrika ve Arap Yarımadası, Orta Hint Okyanusu olarak bilinen Hindistan'ın kıyı suları ve Doğu Hint Okyanusu olarak bilinen Myanmar

ve Endonezya yakınlarındaki Bengal Körfezi ile bağlantılıdır. Dünyanın en önemli ticaret yolları bu bölgeden geçmekte ve bu rotalar, Orta Doğu, Afrika ve Güney Asya'yı doğuda daha geniş Asya kıtasına ve batıda Avrupa'ya bağlamaktadır. Dünya deniz petrol ticaretinin yüzde 50'den fazlası, enerji rezervleri açısından zengin olduğu düşünülen Hint Okyanusu Bölgesi'nde gerçekleştirilmektedir. Hint Okyanusu Bölgesi, küresel deniz ticaretinin en önemli stratejik darboğazlarının merkezi olup, deniz güvenliği ve suya erişim noktasında bir devletin gücü ve ilerlemesi için hayati öneme sahiptir. Malakka ve Hürmüz Boğazları da her gün 32,2 milyon varil ham petrol ve petrolün taşındığı bu darboğazlar arasındadır (U.S. Energy Information Administration, 2023).

3.2. Kuşak Yol Girişimi

Çin Devlet Başkanı Xi Jinping tarafından 2013 yılında başlatılan Kuşak ve Yol Girişimi (KYG), büyük ölçekli altyapı projeleriyle bölgesel bağlantıları ve ekonomik entegrasyonu güçlendirmeyi amaçlayan küresel bir kalkınma stratejisidir. Kuşak Yol Girişimi katılımcı ülkeler üzerinde demiryolları ve karayolları dahilinde ulaşım ağları, enerji boru hatları, birbirleriyle bütünleşmiş dijital altyapıların sistematik ve bağlantılı şekilde uygulanmasını kapsamaktadır. Deniz nakliye yolları ve liman ağları dahilinde projenin diğer ayağı ise deniz yolunu kapsayan 21.Yüzyıl Deniz İpek Yolu'dur (Council on Foreign Relations, 2025).

En temel düzeyde, KYG ticaret maliyetlerini düşürmeyi, bölgesel büyümeyi iyileştirmeyi ve Çin'in tedarik zincirlerindeki sirkülasyonu düşürürken aynı zamanda kesintisiz ticaret istikrarını tesis etmeyi amaçlamaktadır. Dünya Bankası, KYG'nin tamamlanmış ve planlanmış ulaşım projelerinin ana koridorlar boyunca seyahat sürelerini %12'ye kadar azaltacağını, ticaret hacmini %2,7'den %9,7'ye çıkaracağını, gelirleri yaklaşık %3,4 artıracığını ve 7,6 milyon insanı aşırı yoksulluktan kurtaracağını tahmin ediyor. Çin'in 2024 yatırım verileri, inşaat sözleşmelerine 70,7 milyar ABD dolarının, finansal olmayan yatırımlara ise 51 milyar ABD dolarının taahhüt edildiğini göstermektedir (Maliszewska & van der Mensbrughe, 2022). Bu rakam, KYG'nin başlangıcından itibaren toplam taahhüt tutarını yaklaşık 1,175 trilyon ABD dolarına çıkarmaktadır (Nedopil, 2025).

Çin Asya Pasifik ve ASEAN ülkeleri ile KYG kapsamındaki yatırımlarda daha esnek finansman ve yardımlarda bulunarak bölge ülkeleriyle de ilişkilerini derinleştirmektedir. Endonezya'da Jakarta-Bandung Yüksek Hızlı Demiryolu projesi ve

Vietnam Kuzey-Güney Demiryolu Projesi özellikle bu kapsam çerçevesinde değerlendirilmektedir. Bunun yanı sıra Myanmar'daki Kyaukphyu Deniz Limanı, Çin-Myanmar Ekonomik Koridoru dahilinde, Malakka Boğazı'na alternatif sunmakta aynı zamanda Bengal Körfezi'ne doğrudan çıkış vermektedir. Malakka Boğazı'nın ticari yoğunluğu düşünüldüğünde, bu ticari rota Çin için gelecekte daha da önemli olacaktır (de Soyres, Mulabdic & Ruta, 2019).

Genel olarak, birbiriyle bağlantılı bu mega projeler, bölgesel ekonomik kalkınmayı ve bölgelerin fiziksel bağlantısını ilerletmektedir. Çin'in stratejik deniz geçitlerine ve iç koridorlara erişimini sağlayarak, Asya-Pasifik bölgesindeki nüfuz alanını ve lojistik kapasitesini artırmaktadır.

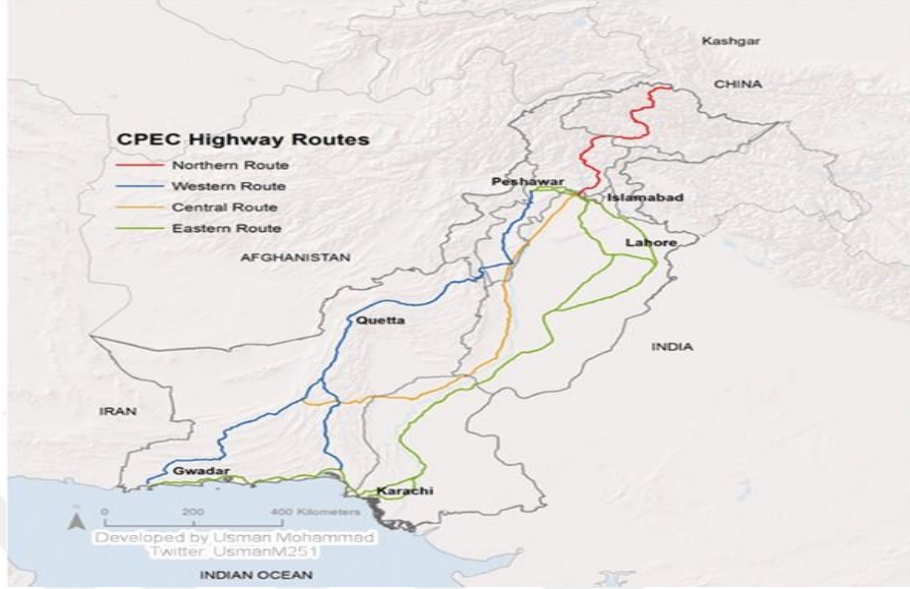
KYG'nin sıklıkla göz ardı edilen ancak yine de önemli bir kolu, fiber optik ağlar ve altyapı gibi alanları kapsayan Dijital İpek Yolu'dur. Dijital İpek Yolu gibi ulusal bir kapsayıcılık olarak yapılandırılmayan bu kol, Çin'in bağlantılı bir dijital ekonomi kurma ve teknoloji devleri için yeni pazarlar yaratma çabalarına büyük katkı sağlamaktadır. Bu kapsamda Çin, İnciler Dizisi olarak adlandırılan proje dahilinde yer alan limanlar arasında su altından kapalı sistem olarak doğrudan çalışacak bağlantı hattı kurmayı planlamaktadır (Council on Foreign Relations).

Çin'in Kuşak Yol Girişimi kapsamında Orta Asya'daki faaliyetleri, ulaşım, enerji ve iletişim ağlarını iyileştirmeyi amaçlayan çok sayıda altyapı projesinin hayata geçirilmesine yol açmıştır. Bu projeler, ticareti kolaylaştırmak, bölgesel bağlantıları güçlendirmek ve Orta Asya ekonomilerini küresel pazarlara ulaştırmak hedefiyle tasarlanarak doğrudan 2,3 milyon istihdam sağlamaktadır (Xie et al., 2023). KYG'nin Orta Asya'da uygulanması, önemli altyapı yatırımlarının önünü açarak ekonomik kalkınmayı teşvik ederken aynı zamanda borç sürdürülebilirliği ve jeopolitik etki konusunda endişeleri de artırmıştır.

3.2.1. Çin-Pakistan Ekonomik Koridoru (CPEC)

Kuşak Yol Girişimi'nin temel taşı olarak değerlendirilen, Çin-Pakistan Ekonomik Koridoru, Çin'in Sincan eyaletini, Gwadar Limanı'na bağlayacak olan 3000 km uzunluğundaki devasa bir altyapı projesidir. Proje demiryolları, boru hatları, hidroelektrik santralleri, barajlar ve karayolu ağı ile bölgedeki diğer projeleri birbirine bağlayacak bütünleşik yapıdan oluşmaktadır. Projenin aynı zamanda Pakistan'ın elektrik,

ulaşım ve altyapısına katkı sunmasının yanı sıra özel ticaret bölgeleri vasıtasıyla ekonomik refah sağlanması beklenmektedir. 2025 yılı itibariyle projenin maliyeti yaklaşık 70 milyar ABD dolarına ulaşmıştır (Khan, 2021).



Şekil 3. Çin Pakistan Ekonomik Koridoru Projesi Hatları

Kaynak: Mohammad, U. (2017, Ekim 4). Mapping the China-Pakistan Economic Corridor. Reconnecting Asia, Center for Strategic and International Studies. <https://reconasia.csis.org/mapping-the-china-pakistan-economic-corridor/>

Çin-Pakistan Ekonomik Koridoru girişimi 70 milyar ABD doları maliyetiyle, Hindistan Çin rekabetinde, hiç şüphe yoktur ki, kilit bir unsurdur (Ali, Huang, & Xie, 2022). Jeostratejik dengeleri bölgesel ve küresel bağlamda değiştirirken aynı zamanda Koridor'un Pakistan'a giriş yaptığı kuzey bölgesinde Gilgit Baltistan'dan geçmesi ile jeopolitik yeni gerilimlere yol açmaktadır. Hindistan bölgenin kendisine ait olduğunu iddia etse dahi bölge Pakistan tarafından kontrol edilmektedir. Çin ve Pakistan arasındaki stratejik ortaklık ve müttefiklik antlaşmalarını değerlendirdiğimizde, gelecekte koridorun güvenliğinin sağlanması için askerlerin ve Çin'in de dahil olduğu ortak bir askeri varlığın bölgede konuşlanacağını öngörmek zor değildir. Elbette bu dinamikler, gelecekte geçen zaman dahilinde bölgenin Pakistan'a ait olduğunun meşruiyetini pekiştirecektir.

