



T.C.
SÜLEYMAN DEMİREL ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
ULUSLARARASI İLİŞKİLER ANABİLİM DALI

ASYA’NIN YÜKSELEN İKİ GÜCÜNÜN DENİZ HAKİMİYET
MÜCADELESİ: HİNT-PASİFİK’TE ÇİN-HİNDİSTAN REKABETİ

HAZIRLAYAN
İlknur SAR
1930220014

YÜKSEK LİSANS TEZİ

DANIŞMAN
Dr. Öğr. Üyesi Özlem DEMİRKIRAN

ISPARTA-2024

YÜKSEK LİSANS TEZ SAVUNMA SINAV TUTANAĞI





T.C.
SÜLEYMAN DEMİREL ÜNİVERSİTESİ
Sosyal Bilimler Enstitüsü Müdürlüğü

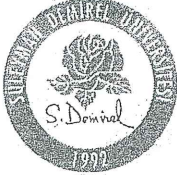


YEMİN METNİ

Yüksek Lisans tezi olarak sunduğum “Asya’nın Yükselen İki Gücünün Deniz Hakimiyet Mücadelesi: Hint-Pasifik’te Çin-Hindistan Rekabeti,” adlı çalışmanın, tezin proje safhasından sonuçlanmasına kadar ki bütün süreçlerde bilimsel ahlak ve geleneklere aykırı düşecek bir yardıma başvurulmaksızın yazıldığını ve yararlandığım eserlerin Bibliyografya’da gösterilenlerden oluştuğunu, bunlara atıf yapılarak yararlanılmış olduğunu belirtir ve onurumla beyan ederim.

İlknur SAR

28.03.2024



T.C.
SÜLEYMAN DEMİREL ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
TEZ ÇALIŞMASI ORJİNALLİK RAPORU
BEYAN BELGESİ



SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ MÜDÜRLÜĞÜ'NE

ÖĞRENCİ BİLGİLERİ	
Adı-SOYADI	İlknur SAR
Öğrenci Numarası	1930220014
Enstitü Ana Bilim Dalı	Uluslararası İlişkiler
Programı	Uluslararası İlişkiler
Programın Türü	(X) Tezli Yüksek Lisans () Doktora
Danışmanının Unvanı, Adı-SOYADI	Dr. Öğr. Üyesi Özlem DEMİRKIRAN
Tez Başlığı	Asya'nın Yükselen İki Gücünün Deniz Hakimiyet Mücadelesi: Hint-Pasifik'te Çin-Hindistan Rekabeti
Turnitin Ödev Numarası	2338707342

Yukarıda başlığı belirtilen tez çalışmasının a) Kapak sayfası, b) Giriş, c) Ana Bölümler ve d) Sonuç kısımlarından oluşan toplam 163 sayfalık kısmına ilişkin olarak, 03/04/2024 tarihinde tarafımdan Turnitin adlı intihal tespit programından Üniversitemiz Lisansüstü Eğitim ve Öğretim Yönergesininin 14 üncü maddesinde yer alan filtrelemeler uygulanarak alınmış olan ve ekte sunulan rapora göre, tezin/dönem projesinin benzerlik oranı;

Kaynakçalar hariç, alıntılar dahil, 10 kelimeden daha az örtüşme içeren metin kısımları hariç;

% 14'tür.

Danışman tarafından uygun olan seçenek işaretlenmelidir:

(X) Benzerlik oranları belirlenen limitleri aşmıyor ise;

Yukarıda yer alan beyanın ve ekte sunulan Tez Çalışması Orijinallik Raporu'nun doğruluğunu onaylarım.

() Benzerlik oranları belirlenen limitleri aşıyor, ancak tez/dönem projesi danışmanı intihal yapılmadığı kanısında ise;

Yukarıda yer alan beyanın ve ekte sunulan Tez Çalışması Orijinallik Raporu'nun doğruluğunu onaylar ve Uygulama Esasları'nda öngörülen yüzdelik sınırlarının aşılmasına karşın, aşağıda belirtilen gerekçe ile intihal yapılmadığı kanısında olduğumu beyan ederim.

Gerekçe:

Benzerlik taraması yukarıda verilen ölçütlerin ışığı altında tarafımda yapılmıştır. İlgili tezin orijinallik raporunun uygun olduğunu beyan ederim.

03/04/2024

Dr. Öğr. Üyesi Özlem DEMİRKIRAN

(SAR, İlknur, Asya'nın Yükselen İki Gücünün Deniz Hakimiyet Mücadelesi: Hint-Pasifik'te Çin-Hindistan Rekabeti, Yüksek Lisans Tezi, Isparta, 2024)

ÖZET

Çin ve Hindistan arasındaki bölgesel rekabet, son yıllarda daha hissedilir şekilde kendisini göstermektedir. Bu rekabetin ise 21. yüzyılla birlikte denizlerde daha şiddetli bir hal aldığı görülmektedir. İki ülkenin de stratejilerinden, kendilerini deniz gücü olarak geliştirmeye çalıştıkları ve ulusal çıkarları ile denizci güç olma arasında bir bağ kurdukları anlaşılmaktadır. Bu bağlamda Çin ve Hindistan'ın, deniz gücü kavramı üzerinde önemle duran ve çalışmalarıyla bugün de ülkelerin dış politika stratejilerini şekillendiren Alfred Thayer Mahan'ın fikirlerini benimsedikleri görülmektedir. Mahan'ın fikirlerinden büyük oranda etkilenen bu iki ülke, denizcilik alanındaki ilerlemeleri ile ön plana çıkmaya başlamışlardır. Bu doğrultuda çalışmada, Çin ve Hindistan arasında denizlerde yaşanan rekabet, Deniz Hakimiyet Teorisi üzerinden ele alınmaya çalışılmıştır. İki ülke arasındaki deniz rekabetinin odak noktası ise Hint-Pasifik Bölgesidir. Asya-Pasifik söyleminin yerini almaya başlayan Hint-Pasifik söylemi ise bugün birçok ülkenin strateji belgelerinde kendisine yer edinmiştir. Çin ve Hindistan gibi kendilerini deniz gücü olarak yeniden inşa eden iki ülkenin yeni stratejik rekabet alanı da Hint-Pasifik Bölgesi olmuştur. Aralarındaki rekabetin denizcilik alanına yayılması ile birlikte Hint Okyanusu'nda güçlenen bir Çin ve Güney Çin Denizi'nde etkili olmaya çalışan bir Hindistan görülmektedir. Buradan hareketle iki ülkenin Hint-Pasifik'te başlatmış oldukları karşılıklı hamleler realist bir bakış açısıyla ele alınmaya çalışılmıştır.

Anahtar Kelimeler: Çin, Hindistan, deniz gücü, Deniz Hakimiyet Teorisi, Hint-Pasifik.

(SAR, İlknur, The Struggle for Maritime Dominance between Asia's Two Rising Powers: China-India Rivalry in the Indo-Pacific, Master's Thesis, Isparta, 2024)

ABSTRACT

The regional competition between China and India has become increasingly noticeable in recent years, particularly intensifying in the maritime domain with the onset of the 21st century. Both countries are seen to strategically focus on developing themselves as naval powers and establishing a connection between their national interests and maritime prowess. In this context, it is evident that China and India have embraced the ideas of Alfred Thayer Mahan, whose works continue to shape the foreign policy strategies of nations today, emphasizing the concept of sea power. Influenced significantly by Mahan's ideas, these two countries have begun to emerge prominently in the maritime domain through their advancements in naval capabilities. Consequently, this study aims to examine the maritime competition between China and India through the lens of Mahan's theory of Sea Power. The focal point of the maritime rivalry between the two countries lies in the Indo-Pacific region. The discourse of Indo-Pacific, gradually replacing the Asia-Pacific narrative, has found its place in the strategic documents of many nations today. The Indo-Pacific region has become the new strategic arena for competition between China and India, both of which are reconstructing themselves as naval powers. With the expansion of their competition into the maritime domain, China has strengthened its presence in the Indian Ocean while India seeks to exert influence in the South China Sea. Hence, this study attempts to analyze the mutual moves initiated by both countries in the Indo-Pacific region from a realist perspective.

Key words: China, India, sea power, Sea Dominance Theory, Indo-Pacific

ÖN SÖZ

Bu çalışmada Çin-Hindistan arasında denizlerde yaşanan rekabet, son zamanlarda ülkelerin dış politika stratejilerinde kendine önemli bir yer edinen Deniz Hakimiyet Teorisi üzerinden ele alınmıştır. Daha sonra Çin ve Hindistan'ın aralarındaki jeopolitik rekabetin yeni sahnesi olan Hint-Pasifik Bölgesinde, iki ülkenin karşılıklı stratejileri değerlendirilmeye çalışılmıştır. Bu çerçevede günümüzde deniz ve okyanusların artan önemi de göz önünde bulundurularak hazırlanan bu tez ile Türk literatürüne katkı sunulması amaçlanmıştır.

Öncelikle bu tezin hazırlanmasında bana danışmanlık ederek yardımlarını benden esirgemeyen değerli hocam Sayın Dr. Öğr. Üyesi Özlem DEMİRKIRAN'a teşekkür ederim.

Ayrıca hayatımın her aşamasında bana güvenen ve her zaman yanımda olan sevgili aileme minnetlerimi sunar ve teşekkür ederim. Son olarak ise bu tezin yazım aşamasında manevi desteklerini her zaman bana hissettiren arkadaşlarıma da teşekkür ederim.

İlknur SAR

İÇİNDEKİLER

TEZ SAVUNMA SINAV TUTANAĞI.....	i
YEMİN METNİ	ii
ÖZET.....	iii
ABSTRACT	iv
ÖN SÖZ.....	v
İÇİNDEKİLER	vi
ŞEKİLLER DİZİNİ	viii
KISALTMALAR.....	ix
GİRİŞ	1

1. BÖLÜM

TEORİK VE KAVRAMSAL ÇERÇEVE

1.1. Deniz Hakimiyet Teorisi.....	6
1.2. Hint-Pasifik Kavramı	12
1.2.1. Kapsamı ve Önemi.....	12
1.2.2. Kavramın Ortaya Çıkışı	14
1.2.3. Küresel ve Bölgesel Güçlerin Yaklaşımı.....	17
1.2.4. Çin ve Hindistan'ın Çakışan Hint-Pasifik Stratejileri	23

2. BÖLÜM

ÇİN VE HİNDİSTAN'IN YÜKSELİŞİ

2.1. Çin'in Yükselişi.....	36
2.1.1. Çin Halk Cumhuriyeti'nin Yükselişi	36
2.1.2. Çin Dış Politikasının Temel Unsurları.....	49
2.2. Hindistan'ın Yükselişi	55
2.2.1. Hindistan Bölgesel Gücünün Yükselişi	55
2.2.3. Hindistan Dış Politikasının Temel Unsurları.....	64

3. BÖLÜM

ÇİN-HİNDİSTAN DENİZ HAKİMİYET MÜCADELESİ

3.1. Çin'in Stratejisi ve Eylemleri	70
3.1.1. Çin'in Denizcilik Stratejisi ve Donanma Gücü	70

3.1.2. Çin'in Deniz Gücü Olmaya Yönelik Girişimleri.....	77
3.1.2.1. 21. Yüzyıl Deniz İpek Yolu Projesi.....	77
3.1.2.2. Çin'in Gwadar Derin Deniz Limanı Projesi.....	82
3.2. Hindistan'ın Stratejisi ve Eylemleri	84
3.2.1. Hindistan'ın Denizcilik Stratejisi ve Donanma Gücü.....	84
3.2.2. Hindistan'ın Deniz Gücü Olmaya Yönelik Girişimleri	90
3.2.2.1. Doğuya Hareket Politikası	90
3.2.2.2. Hindistan'ın Güneydoğu Asya Ülkeleri ile Gelişen Denizcilik İlişkileri	95
3.2.2.3. Çabahar Derin Deniz Liman Projesi	98
3.3. Gwadar- Çabahar Rekabeti.....	99
3.4. Hint-Pasifik'te Çin-Hindistan Rekabeti	101
3.4.1. Hint Okyanusu'nda Rekabet.....	101
3.4.1.1. Çin'in Faaliyetleri	106
3.4.1.2. Hindistan'ın Faaliyetleri.....	111
3.4.2. Myanmar Üzerinde Rekabet	119
3.4.2.1. Çin'in Myanmar Politikası.....	119
3.4.2.2. Hindistan'ın Myanmar Politikası	123
3.4.3. Güney Çin Denizi'nde Rekabet	127
3.4.3.1. Güney Çin Denizi Sorunu ve Bölgedeki Çin Egemenliği.....	127
3.4.3.2. Hindistan'ın Güney Çin Denizi'ndeki Dengeleyici Rolü	135
SONUÇ.....	140
KAYNAKÇA	144
ÖZGEÇMİŞ.....	163

ŞEKİLLER DİZİNİ

Şekil 1. Hint-Pasifik Bölgesinin Gösterimi	13
Şekil 2. Hint-Pasifik'teki Önemli Geçitler ve Deniz Ulaşım Yolları	14
Şekil 3. Kuşak ve Yol Projesi Güzergahları	41
Şekil 4. Çin'in GSYİH Büyüme Oranları	45
Şekil 5. Çin'in Savunma Bütçesi Oranları	47
Şekil 6. Hindistan GSYİH Büyüme Oranları.....	57
Şekil 7. Hindistan Savunma Bütçesi ve Büyüme Oranı (2018-27)	62
Şekil 8. Çin-Pakistan Ekonomik Koridoru	81
Şekil 9. Çabahar ve Gwadar Limanlarının Gösterimi.....	100
Şekil 10. Hint Okyanusu Bölgesi.....	103
Şekil 11. Hint Okyanusu'nda Çin-Hindistan Rekabeti	105
Şekil 12. Çin-Myanmar Ekonomik Koridoru	120
Şekil 13. Harita Üzerinde Irrawaddy Nehri'nin Görünümü	121
Şekil 14. Kyaukpyu Derin Deniz Liman Projesi	123
Şekil 15. Kaladan Çok Amaçlı Transit Ulaştırma Projesi.....	126
Şekil 16. GÇD'deki İhtilafı Alanlar	130

KISALTMALAR

AB	Avrupa Birliği
ABD	Amerika Birleşik Devletleri
ASEAN	Güneydoğu Asya Ülkeleri Birliği
BT	Bilgi Teknolojisi
CM Port	China Merchant Port Holdings Limited
CPEC	Çin-Pakistan Ekonomik Koridor
CSSC	China State Shipbuilding Corporation
ÇKP	Çin Komünist Partisi
DTÖ	Dünya Ticaret Örgütü
FOIP	Free and Open Indo-Pacific
GÇD	Güney Çin Denizi
GSYH	Gayri Safı Yurt İçi Hasıla
IMF	Uluslararası Para Fonu
IORA	Hint Okyanusu Kıyıları Birliği
IPOI	Hint-Pasifik Okyanusu Girişimi
MEB	Münhasır Ekonomik Bölge
ML	Mali yıl
PLA	Çin Halk Ordusu
QUAD	Quadrilateral Security Format
RCEP	Bölgesel Kapsamlı Ekonomik Ortaklık
SAARC	Güney Asya Bölgesel İşbirliği Örgütü
SLOCs	Deniz Ulaşım Yolları
SSCB	Sovyet Sosyalist Cumhuriyetler Birliği

SWIFT	Dünya Bankalar Arası Finansal Telekomünikasyon Derneği
ŞİÖ	Şangay İş Birliği Örgütü
tcf	trilyon fit küp
UNCLOS	Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi
USGS	Birleşik Devletler Jeoloji Araştırmaları



GİRİŞ

Klasik jeopolitik teoriler geçmişte olduğu gibi bugün de ülkelerin stratejilerini açıklamakta kullanılmaktadır. Bu jeopolitik teoriler içerisinde kendisine önemli bir yer edinen teorilerden biri Alfred Thayer Mahan'ın öncüsü olduğu Deniz Hakimiyet Teorisidir. Kara gücünü temel alan teorilerin aksine Mahan, denizlere hakim olan gücün dünya hakimiyetine sahip olacağını savunur. Deniz ve okyanusların insan yaşamında oynadığı role bakıldığında Mahan'ın bu görüşü neden benimsediği daha iyi anlaşılmaktadır. Dünyanın dörtte üçü okyanus ve denizlerle kaplıdır ve okyanusların gezegenimizde kapladığı alan gelecekte ciddi oranda artabilir. Bu doğrultuda insan yaşamının denizde başladığı ve onca süreden itibaren de denizin egemenliği altında olduğunu söylemek yanlış olmayacaktır. Bu sebeple deniz, yaşam biçimimiz ve bir tür olarak hayatta kalabilmemiz için insan yaşamında oldukça önemli bir anlam ifade etmektedir.¹ Ünlü coğrafyacı Strabon ise denizlerin önemine dikkat çekmek için; *“Bir anlamda biz iki yaşayışlı sayılırız, karaya, denize olduğumuzdan daha fazla ait değiliz”* der.² Mahan da ortaya koymuş olduğu teorisinde deniz gücünü elinde bulundurmanın önemine vurgu yapmaktadır. Üstelik Mahan'a göre deniz gücü olmak isteyen uluslar güçlü bir donanmaya da sahip olmalıdır.

Bugün ekonomik yükselişiyle bir Asya devi haline gelen Çin, büyüyen askeri kapasitesi, bilim ve teknoloji alanındaki ilerleyişi ve yürütmüş olduğu önemli projelerle adından sıklıkla söz ettirmektedir. Özellikle 20. yüzyılın son çeyreğindeki yükselişinde birbirini güçlendiren iki olgu ön plana çıkmaktadır. Bunlardan ilki Çin'in deniz gücünü keşfetmesi diğeri ise Çin'in küresel nüfuzunun genişlemesidir.³ 2013 yılında duyurmuş olduğu Kuşak ve Yol Projesi, Çin'in yükselişinde önemli bir hamle olarak görülmektedir. Kuşak ve Yol Projesi'nin deniz bağlantısını oluşturan 21. Yüzyıl Deniz İpek Yolu Projesi ise Çin'in denizlerde yükselişinde önemli bir rol oynamıştır. Üstelik Çin, geliştirmiş olduğu denizcilik kabiliyetleri ve donanmasıyla denizcilik alanında önemli bir ilerleme kaydetmiştir. Bugün dünyanın en büyük 2. donanması

¹ Geoffrey Till, *SeaPower: A Guide for the Twenty-First Century*, Second Edition, Abingdon: Routledge, 2009, s. 23.