CPEC Projesi'nin Kuşak Yol Girişimi kapsamındaki temel bileşen olmasında, Çin'in ithal ettiği petrolün Malakka Boğazı'na alternatif ve daha kısa olan bu rota üzerinden gelicek olması kritik önemdedir. Bu sayede Malakka İkilemi noktasında,

Pakistan'dan doğrudan sınırına geçiş yapan CPEC Koridor'u, Çin'in stresini azalmaktadır.

Hindistan, Pakistan'ı zaten dost olarak görmezken CPEC Koridoru'nun tamamlanmasıyla doğunun yanı sıra batısında da Çin varlığını hissedecektir. Aynı zamanda Hindistan tarafından yapılmaya çalışılan Pakistan'ın bölgesel ve küresel boyutta diplomatik izolasyonu çabaları, devasa proje ile oldukça güç olacaktır. Proje hayata geçtiği takdirde, Gwadar Limanı'nın tonaj kapasitesinin yaklaşık 400 milyon ton olduğu ve Pekin'in politikasını değerlendirildiği takdirde rahatça okunabilir ki, Çin gelecekte, güney liman bölgesinin yanı sıra Pakistan içerisinde mutlaka askeri üslere sahip olacaktır (Haris, 2024). Bu yapılanma, Pakistan'ın Beluci Terör Unsurlarından kurtulmasında etkili olacak ve ülke içerisinde iç huzurun sağlayacaktır. Pekin, Kuşak Yol Girişimi Projesi'nin ana hattı ve Hindistan ile rekabetinin yanı sıra Arap Denizine çıkışı, Malakka İkilemi Güvenlik Sorunu için karadan ve kısa çözüm ve aynı zamanda İnciler Dizisi Projesi için kilit rol üstlenecek olacak Çin-Pakistan Ekonomik Koridoru'na yapılacak bir saldırıya asla izin vermeyecektir. Karaçi Nükleer Güç Santrali ve Gwadar Limanı'nın olduğu bölgede yaklaşık 3 milyon kişiye doğrudan istihdam imkânı sunulmasının yanı sıra, Nükleer Santral için Çin doğrudan Pakistan'a 6,5 milyar ABD doları kredi sağlamıştır (Rossi, 2025). Bölgedeki Beluç Terör Örgütü'nün bağımsız devlet kurmak hedefinde Pakistan içerisindeki Çin vatandaşlarına ve Pakistan Devlet Kurumlarına gerçekleştirdiği terör saldırıları mevcuttur. Bu terör faaliyetleri kapsamında Karaçi Çin Konsolosluğuna silahlı saldırı, Gwadar Liman İnşaatı personeline yönelik bombalı saldırı ve Karaçi Üniversitesi Konfüçyüs Enstitüsü görevlisi 3 akademisyenin öldürülmesi gibi olayları kapsamaktadır. Çeşitli uluslararası ilişkiler anazlileri Çin İstihbaratı'nın Çin ve Pakistan ortak girişimlerini, projelerde görev alan Çin personellerini ve Pakistan'ın iç güvenliğini tesis etmek üzere bölgede ortak çalışmalar yürüttüğünü belirtmektedir (Liang, 2024). Aynı zamanda Beluç Terörist Grupların Hindistan tarafından desteklendiğine dair iddialar göz önünde bulundurulduğunda, koridorun tamamlanmasıyla birlikte yakın gelecekte, Çin'in sağlayacağı stratejik istihbarat, hava operasyonları ve doğrudan Çin Ordusu'nun konuşlanmasıyla, Pakistan'ın terör unsurlarından temizlenmesi gerçekleşecektir.

3.3. Hindistan'ın Bölgesel Stratejisi ve Doğuya Yönelme Politikası

2014 yılında, Başbakan Narendra Modi liderliğindeki yönetim stratejik bir girişim olan Doğu'ya Yönelik Politika'yı açıkladı. Bu politika, Hindistan'ın, doğudaki komşu ülkelere karşı daha girişken ve dostane bir tutum sergilemesiyle bağları güçlendirmeyi içermektedir ve 1991 yılında Başbakan Narasimha Rao tarafından başlatılan Doğuya Bakış politikasının askeri, stratejik ve kamu diplomasisi bağlamında geliştirilmiş modelidir. Modi yönetimi girişimin kapsamını genişleterek ekonomik iş birliğinin yanı sıra, güvenlik ortaklıkları, kültürel alışverişler ve çok taraflı diplomasiyi de dahil etmiştir. Doğu Politikası'nın öncelikli hedefi, Çin'in bölgedeki artan gücüne karşı bir denge yaratabilmektir. Politika, Myanmar, Vietnam ve Japonya başta olmak üzere ticari ilişkiler, ortak altyapı projeleri ve savunma iş birlikleri de dahil olmak üzere daha güçlü bağlar kurmayı amaçlamaktadır.

Politika kapsamında, Japonya ile Kapsamlı Ekonomik Ortaklık Anlaşması (CEPA) ve ASEAN üyeleriyle Serbest Ticaret Anlaşmaları (FTA) ve ülkelerin ekonomik kalkınmalarını teşvik için Hindistan içerisindeki altyapı projelerini doğrudan yüklenme hakkı veren FDI gibi anlaşmaların imzalanması, Hindistan'ın politika kapsamındaki güçlü bölgesel ilişkiler kararlı politikasını göstermektedir. Altyapı bağlamında ise 1400 km uzunluğundaki Hindistan-Myanmar-Tayland Üçlü Otoyolu Projesi, Hindistan'ın doğusundaki Kolkata limanını Rakhine Eyaletindeki Sittwe limanına bağlayan Kaladan Çok Modlu Transit Yolu Ulaşım Projesi ve Hindistan Bangladeş arasındaki 30 saat olan demiryolu ulaşımını 10 saate düşürmeyi hedefleyen Akhaura – Agartala Demiryolu Projesi gibi bağlantı girişimleri Hindistan'ın altyapı hizmetlerini tesis ederken aynı zamanda Asya Ülkeleriyle iş birliği ve mevcut ilişkileri derinleştirmeye yönelik stratejik politikasının somut yansımalarıdır (Ghimire, 2021).

Diplomasi noktasında, ASEAN ülkeleriyle, Japonya, Avustralya ve Güney Kore ile üst düzey görüşmeler dahilinde, bölgesel diplomasiye önemli ölçüde yoğunlaşmıştır. Hindistan'ın ASEAN Bölgesel Forumu (ARF), Doğu Asya Zirvesi (EAS) ve ASEAN Savunma Bakanları Toplantısı-Plus (ADMM-Plus) gibi önemli forumlara tutarlı katılımı, bölgesel istikrar konusunda liderlik imajı çizme çabalarının bir göstergesidir (Limaye, 2019).

Doğuya Yönelme ve Doğuya Bakış politikaları arasındaki temel fark, güvenlik ve savunma iş birliğine verilen belirgin önemdir. Bu kapsamda Çin'in bölgedeki, özellikle Güney Çin Denizi ve Hint Okyanusu'ndaki artan askeri varlığına yanıt olarak Hindistan, askeri ve stratejik ortaklıklarını sürekli geliştirme ve derinleştirme sürecine girmiştir. ABD, Japonya ve Avustralya ile yapılan MALABAR Deniz Tatbikatı oldukça önemlidir. MALABAR üye devletlerin deniz kuvvetleri arasında koordinasyonu artırmak ve deniz korsanlara karşı iş birliği misyonuyla lanse edilen bir tatbikat olmasına karşın 2020 yılında yapılan son tatbikata ABD 6 adet uçak gemisi ile katılmıştır (U.S. Navy Public Affairs, 2020). 2005 yılında başlatılan ve halen devam eden Hindistan ve Tayland arasındaki askeri stratejik iş birliği ve Andaman Denizi üzerindeki ortak devriye antlaşması CORPAT ve 1994 yılında “Exercise Lion King” adıyla başlayan, o günden bu yana Hindistan Donanması ve Singapur Cumhuriyeti Donanması (RSN) arasında en önemli ikili deniz iş birliklerinden biri haline gelmiştir (Ministry of Defence, Government of India, 2024). Güney Çin Denizi'nde 2019 yılında gerçekleşen SIMBEX Deniz Tatbikatı gibi düzenli ortak ve düzenli deniz tatbikatları Hindistan'ın Doğuya Yönelme Politikası kapsamında gerçekleştirdiği aynı zamanda deniz hakimiyetinde bölgesel varlığını kabul ettirmek için yaptığı girişimlerdir (Panda, 2019). Malakka Boğazı'na yakın konumda yer alan, Andaman ve Nikobar Komutanlıkları ise stratejik önemi bakımından, Hindistan'ın hayati deniz ticaret yollarını güvence altına alma ve Çin'in deniz genişlemesine karşı denge politikası kapsamındadır.

Hindistan'ın Doğu'ya Yönelik Politikası ile yumuşak güç kapsamında, eğitim değişim programları, turizm özellikle kendi yumuşak güç unsuru olan Bollywood sineması yoluyla Güneydoğu Asya ile tarihi ve kültürel bağlarını güçlendirmektedir (Sahoo, 2025).