² Fatih Mehmet Berk ve Mustafa Arslan, “Alfred T. Mahan ve Deniz Egemenliği Teorisi”, *Uluslararası Tarih ve Sosyal Araştırmalar Dergisi*, (2), 2009, s. 18.

³ Jim Boutillier, “The New Indo Pacific Naval Dynamic”, *Naval Association of Canada*, 2021, s.3.

olan Çin donanmasının büyümesi ise Çin'in, ülke çıkarlarını koruma, deniz yollarını güvenceye alma ve Hint-Pasifik'teki gücünü yansıtmaya konusundaki kararlılığını göstermektedir.⁴

Bugün Çin'in ardından yükselişinden söz ettiğimiz diğer bir Asya devi ise Hindistan'dır. Sahip olduğu genç ve dinamik nüfus, pazar alanları, Bilgi Teknolojisi Endüstrisi, savunma sanayi ve nükleer gücü göz önünde bulundurulduğunda, dünyanın hızla yükselen ekonomileri arasında olduğu görülmektedir. Hindistan da denizcilik alanında büyük gelişim gösteren ülkelerden biridir. Gerek geliştirmiş olduğu denizcilik stratejileriyle gerekse donanma kapasitesindeki artışla, denizcilik alanında büyük bir ilerleme göstermektedir. Bugün özellikle Hint Okyanusu'nda insani yardım, deniz güvenliği, afet yardımı ve kapsamlı bir deniz stratejisi için bölgesel iş birliğini kapsayacak şekilde yeteneklerini geliştiren Hindistan donanması, dünyanın en büyük donanmaları arasında 7. sırada yer almaktadır.⁵ Doğuya Hareket Politikası, Hindistan'ın denizcilik stratejisinde önemli bir yere sahiptir. Hindistan bu politika ile gerek Güneydoğu Asya'da gerekse Hint-Pasifik bölgesinde etkinliğini artırmaya çalışmaktadır.

Çin ve Hindistan bugün küresel anlamda yükselen iki ülke olarak, aynı coğrafyada komşu olmalarının da etkisiyle birbirlerini bölgesel rakip olarak görmektedirler. Çin ve Hindistan arasındaki sınır sorunları uzun yıllardır devam etmekte ve iki ülke arasında gerginliklere sebep olmaktadır. Özellikle ihtilafli sınırlarda girişmiş oldukları altyapı rekabeti, iki ülkeyi karşı karşıya getirmekte ve ikili ilişkileri zedelemektedir. Çin ve Hindistan arasındaki karasal mücadele, gelişen denizcilik çıkarları ile birlikte denizlere taşınmış ve bu doğrultuda iki ülkenin de denizcilik stratejileri değişmiştir. Çin ve Hindistan'ın değişen ve gelişen bu denizcilik stratejilerinde Mahancı bir yol izledikleri görülmektedir. İki ülkenin denizlerde çakişan çıkarları ise onları Hint-Pasifik bölgesinde rakip hale getirmektedir. Tezin amacı Çin ve Hindistan'ın geliştirdikleri denizcilik stratejilerini Deniz Hakimiyet Teorisi üzerinden inceleyerek bunun Hint-Pasifik bölgesi üzerindeki rekabeti nasıl etkileyeceğini araştırıp bir sonuca ulaşmaktır.

⁴ *Defence Street*, "The 10 Most Powerful Navies in the World 2024", 01.01.2024, <https://www.defencestreet.com/most-powerful-navies-in-the-world/>, (Erişim Tarihi: 12.02.2024).

⁵ <https://www.defencestreet.com/most-powerful-navies-in-the-world/>, (Erişim Tarihi: 12.02.2024).

Japonya, Çin, Hindistan, Kore ve Tayvan gibi Asya ülkelerinin ekonomik yükselişle birlikte dünyanın ekonomik ağırlık merkezinin Asya bölgesine kayması Çin ve Hindistan'ın küresel sistemdeki konumlarının daha belirgin hale gelmesini sağlamıştır. Çin ve Hindistan'ın yükselişi Hint-Pasifik gibi yeni bir kavramın ortaya çıkmasına da zemin hazırlamıştır. Bu doğrultuda Hint Okyanusu ve Pasifik Okyanuslarının birleştirilmesiyle oluşturulan kavram, 21. yüzyılda ülke stratejilerinde kendisine yer edinmiştir. Önemli boğaz ve kanallara ev sahipliği yapan bölge, bugün küresel ve bölgesel aktörlerin odak noktası haline gelmiştir. Çin ve Hindistan arasındaki denizcilik alanındaki rekabetin de Hint-Pasifik coğrafyasına genişlediği görülmüştür. Son yıllarda bölgenin artan önemi ve bununla birlikte yeni jeopolitik bir rekabetin başlamış olması, konunun seçiminde etkili olmuştur. Yabancı akademik kaynaklarda konuyla ilgili daha fazla çalışma olmasına rağmen bu konuyla ilgili yeterli sayıda Türkçe kaynak bulunmamaktadır. Bu sebeple çalışmanın Türkçe literatüre katkı sağlaması amaçlanmaktadır.

Literatür taraması yapıldığında Çin-Hindistan ilişkilerini ele alan farklı çalışmaların olduğu görülmektedir. 2007 yılında İrşat Sarıalioğlu tarafından sunulmuş olan *'Hindistan Çin İlişkilerinde Tibet Sorunu'* adlı yüksek lisans tezi, iki ülke arasındaki ilişkileri Tibet sorunu üzerinden ele almaktadır. Çalışmada Çin-Hindistan arasındaki ilişkilerin tarihi gelişimi ortaya konularak gerek iş birliği alanları gerekse iki ülke arasındaki sorunlu alanlar, tarihsel bir sırayla anlatılmıştır. Çin-Hindistan ilişkilerinin ele alındığı diğer bir çalışma, Nezir Oğuş'un yazmış olduğu *'Soğuk Savaş Sonrası Çin-Hindistan İlişkileri'* adlı kitabıdır. Kitapta Çin-Hindistan arasındaki ilişkiler Karşılıklı Bağımlılık Teorisi üzerinden değerlendirilmektedir. Bu bağlamda karşılıklı bağımlılık kavramı detaylı bir şekilde ele alınmış ve iki ülkenin ekonomik ilişkileri bu bağımlılık üzerinden açıklanmıştır. Kitapta iki ülke arasındaki sorunlu alanlara ve deniz yolları egemenliği üzerindeki rekabete de değinilmiştir. İki ülke arasındaki ilişkileri konu alan diğer bir çalışma ise Ahmet Gülseçgin'in 2021 yılında sunmuş olduğu *'2000'li Yıllarda Hindistan Çin İlişkilerinde Bölgesel Rekabet: Jeopolitik Bir Okuma'* adlı yüksek lisans tezidir. Çalışmada iki ülke arasındaki ilişkiler, jeopolitik teoriler ve sıfır toplamli oyun kavramı üzerinden ele alınmaktadır. Bu çerçevede Çin-Hindistan ilişkileri bölgesel rekabetler üzerinden incelenerek, rekabet alanları ve iki ülkenin birbirine yönelik stratejileri anlatılmıştır. Ancak çalışmalarda

yeni bir jeopolitik söylem olarak ortaya çıkan Hint-Pasifik kavramına değinilmediği görülmektedir. Bugün Hint-Pasifik olarak adlandırılan bölge ise iki ülkenin arasındaki jeopolitik rekabetin ortaya konulmasında oldukça önemlidir. Zira Hint-Pasifik bölgesinde karşı karşıya gelen Çin ve Hindistan, bölgede iki önemli deniz gücü olarak yükselmektedir. Öyle ki Hint-Pasifik kavramsallaştırmasında da iki ülkenin yükselişleri önemli bir etken olmuştur. Bu sebeple çalışmada, iki ülkenin Hint-Pasifik'te birbirlerine yönelik stratejik hamleleri ve girişimleri ayrıntılı bir şekilde ele alınarak bu eksiklik giderilmeye çalışılmaktadır.

Gelecekte küresel ekonomiye şekil vereceği düşünülen Çin ve Hindistan gibi iki ülkenin aralarındaki ilişkileri ve rekabeti anlamak oldukça önemlidir. Geçmişte sınır sorunları sebebiyle savaşıyor bugün de aynı sebeple zaman zaman çatışma yaşayan iki ülke, Hint-Pasifik gibi önemi giderek artan bir bölgenin istikrarı için de önemli iki aktördür. Özellikle günümüzde ülkelerin enerji ihtiyaçlarının artmasıyla enerji tedarikinin güvenliği konusu da ayrı bir önem kazanmıştır. Bu doğrultuda deniz ulaşım yollarının güvenliği ve bu yolların korunması her zamankinden daha fazla konuşulur hale gelmiştir. Bu sebeple Hint-Pasifik, enerji ihtiyacı her gün büyüyen Çin ve Hindistan gibi iki ülkenin jeopolitik rekabet alanı haline gelmiştir. Çalışma, bu konuyu geniş bir çerçevede ele alacak olması sebebiyle önemli görülmektedir. Tezin özgün katkısı ise Çin ve Hindistan'ın küresel lider olma yolunda yükselişlerinin ve aralarındaki rekabetin Deniz Hakimiyet Teorisi kapsamında incelenmiş olmasıdır.

Tezin ana sorusu, Çin ve Hindistan'ın hızla deniz gücü olmaya çalışmalarının ve denizlerde rakip hale gelmelerinin altında yatan başlıca sebebin ne olduğudur. Tezin alt soruları ise şu şekildedir: Deniz Hakimiyet Teorisi nedir? Hint-Pasifik kavramı nedir? Küresel ve bölgesel güçlerin Hint-Pasifik'e yönelik tutumları nasıldır? Çin ve Hindistan'ın yükselişlerinde izledikleri politikalar nelerdir? Çin ve Hindistan'ın dış politikasını oluşturan temel unsurlar nelerdir? Çin ve Hindistan'ın denizcilik stratejileri nelerdir? Çin ve Hindistan donanmalarını geliştirmek için nasıl bir yol izlemişlerdir? Çin ve Hindistan'ın Hint-Pasifik'teki rekabet alanları nelerdir?

Tezin sınırlılıklarından biri Hint-Pasifik bölgesinde oldukça önemli bir aktör olan ABD'nin Hint-Pasifik'teki Çin-Hindistan rekabetinde konuya dahil edilmemiş

olmasıdır. Diğer sınırlılıklardan biri ise Çince ve Hintçe yazılan akademik çalışmalardan faydalanılamaması olmuştur.

Çalışmada nitel araştırma yöntemi kullanılmış olup Türkçe ve İngilizce literatür taraması yapılmıştır. Türkçe ve İngilizce makalelerin yanında gazete haberleri, ülke raporları, strateji belgeleri ve basın açıklamalarından da yararlanılmıştır.

Tez üç bölümden oluşmaktadır. Birinci bölümde Deniz Hakimiyet Teorisi ve Hint-Pasifik kavramı açıklanmaya çalışılmıştır. Ayrıca Hint-Pasifik kavramlaştırmasının tarihi arka planına değinilmiştir. Daha sonra küresel ve bölgesel güçlerin nasıl bir Hint-Pasifik stratejisi ortaya koydukları da incelenmiştir. İkinci bölümde, Çin ve Hindistan'ın ekonomik olarak yükselişleri ele alınmıştır. Üstelik iki ülkenin dış politika unsurlarına da yer verilmiştir. Üçüncü bölümde ise iki ülkenin denizcilik stratejileri ve donanma güçleri hakkında bilgi verilmiştir. Buna ek olarak Hint-Pasifik'teki jeopolitik rekabetleri ve birbirlerine yönelik hamleleri değerlendirilmeye çalışılmıştır.

1. BÖLÜM

TEORİK VE KAVRAMSAL ÇERÇEVE

1.1. Deniz Hakimiyet Teorisi

Klasik jeopolitik teoriler içerisinde yer alan teorilerden birisi Deniz Hakimiyet teorisi'dir. Bu teorinin öncüsü ise Amerikalı amiral olan Alfred Thayer Mahan'dır (1840-1914). Mahan'ın, bu jeopolitik yaklaşımında benimsediği ana unsur, ülkesi ABD'nin dünyada ön plana çıkması arzusudur. Bu doğrultuda Mahan, ABD'nin Britanya'nın izlediği stratejiyi izlemesi gerektiğini savunmaktadır. Zira Britanya, sahip olduğu güçlü donanmayla denizlere hakim olmakla kalmamış aynı zamanda deniz yollarındaki stratejik noktaları denetleyerek ve de Avrupa kıtasında güç dengesini sürdürmeye özen göstererek dünya liderliğinde Fransa'yı geride bırakmıştır. Bu sebeple ABD'nin, Britanya'nın 16. yüzyıldan itibaren benimsediği deniz stratejisini örnek alması gerektiğini savunan Mahan'a göre güçlü bir donanma, stratejik deniz üsleri ve ikmal noktaları sahip olunması gereken önemli unsurlardır. Üstelik Mahan gerek denizlerin denetimi gerekse Avrupa ve Asya'da çıkabilecek hegemonya girişimlerine karşı Britanya ile ittifak kurulmasını da önermiştir.⁶ Denizlere hakim olan gücün dünyaya da hakim olacağı tezini savunan Mahan aynı zamanda denizlerin Clausewitz'i olarak da anılmaktadır. Bu şekilde anılmasının altında yatan sebep ise, düşmanın ana muharebe gücünün yok edilmesini önemli bulması ve bu sebeple karadaki savaşın yürütülmesinde de aynı şeyi ifade eden Clausewitz'e benzetilmesidir.⁷

Deniz Hakimiyet teorisi çerçevesinde deniz ve okyanuslara ayrı bir önem verilmeye başlanmıştır. Öyle ki denizin sağladığı doğal kaynaklar (Mahan döneminde temel olarak balıkçılıktır ancak günümüzde maden zenginliği de eklendi) güçlü bir ulus için gereklilik olarak görülmüştür. Denizin sağladığı ulaşım ve ticaret, denizlere kıyısı olan tüm uluslar için geçerlidir. Belirgin avantajlara sahip olan ülkeler ise derin doğal limanları ve geniş kıyı şeritleri bulunan ve ticaret güzergahlarının yakınında yer

⁶ Alexandre Defay, *Jeopolitik*, Dost Kitabevi Yayınları, Birinci Baskı, Ankara, 2005, s. 23.

⁷ Till, *SeaPower* s. 52.

alanlardır. Zira ticaret güzergahlarından akan bilgi ve ticaret, ulusların zenginleşmesinde büyük bir rol oynamaktadır.⁸ Benzer şekilde okyanuslar da zenginlik yaratma, deniz iletişim hatlarının korunması ve askeri gücün dünyanın geri kalanına yansıtılması bakımından kilit bir role sahiptir.⁹

Devletlerin deniz bağlantılarının olup olmaması ekonomileri üzerinde büyük bir etkiye sahiptir. Denize çıkışı olan devletlerin ekonomik önceliğe sahip olduğu görülmektedir. Deniz taşımacılığı ise gerek ucuz olması gerekse komşu ülkelerin topraklarından geçmeyi gerektirmediği için devletlere avantaj sağlamaktadır. Bir ada devleti olan İngiltere'nin dünyada sanayi sürecine giren ilk ülke olması da elinde bulundurduğu deniz gücü ile açıklanabilmektedir. Avrupa'da denizlere kıyısı olmayan ülkelerinse, nehirlerin döküldüğü ülkelerin kıyılarındaki serbest limanlardan faydalanmaya çalıştıkları görülmektedir. Bu doğrultuda denize kıyısı bulunmayan ancak oldukça gelişmiş sanayiye sahip olan ülkeler, nehir ulaşımına yönelmektedirler. Sonuç olarak bakıldığında, bir ülkenin gelişmesinde, kalkınmasında ve küresel çapta bir gücü elinde bulundurmasında, o ülkenin denize kıyısı olması veya denize yakın bir konumda yer alması oldukça önemli bir etkidir.¹⁰ Bu bağlamda denize kıyısı bulunan ülkelerin ticari anlamda da gücü elinde bulundurdıkları görülmektedir. Üstelik ticaret, savaşlarda düşmanı kontrol altına almak için de kullanılmıştır. Ticareti kısıtlanan, engellenen veya baskılanan bir ülke, belirli bir süre sonra kendi imkanlarıyla savaşa devam edecek kaynağı bulamaz ve bu da devlet yönetiminde önemli değişikliklere gidecek olan bir süreç başlatabilir. Bu doğrultuda Mahan, ticaretin en önemli işlevlerinden birinin de denizciliği bir gereklilik haline getirmesi olduğunu savunur.¹¹

Mahan, *The Influence of Sea Power upon History, 1660-1783* adlı eserinde deniz gücüne dair önemli hususlar ortaya koymuştur. Mahan'ın kitabındaki ifadelerine göre su yoluyla seyahat denizin tüm tanıdık ve yabancı tehlikelerine rağmen karadan daha ucuz ve kolay olmuştur. İki yüzyıl öncesinde olduğu gibi, yolların az ve kötü durumda, üstelik savaşların yaşandığı ve toplumun huzursuz olduğu bir zamanda, kara

⁸ Bruce J. Black, *The Legacy of Mahan for the 21st Century*, US Army War College, 2006, s. 5-6.