Sonuç olarak, Hindistan'ın Doğu'ya Yönelik Politikası kapsamındaki girişimleri, bölgesel ve küresel güç imajını ortaya koymak için tasarlanmış sofistike ve çok yönlü bir çerçeveyi içerirken aynı zamanda artan Çin etkisine karşı koyabilecek bir denge olmak hedefine giden geniş bir kapsamdır. Hindistan'ın dış politikası “Doğu'ya Bak” politikasından daha dinamik “Doğu'da Hareket” politikasına doğru önemli bir dönüşüm geçirmesi Hindistan'ın Güneydoğu Asya ve daha geniş Asya-Pasifik bölgesinin önemini giderek daha fazla kabul ettiğini yansıtmaktadır. Hindistan, bu ülkelerle ekonomik, kültürel ve stratejik bağlarını güçlendirerek, hızla değişen küresel ortamda konumunu sağlamlaştırmayı amaçlamaktadır. Doğuya Yönelme politikası sadece ticaret ve yatırıma

odaklanmakla kalmayıp, Çin'in artan etkisi göz önüne alındığında hayati önem taşıyan güvenlik iş birliğini de vurgulamaktadır. Hindistan, doğu komşularıyla ilişkilerini geliştirirken, bölgesel istikrar ve refahın şekillenmesinde hayati bir rol oynamaya hazırlanmaktadır.



4. BÖLÜM

HİNDİSTAN VE ÇİN ARASINDAKİ MEVCUT ÖNEMLİ SINIR SORUNLARI

4.1. Aksai Chin ve Arunachal Pradesh Bölgeleri

Çin ve Hindistan, Tibet'in güneyinde Himalaya Dağları boyunca yaklaşık 3500km uzunluğunda bir sınırı paylaşmaktadırlar, sınırın kuzey batısında Aksai Chin, Doğu kısmında Arunachal Pradesh bölgesi yer almaktadır.

4.1.1. Aksai Chin

Aksai Chin bölgesi Çin için Sincan ve Tibet Özerk Bölgesi içerisinde yer alan, kurak çöl yapısında olan bölgedir, 38.000km² alandan oluşur, Hindistan tarafındaki en yakın eyalet Ladakh'tır, Hindistan'ın iddiasına göre bölge kendilerine aittir ve Ladakh Eyaleti'ne bağlı şekilde Çin tarafından istila edilmiştir. İddia noktasında her iki devletinde bu noktada bir beyanın olması İngilizlerin işgal dönemlerinde aceleyle çizdiği farklı haritalara dayanmaktadır. Ancak bölge, Çin Hindistan arasındaki 1962 savaştan bu yana Çin'in kontrolü altındadır ve 2025 yılı itibarıyla Çin bu bölgeyi Sincan Özerk Bölgesi'ne bağlı Hotan Eyaleti içerisinde yeni oluşturduğu He'an bölgesine dahil etmiştir (Tibetan Review, 2024). Bölge, lityum, rubidyum, berilyum, tantal ve niyobyum gibi zengin kaynakları nedeniyle nadir metal madenciliği için önemli bir kaynak konumudur ve Çin bölgede 2 milyon tondan fazla lityum içerdiği tahmin edilen Dahongliutan'daki zengin pegmatit kaynaklarından yararlanmak için altyapı geliştirme çalışmaları yürütmektedir (Gao et al., 2020).

Hindistan bu bölgedeki hak iddialarını savaş sonrası çizilen 1865 Johnson Hattı'na dayandırmaktadır, ancak bu sınır kapsamında Line of Actual Control yani Hindistan ve Çin doğrudan sınırı Aksai Chin bölgesi'nin altında yer alır, yalnızca bölgenin genel bir haritası olarak Aksai Chin bölgesini Jammu Keshmir bölgesinde olduğunu göstermektedir. Sınırları belirleyen hat LAC, Aksai Chin bölgesini değil Ladakh bölgesini Hindistan'da göstermiştir, Aksai Chin ise yalnızca genel harita içerisinde belirsiz durumda şekillenmiştir, aynı şekilde 1899 yılında çizilen Macarney-MacDonald Hattı'na göre yine aynı şekilde sınır hattı Ladakh olarak verilir, Aksai Chin tamamen Çin tarafında bırakılmıştır, tüm bu denklemde Hindistan perspektifinde

bakıldığında burada göz ardı edilmemesi gereken kritik nokta Hindistan aynı zamanda Pakistan'ın Çin'e 1963 yılında devrettiği Jammu Keshmir bölgesinde yer alan ve Aksai Chin'in Kuzey Batısında yer alan 5200 km² alana yayılmış Shaksgam Vadisi'ni de tanımamaktadır. Özetle Hindistan bu noktada kontrolünü elinde bulundurmadığı iki bölge için hak iddiasında bulunmaktadır, ancak ne kendisinin dayanak olarak sunduğu harita bölgeyi tam anlamıyla kendisine tanımlamıştır ne de günümüzde bölgelerin kontrolü elinde değildir (Kılıç, 2025).

4.1.2. Arunachal Pradesh

Himalayaların doğusunda yer alan Arunachal Pradesh, 83.700 km² alan üzerine kurulu bir bölgedir ve kelime kökeni ile Türkçe anlamı "güneşin doğduğu ülke" anlamına gelir. Bölge Hindistan kontrolü altındadır. Çin ise bu bölgeyi Güney Tibet olarak tanımlayarak kendisine ait olduğuna iddia etmektedir (Britannica, 2025).

Çin'in bu noktadaki uluslararası hak iddiası 1914 yılında Britanya Raj'ı ve Tibet arasında geçen McMahon Hattı sözleşmesini, komşu devlet olarak bu sözleşmede imzası bulunmadığından ve aynı zamanda kendisi Tibet'i bağımsız özerk bir devlet statüsünde kabul etmediği için, bu sözleşmenin geçerliliği olmadığını ve bölgenin kendisine ait olduğunu iddia etmektedir.

Çin bu sebepler dahilinde antlaşmanın geçerli hukuki statüsü olmadığını savundu, bununla birlikte Tibet geri adım atarak, Simla Konvansiyonu için Çin'inde taraf olup imza atması gerektiğini belirtti ancak Britanya Raj'ı ile Çin arasında mutabakat sağlanamayınca Tibet ve Çin tarafından McMahon hattı geçersiz sayıldı (Britannica, 2025).

1935 yılında Britanya Raj'ının Dışişleri Bakanı Olaf Caroe'da aynı şekilde McMahon Hattı'na dair aslında resmi sınırların tam olarak çizilmediğini kabul etmiştir, ancak hemen ardından 1937 yılında Britanya Raj'ı resmi sınırlarını Himalayaların Doğu bölgesi için McMahon Hattı'nı içeren şekilde yayımladı. Bölgede yaşayanların yoğun protestolarına rağmen Hindistan bölgeye askeri birlikler sevk ederek kendi idaresine sokmuştur.

Tibet, Hindistan'ın bağımsızlığını kazanmasının ardından bölgenin Tibet'e iade edilmesini talep etti, ancak yapılan görüşmelerden sonra Tibet bu isteğinden vazgeçti, Çin'in Tibet'i işgal etmesi sürecinde, Hindistan Tibet'e destek vermiştir. İşgal sonrasında

14. Dalay Lama Tenzin Gyatso Hindistan'a sığınmıştır. Gyatso 2003 yılında Arunachal Pradesh için Tibet'in bir parçasıdır demesine karşın, 2007 yılında McMahon hattının, İngiltere ve Tibet tarafından tanındığını ve 2008 yılında ise Arunachal Pradesh'in McMahon Hattı dahilinde Hindistan'a ait olduğunu söylemiştir.

1962 Çin Hindistan Savaşında ise bölgenin büyük kısmı Çin tarafından işgal edilmiş ve kontrol altına alınmıştır, ancak Çin savaş sonrası konuşulan bölgeyi terk etmiş ve McMahon hattı'nın öngördüğü sınırlar çerçevesinde çekilme yapmıştır.

Günümüzde ise Çin, Dalay Lama'nın bölgeye yaptığı ziyaretlere karşı çıkmaktadır, aynı zamanda Amerika Birleşik Devletleri merkezli çeşitli yayın kuruluşlarının edindiği uydu görüntülerine göre, Çin bilinçli şekilde hattın sınır kıyılarına ekonomik olarak sübvans ettiği aileleri yerleştirmekte ve bölge nüfusunu kasıtlı artırmaktadır (CSIS China Power, 2024).

4.2. Gerçek Kontrol Hattı (LAC) ve Galvan Vadisi Çatışması

Hindistan ve Çin arasındaki sınır anlaşmazlıklarına ilişkin çıkmaz kapsamında, her iki ülkenin de iddia ettiği sınırlar birbirinden farklı olduğundan, günümüzde üzerinde mutabık olunan resmi bir sınır yoktur ancak kabul edilen fiili bir kontrol hattı mevcuttur (LAC Line of Actual Control). "LAC" terimi 1959 yılında Çin Başbakanı Zhou Enlai'nin Hindistan Başbakanı Jawaharlal Nehru'ya yazdığı bir mektupta geçerek, terim ifadesi kapsamında her ülkenin kontrolünü uyguladığı sınır olarak tanımlanmıştır. Mevcut anlaşmazlık LAC dahilinde de devam etmektedir, Hindistan'a göre LAC 3488km uzunluğundayken, Çin, Aksai Chin bölgesini Hindistan sınırı içerisinde değerlendirmede için sınır Çin tarafı için 2000km şeklindedir (The Indian Express, 2020).

2017 Yılında Çin, Bhutan ile ihtilafli olan Doklam Platasu üzerinde sınır hattı boyunca bir karayolu yapmak üzere iş makineleri ve Çin Askeri personeli bölgede yol projesine başlamışlardır, bunun üzerine Hindistan Askeri Güçleri'nin bölgeye ulaşmasıyla yaklaşık 70 gün sürecek bir göz göze kontak temas yaşanmıştır, gerginliğin ilerlemesi konusunda kritik önem arz etmektedir.

2020 yılında ise Ladakh bölgesinde yer alan Galvan Nehri üzerinde Hindistan Askerlerinin, Çinli askerler tarafından çadır ve gözetleme kulesi kurlmaları üzerine yaklaşık 900 asker hafif silahların yanı sıra sopa ve taşlarla çatışmış durumun sonucunda

her iki taraftan da yaklaşık 20 asker ölmüştür (Safi & Ellis-Petersen, 2020). Galvan Nehri Ladakh ile Aksai Chin bölgesini ayıran LAC Hattı'nın Ladakh tarafındadır. Bu olayın sonrasında içlerinde "TikTok" uygulamasının da bulunduğu Çin merkezli 200 mobil uygulaması Hindistan'da yasaklandı (Reuters, 2024).



5. BÖLÜM

ÇİN-HİNDİSTAN REKABETİNDE DENİZ GEÇİTLERİ: MALAKKA BOĞAZI VE ANDAMAN-NİKOBAR ADALARI

5.1. Andaman ve Nikobar Adaları

Andaman Denizi ve Bengal Körfezi'nin merkez kesişim noktasında yer alan Andaman ve Nikobar takımadaları, dikey şekilde konumlanmış olup yaklaşık 850km uzunluğundadır, dizi halinde yüzlerce küçük adadan meydana gelmektedir. Endonezya ve Myanmar için yaklaşık 50 deniz mili yakınlıkta yer alan adalar, Malakka Boğazı rotası üzerinde ve yakınında yer aldığından Çin için güvenlik çerçevesinde önem arz etmektedir. Hindistan'ın kontrolünde olan adaların küresel enerji kavşağı ve Çin için hayati önemde olan Malakka Boğazına olan yakınlığı, Hindistan'a bu bölgedeki deniz trafiğini gözlem imkânı sunmaktadır. (Grande, 2016)



Şekil 4. Hint Okyanusu Üzerinde Andaman ve Nikobar Takımadaları Dizilimleri

Kaynak: Alamy. Highly detailed physical map of Andaman and Nicobar Islands in vector format, with all the relief forms, regions and big cities [Map]. <https://www.alamy.com/highly-detailed-physical-map-of-andaman-and-nicobar-islands-in-vector-format-with-all-the-relief-forms-regions-and-big-cities-image567893656.html>

Andaman Deniz’inden geçen yıllık küresel ticaretin hacmi 3 trilyon ABD dolarıdır, yıllık olarak 100,000’den fazla ticari ağır yük gemisi bu sulardan geçmektedir. Küresel ticaret ve bölge ülkelerinin enerji güvenliği için ana güzergahtır. (Kuper, 2019)

Hindistan’ın adada birden fazla askeri komutanlıkları olmasına karşın aynı zamanda 2001 yılında faaliyete aldığı bir üçlü entegre komutanlığı mevcuttur. Bu tesis dahilinde askeri gözetleme ve hava kuvvetleri varlığının yanı sıra aynı zamanda çeşitli savunma birimlerinin eğitimlerini de içeren bütünleşik yapıdadır. Bu sistemler deniz üzerindeki ticari trafik rahatlıkla gözlenmesine olanak sunmaktadır, ancak aynı zamanda lokasyon Hindistan’ın deniz kontrol sahasının doğal olarak doğu karakolu misyonu olma vasfına sahiptir. Bu sebeple bu denli gelişmiş takip sistemleri yalnızca deniz trafiğini değil aynı zamanda olası savaş durumunda doğudan gelecek tehditler noktasında erken uyarı ve ilk savunma için konuşlandırılmışlardır. (IADN, 2024)

Hindistan takımadaların güneyinde yer alan Nikobar Adaları’nın büyük parçası olan Büyük Nikobar adası üzerinde 9 milyar ABD doları maliyet ile çok yönlü askeri bazlı bir tesis inşa etmektedir. Bu tesis projesi; havalimanı, enerji kompleksleri ve deniz limanı içermektedir. Bu proje kapsamında kuzey kısmındaki hakimiyet oranını hem Güney Hint Pasifik hem de takımadaların alt kısmında da somut hale getirmeyi hedeflemektedir (Singh, 2025). Aynı zamanda Hindistan Ada’nın eşsiz doğasını turizm sektörü dahilinde değerlendirmek için çeşitli projeler başlatmıştır. Bu kapsamda Ada üzerinde 1 milyon üzerinde ağaç kesilmesi öngörülmektedir. Ekoloji alanında çalışan küresel akademisyenler ada üzerindeki el değmemiş eşsiz doğanın endüstriyel projeler için yok edilmesini önlemek maksadıyla Hindistan’ı bu projeyi iptal etmeye çağırılmaktadır. Aynı zamanda ada üzerinde teknolojiyi reddeden ilkel hayatı benimsemiş Şompen’ler yaşamaktadır. Projenin hayata geçmesiyle Şompen’lerin aktarılacakları bir bölge olmadığı ve adanın kendilerine açıkça tanımlanmış topraklar olduğu uluslararası insan hakları örgütleri tarafından deklare edilmektedir. Uzmanlar Hindistan’ın ada üzerindeki projesini, yerli halkın yaşam haklarının ellerinden alınması ve endemik coğrafyanın tahribatına vurgu yaparak bu kapsamda “Mega Ölüm Projesi” olarak tanımlanmaktadır (Dhillon, 2024).

5.2. Malakka Boğazı

Malakka Boğazı kuzeyde Malay Yarımadası ve güneyinde Endonezya’ya ait Sumatra Adasının arasında yatay ekseninde dar konumlanmış uluslararası su yoludur.

Boğaz doğrudan bir ülkeye ait olmamakla birlikte, Singapur, Endonezya ve Malezya'nın münhasır ekonomik bölgeleri içerisinde yer almaktadır. Üç ülke boğazın çeşitli noktalarını denetlemektedir (International Maritime Organization, 2016).

Konumu itibariyle kıyıdaş üç devletin kıta sahanlıkları içerisinde karasuları içerisinde yer almaktadır. Malakka Boğazı uluslararası boğaz statüsündedir ve Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi çerçevesinde seyir özgürlüğü kapsamındadır. Kıyıdaş üç ülke, kontrolü sağlarken, uluslararası deniz hukuku sözleşmesi ve küresel deniz taşımacılığı konularında garantörlerdir (United Nations, 1982).



Şekil 5. Malakka Boğazı'nın Konumu

Kaynak: ISM. (2023, November). The Strait of Malacca's global supply chain implications. Inside Supply Management. Retrieved June 16, 2025, from <https://www.ismworld.org/supply-management-news-and-reports/news-publications/inside-supply-management-magazine/blog/2023/2023-11/the-strait-of-malaccas-global-supply-chain-implications/>

Hint Okyanusu ve Güney Çin Denizi'ni birbirine bağlaması sebebiyle, küresel öneminin yanı sıra, Boğaz'ın jeostratejik önemi Çin'in çıkarlarını yakından ilgilendirmektedir. Küresel ham petrolün yaklaşık üçte biri Boğaz'dan geçmektedir. Bu rakam günlük olarak yaklaşık 15 milyon varile denk gelmektedir ve Çin'in günlük ihrac ettiği ham petrol yaklaşık 12 milyon varildir. Küresel deniz ticaretinin yarısından

fazlasına ve Güney Çin Denizi içerisinde yer alan 10 limandan 9 tanesine tedarik sağlamaktadır (EIA, 2016).

Boğaz'ın Çin için hayati öneme sahip olduğunu resmi şekilde Hu Jintao tarafından 2003 yılında dile getirilmiştir. Çin liderinin Malakka İkilemi terimi ilk kez telaffuz etmesiyle Çin'in enerji konusunda ihraç ettiği ham petrolün yüzde %80 oranında Boğaz'a olan bağımlılığı, stratejik endişesine resmîyet kazandırmıştır (Weekes, 2023).

Boğaz'ın Çin için jeostratejik öneminin yanında aynı zamanda negatif etkileri de mevcuttur, tek noktaya olan bağımlılık ikilem sorunu olarak telaffuz edilmiştir ancak aynı zamanda Boğaz'ın genişliğinin 2,8km olduğu dar alanları mevcuttur, bu Çin'in yüksek tonajlı büyük ticari gemiler yapmasını kısıtlamaktadır. Askeri bağlamda ise Boğaz Çin'in Hint Okyanusu'na yalnızca ticari olarak çıkmasına olanak sağlamaktadır. Derinliği 200m olduğundan Çin, Hint Okyanusu'na buradan denizaltı çıkaramamaktadır. Tüm bu unsurlar Malakka İkilemi terimini ortaya çıkarmıştır (Caesar-Gordon, 2016).

SONUÇ

Çin ve Hindistan, tarihleri boyunca her ikisi de sömürge tecrübesi yaşamış aynı coğrafya içerisinde aynı kaderi paylaşmış iki devlettir. Sömürge dönemini yaşamının önemi toplumlar üzerindeki etkisi hayatidir. Çünkü uluslararası ilişkiler, devletler arası ilişkileri çok yönlü şekilde ele almaktadır. Devletlerin yönetim merkezleri insanlar tarafından yönlendirilir yani devletler arası ilişki bir bağlamda insanlar arası ilişkiyi de kapsar, çünkü devlet özünde insandır. Bu noktada sömürüye maruz kalmanın önemi daha nettir, sömürge devleti olmak toplumsal bellekte silinmeyecek izler bırakır.