⁹ Antonio Ruy ve Almeida Silva, "The Enabling Power of the Oceans", *Contexto Internacional*, 39 (2), 2017, s. 238.

¹⁰ Sibel Özsağ Atay, "Dış Politika Açısından Deniz Gücünün Jeopolitik Önemi", *Balkan Sosyal Bilimler Dergisi*, 5 (10), 2016, s. 101-102.

¹¹ Fatih Demir, *Alfred Thayer Mahan ve Deniz Hakimiyet Teorisi*, Bolu Abant İzzet Baysal Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi, Bolu, 2018, s. 39.

yoluyla gerçekleştirilen taşımacılığa oranla su yoluyla yapılan taşımacılık daha avantajlı görülmektedir.¹² Üstelik denizlerin güvenliği de güçlü bir deniz gücü inşa edilirse sağlanabilir. Güçlü bir deniz gücü, ulusları kendi deniz alanlarını korumaya ve ulusal çıkarlarını dış tehlikelerden korumaya yönlendirecektir. Mahan bu konuda, stratejik deniz ticaret yollarının denetlenmesi ve kontrol edilmesinin yanında denizcilik altyapısının ve donanmaların güçlendirilmesinin altını önemle çizmektedir. Bu doğrultuda denebilir ki Mahan'ın geliştirmiş olduğu teoriye göre, güçlü bir deniz gücü, deniz güvenliğinin sağlanmasında kilit bir unsur olarak ön plana çıkmaktadır. Devletler güçlü bir deniz gücü inşa ettiklerinde küresel ölçekte güvenliklerini de sağlamış olacaklardır.¹³

Mahan deniz ticareti ve bundan kaynaklı devletlerin donanma gücü varlığını geliştirmeleri üzerinde önemle durmaktadır. Mahan'a göre modern anlamda iç ticaret, denize kıyısı bulunan bir ülke için, işlerinin yalnızca bir parçasını oluşturmaktadır. Bu doğrultuda bir ülkenin yabancı ihtiyaç maddelerinin ülke limanlarına ister kendi gemileri isterse yabancı gemilerle getirilmesi ve bu gemilerin limandan o ülkenin mallarını geri taşıyarak dönmesi gerekmektedir. Bu şekilde gelip giden gemiler, aynı zamanda güvenli limanlara ve güvence altında olmaya ihtiyaç duymaktadırlar. Bu açıdan bakıldığında ülkeler barışçıl bir denizcilik yapabilmek için bir donanmaya da ihtiyaç duymaktadırlar.¹⁴ Zira bir ulus donanma gücü olduğunda, deniz gücü de olmaya odaklanabilecektir. Bu doğrultuda Mahan, bir ülkenin sahip olduğu güçlü bir filonun taarruz kabiliyetinin, o ülkenin büyük bir deniz gücü haline gelmesinde oldukça önemli olduğuna inanmaktadır.¹⁵ Mahan, ABD'nin bir deniz donanması kurmasının zorunlu olduğunun altını çizerek büyük zırhlılar edinilmesi konusunda da teşvikte bulunmuştur. Ancak önemli olan donanmanın büyüklüğünden de ziyade onun savaş esnasında yeterli sayıdaki insan, yedek güç ve gemi ile hızlı ilerleme kapasitesine sahip olmasıdır.¹⁶

¹² Alfred Thayer Mahan, *The Influence of Sea Power upon History, 1660-1783*, Boston: Little, Brown and Company, 1890, s. 25.

¹³ Ferdy Leorochoa vd. "Comparative Study on Maritime Security Theory of Mahan Alfred Thayer and Geoffrey Till on the Strategic and Practical Implications of Constructing a Sea Defense", *IJPSAT*, 38(1), 2023, s. 459.

¹⁴ Mahan, *The Influence of Sea Power*, s. 26.

¹⁵ Black, *The Legacy of Mahan*, s. 6-8.

¹⁶ Murat Ercan ve Betül Algür, "Deniz Hakimiyet Teorisi Kapsamında Doğu Akdeniz ve Kıbrıs Jeopolitiğinin Türkiye'ye Etkileri", *Anadolu Akademi Sosyal Bilimler Dergisi* 3(2), 2021, s. 199.

Mahan kitabında, ulusların deniz gücünü etkileyen başlıca koşulları da ele almaktadır. Bu koşullar; coğrafi konum, fiziksel yapı, bölgenin genişliği, nüfus, halkın karakteri ve hükümetin karakteri olarak sıralanmaktadır.¹⁷

Coğrafi konum; Bir ulusun kendisini karadan savunmak zorunda kalmaması veya konumu sebebiyle topraklarını kara yoluyla genişletme çabasına girmemesi, kara sınırı olan başka bir ulus karşısında daha avantajlı bir konumda olduğunu göstermektedir. Örnek olarak ise, önemli bir deniz gücü olan İngiltere'nin Fransa ve Hollanda karşısındaki büyük avantajı verilebilir.¹⁸ Öyle ki İngiltere bir ada ülkesidir ve ne Fransa ne de Almanya gibi büyük kara sınırlarını korumak zorunda kalmamıştır. Bakıldığında ABD'nin de iki büyük kara sınırı mevcuttur. Ancak bu sınırları son iki yüzyılda ABD'nin askeri kaynakları üzerinde fazla bir yük oluşturmamıştır. Atlantik Okyanusu ve Pasifik Okyanusu ile tehdit algılamadığı kuzey ve güney sınırları göz önünde bulundurulduğunda ABD'nin de bir ada ülkesi gibi hareket edebilme yetisine sahip olduğu görülmektedir.¹⁹

Fiziksel yapı; Bir ülkenin deniz kıyısı, o ülkenin sınırlarından birini oluşturmaktadır. Bir ülkenin uzun bir deniz kıyısına sahip olması ancak limanının bulunmaması ise, o ülkenin kendi deniz ticareti, gemiciliği ve donanması olmayacağı anlamına gelmektedir. Ülkelerin limanlarının korunması ise olası bir işgale karşı oldukça önemlidir. 1814 yılında gerçekleştirilen Chesapeake'in işgali ve Washington'un tahrip edilmesi örneğinde görüldüğü gibi, en önemli su yollarının savunulmaması durumunda, o ulusu nasıl bir tehlikenin beklediği açıkça görülmektedir.²⁰

Bölgenin genişliği; Mahan'a göre bir ulusun deniz gücünün geliştirilmesinde önemli olan o ülkenin yüzölçümü değil, sahip olduğu kıyı şeridinin uzunluğu ve limanlarının karakteridir. Aynı zamanda bir ülkenin deniz kıyısının genişliğiyle, denize ilgi duyan nüfusun oranının da orantılı olması gerekmektedir. Mahan, bu durum için Amerikan iç savaşını örnek olarak göstermektedir. Bu doğrultuda eğer Güneylilerin denize ilgi duyan bir halkı ve büyük bir donanması olsaydı, sahip olduğu deniz

¹⁷ Mahan, *The Influence of Sea Power*, s. 28-29.

¹⁸ Mahan, *The Influence of Sea Power*, s. 29.

¹⁹ Black, *The Legacy of Mahan*, s.6.

²⁰ Mahan, *The Influence of Sea Power*, s. 35-36.

kıyısının büyüklüğü de önemli bir güç unsuru olarak ortaya çıkacaktı. Fakat Güney, sahip olduğu bu geniş ve girintili kıyıları kullanamadığı gibi, bu kıyıları kendisi için bir tehlike haline gelmiştir.²¹

Nüfus; Deniz gücünü etkileyen bir diğer unsur da nüfustur. Ancak burada nüfus olarak yalnızca ülkenin genel toplamı değil, deniz alanıyla ilgili olan ya da en azından gemi güvertesinde istihdam edilmeye ve donanma malzemesi üretmeye hazır olan kişi sayısı önemlidir.²² Mahan, özellikle geçimlerini denizden sağlayan (örneğin denizciler ve balıkçılar) nüfusa dikkat çekmektedir zira bu becerilerin yeri kolay kolay doldurulamaz. Bir ülke ordunun çekirdeğini oluşturacak az da olsa bir profesyonel kuvvete sahipse, hızlı bir şekilde büyük bir kuvvet oluşturabilecektir. Ancak donanma konusunda aynı şeyi söylemek mümkün görülmemektedir. Gerek gemilerin inşa sürelerinin yıllar alması gerekse bu gemilerin bakımını yapacak ve savaşabilecek bir mürettebat oluşturulması büyük bir eğitimin sonucunda gerçekleşecektir.²³

Ulusal karakter; Mahan'a göre bu unsurların içerisinde en önemli olan ulusal karakterdir. Zira bir ülkenin coğrafi konumu deniz gücü için ideal olsa da o ülkede yaşayan insanlar denizci bir ruha sahip olmadıkları takdirde deniz gücünü kullanamazlar. Buradan sonuçla coğrafyanın harekete geçirilmesinde üzerinde yaşayan insanların etkisi olduğu söylenebilir.²⁴ Bu doğrultuda Mahan ulusal karakteri, ülkelerin deniz gücünü iletmelemlerinde ve bu gücü ellerinde tutabilmelerinde kritik bir unsur olarak görmektedir. Mahan'ın eserinde bu konuyu İspanya ve Portekiz örnekleri üzerinden ele aldığı görülmektedir. Ona göre İspanyol ve Portekizlilerin yalnızca zenginlik peşinde koşma eğilimleri, kendi uluslarına leke getirdiği gibi aynı zamanda sağlıklı bir ticaretin oluşmasına da engel olmuştur. Öyle ki yeni keşfedilen yerlerde yeni endüstri alanları oluşturup ulusal zenginliklerini artırmaya çalışmak yerine yalnızca altın ve gümüş aramışlardır. Özellikle İspanya'nın konumu, avantajlı limanları, yeni keşfedilen bölgelerin zenginliklerini ilk işgal eden ve uzun dönem rakipsiz kalan ülke olması gibi unsurlar eklendiğinde, İspanya'nın en önemli deniz

²¹ Mahan, *The Influence of Sea Power*, s. 43-44.

²² Mahan, *The Influence of Sea Power*, s. 44-45.

²³ Black, *The Legacy of Mahan*, s. 7.

²⁴ Mustafa Kocakınar, "Amerikan Dış Politikasında Jeopolitik Teoriler ve Pratikler", 07.09.2015, *TASAM*,

https://tasam.org/Files/Icerik/File/amerikan_d%C4%B1%C5%9F_politikas%C4%B1nda_jeopolitik_teoriler_ve_pratikler.pdf_bbb8f41e-d1bd-47e0-9202-38be4882d7b8.pdf, (Erişim Tarihi: 28.11.2023).

güçleri arasında ilk sırada olması gerekmektedir. Ancak durum beklenildiği gibi olmamış ve önemli bir sonucu olan herhangi bir deniz zaferi İspanyol tarihinde yer almamıştır.²⁵

Hükümetin karakteri; Bir ülkedeki hükümetin, halkının doğal eğilimleriyle büyük bir uyum içerisinde olması gerekmektedir. Zira iki taraf arasındaki bu uyum, deniz gücü konusunda da önemli başarılar getirecektir.²⁶ Bu doğrultuda Mahan, bir ülkenin hükümetinin aldığı kararların, deniz gücü olmadaki önemini vurgulamaktadır. Bu sebeple hükümetin, coğrafi avantajları iyi kullanarak doğru bir strateji geliştirmesi gerekmektedir. Öyle ki birçok ülke elverişli coğrafyaya sahip olabilir ancak bunu ön plana çıkaracak olan şey insan gücüdür. Örnek vermek gerekirse 18. ve 19. yüzyılda Fransa'nın Britanya'ya karşı yenilgisi, Fransa hükümetinin stratejik hatasını göstermektedir. Zira sahip olduğu kara gücünün kendisine yeteceği fikri, Fransa'nın coğrafyasının kendisine vermiş olduğu deniz gücü oluşturma imkanını arka plana atmasına sebep olmuştur.²⁷

Sonuç olarak bakıldığında Mahan'ın ele almış olduğu bir ülkenin deniz gücünü etkileyecek olan bu unsurlar bugün de halen geçerliliğini korumaktadır. Mahan tarafından keşfedilen deniz gücü kavramına bakacak olursak, ülkelerin güçlü savaş gemileri inşa etmelerinin yanında limanlar, iletişim ağları ve navigasyon sistemleri ile denizcilik altyapılarını güçlendirmeleri gerektiği gibi birçok faktörü içerisine aldığı görülmektedir. Bunlara ek olarak bir devletin deniz gücü gelişimini destekleyecek ticaret ve yatırım politikalarını artırması da gereklidir. Tüm bunlardan hareketle Mahan'ın deniz hakimiyet teorisinin deniz gücü kavramına odaklandığı görülmektedir. Üstelik deniz güvenliğinin sürdürülmesi hususunda militarist bir yaklaşım benimseyen Mahan, deniz güvenliğini bir ulusun denizi elinde tutabildiği ve önemli su yolu güzergahları üzerindeki gücünü koruyabildiği bir durum olarak nitelendirmiştir.²⁸

²⁵ Mahan, *The Influence of Sea Power*, s. 50.

²⁶ Mahan, *The Influence of Sea Power*, s. 58.

²⁷ Berk ve Arslan, "Alfred T. Mahan", s. 22.

²⁸ Leorochoa vd., "Comparative Study on Maritime Security", s. 459-461.

1.2. Hint-Pasifik Kavramı

1.2.1. Kapsamı ve Önemi

“*Hint-Pasifik*” kavramı 21. yüzyılın önemli jeopolitik söylemlerinden biri olarak karşımıza çıkmaktadır. Hint-Pasifik kavramı, Asya-Pasifik bölgesinin Hint Okyanusu’nu içine alacak şekilde genişletilmesini ifade etmektedir. Asya-Pasifik bölgesi Asya’nın doğusu ile Pasifik’in batı kıyılarını kapsarken Hint-Pasifik olarak adlandırılan bölge Afrika’nın doğu kıyılarına kadar uzanmaktadır. 20. yüzyılın jeopolitik söylemi olan Asya-Pasifik kavramının 21. yüzyılda Hint-Pasifik olarak revize edilmesinde, ABD’nin görece düşüşü ve Asya’daki iki büyük aktör Çin ve Hindistan’ın hem bölgesel hem de küresel yükselişleri etkili olmuştur. Ayrıca bu yeni kavram, yükselen Hindistan’ın Güney Asya bölgesi haricinde de ön plana çıkarılmasına dayanmaktadır. Bu doğrultuda bakıldığında Hint-Pasifik, içerisinde Hindistan’ın stratejik ilgi alanı olan Doğu Afrika’nın da yer aldığı Hint Okyanusu bölgesini tamamen kapsayan yeni bir söylem olarak ifade edilmektedir.²⁹

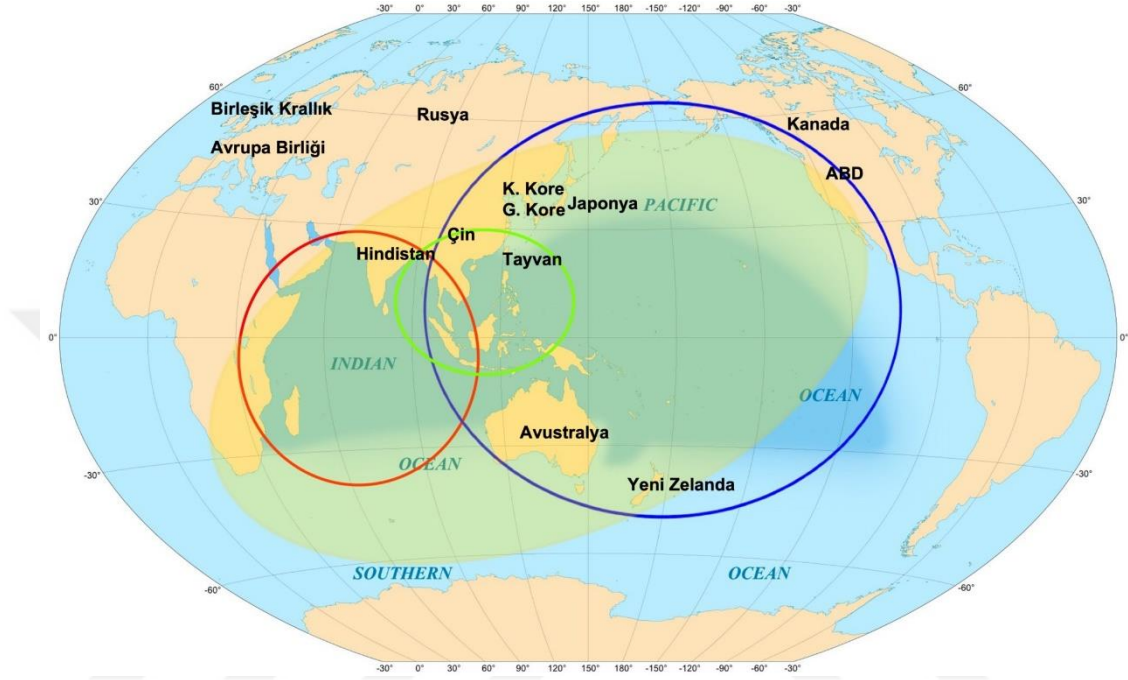
Hint-Pasifik hem kara hem de su alanları olarak büyük bir bölgeyi nitelemektedir. Kara alanları olarak bakıldığında Doğu Afrika, Batı Asya/Orta Doğu, Güney Asya, Güneydoğu Asya, Avustralya, Doğu Asya ve Amerika bölgelerini içerisine aldığı görülmektedir. Bölge içerisinde yer alan önemli stratejik su alanlarını ise, Bab el Mendeb, Hüzmüz, Malakka, Sunda, Lombok ve Luzon Boğazları olarak sıralamak mümkündür.³⁰ Bu bağlamda dünyadaki Önemli Geçitler (Choke Points) ve Deniz Ulaşım Yollarının (Sea Lines of Communication-SLOCs) Hint-Pasifik bölgesinde yoğunlaştığı görülmektedir. Bu da hem bölgesel hem de küresel aktörler açısından bölgenin öneminin artmasına sebep olmaktadır. Üstelik son yirmi yılda Hint-Pasifik bölgesinin küresel ekonomik büyümenin yeni itici gücü haline geldiği görülmektedir. G20’nin altı üyesine ev sahipliği yapan bölge küresel zenginliğin yaklaşık olarak %40’ını üretmektedir. Uluslararası Para Fonu (IMF) tahminlerine göre, 2040 yılında Hint-Pasifik bölgesi küresel Gayri Safi Yurt İçi Hasıla’nın (GSYH)

²⁹ Duygu Çağla Bayram, *21. Yüzyıl Hindistan Dış Politikası’nda ‘Hint-Pasifik’ Kavramı Tartışmaları*, Karadeniz Teknik Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Doktora Tezi, Trabzon, 2020, s. 7.

³⁰ Bayram, *21. Yüzyıl Hindistan Dış Politikası’nda*, s. 10.

%50'sinden fazlasını ve pazarları da küresel tüketimin %40'ını temsil edebilir.³¹ Bu sebeple bölgenin önümüzdeki yıllarda daha büyük jeopolitik rekabetlere sahne olacağı ön görülmektedir.

Şekil 1. Hint-Pasifik Bölgesinin Gösterimi



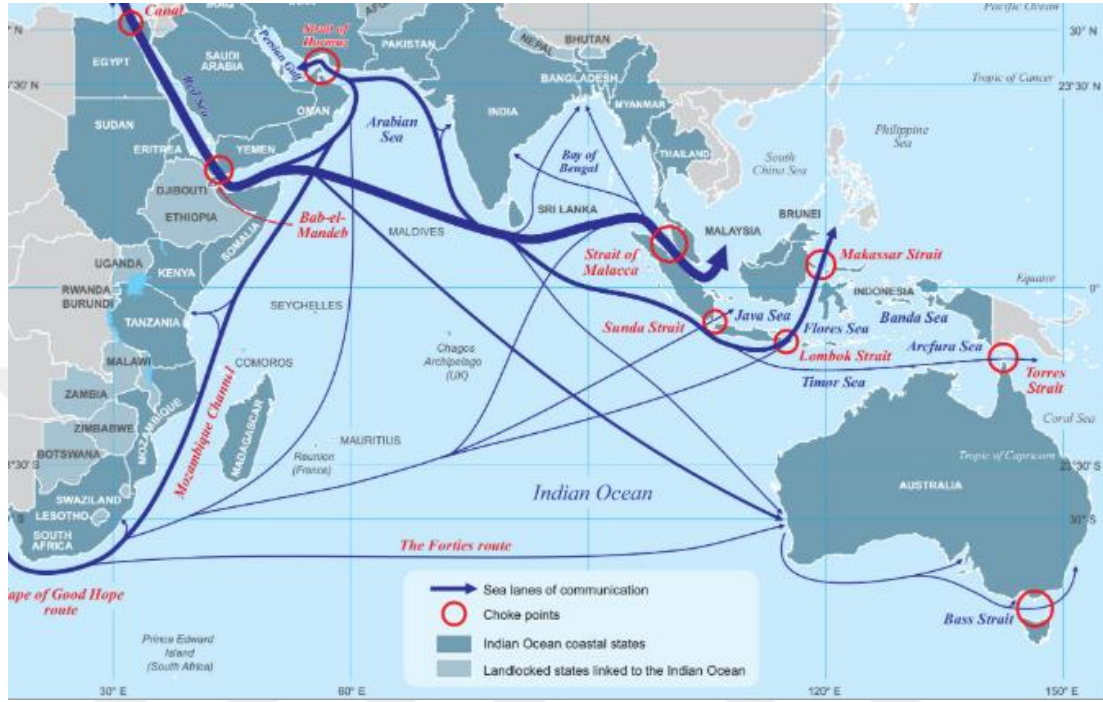
Kaynak: <https://politikmerkez.com/konular/politika/hint-pasifik-jeopolitigi-gerilimler-ve-kuresel-ekonomi/>, (Erişim Tarihi: 09.02.2024).

Hint-Pasifik ile ilgili söylemlerde SLOC'un ön planda yer alıyor olmasının sebebi, Çin'in oluşturduğu tehdit sebebiyle Güney Çin Denizi'nde (GÇD) seyrüsefer özgürlüğünün sınırlanabileceği düşüncesidir. Bu düşünce, her ülkenin Hint-Pasifik terimine olan ilgisini artıran ortak bir faktör olarak görülmektedir. Hint-Pasifik anlayışındaki diğer bir ortak faktör ise yükselen Hindistan kavramıdır. Hindistan'ın bazı Hint-Pasifik kavramlarında Hint Pasifik'in batı sınırı olarak değerlendirildiği görülmektedir. Bu bağlamda Hindistan'dan bağımsız düşünülen bir Hint-Pasifik anlayışı bulunmamaktadır. Bunun sebebini ise yalnızca Hindistan'ın Hint Okyanusu'ndaki önemli konumuyla açıklamak yanlış olacaktır. Zira Hindistan,

³¹ Ministry for Europe and Foreign Affairs, "France's Indo-Pacific Strategy", 2022, s. 11.

bölgede Çin'in yükselişini dengeleyecek iyi huylu bir güç olarak görülmesi sebebiyle de ön plana çıkmaktadır.³²

Şekil 2. Hint-Pasifik'teki Önemli Geçitler ve Deniz Ulaşım Yolları



Kaynak: <https://www.jatinverma.org/india-and-indian-ocean-region>, (Erişim Tarihi:04.12.2023).

1.2.2. Kavramın Ortaya Çıkışı

Hint-Pasifik teriminin kökenine bakıldığında ilk kez Alman jeopolitikçi Karl Haushofer tarafından 1920'lerde Indopazifischen Raum adlı eserinde kullanıldığı görülmektedir.³³ Ancak ilk kez yeni jeopolitik niteliğiyle kullanıldığı yer Hindistanlı Kaptan Dr. Gurpreet Singh Khurana'nın 2007 yılında yayınladığı eseri (Security of Sea Lines: Prospects for India–Japan Cooperation) olmuştur.³⁴ Khurana, eserinde Hint-Pasifik'ten bir bölge olarak bahsederek Hint-Pasifik bölgesindeki temel deniz

³² Wada Haruko, "The "Indo-Pacific" Concept: Geographical Adjustments and Their Implications", No:326, 2020, s. 16.

³³ Hansong Li, "The "Indo-Pacific": Intellectual Origins and International Visions in Global Contexts", Cambridge University Press, 04.06.2021, <https://www.cambridge.org/core/journals/modern-intellectual-history/article/indopacific-intellectual-origins-and-international-visions-in-global-contexts/21B142B132F694349D46CAD22EA8C7CD> (Erişim Tarihi: 04.01.2024).

³⁴ Duygu Çağla Bayram ve Mohammad Arafat, "Hindistan-Çin-ABD Üçgeninde "Hint-Pasifik Kavramsallaştırması", Bölgesel Araştırmalar Dergisi, 2 (2), 2018, s.72.

ulaşım yollarının Arap Yarımadası'ndan Hint Okyanusu üzerinden Kuzeydoğu Asya'ya uzanan deniz ulaşım yolları olduğunu belirtmiştir.³⁵

“Hint-Pasifik” veya “Hint-Pasifik Bölgesi” ABD, Japonya, Avustralya, Hindistan, Fransa ve bazı Güneydoğu Asya ülkelerinin dış politika söylemlerinde ön plana çıkan coğrafi ve stratejik bir yapı olarak karşımıza çıkmaktadır. Her ülkenin Hint-Pasifik anlayışı farklılık gösteriyor olsa da Hint-Pasifik bölgesinin coğrafi kapsamı ve stratejik yönelimi göz önünde bulundurulduğunda, ortak bir paydanın mevcut olduğu görölmektedir. Bu ortak payda ise iki okyanus, Hint Okyanusu ve Pasifik'in tek bir bitişik alan olarak ele alınmasıdır. Sonuç olarak bakıldığında dünyadaki mal akışının bu iki okyanusu geçen deniz yolları üzerinden sağlandığı gerçeği, bu tür bir anlayışın doğmasına sebep olmuştur.³⁶

Bugün ise “Hint-Pasifik” olarak adlandırılan coğrafyanın aslında bir coğrafyadan ziyade bir stratejik kavram haline geldiği görölmektedir. Hint ve Pasifik okyanusları küresel ticaretteki önemleri kadar sahip oldukları stratejik etki sebebiyle de ortak bir jeopolitik alan oluşturmaktadır. Hint-Pasifik kavramının bu yaygın kullanımının ise Çinli görüşlere göre bir sebebi vardır. Bu görüş, ABD'de Obama hükümeti döneminde Hindistan, Avustralya ve diğer Hint-Pasifik bölgesindeki ülkelerle ilişkilerin artırılmasına dayanan yeniden dengeleme stratejisine dayanmaktadır.³⁷ Bu bağlamda Çin'in önemli bir güç olarak yükselmesi ile birlikte Hint-Pasifik'te etkin bir güç olarak ortaya çıkması, onun bölgede çevrenmesi ihtiyacını da beraberinde getirmiştir. Bu doğrultuda özellikle ABD'nin Hint-Pasifik stratejisinde Çin'i revizyonist bir ülke olarak nitelendirdiği görölmektedir.

Tarihi süreç içerisinde Hint-Pasifik kavramının ülke politikalarında ve söylemlerinde giderek kendisine daha fazla yer edindiği görölmektedir. Özellikle bazı devletler Hint-pasifik kavramını stratejik bir araç olarak kullanarak kendilerine bu yönde bir strateji benimsemişlerdir. Kavramın zaman içerisinde kullanıldığı yerlere bakıldığında, 2007 yılında dönemin Japonya Başbakanı Shinzo Abe'nin Hindistan'da

³⁵ Gurpreet Singh Khurana, “Security of Sea Lines: Prospects for India–Japan Cooperation”, *Strategic Analysis*, 31(1), 2007, s. 141.

³⁶ Felix Heiduk ve Gudrun Wacker, “From Asia-Pacific to Indo-Pacific: Significance, Implementation and Challenges”, *German Institute for International and Security Affairs*, 2020, s. 7.

³⁷ Sun Yang, “Strategic Scenario in the India-Pacific Region: A Chinese Perspective”, içinde *India and China Constructing a Peaceful Order in the Indo-Pacific* (Ed. Gurpreet S. Khurana ve Antara G. Singh), National Maritime Foundation, 2016, s. 1.

gerçekleştirdiği “İki Denizin Birleşmesi” başlıklı konuşmasında, Hint Okyanusu ve Pasifik’i ortak bir alan olarak değerlendirdiği görülmektedir. 2011 yılına gelindiğinde ise dönemin ABD Dışışleri Bakanı Hillary Clinton, Hint-Pasifik bölgesine, ABD’nin “Asya’ya Yönelmesi” çerçevesinde açıkça yer vermiş ancak terim, o dönemde ABD’nin resmi strateji belgelerinde kullanılmamıştır. 2012’de, *Asya Yüzylında Avustralya* Beyaz Kitabında resmi olarak ilk kez Hint-Pasifik terimi kullanılmıştır ve o yıldan itibaren sürekli olarak kullanılmaya devam edilmiştir. Hindistan ise 2015 yılında *Denizlerin Güvenliğinin Sağlanması: Hindistan’ın Deniz Güvenliği Stratejisi* belgesinde ilk defa Hint-Pasifik terimine yer vermiştir.³⁸

Hint-pasifik teriminin bugün kendisine dış politikada önemli bir yer edinmesinde asıl etkili ülke ise ABD olmuştur. Zira ABD, bu terimi Çin’e karşı olan rekabetinde bir araç olarak kullanmaktadır. Bu çerçevede ABD’nin Çin’e yönelik duyduğu tehdit algısına yönelik kullanmaya başladığı Hint-Pasifik terimi, stratejik bir söylemden çok daha fazlasına dönüşmüştür. Bu doğrultuda 2017 yılında eski ABD Başkanı Donald Trump’ın Da Nang’daki APEC zirvesinde “ *Free and Open Indo-Pacific* ” (FOIP) vizyonunu ABD’nin Asya politikasının odak noktası olarak nitelendirmesi önemli bir adım olarak görülmektedir. Aynı yıl ABD’nin *Ulusal Güvenlik Stratejisi*’nde FOIP’e özel bir bölüm ayrılmış ve o süreden beri Hint-Pasifik terimi ABD’nin resmi strateji belgelerinde kullanılmaya devam etmiştir.³⁹ Bu çerçevede 2017 yılını Hint-Pasifik yılı olarak adlandırmak yanlış olmayacaktır. Zira bu kullanımın zirveye ulaştığı yıl 2017 yılı olmuş ve Donald Trump Hint-Pasifik kavramsallaştırmasında önemli bir rol oynamıştır. Öyle ki bu noktadaki en somut olay, ABD Pasifik Komutanlığı’nın (USPACOM) isminin 30 Mayıs 2018 tarihinde “ABD Hint-Pasifik Komutanlığı” (USINDOPACOM) olarak değiştirilmesidir. Sonuç olarak ABD’nin Hint-Pasifik kavramsallaştırması her ne kadar, Asya-Pasifik bölgesi sınırları dışında kalan Hint Okyanusu bölgesinin, Asya-Pasifik bölgesiyle ticaret ve enerji üzerinden jeoekonomi temelinde birleştirilmesi şeklinde yorumlansa da diğer amacının Çin’in dengelenmesi olduğu görülmektedir.⁴⁰

³⁸ Heiduk ve Wacker, “From Asia-Pacific to Indo-Pacific”, s. 12.

³⁹ Heiduk ve Wacker, “From Asia-Pacific to Indo-Pacific”, s. 12.

⁴⁰ Bayram ve Arafat, “Hindistan-Çin-ABD Üçgeninde”, s. 73-74.

2018 yılında gerçekleşen olaylardan biri de Modi'nin Singapur'da düzenlenen IISS Shangri-La Diyalogu'nda gerçekleştirdiği konuşmada ülkesinin Hint-Pasifik konseptini tanıtmış olmasıdır. 2019 yılına gelindiğinde ise Fransız Savunma Bakanlığı tarafından *Fransa ve Hint-Pasifik'te Güvenlik* strateji belgesi yayınlanmıştır. Aynı yıl Güneydoğu Asya Ülkeleri Birliği (ASEAN) üye ülkelerinin ise Bangkok'ta düzenlenen bir zirvede *Hint-Pasifik'e ASEAN Bakışı* adlı bir belge üzerinde anlaşmaya vardıkları görülmüştür. Yine aynı yıl ABD Dışişleri Bakanlığı, *Özgür ve Açık Hint-Pasifik Ortak Vizyonunun Geliştirilmesi* strateji belgesini yayınlamıştır.⁴¹ Sonuç olarak bakıldığında ülkelerin, yıllar içerisinde Hint-Pasifik stratejilerini geliştirdikleri görülmektedir.

1.2.3. Küresel ve Bölgesel Güçlerin Yaklaşımı

Bugün Hint-Pasifik kavramının bu denli yaygınlaşmasında ABD önemli bir aktör olarak ön plana çıkmaktadır. ABD'nin 2022'de yayınlanan Hint-Pasifik strateji belgesinde ABD'nin bir Hint-Pasifik gücü olduğunun altı çizilmektedir. Bölge gerek ABD'deki yaklaşık 900 milyar dolarlık doğrudan yabancı yatırımın kaynağı olması gerekse üç milyondan fazla Amerikan istihdamını desteklemesi sebebiyle ABD için oldukça önemlidir. Obama yönetiminde Asya'ya öncelik verilmesiyle birlikte ABD bölgeye yeni ekonomik ve askeri kaynaklar ayırmıştır. Trump yönetiminde ise dünyanın yeni ağırlık merkezinin Hint-Pasifik bölgesi olduğu kabul edilmiştir. Başkan Joe Biden yönetiminde ise ABD'nin bölgeye olan bağlılığının güçlendirileceğinin altı çizilmektedir. Bu doğrultuda ABD kendi çıkarlarını, Hint-Pasifik'e sıkı bir şekilde bağlanarak ve bölgedeki ortaklarla bölgenin güçlendirilmesini sağlayarak ilerletmeye çalışmaktadır.⁴²

ABD, ortaya koymuş olduğu Hint-Pasifik stratejisiyle özgür, açık, müreffeh ve güvenli bir Hint-Pasifik bölgesi oluşturulması için oldukça kararlı görülmektedir. Ancak bu Özgür ve Açık Hin-Pasifik vizyonunun tek başına başarılamayacağının altı çizilmektedir. Bu doğrultuda ABD için kendisiyle aynı vizyonu paylaşan devletlerle güçlü bir iş birliği geliştirilmesi öncelikli bir konu haline gelmiştir. Öyle ki ABD gerek kendi çıkarları gerekse yakın ortaklarının çıkarları için, uluslararası hukuk

⁴¹ Heiduk ve Wacker, "From Asia-Pacific to Indo-Pacific", s. 12.

⁴² Indo-Pacific Strategy of the United States, The White House, Washington, 2022. s. 4-5.