Hegemonya üzerine rekabetin son durağı konvansiyonel savaştır. Savaş durumu devletler tarafından deklare edilir, mamafih saha çerçevesindeki dinamikler yine insan üzerine odaklıdır. Bu denklem çerçevesinde toplumsal kimlik, aidiyet ve motivasyon sonucu etkileyen temel unsurlardır bu sebeple bu dinamikler sonucu doğrudan etkilemektedir. Konvansiyonel savaşın barındırdığı tüm geleneksel etmenlerin yanı sıra en önemlisi toplumsal taban unsurları olduğundan, devletleri oluşturan toplumun tarihi, toplumun sınıfsal yapılanması ve homojenitesi kritik önem arz etmektedir.

Her ikisi de sömürge yapısı haline gelmiş olan iki toplumu ve iki devleti incelediğimizde, ortaya net bir fark çıkmaktadır. Hindistan penceresinde sömürge dönemi süresince yaşanan toplumsal olaylar dini temelli ayaklanmalar ve kutuplaşmalardan beslenmiştir ve bu durumun doğal bir sonucu olarak fiili bir başarı elde edilememiştir. Hindistan din, etnik yapı ve bölgesel olarak homojen olmayan bir yapıdadır, toplumsal miras çerçevesinde ekonomik refah motivasyonlu olmayan bir milliyetçilik toplum tabanında mevcut değildir. Günümüzde halen ülke genelinde yaklaşık yüzde 20 oranında okur yazar olmayan bir nüfusa sahiptir, idari yapı zayıftır. Devlet mekanizmasının varlığı veya yaptırım gücünden haricen otonom yapılar oluşmamıştır.

Çin maruz kaldığı sömürge dönemlerini, kendi dilinde dahi “aşğılanma dönemi” olarak nitelendirmiştir. Çin’in bölgesel ve küresel şahlanmasındaki kilit nokta eğitimidir. Çin 1989 protestolarının akabinde, planlı bir eğitim programı hazırlayarak, 1996 yılında fiilen yürürlüğe almıştır. Bu eğitim programı milliyetçilik merkezli bir vatanseverlik aşılmasıdır, bu kapsamda tarihi yenilgileri, sömürge döneminde yaşanan acıları ve aşğılanmayı genç nesillere başarılı bir öğreti çerçevesinde işlemiştir. Bu durum, ekonomik refah merkezli olmayan, milliyetçilik duygusunun ön planda yer aldığı bir sonuca dönüşerek Çin’in şahlanmasındaki toplum temelini sağlamlaştırmıştır.

Hindistan ile mukayese edildiğinde Çin Devlet Yapısı işleyen otonom yapılara sahiptir. Etnik bakımdan, Hindistan'dan çok daha homojen yapıda ve toplum ulusal ideoloji kesişiminde bir araya gelmektedir.

Bu temel dinamiklerin üzerinde ise Çin yer aldığı konum itibariyle Avrasya Ülkesi olmanın vasıflarına sahiptir ve Rusya, İran, Pakistan gibi diğer aktörlerle stratejik iş birlikleri yürütmektedir. Diğer tarafta Hindistan ise batının doğudaki vekil aktörü pozisyonuna sahiptir ve izlediği bu politika ile Çin'e kıyasla yalnızdır, stratejik ilişkileri mesafe olarak oldukça uzaktadır. Çin Pakistan Koridoru ile Pakistan üzerinde gücünü ve varlığını arttıran Çin tarafından hem batıdan hem doğudan kuşatılmış durumdadır. Kuşak Yol Girişimi'nin Hint Okyanusu üzerinde yer alan İnciler Dizisi olarak adlandırılan konumlarla aynı zamanda güney tarafında da çevrelenmiş durumdadır. Hindistan'ın bölge ülkeleriyle Çin'in kapatmasını istemediği boşlukları doldurmak için yaptığı girişim projelerinin tamamının finansal hacmi Çin'in yalnızca Pakistan Ekonomik Koridoru projesine yakın bir bedeldir. Hindistan'ın bölge ülkelerinin yanı sıra Amerika Birleşik Devletleri ile icra ettiği Malabar gibi tatbikatlar mevcuttur ancak Çin için caydırıcılık noktasında zayıf kalmaktadırlar.

Çin'in Güney Çin Denizi üzerindeki varlığı batıda Hainan adası merkez bölgesinde Spratly ve Paracel Adaları üzerinde inşa ettiği askeri tesisler dahilinde ihtiyaç durumunda tam hakimiyet şeklindedir. Bu hakimiyet Hambantota Limanı ile Bengal Körfezine, Gwadar Limanı ile Umman Körfezine ve Cibuti'de bulunan Askeri Üs ile Bab-ül Mendeb Boğazına uzanmaktadır.

Kuşak Yol Girişimi bir devletin küresel boyutta gerek ortaklarının fazlalığı gerekse finansman noktasında devasa bir girişimdir. Ancak Çin'in Güney Çin Denizi üzerindeki hakimiyeti akabinde Umman Denizi ve Bengal Körfezine bağlantılı olan erişimi stratejik olarak benzersizdir. Cibuti üzerinde zaten olan askeri konuşlanmasına ek olarak, Beluç Terörist Gruplar ile mücadele ve Pakistan üzerindeki projelerin güvenliği için Çin'in ilerleyen yıllarda Gwadar ve Karaçi Limanları'na yakın bölgelerde askeri deniz üsleri açması Pakistan ile olan ilişkileri düşünüldüğünde oldukça muhtemeldir.

Hindistan ile Çin arasındaki hegemonya rekabeti çerçevesinde ekonomik bağlamda Hindistan bölge ülkeleriyle ilişkilerini derinleştirmek için çeşitli altyapı projelerini finanse ederken, Çin doğrudan küresel alternatif güzergahların alt bileşenleri olan projeleri finanse etmektedir. Hindistan'ın başlangıç güzergahında yer aldığı

Hindistan-Orta Doğu-Avrupa Ekonomik Koridoru Projesi finansmanı büyük ölçüde batı bloğu tarafından karşılanıp 2021 G7 zirvesinde Kuşak Yol Girişimi'ne alternatif rota olarak sunulmuştur. Buna karşın Çin doğrudan kendisinin finanse ettiği 140 ülkeyi kapsayan ve maliyeti 2025 itibariyle 1 trilyon ABD dolarını aşan bir ekonomik girişim yürütmektedir.

Askerî açıdan bakıldığında, Hindistan'ın Andaman ve Nikobar Takımadaları üzerindeki varlığını kuvvetlendirecek olmasının yanı sıra, Amerika Birleşik Devletleri ve Hindistan arasındaki LEMOA Antlaşması dikkate alındığında, gelecekte Takımadalar üzerinde ABD'nin de askeri deniz üssü veya radar istasyonuna doğrudan sahip olması beklenebilir. Bu durum Hint Okyanusu üzerinde Çin varlığını dengelemek için stratejik ve muhtemel bir aksiyon olacaktır.

Hindistan'ın gelecekte, güçlenen bir Pakistan ve küresel nüfuzunu arttıran bir Çin ile yaşayacağı zorluklar çerçevesinde, Pakistan'ı zayıflatma politikasını sürdürürken diğer taraftan, Bangladeş sınırı ile daralıp Myanmar ile sınır olan Siligori Hattı Bölgesi kritik önem taşımaktadır. Tavuk Boğazı olarak adlandırılan bölge içerisinde ayrılıkçı gruplar mevcuttur ve Hindistan merkezli iddialara göre bazı ayrılıkçı gruplar Çin'den destek almaktadır.

Her iki ülke, yüksek insan nüfusuna sahip olsa da Çin'in nüfus kontrol girişimleri sayesinde, önümüzdeki 25 yıl içerisinde nüfusunun sabit kalması beklenmektedir. Ancak Hindistan'ın bu noktada bir eylem planı mevcut değildir. Çin'in aksine 2050 yılı itibariyle Hindistan Nüfusu'nun 1,7 milyar olacağı öngörülmektedir. Kontrolsüz endüstriyel atıkları dahilinde, yaşayacağı bir su kıtlığı geçmişte olduğu gibi iç savaş durumuna dahi sebebiyet verebilecektir.

Brahmaputra, İndus ve Sutlej Nehirleri Hindistan'ı besleyen ana su kaynaklarıdır. Bu nehirlerin üçü de Tibet Platosu üzerinden doğmaktadır. Çin, Tibet üzerinde de devasa su barajları inşa etmektedir, yaşanacak bir gerilimde Çin bu barajlar dahilinde su akışını kesebilir. Bu durum Hindistan için kısa vade içerisinde sürdürülemez sonuçlara yol açma potansiyeline sahiptir.

Hindistan, homojen yapıda olmayan etnik toplumsal yapısı, ulus devlet yapısına sahip olmaması ile üzerine düşen rol noktasında derin noksanlıklar bulunmaktadır. Bu duruma karşın Çin ise, merkezîyetçi ve istikrarlı kuvvetli yönetim, devlet kontrollü ve

planlı ekonomik model, planlı sürdürülmüş eğitim dahilinde kolektif hafıza ve ulusal kimliğe sahiptir.