çerçevesinde kendi egemen tercihlerini yapabildikleri; denizlerin, gökyüzünün ve diğer ortak alanların yasal olarak yönetildiği özgür ve açık bir Hint-Pasifik oluşturulmasını istemektedir. ABD bu çerçevede demokratik kurumlara, özgür bir basına ve canlı bir sivil topluma yatırım yaparak, hükümetlerin baskı altında olmadan bağımsız siyasi tercihlerde bulunabilmelerini sağlamayı amaçlamaktadır. ABD kendisiyle aynı fikri paylaşan ortaklarla yakından çalışacağını belirterek özellikle GÇD ve Doğu Çin Denizi de dâhil olmak üzere denizcilik alanındaki kurallara bağlı kalınması için destek olunacağını altını çizmiştir.⁴³

Dış politika söylemlerinde Hint-Pasifik stratejisine önemli bir yer veren diğer bir ülke ise Fransa'dır. Fransa Cumhurbaşkanı Emmanuel Macron, 3 Mayıs 2018 tarihinde Hint-Pasifik terimini ilk kez Fransız dış politikasının bir kavramı haline getirmiştir. Fransa, Hint-Pasifik'te havada ve denizde seyrüsefer özgürlüğünün kısıtlanmaması gerektiğini savunmaktadır. Bu doğrultuda Fransa bu özgürlüğü gerek diyalog yoluyla gerekse silahlı kuvvetleri aracılığıyla koruyacaktır. Özellikle terörizm, kaçakçılık ve egemenliğe yönelik saldırılar bakımından emniyet ve güvenliğin sağlanması oldukça önemlidir.⁴⁴

Fransa'nın Hint-Pasifik'te toprak ve askeri varlığa sahip olması, Fransa'nın bölgeye yönelik ilgisinin sebebinin daha iyi anlaşılmasını sağlamaktadır. Fransa'nın bölgedeki toprakları Afrika'nın doğu kıyılarından Amerika'nın batı kıyılarına kadar uzanmaktadır. Mayonette, Scattered Island, La Réunion, Yeni Kaledonya, Wallis & Futuna, Fransız Polinezyası, Clipperton Adaları ve Fransız Antarktika ve Antarktika altı bölgelerini kapsayan bu Fransız topraklarında, 1,6 milyondan fazla Fransız vatandaş yaşamını sürdürmektedir.⁴⁵ Fransa'nın sahip olduğu bu denizaşırı topraklar, Hint-Pasifik bölgesini Fransa'nın ulusal stratejik düşüncesinde önemli bir yere konumlandırmaktadır. Bu sebeple Fransa'nın bölgenin stratejik ve ekonomik gelişimini etkileyebilecek olması özellikle Hint-Pasifik'in günümüzde potansiyel bir

⁴³ Indo-Pacific Strategy of the United States, ss. 7-8.

⁴⁴ Frederic Grare, "France, the Other Indo-Pacific Power", *CARNEGIE*, 21.10.2020, <https://carnegieendowment.org/2020/10/21/france-other-indo-pacific-power-pub-83000>, (Erişim Tarihi: 04.12.2023).

⁴⁵ Mahima Duggal, "The China Factor in France's Indo-Pacific Strategy", *Air University*, 13.07.2022, <https://www.airuniversity.af.edu/JIPA/Display/Article/3091134/the-china-factor-in-frances-indo-pacific-strategy/#sdendnote10sym>, (Erişim Tarihi: 04.12.2023).

çatışma alanı olmasıyla da birleştğinde, diğer önemli güçler tarafından Fransa'nın bölgedeki varlığının kabul edilmesine sebep olmuştur.⁴⁶

Fransa, Hint-Pasifik stratejisi doğrultusunda diğer ülkelerle iş birliğine de önem vermektedir. Fransa'nın iş birliği yaptığı ülkelerden biri Hindistan'dır. İki ülke arasındaki ilişkiler, 1998 yılında stratejik ikili ortaklığın başlatılmasından bu yana büyük bir gelişme göstermiştir. Öyle ki iki ülke arasında savunma, sivil nükleer enerji, uzay ve terörle mücadele ve siber güvenlik dahil olmak üzere pek çok alandaki iş birliklerinin geliştirildiği görülmektedir. Üstelik deniz emniyet güvenliği (iki donanma arasındaki iş birliği ve ortak tatbikatlar, denizcilik bilgilerinin paylaşılmasına ilişkin düzenlemeler), yenilenebilir enerji kaynakları (Fransa ve Hindistan tarafından başlatılan bir girişim olan Uluslararası Güneş İttifakı) ve okyanus kirliliğiyle mücadele gibi alanlarda iş birliğinin geliştirilmesi ile birlikte iki ülke arasındaki Hint-Pasifik'e dair ilişkiler büyük bir ilerleme göstermiştir. Bunlara ek olarak iki ülke arasında yasadışı balıkçılık, mavi ekonomi ve insani afet yardımı konularında da iş birliği sağlanmıştır.⁴⁷

Fransa'nın bölgede iş birliği gerçekleştirdiği ülkelere biri de Japonya'dır. Macron'un 2019 yılında gerçekleştirdiği Japonya ziyareti sırasında kabul edilen ikili yol haritasındaki ilk hedef Hint-Pasifik'te Fransız-Japon iş birliğinin geliştirilmesi olmuştur. Bu doğrultuda 2020 yılında, Hint-Pasifik bölgesi üzerine Fransız-Japon çalışma grubu, ilk oturumunu düzenlemiştir. Gerçekleştirilen oturumda dört öncelikli alan belirlenmiştir. Bu alanlar deniz emniyet ve güvenliği; iklim, çevre ve biyoçeşitlilik; kaliteli altyapı ve sağlıktır.⁴⁸ Sonuç olarak bakıldığında Fransa'nın Hint-Pasifik stratejisini iş birlikleri üzerinden geliştirmeye çalıştığı görülmektedir.

Önemli bir Hin-Pasifik stratejisine sahip ülkelere biri de Japonya'dır. Zira Abe'nin 2007 yılında gerçekleştirmiş olduğu İki Denizin Birleşmesi adlı konuşmasının ardından, Hin-Pasifik terimi daha çok görünür hale gelmiştir. Öyle ki Özgür ve Açık Hint-Pasifik terimi de ABD Başkanı tarafından ortaya atılmamış olup kökeni Abe'nin konuşmasına dayanmaktadır.⁴⁹ Abe, 2016 yılında Kenya'daki TICAD VI'daki açılış

⁴⁶ Grare, "France, the Other Indo-Pacific Power".

⁴⁷ Ministry for Europe and Foreign Affairs, "France's Indo-Pacific Strategy", s.40.

⁴⁸ Ministry for Europe and Foreign Affairs, "France's Indo-Pacific Strategy", s.40.

⁴⁹ Heiduk ve Wacker, "From Asia-Pacific to Indo-Pacific", s. 17.

konusmasında ülkesinin "Serbest ve Açık Hint-Pasifik" konseptini açıklamıştır. Bu doğrultuda temel amaç, özgür ve açık bir Hint-Pasifik bölgesi aracılığıyla Asya ile Afrika arasındaki bağlantıları geliştirmek ve böylelikle bölgesel refahı teşvik etmektir. Japonya kendi FOIP stratejisinin üç temel sütununu ise şu şekilde sıralamaktadır: hukukun üstünlüğünün, seyrüsefer özgürlüğünün ve serbest ticaretin teşvik edilmesi ve kurulması, ekonomik refah arayışı ve son olarak barış ve istikrara bağlılık.⁵⁰ Buradan hareketle Japonya'nın Hint-Pasifik stratejisinde ekonomi unsurunun ön planda olduğu görülmektedir. Özellikle enerji ve altyapı sektörleri bu çerçevede öne çıkmaktadır.⁵¹ Bu doğrultuda seyrüsefer özgürlüğünün, Japonya'nın FOIP stratejisinin temel direğini oluşturduğu görülmektedir. Tokyo hükümeti için kendi stratejisindeki 'özgürlük' gerek enerji kaynakları gerekse enerji ticaretine yönelik deniz tehditlerinden kurtulmayı ifade etmektedir. 'Açık' kavramı ise farklı bir güç tarafından kısıtlanmamakla birlikte okyanus alanına ve onun üzerindeki hava sahasına erişim sağlayabilmeyi ifade etmektedir. Bunlara ek olarak açık kavramının, karşılıklı ticaret, ülkeler arası gerçekleştirilen şeffaf anlaşmalar ve açık yatırım gibi konuları kapsadığı da görülmektedir. Zira bunlar bölgenin sürdürülebilir büyümesi için gerekli olan etkenlerdir.⁵²

Japonya 2018'e kadar FOIP'ı strateji olarak nitelendirmiş ancak bu yıldan sonra bir vizyon çerçevesinde ele almaya başlamıştır. Bunun sebebi özellikle Güneydoğu Asya ülkelerinin, Çin'i kontrol altına almak olarak görülen herhangi bir yaklaşıma karşı tedbirli olmayı sürdürmeleridir. Tokyo vizyon kelimesini, Japon FOIP'ının daha kolay kabul görmesini sağlayacak üstü kapalı bir terim olarak görmektedir.⁵³ Üstelik bu değişim Japonya'nın FOIP'ın mevcut uygulamasının güvenlik politikalarından ziyade ekonomik girişimler çerçevesinde şekillendirildiğini ortaya koymaktadır. Tokyo, 2018'den itibaren Çin'in Kuşak ve Yol girişimine daha olumlu bakmaya başlamasına rağmen FOIP'ın birçok bakımdan Kuşak ve Yol

⁵⁰ Japon Ministry of Defense, https://www.mod.go.jp/en/d_act/exc/india_pacific/india_pacific-en.html, (Erişim Tarihi: 04.12.2023).

⁵¹ Cleo Paskal, "Indo-Pacific Strategies, Perceptions and Partnerships." *Chatham House*, (23), 2021, s.37.

⁵² Wu Shicun ve Jayanath Colombage, "Indo-Pacific strategy and China's response. *Institute for China-America Studies*, 2019, s. 5.

⁵³ J. Berkshire Miller, "Japan's Changing Vision of a Free and Open Indo-Pacific", *Global Asia*, 2019, https://www.globalasia.org/v14no1/feature/japans-changing-vision-of-a-free-and-open-indo-pacific_j-berkshire-miller, (Erişim Tarihi:04.12.2023).

girişimine bir alternatif sunmayı amaçladığı görülmektedir. Ancak yine de Japonya kendi stratejisini, Çin'e karşı bir çevreleme stratejisi olarak agresif bir tutumla sergilemekten kaçınmıştır.⁵⁴

Japonya Savunma Bakanlığı (JMOD) ve Japonya Öz Savunma Kuvvetleri (JSDF) Hint-Pasifik bölgesindeki ülkelerle savunma iş birliğini geliştirmektedir. Bu iş birliği alanları, birçok önemli deniz yolunun bulunduğu Güneydoğu Asya, Güney Asya ve Pasifik Adaları'nı; enerji güvenliği bakımından stratejik bir bölge olan Orta Doğu'yu; Afrika ve Latin Amerika'yı kapsamaktadır. Bu çerçevede FOIP vizyonunu paylaşan diğer ülkelerle geliştirilen bazı iş birliği örneklerini şu şekilde sıralamak mümkündür: Vietnam ile kapasite geliştirme programı konusunda Japonya-ABD iş birliği, Hint-Pasifik konuşlandırması kapsamında Japonya-ABD ikili deniz tatbikatı, Japonya-Fransa-Avustralya-ABD dördü deniz tatbikatı (La Pérouse), Japonya-ABD-Avustralya çok taraflı tatbikat (Cope North) ve ilk Japonya-Hindistan Bakanlar "2+2" toplantısı.⁵⁵ Japonya Hint-Pasifikte gerçekleştirilen MALABAR tatbikatlarıyla da etkili olmaya çalışmaktadır. 1992'den itibaren Amerikan ve Hint donanmalarının gerçekleştirdiği bu tatbikata Japonya'nın katılımı 2015 yılında olmuştur. Bunlara ek olarak JSDF, 2012 yılından itibaren JIMEX olarak adlandırılan Japonya-Hindistan Deniz Tatbikatını, Hindistan ile birlikte gerçekleştirmektedir.⁵⁶

Kendi Hint-Pasifik stratejisini oluşturan önemli aktörlerden biri de Avustralya olmuştur. Avustralya, 2012 tarihli 'Asya Yüzylında Avustralya' isimli beyaz kitabında Hin-Pasifik kavramını bir hükümet politika belgesinde daha geniş bir bölgeyi tanımlamak için kullanan ilk ülke olmuştur. Belgede Asya'nın dünya genelinde artan ekonomik faaliyetine dikkat çekilmiştir. Hint-Pasifik bölgesi ise söz konusu beyaz kitapta, merkezinde Çin'in olduğu, ekonomik açıdan oldukça dinamik bir bölge olarak nitelendirilmiştir.⁵⁷ Avustralya'nın 2017 tarihli Dış Politika Beyaz Kitabı'nda ise bölgeye yönelik üç önemli unsur göze çarpmaktadır. Bunlardan ilki; bölgenin potansiyel refahının artırılması için açık pazarlar arasında mal ve hizmetlerin serbest dolaşımının sağlanmasıdır. İkinci unsur; özellikle GÇD ve Hint Okyanusu'nda

⁵⁴ Heiduk ve Wacker, "From Asia-Pacific to Indo-Pacific", s. 20.

⁵⁵ Japon Ministry of Defense, https://www.mod.go.jp/en/d_act/exc/india_pacific/india_pacific-en.html, (Erişim Tarihi: 04.12.2023).

⁵⁶ Bayram, *21. Yüzyıl Hindistan Dış Politikası'nda*, s. 71.

⁵⁷ Matthew Parry, "Australia's Strategic View of the Indo-Pacific", *BRIEFING*, 2022, s.3.

denizde ve havada seyrüsefer özgürlüğüdür. Üçüncüsü ise bölgede silah zoruyla, gri bölge operasyonlarıyla veya jeo-ekonomik araçlarla olsun herhangi bir güç ya da baskı kullanılmamasıdır.⁵⁸ Bu doğrultuda Avustralya'nın Hint-Pasifik stratejisine yönelik anahtar unsurlarını şu şekilde sıralamak mümkündür: kurallar çerçevesinde bir düzenin sürdürülmesi, ticaret ve yatırım için yeni pazarların açılması, Çin'in Kuşak ve Yol girişimi için alternatif sağlanması, seyrüsefer özgürlüğünün korunması ve Quadrilateral Security Format- QUAD (ABD, Japonya, Hindistan, Avustralya) çerçevesinde güvenlik iş birliğinin geliştirilmesi.⁵⁹ Bu çerçevede Avustralya'nın Hint-Pasifik stratejisinde de diğer ülkelerin stratejilerinde olduğu gibi seyrüsefer özgürlüğünün ve güvenliğin ön planda olduğu görülmektedir.

Avustralya, bölgenin güvenliği için diğer önemli aktörlerle iş birliği yoluna gitmiştir. İlk olarak 2007 yılında başlatılan ve 2017 yılında tekrardan gündeme alınan QUAD stratejik diyalogu ve 2021 yılında duyurulan AUKUS (Avustralya, Birleşik Krallık, ABD) ortaklığı bu açıdan önemlidir. İlk olarak Abe tarafından önerilen QUAD, 2008 yılında Avustralya'nın Çin ile olan yakın ekonomik bağları sebebiyle duraksama yaşamıştır. Ancak 2017 yılına gelindiğinde gerek Abe'nin gerekse ABD'deki Trump yönetiminin teşvikiyle QUAD yeniden başlatılmıştır.⁶⁰ Hint-Pasifik'te Çin'i dengelemeye yönelik olduğu düşünülen QUAD, bölgede düzenli deniz tatbikatları düzenlemektedir. Üstelik 2022 yılında, QUAD içerisinde ilişkilerini geliştiren Avustralya ve Japonya arasında bir güvenlik ve savunma paktı olan ve her bir tarafın silahlı kuvvetlerinin diğer tarafın topraklarına karşılıklı erişimine izin veren Japonya-Avustralya Karşılıklı Erişim Anlaşması imzalanmıştır.⁶¹

AUKUS ortaklığı da QUAD gibi son zamanlarda ön plana çıkan ittifaklardan biridir. Avustralya, ABD ve Birleşik Krallık liderleri 15 Eylül 2021 tarihinde AUKUS adını verdikleri yeni bir üçlü güvenlik ortaklığı kurduklarını açıklamışlardır. Üç ülke arasında askeri ve denizaltı yeteneklerinin paylaşılmasını ön gören bu ortaklık aynı zamanda siber, yapay zeka, kuantum teknolojileri ve diğer önemli teknolojiler konusunda iş birliğini de amaçlamaktadır.⁶² Bu doğrultuda üç ülke de Hint-Pasifik'te

⁵⁸ Parry, "Australia's Strategic View", s. 5-6.

⁵⁹ Heiduk ve Wacker, "From Asia-Pacific to Indo-Pacific", s. 30.

⁶⁰ Parry, "Australia's Strategic View", s. 4-8.

⁶¹ Parry, "Australia's Strategic View", s.8.

⁶² Parry, "Australia's Strategic View", s. 8-9.

daha güçlü bir pozisyon elde edecektir. Öyle ki 2027 yılından itibaren ABD ve İngiltere'nin Avustralya'nın batısında bulunan Perth kentinde nükleer denizaltılarını konuşlandırabilecekleri ön görülmektedir. Avustralya'nın ise 2030'ların başında ABD yapımı olan üç adet Virginia sınıfı denizaltı alacağı bilinmektedir. Bu girişimlerin ardından planlanan ise İngiltere ve Avustralya donanmaları için yeni bir nükleer enerjili denizaltı filosu tasarlanmasıdır.⁶³

1.2.4. Çin ve Hindistan'ın Çakışan Hint-Pasifik Stratejileri

Çin'in tutumuna bakıldığında Hint-Pasifik bölgesinin oluşumundan itibaren bu kavrama karşı temkinli yaklaştığı görülmektedir. Bölgedeki diğer ülkelerin faaliyetleri ise Çin tarafından tepkiyle karşılanmaktadır. Üstelik Çin'in bölgeye yönelik amaç ve hedeflerinin ortaya konulduğu bir belge bulunmamaktadır. Bu doğrultuda Çin'in bölgeye yönelik stratejisi yapılan açıklamalar, konuşmalar ve Beyaz Kitaplar üzerinden anlaşılabilmektedir. Çin'in bölgedeki duruşu ise Çin'in bölgedeki stratejik çıkarlarını göstermektedir.⁶⁴ "Hint-Pasifik" terimini resmi olarak benimsemeyen Pekin yönetimi, "Asya-Pasifik" terimine bağlı kalmıştır. Öyle ki Hint-Pasifik teriminin savunucularının ortaya koymuş oldukları, küresel ekonominin bölgeye kayması, iki denizin birleşmesi, Hindistan ve Hint Okyanusu'nun artan stratejik önemi gibi argümanlar Çin akademik yayınlarında ikna edici bulunmayarak reddedilmiştir.⁶⁵

Çin Dışişleri Bakanı Wang Yi, 22 Mayıs 2022 tarihinde Pakistan Dışişleri Bakanı Bilawal Bhutto Zardari ile görüşmesinin ardından yaptığı basın açıklamasında, ABD'nin Hint-Pasifik stratejisine yönelik şu sözleri sarf etmiştir.⁶⁶

“Sözde "strateji", sadece "Asya-Pasifik" adını ve Asya Pasifik bölgesindeki etkin bölgesel iş birliği çerçevesini silmeyi amaçlamakla kalmayıp, aynı zamanda bölge ülkelerinin onlarca yıldır ortak çabalarla geliştirdiği barış ve kalkınma kazanımlarını ve ivmesini de ortadan kaldırmayı hedeflediği için kendini ele vermiştir. Stratejiyi tanımlamak için bir Çin deyişinden alıntı yapmak doğru olur;

⁶³ BBC Türkçe, “AUKUS: ABD, İngiltere ve Avustralya'nın Çin'i dengeleme amaçlı, nükleer denizaltı projesine dayalı güvenlik paktı”, 14.03.2023, <https://www.bbc.com/turkce/articles/cn03j528ee0o>, (Erişim Tarihi: 04.12.2023).

⁶⁴ Teshu Singh, “China and The Indo-Pacific: Issues and Concerns”, *Indian Council of World Affairs*, 2023, s.14.

⁶⁵ Heiduk ve Wacker, “From Asia-Pacific to Indo-Pacific”, s. 34.

⁶⁶ “The U.S. Indo-Pacific Strategy is Bound to Be a Failed Strategy”, *Ministry of Foreign Affairs, the People's Republic of China*, 22.05.2022, https://www.fmprc.gov.cn/eng/zxxx_662805/202205/t20220523_10691136.html, (Erişim Tarihi: 06.09.2023).

yani, ‘Sima Zhao'nun kötü niyeti herkes tarafından bilinir’... Gerçekler, Hint-Pasifik Stratejisi olarak adlandırılan stratejinin özünde bölünmeler yaratan, çatışmayı teşvik eden ve barışı baltalayan bir strateji olduğunu kanıtlayacaktır. Strateji ne kadar şişirilmiş veya gizlenmiş olursa olsun, başarısız bir strateji olması kaçınılmazdır.”

Çin’in Hint-Pasifik stratejisinde Deniz İpek Yolu Projesi oldukça önemli bir rol üstlenmektedir. Çin, bu projeyle Hint-Pasifik’te önemli kıyılarda liman inşa projeleri gerçekleştirerek, bölgedeki etkinliğini artırmaya çalışmaktadır. Özellikle Çin, Malakka Boğazı’na olan bağımlılığını azaltmak için iki önemli proje geliştirmiştir. Bunlardan biri Kyaukpyu derin su limanından güneybatı Çin'deki Kunming'e uzanan Çin-Myanmar Ekonomik Koridoru ve diğeri ise Deniz İpek Yolunu karadaki Avrasya Kuşağına bağlayan Çin-Pakistan Ekonomik Koridoru’dur.⁶⁷ Bu iki önemli proje çalışmanın üçüncü bölümünde daha kapsamlı bir şekilde ele alınacaktır.

Çin, Hint-Pasifik’te etkinliğini artırmak için deniz stratejisini ve donanma gücünü geliştirmektedir. Bu doğrultuda Pekin yönetimi, açık okyanuslarda eylem gösterebilen bir donanma anlamına gelen mavi su donanması oluşturma fikrini benimsemiştir. Bu konu hakkında Ulusal Savunma Üniversitesi’nde kıdemli bir uzman olan Ou Jianping bir konuşmasında, “Çin donanmasının mavi su donanmasına dönüşmesi gerektiği çünkü modern zamanlarda Çin’e yönelik saldırganlığın neredeyse tamamının denizden geldiği” ve “Çin’in bir deniz devleti olarak görülmesi gerektiği” sözlerine yer vermiştir.⁶⁸ Jianping’in de bu sözlerinden hareketle Çin’in özellikle son yıllarda deniz gücüne fazlasıyla önem verdiği ve bu doğrultuda donanmasını ileri teknoloji ürünlerle donattığı görülmektedir. Büyük bir deniz gücünü elinde bulunduran Çin, Hint-Pasifik’teki rolünü de büyük oranda artırabilecektir.

Afrika’nın ekonomik olarak Çin için önemli hale gelmesi ise Pekin’in, Afrika’ya uzanan deniz yolları ve iletişim hatları boyunca yayılmış olan Seyşeller, Komorlar, Mauritius ve Madagaskar adalarına olan ilgisinin artmasına sebep olmuştur. Son yıllarda Pekin yönetiminin bu ada ülkeleri ile ilişkilerinin artırdığı görülmektedir. Bu ada ülkeleri, Çin’in Hint Okyanusu’ndaki varlığı için de oldukça önemlidir. Wang Yi’nin 2022 yılında Komorlar’a ziyaretinin ardından Maldivler ve Sri Lanka’ya

⁶⁷ David Scott, “China’s Indo-Pasific Strategy: The Problems of Success”, *Journal of Territorial and Maritime Studies*, 6 (2), 2019, s. 96.

⁶⁸ Li Xiaokun, “China Sails Through ‘First Island Chain,’” *China Daily*, 02.08.2013, https://www.chinadaily.com.cn/china/2013-08/02/content_16863833.htm, (Erişim Tarihi:04.12.2023).

gerçekleştirdiği ziyaretler, Pekin'in Hint Okyanusu'nun orta ve batısındaki ada devletlerine yönelik bütüncül bakış açısını göstermektedir.⁶⁹

Hint-Pasifik söylemlerinin odak noktasında yer alan Hindistan, Hint-Pasifik'teki stratejik konumuyla önemli bir bölgesel aktör olarak öne çıkmaktadır. Bölgede artan stratejik çıkarları, Hindistan'ın Hint-Pasifik stratejisini geliştirmesinde itici güç olmuştur. Zira Hindistan'ın büyümesi ve kalkınması için Hint-Pasifik bölgesi oldukça önemli bir rol oynamaktadır. Öyle ki Hindistan'ın ticaret ve enerji arzının yaklaşık olarak %90'ı Hint Okyanusu üzerinden geçerken, ticaretinin yaklaşık %50'si veya daha fazlası Hint-Pasifik bölgesinde yoğunlaşmaktadır. Bu sebeple diğer Hint-Pasifik stratejisine sahip ülkeler gibi Hindistan için de bölgedeki seyrüsefer özgürlüğü ve SLOC'ların güvenliğinin sağlanması bölgeye dair en önemli konular arasındadır. Üstelik Hindistan, Güneydoğu Asya, Güneybatı Pasifik, Orta Doğu ve Afrika gibi bölgelerde kendi etkinliğini artırmaya çalışarak Çin'i dengelemeye çalışmaktadır. Hint-Pasifik, Hindistan'a bölgede yegane güvenlik sağlayıcı rolünü artırma dolayısıyla da küresel konumunu güçlendirme imkanı sunmaktadır.⁷⁰

Hindistan, Hint-Pasifik stratejisinde adımlarını dikkatli seçmeye özen göstermiştir. Zira bir tarafta ABD ve müttefikleri bir tarafta ise Çin arasında bir denge arayışı içinde olmak, Hindistan'ı zorlayan bir durum olmuştur. Çünkü Hindistan, batının öncülüğündeki Çin'e yönelik bir çevreleme politikasının üyesi olarak algılanmaktan endişe duymuştur.⁷¹ Ancak Hindistan'ın, ortaya koymuş olduğu Hint-Pasifik stratejisi de zamanla önemli ölçüde gelişmiştir. Bu doğrultuda ABD ve Japonya ile geliştirilen ilişkilerin yanında ASEAN üye devletleri ve Avustralya, Güney Kore, Vietnam gibi diğer bazı bölgesel oyuncularla ilişkilerini artırmaya çalışan bir Yeni Delhi hükümeti görülmektedir. Bu ilişkilerin ise ekonomik amacından ziyade savunma amaçlı bir ilişkiye dönüştüğü söylenebilir. Hindistan'ın ilişkilerinde gerçekleştirdiği bu değişim ABD'nin Asya'ya geri dönüşüne yönelik bir cevap olarak

⁶⁹ C. Raja Mohan, "China's Two-Ocean Strategy Puts India in a Pincer", *Foreign Policy*, 04.01.2022, <https://foreignpolicy.com/2022/01/04/india-china-ocean-geopolitics-sri-lanka-maldives-comoros/> (Erişim Tarihi: 27.01.2024).

⁷⁰ Saloni Salil, "Game Play in the Indo-Pacific: Players, Strategic Interests and Common Challenges", *Journal of Indo-Pacific Affairs*, 2023, s. 121-122.

⁷¹ Darshana M. Baruah, "India in the Indo-Pacific: New Delhi's Theater of Opportunity", *CARNEGIE*, 30.06.2020, <https://carnegieendowment.org/2020/06/30/india-in-indo-pacific-new-delhi-s-theater-of-opportunity-pub-82205>, (Erişim Tarihi: 04.12.2023).

tanımlanmaktadır. Ancak Hindistan'ın Hint-Pasifik'e yönelik değişen ilgisini Çin'in askeri modernizasyonundan ve GÇD'ye yönelik tavrından bağımsız düşünmek yanlış olacaktır. Özellikle Çin'in Hint Okyanusuna ve Hindistan'ın komşularına olan ilgisi, Hindistan'ın yakın takibindedir.⁷² Çin'in yükselişi, Hindistan'ın komşuları için yeni fırsatlar, projeler ve ekonomik girişimler sağlamıştır. Ancak bu girişimler, Hindistan'ın stratejik çıkarlarıyla örtüşmemektedir. Böylelikle Hindistan Çin ile Hint Okyanusu'nda rakip haline gelmiştir. Bu doğrultuda Yeni Delhi hükümeti bölgedeki ada devletleriyle olan ilişkilerini güçlendirmek durumunda kalmıştır.⁷³ Modi hükümetinin bu konuda önemli adımları olmuştur. Bu çerçevede dünya genelinde önemli ülke ziyaretleri gerçekleştirmek ve üst düzey heyetler göndermek, Hindistan'ın ikili ilişkilerinin gelişmesini sağlamıştır. Ayrıca Hindistan, kıta ve ada komşularından ziyade Afrika ve Avrupa'nın yanı sıra Arktik, Karayipler ve Pasifik bölgeleriyle de ilişkilerini geliştirmeye başlamıştır.⁷⁴

Hindistan'ın Hint-Pasifik stratejisinin ana itici gücü, Çin'in bölgedeki etkisini dengelemek olmuştur. Bu doğrultuda Hindistan kalkınma, savunma ve diplomasi dahil çeşitli devletçilik araçlarını kullanmaktadır. Hindistan bu alanlarda ABD, Japonya ve Avustralya ile hem ikili hem de QUAD aracılığıyla çok taraflı bir şekilde bağlarını geliştirmektedir. Bunun yanında ABD, Birleşik Krallık, Avustralya, Almanya ve Avrupa Birliği gibi Batılı güçlerin Hindistan'ı Hint-Pasifik'te Çin'e karşı bir denge unsuru olarak görmeleri, bu ülkeleri Yeni Delhi ile aktif bir şekilde güvenlik, ekonomik ve kalkınma ortaklıkları kurmaya itmiştir.⁷⁵

Hint-Pasifik stratejisinde Çin'e karşı ortaklıklardan yararlanmayı seçen Hindistan, bölgede önemli faaliyetler gerçekleştirmektedir. Örnek vermek gerekirse Hint donanmasının ortak tatbikatlar (ABD, Japonya, Avustralya, Myanmar, Vietnam, Endonezya, Singapur, Tayland ve bir dizi çok uluslu tatbikat dahil) aracılığıyla birlikte çalışabilirliği geliştirmek için kullanılması, lojistik anlaşmaları vb. yollarla bölgesel ortaklıkların oluşturulması (ABD, Umman, Singapur, Güney Kore ve Endonezya

⁷² Swaran Sing, "Strategic Scenario in the India-Pacific Region: An Indian Perspective", içinde *India and China Constructing a Peaceful Order in the Indo-Pacific* (Ed. Gurpreet S. Khurana ve Antara G. Singh), National Maritime Foundation, 2016, s. 14-15.

⁷³ Baruah, "India in the Indo-Pacific".

⁷⁴ Baruah, "India in the Indo-Pacific".

⁷⁵ Ela Nath ve Stephan Klingebiel, "Geopolitical Competition in the Indo-Pacific: Managing Development Cooperation", *IDOS Policy Brief*, No:8, 2023, s.4.

dahil), bölge ülkeleriyle kapasite geliştirme (Vietnam, Seyşeller, Mauritius ve Bangladeş için savunma kredileri ve Seyşeller, Sri Lanka, Myanmar ve Mauritius ile denizcilik yeteneklerinin geliştirilmesi) ve bölgesel afet yardımı operasyonları gibi çeşitli faaliyetlerle, Hindistan bölgede net güvenlik sağlayıcısı olarak kendi rolünü artırmaya çalışmıştır.⁷⁶

Hindistan, başlıca ilgi alanı olan Hint Okyanusu bölgesinde Çin'i bir rakip olarak görmektedir. Pekin, Hindistan'ın komşu bölgeleri olan Bangladeş, Myanmar, Maldivler ve Sri Lanka'da limanlar inşa ederek ticaret ve yatırımını hızlı bir şekilde genişletmektedir. Yeni Delhi'nin endişesi ise Çin'in bu limanlara erişimi güvenceye almak için ekonomik nüfuzunu kullanması ve dolayısıyla Çin'in askeri faaliyetlerinin Hindistan'ın ilgi alanlarında artmasıdır. Hindistan'ın bu endişesi Kuşak ve Yol Projesi ile daha da güçlenmiştir.⁷⁷

Çin ve Hindistan'ın Hint-Pasifik stratejilerinin çakıştığı ülkelerden biri Bangladeş olmuştur. Bangladeş, dünyanın hızla büyüyen üç ekonomik bölgesinin merkezinde yer alan konumuyla dikkat çekmektedir: Batıda Hindistan anakarası, doğuda Güneydoğu Asya ve kuzeyde Çin.⁷⁸ Bangladeş'in Çin ve Hindistan ile olan ilişkileri incelendiğinde stratejik bir ayrışma görülmektedir. 21. yüzyılda Çin ve Hindistan'ın büyük güçler olarak yükselmesiyle birlikte bu stratejik ayrışma Bangladeş açısından tedirginliğe sebep olmuştur. Bangladeş'e göre Çin ile gerçekleştirdiği stratejik iş birliği, Hindistan tarafından Bangladeş-Hindistan ikili ilişkilerin geliştirilmesinde bir engel olarak algılanmaktadır.⁷⁹ Bangladeş kendisine 2040 yılına kadar gelişmiş ülke statüsüne ulaşma hedefi koymuştur. Bu sebeple başlıca yatırımcıları olan Çin ve Hindistan ile olan ilişkilerini dengeleme ihtiyacı duyduğu görülmektedir. Ancak Bangladeş'in Güney ve Güneydoğu Asya arasındaki konumu itibarıyla işi zorlaşmaktadır. Zira Çin ve Hindistan arasındaki stratejik rekabetin Güney Asya ve Hint Okyanusu Bölgesinde giderek yoğunlaşması, iki ülkenin de Bangladeş'i coğrafi konumu sebebiyle kendi etki alanlarına alma çabalarının artmasına sebep

⁷⁶ Paskal, "Indo-Pacific Strategies", s. 26-27.

⁷⁷ Marie Izuyama ve Yusuke Ishihara, "Australia, India and the Indo-Pacific Concept", *East Asian Strategic Review 2019*, 2018, s.29-30.

⁷⁸ Taufiq E Faruque, "Sino-Indian Geostrategic Competition: Bangladesh Perspective", *Elk AsiaPacific Journal of Social Science*, 5(1), 2018, s.5-6.