Hindistan ve Çin arasında süregelen hegemonya rekabeti, her iki devlet için bağımsızlıkları sonrası dönemde özellikle 1990 ve sonrasında şekillenmiş olup, Çin'in stratejik vizyonu ile milliyetçilik ve vatanseverlik dinamiklerini etkin kullanarak yarattığı homojen yapıdaki ulusal ideoloji dahilinde süper güç olması ile sonuçlanmıştır. Bu denklemde Hindistan'ın rolü ise batı bloğunun en doğudaki temsilcisi olarak bölgeselin ötesine geçerek küresel boyutta artan Çin varlığını çok taraflı ittifaklar ve antlaşmalar ile dengelemeye çalışmasına rağmen kısmen başarılı olabilmektedir. Günümüz çerçevesinde Asya Pasifik bölgesi üzerindeki hegemonya rekabeti kapsamında Çin Halk Cumhuriyeti askeri kapasitesi, bütünleşik toplumsal yapısı, milliyetçilik motivasyonuna ek olarak planlı ekonomik büyüme, stratejik hamleler dahilinde Asya Pasifik bölgesini ve Hindistan'ı başarılı şekilde domine etmektedir.

KAYNAKÇA

- Acar, N. (2022). İran-Suudi Arabistan Rekabeti Karşısında Çin Dış Politikası. Türkiye Ortadoğu Çalışmaları Dergisi, 9(1), 187-216. <https://doi.org/10.26513/tocd.994303>
- Adıbelli, B. (2009). Merkez – çevre yaklaşımında Çin'in tehdit algılaması ve güvenlik yapılanması (Doktora tezi). Ankara Üniversitesi, Ankara.
- Al Jazeera. (2017, Ağustos 1). China opens first overseas base in Djibouti. Al Jazeera. <https://www.aljazeera.com/news/2017/8/1/china-opens-first-overseas-base-in-djibouti>
- Ali, T., Huang, J., & Xie, W. (2022). Bilateral Economic Impacts of China–Pakistan Economic Corridor. Agriculture, 12(2), 143. <https://doi.org/10.3390/agriculture12020143>
- Alperen, Ü. (2024). Çin'in Keşmir Politikası: Pakistan ve Hindistan Arasında Dengeli Tarafsızlık. Yönetim Bilimleri Dergisi, 22(54), 2423-2448.
- Armaoğlu, F. (2020). 19. yüzyıl siyasi tarihi (1789–1914). Kronik Kitap.
- Armaoğlu, F. (2020). 20. yüzyıl siyasi tarihi (1914–1980). Kronik Kitap.
- Asia Maritime Transparency Initiative. What makes an island? Land reclamation and the South China Sea arbitration. Center for Strategic and International Studies. <https://amti.csis.org/what-makes-an-island-land-reclamation-and-the-south-china-sea-arbitration/>
- Asia Pacific Curriculum. The Opium Wars in China. <https://asiapacificcurriculum.ca/learning-module/opium-wars-china>
- Aytekin, E. (2022, Mart). Çin ile Hindistan arasındaki sınır anlaşmazlığı 50 yıldır çözülemiyor. Anadolu Ajansı. <https://www.aa.com.tr/tr/dunya/cin-ile-hindistan-arasindaki-sinir-anlasmazligi-50-yildir-cozulemiyor/2531585>

- Bearak, M. (2019, Aralık 29). In strategic Djibouti, a microcosm of China's growing foothold in Africa. *The Washington Post*.
https://www.washingtonpost.com/world/africa/in-strategic-djibouti-a-microcosm-of-chinas-growing-foothold-in-africa/2019/12/29/a6e664ea-beab-11e9-a8b0-7ed8a0d5dc5d_story.html
- Beech, H. (2016, Temmuz). *Just where exactly did China get the South China Sea nine-dash line from?* *TIME*. <https://time.com/4412191/nine-dash-line-9-south-china-sea/>
- Beşer, M. E. (2024). ASEAN, ABD-karşıtı bir cepheye dönüşebilir mi? *Teori Dergisi*.
<https://www.teoridergisi.com/asean-abd-karsiti-bir-cepheye-donusebilir-mi>
- Britannica. (2025). Arunachal Pradesh. *Encyclopedia Britannica*.
<https://www.britannica.com/place/Arunachal-Pradesh>
- Britannica. (2025). McMahon Line. *Encyclopedia Britannica*.
<https://www.britannica.com/event/McMahon-Line>
- Britannica. British Raj. *Encyclopaedia Britannica*.
<https://www.britannica.com/event/British-raj>
- Britannica. Opium Wars. *Encyclopaedia Britannica*.
<https://www.britannica.com/topic/Opium-Wars>
- Caesar-Gordon, M. (2016, Şubat 26). Securing the energy supply: China's "Malacca dilemma". *E-International Relations*. <https://www.e-ir.info/2016/02/26/securing-the-energy-supply-chinas-malacca-dilemma/>
- Center for Strategic and International Studies. (2016, Nisan 4). *Kyaukpyu: Connecting China to the Indian Ocean*. CSIS. <https://www.csis.org/analysis/kyaukpyu-connecting-china-indian-ocean>
- ChinaPower Project. (2021, Ocak 25). *How much trade transits the South China Sea?* Center for Strategic and International Studies. <https://chinapower.csis.org/much-trade-transits-south-china-sea/>

- Council on Foreign Relations. (2025). China's massive Belt and Road Initiative. Retrieved from <https://www.cfr.org/backgrounder/chinas-massive-belt-and-road-initiative>
- Council on Foreign Relations. Assessing China's Digital Silk Road Initiative. Council on Foreign Relations. <https://www.cfr.org/china-digital-silk-road/>
- Council on Foreign Relations. Territorial Disputes in the South China Sea. <https://www.cfr.org/global-conflict-tracker/conflict/territorial-disputes-south-china-sea>
- CSIS China Power. (2024, Mayıs 16). China is upgrading dual-use villages along its disputed Indian border. Center for Strategic and International Studies. <https://chinapower.csis.org/analysis/china-upgrading-dual-use-xiaokang-villages-india-border/>
- Davis, C. (2025, Mayıs 20). China's expanding influence in Bangladesh: Strategic debt and maritime development. *Small Wars Journal*. <https://smallwarsjournal.com/2025/05/20/china-bangladesh-bay-of-bengal-strategy/>
- de Freitas, M. V. (2025, Nisan). BRICS: A new framework for new South inclusiveness (Policy Brief No. 24/25). Policy Center for the New South. <https://www.policycenter.ma/publications/brics-new-framework-new-south-inclusiveness>
- de Soyres, F., Mulabdic, A., & Ruta, M. (2019). Common Transport Infrastructure: A quantitative model and estimates from the Belt and Road Initiative (World Bank Policy Research Working Paper No. 8801). World Bank. <https://documents1.worldbank.org/curated/en/879031554144957551/pdf/Common-Transport-Infrastructure-A-Quantitative-Model-and-Estimates-from-the-Belt-and-Road-Initiative.pdf>
- Dhillon, A. (2024, Şubat 7). India's plan for untouched Nicobar isles will be 'death sentence' for isolated tribe. *The Guardian*. <https://www.theguardian.com/global-development/2024/feb/07/india-port-airport-power-plant-military-project-great-nicobar-island-death-sentence-shompen-indigenous-people-warning>

- Diplomatist. (2020, Temmuz 23). China in South Asia: A strategy of 'Strings of Pearls'
Diplomatist. <https://diplomatist.com/2020/07/23/chinas-expansion-in-the-indian-ocean-a-big-worry-for-india/>
- Doğan, K. C., & Arslan, S. (2023). ANTİK VE İMPARATORLUK ÇİN'İNDE HANEDANLIKLAR BÜROKRASİSİ: WEBERYAN BİR BAKIŞ. *Toplum Ekonomi Ve Yönetim Dergisi*, 4(1), 65-87.
<https://doi.org/10.58702/teyd.1289988>
- Dönmez, Gürsel. (2024). *Kozmik Mesele: Devlet ve İstihbarat Metodolojisine Giriş* (9. baskı). Ötüken Neşriyat.
- EIA. (2016, Mart 7). Oil shipments through Strait of Malacca supply China, Indonesia. U.S. Energy Information Administration. Retrieved from <https://www.eia.gov>
- Eurasian Research Institute. (2024). Does China seek the geopolitical agenda of the SCO? Eurasian Research Institute. <https://www.eurasian-research.org/publication/does-china-seek-the-geopolitical-agenda-of-the-sco/>
- European Union Institute for Security Studies. (2018, Nisan). Along the road: Sri Lanka and China's Maritime Silk Road (EUISS Brief No. 4). https://www.iss.europa.eu/sites/default/files/EUISSFiles/Brief%204%20Sri%20Lanka_0.pdf
- Fiveable. (2025, Mayıs). Boxer Protocol – History of Modern China. <https://library.fiveable.me/key-terms/history-modern-china/boxer-protocol>
- Fiveable. International intervention and the Boxer Protocol. In *History of Modern China study guide*. <https://library.fiveable.me/history-modern-china/unit-6/international-intervention-boxer-protocol/study-guide/OBhC9CIHjF8ALcsP>
- Gao, Y., Bagas, L., Li, K., Jin, M., Liu, Y., & Teng, J. (2020). Newly discovered Triassic lithium deposits in the Dahongliutan area, Northwest China: A case study for the detection of lithium-bearing pegmatite deposits in rugged terrains using remote-sensing data and images. *Frontiers in Earth Science*, 8, Article 591966. <https://doi.org/10.3389/feart.2020.591966>