⁷⁹ Delwar Hossain ve Md. Shariful Islam, "Understanding Bangladesh's Relations with India and China: Dilemmas and Responses," *Journal of the Indian Ocean Region*, 2021, s.6.

olmuştur.⁸⁰ Bu bağlamda görülmektedir ki Bangladeş'in karşılaşacağı en büyük zorluk, Hindistan ile iyi ilişkiler sürdürmek ve Çin ile ekonomik bağlarını geliştirmek arasındaki dengeyi dikkatli bir şekilde kurabilmektir.⁸¹

Bangladeş'in Çin ile olan ilişkilerine bakıldığında, Çin'in Bangladeş'e gerçekleştirdiği projeler dikkat çekmektedir. Çin, Bangladeş'te altyapı inşası için ciddi miktarlarda mali yardımda bulunmuştur. Çin-Bangladeş Dostluk köprüsü ve Barapukuria enerji santrali gibi projelerin inşasında da Çin yardımları görülmektedir. Aynı zamanda Sher-e-Bangla Nagar'da inşa edilen Bangabandhu Uluslararası Kongre Merkezi de Pekin'in Bangladeş'e hediyesidir.⁸²

Bangladeş ve Çin, Kuşak ve Yol Projesi üzerinden de ilişkilerini geliştirmeye devam etmektedir. İki ülke arasındaki ilişkilerin 2016 yılında stratejik ortaklığa dönüştürülmesiyle Pekin'in Bangladeş'e yönelik yatırımları da hızla artmıştır. İki ülke arasında Kuşak ve Yol Projesi kapsamında enerji ve altyapı projelerini içeren anlaşmalar mevcuttur.⁸³ 2023 yılı ise iki ülke arasındaki Kuşak ve Yol iş birliği açısından önemli bir yıl olmuş ve yıl içinde on dört mega altyapı projesi tamamlanmıştır. Pekin'in Bangladeş'teki yatırımları yaklaşık olarak 1,4 milyar ABD dolarına yükselmiştir. Aynı zamanda Bangladeş'te yaklaşık yedi yüz Çin şirketi de faaliyet göstermektedir.⁸⁴

Bangladeş'in Hindistan ile olan ilişkilerine bakıldığında ise komşuluk bağlarının ön planda olduğu görülmektedir. Bangladeş ve Hindistan halkı, yakın ve çok yönlü dini, kültürel ve dil bağlarına sahiptir.⁸⁵ Coğrafi olarak bakıldığında ise Bangladeş'in Hindistan'ın kuzeydoğusunu Hindistan anakarasından neredeyse ayırdığı görülmektedir. Hindistan'ın, kuzeydoğu bölgesini ekonomisine entegre edebilmesinde Bangladeş üzerinden gerçekleştireceği ulaşım ihtiyacı duymaktadır.⁸⁶ Modi iktidara geldikten sonra Bangladeş'e ilk ziyaretini 2015 yılında gerçekleştirmiş

⁸⁰ Satyaki Aditya, "Bangladesh's Dilemma between Big Brothers India and China", *South Florida Journal of Development*, 2(3), 2021, s.4475.

⁸¹ E Faruque, "Sino-Indian Geostrategic Competition", s.13.

⁸² Aditya, "Bangladesh's Dilemma", s.4471.

⁸³ Aditya, "Bangladesh's Dilemma", s.4471.

⁸⁴ MFA, "China-Bangladesh Relations in 2023: Laying Solid Foundation for Splendid Future", 31.12.2023, https://www.mfa.gov.cn/mfa_eng/wjb_663304/zwjg_665342/zwbd_665378/202401/t20240105_11219041.html, (Erişim Tarihi: 27.01.2024).

⁸⁵ Aditya, "Bangladesh's Dilemma", s.4472.

⁸⁶ E Faruque, "Sino-Indian Geostrategic Competition", s.5-6.

ve iki ülke arasında sınır boyunca otobüs güzergahları, tartışmalı bölgelerin takası, elektrik ihracatı ve Hindistan'ın Bangladeş deniz limanlarını kullanması gibi farklı alanlarda çeşitli anlaşmalar imzalanmıştır.⁸⁷

Bangladeş ve Hindistan arasındaki denizcilik ilişkilerine bakıldığında deniz bağlantısı ve ticareti açısından şu iki anlaşma önemlidir. Bunlardan biri 2015 yılındaki “Kıyı Taşımacılığı Anlaşması” diğeri ise 2018 yılında imzalanan “Hindistan’dan Malların Taşınması için Chattogram ve Mongla Limanı'nın Kullanılmasına İlişkin Anlaşma” (*Agreement on the Use of Chattogram and Mongla Ports for Movement of Goods to and from India*) dır.⁸⁸ Bu anlaşma kapsamındaki ilk deneme seferi ise 2020 yılında Kalküta'daki Haldia limanından Bangladeş'teki Chattogram limanına taşınan demir çubuk ve bakliyat yüklü dört konteyner ile gerçekleştirilmiştir. Hindistan'ın doğu eyaletlerine mal taşınmasının çok zaman aldığı düşünüldüğünde Bangladeş'in bu iki limanı üzerinden gerçekleştirilecek taşımacılık, Hindistan'a gerek zaman gerekse maliyet açısından tasarruf sağlayacaktır.⁸⁹

Bangladeş ve Hindistan ortak deniz tatbikatları da düzenlemektedir. İki ülke arasındaki ilk ortak devriye ise 2018 yılında CORPAT adı verilen ve deniz sınırlarının belirli bölgelerinde gerçekleştirilen altı günlük koordineli bir suçla mücadele devriyesi olmuştur.⁹⁰ 2022 yılında Bengal Körfezi'nin kuzey sularında CORPAT tatbikatlarının dördüncüsü gerçekleştirilmiştir.⁹¹

Bangladeş'in ticari mal ithalatına bakıldığında ise başlangıçta Hindistan'ın Bangladeş için en büyük tedarikçi olduğuna işaret ederken yıllar içerisinde Çin, önde gelen tedarikçi olarak ön plana çıkmıştır. 2019 yılı verilerine göre Bangladeş'in toplam ithalatının %30'unu Çin'den (17,33 milyar ABD doları) %14,3'ünü ise Hindistan'dan

⁸⁷ E Faruque, “Sino-Indian Geostrategic Competition”, s.8.

⁸⁸ Moutusi Islam, “Bangladesh-India Maritime Cooperation in the Bay of Bengal: Bangladesh Perspective”, *BISS JOURNAL*, 44(3), 2023, s. 339.

⁸⁹ Abbas Uddin Noyon, “India Cleared to Transport Goods through Ctg. Mongla Ports”, *The Business Standard*, 25.04.2023, <https://www.tbsnews.net/bangladesh/india-cleared-transport-goods-through-ctg-mongla-ports-621978>, (Erişim Tarihi: 31.01.2024).

⁹⁰ *Dhaka Tribune*, “Bangladeshi, Indian Navies Launch Joint Maritime Patrol”, 27.06.2018, <https://www.dhakatribune.com/bangladesh/foreign-affairs/149035/bangladeshi-indian-navies-launch-joint-maritime>, (Erişim Tarihi: 31.01.2024).

⁹¹ *Hindustan Times*, “Indian, Bangladesh Navies Begin Patrol Exercises in Bay of Bengal”, 22.05.2022, <https://www.hindustantimes.com/india-news/indian-bangladesh-navies-begin-patrol-exercises-in-bay-of-bengal-101653224567278.html>, (Erişim Tarihi: 31.01.2024).

(8,27 milyar ABD doları) gerçekleştirmiştir.⁹² Bu doğrultuda bakıldığında Çin'in Hindistan'ın Güney Asya'daki yakın komşusu Bangladeş ile ticari ilişkilerde öne geçtiği görülmektedir. Çin ve Hindistan'ın Bangladeş'e olan ihracat sepetlerindeki benzerlik ise dikkat çekicidir. Bangladeşli ticaret paydaşlarının görüşleri ise Çin'den gerçekleşen deniz ticaretinde altyapı bağlantısının daha verimli olduğu ve Hindistan'dan yapılan ithalata kıyasla daha az zaman aldığı yönündedir.⁹³

Çin ve Hindistan'ın jeopolitik mücadele içerisinde oldukları ülkelerden biri de Maldivler'dir. Doğu Asya'yı Orta Doğu'ya deniz yoluyla bağlayan bir ada devleti olan Maldivler, özellikle 2018 yılında Hint Okyanusu'nda gerçekleşen jeostratejik oyunlarda önemli bir rol üstlenmiştir. Bunun sebebi ise 2018 yılında gerçekleşen ve İbrahim Muhammed Salih'in görevdeki Cumhurbaşkanı Abdulla Yameen'e karşı kazandığı seçimdir. Hint Okyanusu Bölgesi, Batı Pasifik'te Çin ve ABD, Hint Okyanusu'nda ise Çin ve Hindistan arasındaki jeostratejik rekabetle sıklıkla anıldığından, Maldivler gibi küçük ada devletlerinin jeopolitik tercihlerinin, dünya güçlerinin çıkarlarının dengelenmesinde ciddi bir etkisi vardır. Hint Okyanusu'ndaki ada ülkelerinin, enerji bakımından zengin Orta Doğu'yu Doğu Asya'ya bağlayan deniz yollarına yakın konumları dolayısıyla stratejik önemleri artmaktadır.⁹⁴

Çin-Maldivler arasındaki ilişkiler incelendiğinde Yameen iktidarında (2013-2018), Maldivler dış politikasında Çin lehine bir değişim olmuştur. Yameen'in 2014 yılında Hindistan ziyareti sırasında, Hindistan ile ilişkilerinin daha değerli olduğunun altına çizerek Hint şüphelerini gidermeye çalıştığı görülmüştür. Ancak yapılan bu açıklamaya rağmen Yameen'in ilerleyen yıllarda almış olduğu kararlar ve uygulamış olduğu politikalar, Hint varlığının Çin ile birkaç projede dengelendiğini göstermiştir.⁹⁵ Devlet içinde artan Çin varlığı, Kuşak ve Yol Projesi ve Hint-Pasifik'in yükselmesi gibi faktörlere de dayanmaktadır. Yameen ayrıca güç mücadelelerinden kaçınma

⁹² *Trade Promotion Council of India*, "India-Bangladesh Trade and the Tricky Chinese Connect", 22.04.2021, <https://www.tpci.in/indiabusinesstrade/blogs/india-bangladesh-trade-and-the-tricky-chinese-connect/>, (Erişim Tarihi: 24.01.2024).

⁹³ <https://www.tpci.in/indiabusinesstrade/blogs/india-bangladesh-trade-and-the-tricky-chinese-connect/>, (Erişim Tarihi: 24.01.2024).

⁹⁴ Albina Muratbekova, "Geostrategic Games in the Indian Ocean: The Case of the Maldives", *Eurasian Research Institute*, <https://www.eurasian-research.org/publication/geostrategic-games-in-the-indian-ocean-the-case-of-the-maldives/> (Erişim Tarihi: 27.01.2024).

⁹⁵ Harish K. Thakur, "Contesting China in the Maldives: India's Foreign Policy Challenge", *The Round Table*, 112(4), 2023, s.423.

geleneğini de bozarak Çin-Hindistan ikilemi karşısında kendi stratejik konumunu kullanmaya çalışmıştır. 2017 yılında Çin ile imzaladığı Serbest Ticaret Anlaşmasıyla ithalat vergileri azaltılmış ve Çin lehine olacak şekilde bir ticaret dengesizliği ortaya çıkmıştır. Yameen 2018 yılında Hindistan'ın Andaman ve Nicobar Adaları'nda gerçekleştirdiği deniz tatbikatlarına ise katılmayı reddetmiştir.⁹⁶ Yameen'in izlemiş olduğu bu politikalardan hareketle Çin yanlısı bir tutum sergilediği görülmektedir.

Yameen, iktidarı içerisinde kısa bir zamanda Pekin'in desteğini kazanmıştır. Pekin, Kuşak ve Yol üyesi olan Maldivler'de bir dizi altyapı projesi başlatmıştır. Üstelik Male'yi Hulhumale Adasına bağlayan yeni bir köprü de inşa edilmiştir. Ancak Çin kredileri, Maldivlere yaklaşık olarak 1,5 milyar dolarlık bir borç yüklemiştir.⁹⁷ Yine de Kuşak ve Yol Projesi, Yameen hükümetinin ekonomik ve siyasi politika hedeflerinin gerçekleştirilmesinde bir finans ve yatırım fırsatı sağlamıştır. Bu doğrultuda Yameen, Çin yanlısı bir kalkınma politikası izlemesi sebebiyle Hindistan'ın başlatmış olduğu Çin'in bölgedeki yayılmasına karşılık kampanyaya isteksiz bir duruş sergilemiştir.⁹⁸

Maldivler'de 2018 yılı seçimlerini İbrahim Salih'in (2018-2023) kazanmasının ardından Çin ve Hindistan arasındaki ilişkiler dengelenmeye çalışılmıştır. 2017 yılında Çin ile imzalanan Serbest Ticaret Anlaşmasının sona erdirilmesini düşünmeye başlayan Salih yönetimi, geleneksel Hint pozisyonunu tekrardan geri getirmeye çabalamıştır. Ayrıca Hindistan ile ilişkilerin tekrardan iyileştirilmesi için "Önce Hindistan" sloganı kullanılmıştır.⁹⁹ Bu gelişmelerle birlikte Kovid-19 pandemisi döneminde Hindistan Maldivler'e büyük oranda destek vermiştir. Pandemi sonrasında, ekonomisinin büyük çoğunluğu turist gelirlerine bağlı olan Maldivler, bu turist akışının sekteye uğraması sonucunda ciddi bir sarsıntı yaşamıştır. Ancak

⁹⁶ Thakur, "Contesting China in the Maldives", s. 427.

⁹⁷ Michael Kugelman, "The Maldives: An Island Battleground for India-China Competition", 16.07.2021, *Georgetown Journal of International Affairs*, <https://gjia.georgetown.edu/2021/07/16/the-maldives-an-island-battleground-for-india-china-competition/>, (Erişim Tarihi: 28.01.2024).

⁹⁸ Athaulla A. Rasheed, "The Role of the Maldives in the Indo-Pacific Security Space in South Asia", *International Relations*, 09.02.2021, https://www.e-ir.info/2021/02/09/the-role-of-the-maldives-in-the-indo-pacific-security-space-in-south-asia/#google_vignette (Erişim Tarihi: 27.01.2024).

⁹⁹ Thakur, "Contesting China in the Maldives", s. 426.

Hindistan Maldivler'e 150 milyon dolarlık para yardımında hızlı davranmış ve ülkeye 200,000 kovid aşısı dozu tedarik etmiştir.¹⁰⁰

2020 yılında Salih yönetimi, Hindistan-Sri Lanka-Maldivler Ulusal Güvenlik Danışmanı düzeyindeki görüşmelere katılımını da yeniden başlatmıştır. Bu güvenlik görüşmeleri bir önceki ülke lideri Yameen döneminde Maldivler-Hindistan ilişkilerinin bozulması dolayısıyla 6 yıl boyunca durdurulmuştur. Bu görüşmelerin tekrardan başlatılması, Maldivler'in Hindistan'ın bölgesel güvenlik sağlayıcısı rolünü onayladığı şeklinde değerlendirilmiştir.¹⁰¹ 2021 yılında Hindistan'ın Maldivlere'e gerçekleştirdiği 591,79 milyon dolarlık ihracat, Çin'in gerçekleştirdiği 406 milyon dolarlık ihracatının önüne geçmiştir.¹⁰² Salih, Yameen'in aksine Hint yanlısı bir politika izlemiş ve Maldivler-Hindistan ilişkileri önemli ölçüde gelişmiştir. Salih hükümeti Çin'i Maldivler için bir güvenlik tehdidi olarak görmemesine rağmen uygulanan dış politikalarla birlikte Çin'in Maldivler'deki etkisi azaltılmıştır. Maldivler'in izlemiş olduğu bu politika, gerek Yeni Delhi'nin Pekin'i çevreleme stratejisini destekleyerek gerekse Hindistan'ın deniz sınırlarındaki savunma angajmanını geliştirerek Hint-Pasifik'in güvenlik alanında Maldivler'in oynadığı rolün artmasını sağlamıştır.¹⁰³

Maldivler'de 2023 yılı seçimlerinin kazanan Muhammed Muizzu ise Hindistan için endişe yaratan adımlar atmıştır. İlk olarak Hindistan'dan Maldivler'de bulunan tüm savunma personeli geri çekmesini talep eden Muizzu yönetimi daha sonra önceki hükümetin imzalamış olduğu hidrografik araştırmalar konusundaki mutabakat zaptını yenilememiştir. Bunların yanında 2023 yılında Mauritius'ta düzenlenen Kolombo Güvenlik Konferansı'nın ulusal güvenlik danışmanları toplantısına katılmayı da reddetmiştir.¹⁰⁴ Muizzu, kendinden önceki liderlerin yaptığına aksine göreve geldikten sonra ilk ziyaretini Hindistan'a gerçekleştirmemiş ve Çin yanlısı bir politika izleyeceğinin sinyallerini vermiştir. 10 Ocak 2024 tarihinde Pekin'e bir ziyaret gerçekleştiren Muizzu, bu ziyaret esnasında Xi Jinping ile 20 ikili anlaşma

¹⁰⁰ Thakur, "Contesting China in the Maldives", s. 426.

¹⁰¹ Rasheed, "The Role of the Maldives".

¹⁰² Thakur, "Contesting China in the Maldives", s. 426.

¹⁰³ Rasheed, "The Role of the Maldives".

¹⁰⁴ Rajiv Bhatia, "Maldives Pivot to China- A New Turn in Indo-Pacific Geopolitics", *WION*, 11.01.2024, <https://www.wionews.com/opinions-blogs/maldives-pivot-to-china-a-new-turn-in-indo-pacific-geopolitics-678893>, (Erişim Tarihi: 25.01.2024).

imzalamıştır. Üstelik iki ülke, bu ziyaret esnasında 2024-28 yılları için Kapsamlı, Stratejik, İşbirliğine Dayalı Ortaklık kurulmasına yönelik bir Eylem Planını oluşturmuştur. Çin ve Maldivler arasında imzalanan bu 20 ikili anlaşma, mavi ekonomi, dijital ekonomi, turizm, yatırım iş birliği, ekonomik kalkınma politikası ve Kuşak ve Yol Girişimi gibi farklı iş birliği alanlarını kapsamaktadır.¹⁰⁵

Çin ve Hindistan'ın jeopolitik mücadele alanı olan diğer bir küçük ada ülkesi ise Sri Lanka'dır. Uzun süredir ekonomik durumu kötü durumda olan Sri Lanka bu iki rakip ülkeden de destek aramaya başlamıştır. Öyle ki hem Çin'in hem de Hindistan'ın Sri Lanka ile güçlü ekonomik bağları olmuştur. Özellikle Çin, Sri Lanka'ya en büyük ikili kredi veren ve doğrudan yabancı yatırım sağlayan ülke olmuştur.¹⁰⁶ Çin'in ihracat ve ithalatının önemli bir kısmının Hint Okyanusu'ndan, özellikle Sri Lanka'nın güneybatı kıyısından geçtiği düşünüldüğünde, Çin için Sri Lanka'nın önemi daha iyi anlaşılmaktadır. American Enterprise Institute China Global Investment Tracker tarafından yapılan 2022 yılı tahminlere göre 2005-2021 yılları arasında Sri Lanka'daki Çin yatırımları ve sözleşmeleri 14,37 milyar ABD dolarıdır.¹⁰⁷

Çin, Sri Lanka için Hambantota Limanı projesi, Mattala Uluslararası Havalimanı, Güney Otoyolu ve Kolombo-Katunayake Otoyolu gibi farklı altyapı projeleri için ilk tercih edilen kredi sağlayıcısı ülke olmuştur. Bu doğrultuda Sri Lanka'nın içinde bulunduğu ekonomik çöküntü, Çin ve Hindistan'a dış politikalarını şekillendirmede cazip bir ortam yaratmıştır. Başka bir ifadeyle, Sri Lanka'daki ekonomik kriz ve Kolombo yönetiminin her iki ülkeye de olan bağımlılığı, bu ada ülkesini iki Asya devi için de kendi jeopolitik etki alanlarına çekmek için uygun bir sahne haline dönüştürmüştür.¹⁰⁸

Sri Lanka'nın içinde bulunduğu ekonomik çıkmazda, Hindistan da sadık bir müttefik rolü üstlenmiştir. 2022 yılında Sri Lanka'ya 4 milyar ABD dolarını aşan bir yardımda bulunarak ada ülkesinin ekonomisinin toparlanmasında etkin rol oynamaya

¹⁰⁵ Bhatia, "Maldives Pivot to China".