- Ghimire, M. (2021, Mayıs 31). India's Act East Policy: Strategic rationales and maritime strategy. Security Distillery. <https://thesecuritydistillery.org/all-articles/indias-act-east-policy-strategic-rationales-and-maritime-strategy>
- Gökten, K. (2022). Güney Çin Denizi: Ekonomik ve Stratejik Rekabeti Anlamak. Ankara Hacı Bayram Veli Üniversitesi İktisadi Ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi, 24(1), 97-122.
- Grande, E. (2016, Ocak 12). The strategic importance of Andaman and Nicobar Islands. The Diplomat. Retrieved June 14, 2025, <https://thediplomat.com/2016/01/the-strategic-importance-of-andaman-and-nicobar-islands>
- Gülbeyaz, A. (2019, 25 Temmuz). Sayı bakımından dünyanın zirvesinde bulunan Çin ordusu, "dünyanın gerisinde kaldığı" için yenileniyor. Independent Türkçe. <https://www.indytrk.com/node/54886/d%C3%BCnya/say%C4%B1-bak%C4%B1m%C4%B1ndan-d%C3%BCnyan%C4%B1n-zirvesinde-bulunan-%C3%A7in-ordusu-d%C3%BCnyan%C4%B1n-gerisinde-kald%C4%B1%C4%9F%C4%B1>
- Haris, M. (2024, Aralık 20). Gwadar Port achieves full operational capacity. CPIC Global. <https://www.cpicglobal.com/gwadar-port-achieves-full-operational-capacity/>
- Hatton, C., & Bray, F. (2006). Pillars of a golden age: Documentary and material life at Dunhuang. Brill. <https://brill.com/view/title/12813>
- Hussain, A. (2024, Mart 26). Five Chinese nationals among six killed in suicide bomb attack in Pakistan. Al Jazeera.
- IADN. (2024, Ekim 12). Securing the Straits: A look at India's military presence in the Andaman and Nicobar Islands. IAD News. <https://iadnews.in/securing-the-straits-a-look-at-indias-military-presence-in-the-andaman-and-nicobar-islands/>
- Interlog USA. (2023) Spotlight on global straits: The Strait of Malacca. Interlog USA. <https://www.interlogusa.com/answers/blog/spotlight-on-global-straits-the-strait-of-malacca/>

- International Maritime Organization. (2016). Strait of Malacca and Singapore. Maritime Knowledge Centre. <https://www.imo.org/en/OurWork/Security/Pages/StraitsOfMalacca.aspx>
- Jeyabaskaran, R., & Rao, D. V. (2007). Map of Andaman Nicobar Islands [Figure 1]. In Impact of the Aralık 24, 2004 tsunami on coral reefs of Andaman and Nicobar Islands, India. ResearchGate. https://www.researchgate.net/figure/Map-of-Andaman-Nicobar-Islands_fig1_258970597
- Kaya, R. (2019). Orta Asya 'Bölgesel Güvenlik Kompleksi' ve Şangay İşbirliği Örgütü. International Journal of Political Science and Urban Studies, 7, 53-71. <https://doi.org/10.14782/ipsus.594452>
- Khan, A., Shi, C., & Ali, F. (2024). An integrated approach to strengthening maritime security: a case study of Gwadar Port of Pakistan. Marine Development, 2(1). <https://doi.org/10.1007/s44312-024-00027-0>
- Khan, S. (2021). The China-Pakistan Economic Corridor: A flashpoint of regional competition. LSE IDEAS. <https://www.lse.ac.uk/ideas/Assets/Documents/The-China-Pakistan-Economic-Corridor.pdf>
- Kılıç, K. (2025). Nükleer Silahların Gölgesinde Keşmir Meselesinin Çözüm Senaryoları. TESAM Akademi Dergisi, 12(1), 183-214. <https://doi.org/10.30626/tesamakademi.1451080>
- Kuper, S. (2019, 28 Mayıs). Australia's own Indo-Pacific fortress – The case for redeveloping Cocos Islands. Defence Connect. <https://www.defenceconnect.com.au/key-enablers/4124-australia-s-own-indo-pacific-fortress-the-case-for-redeveloping-cocos-islands>
- Kuruwita, R. (2023, Ağustos 15). AidData report warns of a Chinese naval base in Sri Lanka's Hambantota Port. The Diplomat. <https://thediplomat.com/2023/08/aiddata-report-warns-of-a-chinese-naval-base-in-sri-lankas-hambantota-port/>

- Liang, C. (2024, Şubat 12). China, Kazakhstan strengthen energy ties with new gas and oil agreements. S&P Global Commodity Insights. <https://www.spglobal.com/commodity-insights/en/news-research/latest-news/lng/021225-china-kazakhstan-strengthen-energy-ties-with-new-gas-and-oil-agreements>
- Liang, X. (2024, Ekim 11). China sends security task force to Pakistan after latest Karachi terrorist attack. South China Morning Post. <https://www.scmp.com/news/china/diplomacy/article/3282024/china-sends-security-task-force-pakistan-after-latest-karachi-terrorist-attack>
- Limaye, S. (2019, Ocak). India continues involvement & integration with the Indo-Pacific/East Asia in 2018. Comparative Connections (Pacific Forum), 20(3), 117–126. Pacific Forum International. <https://cc.pacforum.org/2019/01/india-continues-involvement-integration-with-the-indo-pacific-east-asia-in-2018/>
- Lombardi, L. (2024, Ekim 31). How China built a \$50 billion military stronghold in the South China Sea. Stars and Stripes. https://www.stripes.com/theaters/asia_pacific/2024-10-31/china-naval-buildup-base-hainan-south-china-sea-15691040.html
- Lumen Learning. The Boxer Rebellion | World History. <https://courses.lumenlearning.com/suny-worldhistory/chapter/27-1-6-the-boxer-rebellion/>
- Maliszewska, M., & van der Mensbrugge, D. (2022). The Belt and Road Initiative: Economic, poverty and environmental impacts (World Bank Policy Research Working Paper No. 9812). World Bank. <https://documents1.worldbank.org/curated/en/126471554923176405/pdf/The-Belt-and-Road-Initiative-Economic-Poverty-and-Environmental-Impacts.pdf>
- Mermer, C.T, Yeni Soğuk Savaşın Sıcak Cephesi Himalayalar'da Çin- Hint Çatışması. İstanbul: TASAM Yayınları

- Ministry of Defence, Government of India. (2024, Ekim 24). Singapore–India Maritime Bilateral Exercise (SIMBEX) 2024 – 23 to 29 Oct 24. Press Information Bureau. <https://www.pib.gov.in/PressReleasePage.aspx?PRID=2067816>
- Ministry of Foreign Affairs of the People’s Republic of China. (2022, Nisan 27). Remarks on the terrorist attack on a van of the Confucius Institute at the University of Karachi. https://www.fmprc.gov.cn/eng/xw/fyrbt/fyrbt/202405/t20240530_11349742.html
- Mirasola, C. (2015, Temmuz 15). What makes an island? Land reclamation and the South China Sea arbitration. Asia Maritime Transparency Initiative, Center for Strategic and International Studies. <https://amti.csis.org/what-makes-an-island-land-reclamation-and-the-south-china-sea-arbitration/>
- Mohammad, U. (2017, Ekim 4). Mapping the China-Pakistan Economic Corridor. Reconnecting Asia, Center for Strategic and International Studies. <https://reconasia.csis.org/mapping-the-china-pakistan-economic-corridor/>
- National Army Museum. Independence and Partition, 1947. Retrieved June 16, 2025, from <https://www.nam.ac.uk/explore/independence-and-partition-1947>
- Nedopil, C. (2025, Şubat). China Belt and Road Initiative (BRI) Investment Report 2024. Griffith Asia Institute & Green Finance & Development Center. Retrieved from <https://greenfdc.org/china-belt-and-road-initiative-bri-investment-report-2024/>
- New Development Bank. (2016, Aralık 21). NDB signs first loan agreement financing Shanghai Lingang distributed solar power Project. <https://www.ndb.int/news/ndb-signs-first-loan-agreement-financing-shanghai-lingang-distributed-solar-power-project/>
- New Development Bank. (2019, Nisan 1). NDB and Eskom sign loan agreement for renewable energy integration and transmission augmentation project. New Development Bank. <https://www.ndb.int/news/ndb-eskom-sign-loan-agreement-renewable-energy-integration-transmission-augmentation-project/>
- Office of the Historian. (2025). The Chinese Revolution of 1949. U.S. Department of State. <https://history.state.gov/milestones/1945-1952/chinese-rev>

- Okur, Mehmet Akif, “Gramsci, Cox ve Hegemonya: Yerelden Küresele, İktidarın Sosyolojisi Üzerine”,*Uluslararası İlişkiler*, Cilt 12, Sayı 46, s. 131-151.
- Panda, A. (2019, Mayıs 20). India, Singapore begin SIMBEX 2019 naval exercises in South China Sea. *The Diplomat*. <https://thediplomat.com/2019/05/india-singapore-begin-simbex-2019-naval-exercises-in-south-china-sea/>
- Pant, H. V. (2010, Mayıs 3). China’s naval expansion in the Indian Ocean and India-China rivalry. *Asia-Pacific Journal: Japan Focus*, 8(18), Article 3353. <https://apjff.org/harsh-v-pant/3353/article>
- Poling, G. B. (2018, Nisan 4). *Kyaukpyu: Connecting China to the Indian Ocean*. Asia Maritime Transparency Initiative, Center for Strategic and International Studies. <https://www.csis.org/analysis/kyaukpyu-connecting-china-indian-ocean>
- Quirino, R. (2025, Mart 28). Satellite images show fresh Chinese bomber deployment in South China Sea. *Reuters*. <https://www.reuters.com/world/asia-pacific/satellite-images-show-fresh-chinese-bomber-deployment-south-china-sea-2025-03-28/>
- Ravallion, M. (2021, Şubat 4). A historical perspective on China’s success against poverty. *CEPR VoxEU*. <https://cepr.org/voxeu/columns/historical-perspective-chinas-success-against-poverty>
- Reuters. (2024, Ekim 25). What was the India-China military clash in 2020 about? *Reuters*. <https://www.reuters.com/world/asia-pacific/what-was-india-china-military-clash-2020-about-2024-10-25/>
- Rossi, R. (2025, Haziran 10). Geopolitics of China–Pakistan’s relations. *Special Eurasia*. <https://www.specialeurasia.com/2025/06/10/geopolitics-china-pakistan/>
- Safi, M., & Ellis-Petersen, H. (2020, Haziran 17). India says 20 soldiers killed on disputed Himalayan border with China. *The Guardian*. <https://www.theguardian.com/world/2020/jun/16/india-says-soldiers-killed-on-disputed-himalayan-border-with-china>
- Sahoo, P. (2025, Mayıs 31). India’s Soft Power Diplomacy in Southeast Asia: A Study of Tourism Engagement and Strategic Connectivity. *Electronic Journal of Social and Strategic Studies*, 6(1). <https://doi.org/10.47362/EJSSS.2025.6105>

- Savage, R., & Goh, B. (2023, Ağustos 10). 'BRICS bank' looks to local currencies as Russia sanctions bite. Reuters. <https://www.reuters.com/business/finance/brics-bank-looks-local-currencies-russia-sanctions-bite-2023-08-10/>
- Singh, M. (2025, Ocak 16). India fortifying Andaman and Nicobar Islands amid concerns over PRC's regional push. IP Defense Forum. <https://ipdefenseforum.com/2025/01/india-fortifying-andaman-and-nicobar-islands-amid-concerns-over-prcs-regional-push/>
- Storey, I. (2008). Securing Southeast Asia's Sea Lanes: A Work in Progress. *Asia Policy*, 6(1), 95–127. <https://www.nbr.org/publication/securing-southeast-asias-sea-lanes-a-work-in-progress/>
- Şahin, M. (2020). Uluslararası Politik Ekonomide Bir Dengeleme Aracı Olarak Asya Altyapı ve Yatırım Bankası. Ankara Hacı Bayram Veli Üniversitesi İktisadi Ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi, 22(1), 194-209.
- Şentürk Kara, E., & Kozluklu, Ş. (2020). YUMUŞAK GÜÇ BAĞLAMINDA BOLLYWOOD FİLMLERİNİN DEĞERLENDİRİLMESİ: İNÖNÜ ÜNİVERSİTESİ İLETİŞİM FAKÜLTESİ ÖĞRENCİLERİ ÜZERİNE NİTEL BİR ARAŞTIRMA. *Uluslararası Halkbilimi Araştırmaları Dergisi*, 3(4), 73-109.
- T.C. Dışişleri Bakanlığı. (2022). Şanghay İşbirliği Teşkilatı (ŞİÖ). <https://www.mfa.gov.tr/sanghay-isbirligi-orgutu.tr.mfa>
- Temiz, S. (2019). ASEAN'IN BÖLGESEL SORUNLARIN ÇÖZÜMÜNE YÖNELİK SİSTEMATİĞİ VE BU BAĞLAMDA ASEAN – ÇİN İLİŞKİLERİ'NE BİR BAKIŞ. *Atatürk Üniversitesi İktisadi Ve İdari Bilimler Dergisi*, 33(4), 1319-1343.
- Thayer, C. (2015, Haziran 7). No, China is not reclaiming land in the South China Sea. *The Diplomat*. <https://thediplomat.com/2015/06/no-china-is-not-reclaiming-land-in-the-south-china-sea/>
- The Telegraph. (2025, Mayıs 29). Beijing sends heavy bombers to disputed islands in South China Sea. <https://www.telegraph.co.uk/world-news/2025/05/29/beijing-send-heavy-bombers-disputed-islands-south-china-sea/>

Tibetan Review. (2024, Aralık 29). China creates a new county made up largely of India-claimed Aksai Chin. Tibetan Review. <https://www.tibetanreview.net/china-creates-a-new-county-made-up-largely-of-india-claimed-aksai-chin/>

To Iqbal, J. India considers 3,488 km LAC while China thinks 2,000 km. The Indian Express. (2020). <https://indianexpress.com/article/india/india-china-1959-line-of-actual-control-6635647/>

Toprak, Y. (2022). Narendra Modi dönemi Hindistan dış politikasının yakın çevreye etkisi (Yüksek lisans tezi). İstanbul Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Siyaset Bilimi ve Uluslararası İlişkiler Anabilim Dalı.

Türkiye Bilimler Akademisi. (2025, Mayıs). TÜBA Hindistan-Pakistan krizini raporladı: Küresel güvenlik kırılganlıkları artıyor. TÜBA. <https://www.tuba.gov.tr/tr/haberler/akademiden-haberler/tuba-hindistan-pakistan-krizini-raporladi-kuresel-guvenlik-kirilganliklari-artiyor>

U.S. Department of Defense. (2024, Aralık 18). Military and Security Developments Involving the People's Republic of China 2024 (Annual Report). Office of the Secretary of Defense. <https://media.defense.gov/2024/Dec/18/2003615520/-1/-1/0/MILITARY-AND-SECURITY-DEVELOPMENTS-INVOLVING-THE-PEOPLES-REPUBLIC-OF-CHINA-2024.PDF>

U.S. Energy Information Administration. (2013, Nisan 3). Contested areas of South China Sea likely have few conventional oil and gas resources. Today in Energy. U.S. Energy Information Administration. <https://www.eia.gov/todayinenergy/detail.php?id=10651>

U.S. Energy Information Administration. (2013, Nisan 5). Contested areas of South China Sea likely have few conventional oil and gas resources. Today in Energy. <https://www.eia.gov/todayinenergy/detail.php?id=10651>

U.S. Energy Information Administration. (2023). World Oil Transit Chokepoints. U.S. Energy Information Administration. https://www.eia.gov/international/analysis/special-topics/World_Oil_Transit_Chokepoints

- U.S. Navy Public Affairs. (2020, Kasım 3). India hosts Japan, Japan, Australia, U.S. in naval exercise Malabar 2020. U.S. Navy. <https://www.navy.mil/Press-Office/News-Stories/Article/2402780/india-hosts-japan-australia-us-in-naval-exercise-malabar-2020/>
- United Nations. (1982). United Nations Convention on the Law of the Sea. https://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/unclos_e.pdf
- VOA News. (2024). China warns security threats to its nationals impede BRI investments in Pakistan. <https://www.voanews.com/a/china-warns-security-threats-to-its-nationals-impede-bri-investments-in-pakistan-/7845351.html>
- Vural, K. (2023). Güney Çin Denizi tahkimi'nin meskûn olmayan ada, adacık ve kayalıklara ilişkin kararının Türkiye'ye etkisi (s. 22). Ankara: Mavi Vatandan Açık Denizlere Dergisi, Millî Savunma Üniversitesi Yayını. https://www.msu.edu.tr/mavivatandanacikdenizleredergisi/dergi_tsk_27.03.pdf
- Wade, D. (2020, Ekim). U.S. Strategy in the South China Sea. American Security Project. <https://www.americansecurityproject.org/wp-content/uploads/2020/10/Ref-0244-U.S-Strategy-in-the-South-China-Sea.pdf>
- Wang W, Long C (2024) A New Era of “Greater BRICS Cooperation”: The Future of the World and China’s Role. BRICS Journal of Economics 5(4): 37-54. <https://doi.org/10.3897/brics-econ.5.e129530>
- Weekes, W. (2023, Kasım 10). The Strait of Malacca’s impact on regional trade. National Bureau of Asian Research. Retrieved from <https://www.nbr.org>
- Wikipedia. (2025, Haziran). 2021 Gwadar bombing. https://en.wikipedia.org/wiki/2021_Gwadar_bombing
- Wikipedia. (2025, Haziran). Balochistan Liberation Army. https://en.wikipedia.org/wiki/Balochistan_Liberation_Army
- Wikipedia. (2025, Haziran). University of Karachi bombing. https://en.wikipedia.org/wiki/University_of_Karachi_bombing

Xi, J. (2025). İnsanlığın ortak geleceğini inşa etmek üzerine (G. Fidan, çev.). Kırmızı Kedi Yayınevi. (Orijinal eser 2023 yılında China National Publications Import & Export Co. tarafından yayımlanmıştır.)

Xie, N., Chen, A., Wang, X., & Zhang, X. (2023). Does the Belt and Road Initiative contribute to poverty reduction in countries along the Belt and Road? A DID-based empirical test. *Humanities and Social Sciences Communications*, 10, Article 872. <https://doi.org/10.1057/s41599-023-02365-8>

Yılmaz, A. N., & Kılıç, Ö. (2025). TİKA'nın Küresel Çapta Yürüttüğü Kamu Diplomasisi Faaliyetleri. *İnsan ve Toplum Bilimleri Araştırmaları Dergisi*, 14(1), 138-162. <https://doi.org/10.15869/itobiad.1527236>



ÖZGEÇMİŞ

Kişisel Bilgiler

Adı Soyadı : Barış Üçok

Eğitim Durumu

Lisans Öğrenimi : Hacettepe Üniversitesi, Edebiyat Fakültesi, Fransızca
Mütercim Tercümanlık

Yüksek Lisans Öğrenimi : Ufuk Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Siyaset
Bilimi ve Uluslararası İlişkiler Anabilim Dalı, Uluslararası
İlişkiler Yüksek Lisans Programı

Bildiği Yabancı Diller : Fransızca, İngilizce

Tarih : 25.06.2025