¹⁰⁶ Umesh Moramudali, "China, India and Sri Lanka's Unprecedented Economic Crisis", *The Diplomat*, 05.03.2022, <https://thediplomat.com/2022/03/china-india-and-sri-lankas-unprecedented-economic-crisis/>, (Erişim Tarihi: 24.01.2024).

¹⁰⁷ Shakthi De Silva, "Tightrope Balancing in a Time of Rising Great Power Competition: An Assessment of Sri Lanka's Relations with India and China." *Oasis*, No:37, 2023, <https://www.redalyc.org/journal/531/53174940004/html/> (Erişim Tarihi: 24.01.2024).

¹⁰⁸ De Silva, "Tightrope Balancing".

çalışmıştır.¹⁰⁹ Hindistan ve Sri Lanka arasındaki ekonomik ilişkinin en güçlü parçası ise ticaret olmuştur. Öyle ki Çin'in Hindistan'ın yakın geçmişte önüne geçmesine kadar, Hindistan Sri Lanka'nın en büyük ithalat kaynağı konumundaydı. Sri Lanka'nın ilk serbest ticaret anlaşması da 1998 yılında Hindistan ile imzalanmıştır. Sri Lanka'nın ihracat değerlerine bakıldığında ise ülkenin Çin'e ihracatı 2020 yılında toplam ihracatın yalnızca %2,3'ünü oluştururken, Hindistan'a gerçekleştirilen ihracat toplam ihracatın %6,1'ini oluşturmaktadır.¹¹⁰

Sri Lanka'nın Çin ve Hindistan arasında denge kurma çabaları her zaman istenilen sonucu vermemiştir. Sri Lanka'nın eski Cumhurbaşkanı Gotabaya Rajapaksa yönetiminde (2019-2022) Çin ile ilişkilerin gerildiği görülmüştür. Örnek vermek gerekirse Sri Lanka'nın, Hindistan'a birkaç mil uzaklıktaki kuzey kıyısı açıklarında yer alan adalarda hibrit enerji santralleri kurma ihalesini Çinli bir firmaya vermesi ve Hindistan'ın tepkisi sonucunda askıya alması, Çin tarafından tepkiyle karşılanmıştır. 2022 yılında ise bir Çin araştırma gemisinin önce Hambantota Limanı'na yanaşmasına izin verilmesi ardından iznin geri çekilmesi ve daha sonra tekrardan izin verilmesi hem Çin hem de Hindistan'ın Sri Lanka'ya tepkisiyle sonuçlanmıştır.¹¹¹ 2023 yılı ise Hindistan ve Sri Lanka donanmalarının güçlü bağlar geliştirdiği bir yıl olmuş ve birçok Hint donanma gemisi Sri Lanka limanlarına yanaşmıştır. Ancak bu durum Hindistan'ın, Sri Lanka limanlarına Çin araştırma gemilerinin yanaşma sıklığı karşısında duyduğu endişenin önüne geçememiştir.¹¹²

Sonuç olarak bakıldığında Bangladeş, Maldivler ve Sri Lanka gibi ülkelerin hem Çin hem de Hindistan'dan ekonomik kazanç elde etmeye yönelik bir korunma stratejisi izledikleri görülmektedir. Bu strateji iki ülkeden herhangi biriyle güçlü bir ittifak içerisine girmeden, bölgedeki birden fazla aktörle ilişki kurmayı amaçlar. Ancak

¹⁰⁹ *The Economic Times*, "How India Helped Sri Lanka Overcome Economic Turmoil: A review of 2023", 26.12.2023, <https://economictimes.indiatimes.com/news/india/how-india-helped-sri-lanka-overcome-economic-turmoil-a-review-of-2023/articleshow/106286887.cms>, (Erişim Tarihi: 04.02.2024).

¹¹⁰ Umesh Moramudali, "The Economics of the China-India-Sri Lanka Triangle", *The Diplomat*, 01.05.2021, <https://thediplomat.com/2021/05/the-economics-of-the-china-india-sri-lanka-triangle/>, (Erişim Tarihi: 04.02.2024).

¹¹¹ Kithmina Hewage, "China in South Asia: Sri Lanka's Elusive Attempts to Balance Between India and China", 25.07.2023, *South Asian Voices*, <https://southasianvoices.org/china-in-south-asia-sri-lanka-elusive-attempts-to-balance-between-india-and-china/>, (Erişim Tarihi: 04.02.2024).

¹¹² <https://economictimes.indiatimes.com/news/india/how-india-helped-sri-lanka-overcome-economic-turmoil-a-review-of-2023/articleshow/106286887.cms>, (Erişim Tarihi: 04.02.2024).

şu anda görülen odur ki hangi ülkenin tercih edildiği, iktidardaki hükümete bağlı
olmaktadır.¹¹³



¹¹³ Nath ve Klingebiel, “Geopolitical Competition in the Indo-Pacific”, s.5.

2. BÖLÜM

ÇİN VE HİNDİSTAN’IN YÜKSELİŞİ

2.1. Çin’in Yükselişi

2.1.1. Çin Halk Cumhuriyeti’nin Yükselişi

Birçok teorisyen dünyada büyük güçlerin belirli zamanlarda yükselişe geçip, baskın güce meydan okumalarının ardından uluslararası sistemde kırılmalar gerçekleştiğini öne sürmektedir. Bu doğrultuda dünyanın belirli zaman aralıklarında farklı devletlerin liderliğinde hegemonik dönemler geçirdiği belirtilmektedir. Bu dönemler gücün dağılımına göre değişmekle birlikte dünya tarihi boyunca her dönemde mevcut bir hegemonik dönem yaşandığı söylenebilir.¹¹⁴ Organski 1958 yılında öne sürdüğü “*Güç Geçiş Kuramı*” doğrultusunda nüfus oranlarını esas alarak gelecekte Çin, SSCB ve Hindistan’ın hegemon güç olan ABD’ye tehlike arz edeceği ve bu ülkelerin küresel anlamda önemli birer güç olacağı düşüncesini dile getirmiştir.¹¹⁵ 21. yüzyılda görülmektedir ki, SSCB Soğuk Savaş döneminde dağılıp uluslararası sistemde hegemonluk yarışını ABD’ye kaptırmış olsa da bugün Çin, dünyadaki yükselişiyle ABD’nin düşüşüne geçen gücüne meydan okumaya başlamıştır. Uluslararası sistemin, modern dönemde yükselen güçler tarafından şekillendirileceği görülmektedir. Özellikle küresel önem taşıyan Çin, Hindistan ve Rusya gibi ülkeler, mevcut düzenin değiştirilmesinde oldukça önemli aktörlerdir. Ancak ABD’nin sistemdeki rolünü, ABD’den alabilecek en önemli aktör Çin’dir. Öyle ki, 20. yüzyılın ‘Amerikan yüzyılı’ olduğu görüşleri mevcut olduğu gibi, 21. yüzyılın da ‘Çin yüzyılı’ olacağı görüşleri oldukça yaygındır.¹¹⁶

Çin gerek güç geçişinde gerekse küresel gücün dengelenmesinde önemli bir ülkedir. Çok yönlü bir yükseliş sergileyen Çin’in bu yükselişi, ekonomik temelli

¹¹⁴ Öner Akgül, “Güç Geçiş Teorisi ve Çoklu Hiyerarşi Modelini Yeniden Düşünmek: Dünya Güç Hiyerarşisindeki Değişimin Teorik Analizi”, *Mehmet Akif Ersoy Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi*, 6 (3), 2019, s. 820.

¹¹⁵ Dilek Dulkadir, “Dünya Güç Hiyerarşisinde Dönüşüm ve Çin’in Hegemonik Yükselişi”, *Necmettin Erbakan Üniversitesi Siyasal Bilimler Fakültesi Dergisi*, 2 (2), 2020, s. 88-89.

¹¹⁶ Andrew Heywood, *Küresel Siyaset*, (çev. Nasuh Uslu ve Haluk Özdemir), 6. Baskı, Felix Kitap, Ankara, 2019, s. 313-314.

başlamakla birlikte askeri, siyasi ve kültürel alanlara da sirayet etmiştir. Öyle ki Çin'in göstermiş olduğu bu gelişim, yeni bir hegemonyal düzenin kurulabileceğine dair görüşlerin artmasına sebep olmuştur. Çin'in ekonomik büyümesi, savunma alanındaki gelişimi ve uluslararası sistemdeki artan diplomatik etkinliği güç dengelerinin yeniden oluşturulmasına zemin hazırlamaktadır.¹¹⁷

Mao Zedong, kuruluşun ardından Çin'in ekonomik olarak kalkınmasını sağlamak adına birtakım yeni düzenlemeler getirmiştir. Bu doğrultuda bir dizi beş yıllık plan çerçevesinde kapsamlı bir büyüme programı gerçekleştirilmek istenmiştir. Bu beş yıllık planlar, kentsel yaşam ile kırsal yaşam, endüstriyel işçi sınıfı ile köylü, zihinsel emek ile kol emeği arasındaki uçuruma bir köprü kurmayı hedef alan kalkınmacı planlar olarak nitelendirilmektedir.¹¹⁸ Bu planlardan ilki olan Birinci Beş Yıllık Kalkınma Planında (1953-1957) ağır sanayiye geliştirmeye yönelik adımlar atılmıştır. Bu dönemde ekonomik, siyasi ve sosyal reformların ön plana çıkarıldığı görülmektedir. Sanayi başta olmak üzere önemli görülen alanlarda birtakım hedefler belirlenmiş ve bunun için Sovyetler Birliği'nden de yardım alınmıştır. Bu doğrultuda sanayi üretiminde yıllık %16.0 oranında bir büyüme gerçekleştirilmiştir.¹¹⁹ Bu dönemin ardından İkinci Beş Yıllık Kalkınma Planı ile Büyük İleri Atılım (1958-1962) dönemi başlatılmıştır. Bu dönemde komünist ekonomik ideolojiler kullanılarak ülkenin tarım sektörünün geliştirilmesi amaçlanmıştır. Ancak başlatılan büyük ölçekli sulama projeleri ve kanıtlanmamış tarım teknikleri beklenileni vermemiş ve uygulanan bu yanlış projeler mahsul veriminin düşmesine sebep olmuştur. Ekonomiyi canlandırmak üzere başlatılan Büyük İleri Atılım kıtlıkla sonuçlanmıştır.¹²⁰ Mao dönemindeki en büyük olaylardan biri de Kültür Devrimi'nin (1966-1976) başlatılması olmuştur. Kültür Devrimi, ülkedeki entelektüel kesime karşı bir ayaklanma başlatmış ve aydın kesim köylerde çalıştırılmaya zorlanmıştır. Gençlerden ve öğrencilerden oluşan Kızıl Muhafızlar, Dört Eski (eski gelenekler, eski

¹¹⁷ Seda Gözde Tokatlı, "Neo-Gramsciyan Hegemonya Kavramı Çerçevesinde Çin'in Sistem İçerisinde Artan Etkisine Yönelik Analiz", *Ege Stratejik Araştırmalar Dergisi*, 12 (2), 2021, s. 55.

¹¹⁸ Kent Deng ve Jim H. Shen, "From State Resource Allocation to A 'Low Level Equilibrium Trap': Re-evaluation of Economic Performance of Mao's China, 1949-78", *LSE*, No: 298, 2019, s. 7.

¹¹⁹ R. Cairns ve J. Llewellyn, "The First Five Year Plan", *Alpha History*, 2016, <https://alphahistory.com/chineserevolution/first-five-year-plan/>, (Erişim Tarihi: 10.12.2023).

¹²⁰ Michael J. Boyle, "Great Leap Forward: What It Was, Goals and Impact", *The Investopedia*, 16.09.2022, <https://www.investopedia.com/terms/g/great-leap-forward.asp>, (Erişim Tarihi: 10.12.2023).

kültür, eski düşünce biçimi ve eski alışkanlıklar) olarak adlandırılan değerleri tahrip etmeye başlamıştır. Olaylar belli bir süre sonra katliama dönüşmüş ve ülkede kaotik bir ortam baş göstermiştir. Özellikle devrim karşıtı ve kapitalizm yanlısı olarak görülen birçok insan ya işkenceye maruz kalmış ya da öldürülmüştür. Sonuç olarak bakıldığında Büyük İleri Atılımında olduğu gibi Kültür Devrimi de başarısızlıkla sonuçlanmıştır. Ancak bu başarısızlığa rağmen özellikle 1960'lı yıllarda ekonomide bir yükseliş yaşanmıştır. İlk 30 yılda Çin'in büyümesi büyük çalkantılar geçirmiş olsa da 1952-78 yılları arasında ortalama GSYİH büyüme oranı %6,2 olarak kaydedilmiştir.¹²¹

Hızlı bir gelişim gösteren Çin ekonomisi, ilk kuruluş yıllarında düşük seyir izlemiştir. Batı ülkeleri ile Japonya'nın ekonomik gelişiminin hızla arttığı dönemlerde, Çin ekonomisi düşüş yaşamış, özellikle 1950-1978 yılları arasında diğer büyük ekonomilerle olan fark iyice büyümüş ve Mao'nun izlediği normalleşme politikaları da bu durumu değiştirememiştir.¹²² 1978-1993 yılları arasında başkanlık koltuğuna oturan Deng Xiaoping, devletçi planlama sistemi ile izolasyonist politikaları sonlandırarak Çin'in küresel sisteme entegre olmasını amaçlamış ve böylece Çin yükselişinin ilk adımını atmıştır.¹²³ Çin ekonomisinin istikrarsızlaştığı ve Çin Komünist Partisi'nin (ÇKP) meşruiyetinin tehlikeye girdiği bir dönemde yönetime gelen Deng, piyasaya ve özel mülkiyete öncelik veren ekonomik, siyasal ve toplumsal reformları gerçekleştirmiştir. Bu doğrultuda açık kapı politikası ve piyasa ekonomisi ile oluşturduğu ekonomik politik anlayış 'Çin'e özgü sosyalizm' olarak açıklanabilmektedir.¹²⁴ Bu çerçevede Çin'deki ekonomik dönüşüm hızlanmış ve 1990'lı yılların hemen başında sosyalist piyasa ekonomisi, ülkenin yeni ekonomik politikası olarak resmi bir şekilde ilan edilmiştir.¹²⁵ Sosyalist piyasa ekonomisinin ilk kez anayasaya girişi ise 1993 yılında gerçekleştirilen anayasa değişikliği ile olmuştur.

¹²¹ Michael Dunford, "China's Development Path, 1949-2022", *Bristol University Press*, 22.06.2023, <https://bristoluniversitypressdigital.com/view/journals/gd/aop/article-10.1332-204378921X16829257689272/article-10.1332-204378921X16829257689272.xml>, (Erişim Tarihi: 10.12.2023).

¹²² Mehmetali Kasım, "Bağımsızlıkları Sonrasında Çin ve Hindistan'ın İkili İlişkilerinin Gelişimi ve Avrasya Stratejileri", *Turkish Journal of Social Research*, 24 (3), 2020, s. 551.

¹²³ Dulkadir, "Dünya Güç Hiyerarşisinde Dönüşüm", s. 83.

¹²⁴ Pelin Yontur ve Reyhan İşeri, "Yükselen Güç Çin Halk Cumhuriyeti'nin Ekonomi Politik Stratejisi", *Kocaeli Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, 1 (41), 2021, s. 65.

¹²⁵ Seriy Sezen, "Çin Halk Cumhuriyeti'nde Sosyalist Piyasa Ekonomisine Dönüşüm", *Amme İdaresi Dergisi*, 40 (1), 2007, s.29.

Böylelikle planlı ekonomiden sosyalist piyasa ekonomisine geçiş anayasal olarak ilan edilmiş, devletin düzenleyici ve denetleyici rolü ise ön plana çıkarılmıştır.¹²⁶ “*Reform ve Açıklık*” politikalarıyla, Çin ekonomi politikalarında önemli farklılıklar yaratılan Deng döneminde; devlet politikasında öncelik, ekonomik kalkınma olarak belirlenmiş, dahası ABD, Avrupa ve Japonya başta olmak üzere diğer ülkelerle de olan iktisadi ilişkilerin geliştirilmesi hedeflenmiştir.¹²⁷ Makro-ekonomik yönetimin daha işlevsel hale getirilmesi, ithalat vergilerinin kaldırılması, ticari mallara yönelik kotaların büyük oranda azaltılması ve daha pek çok reform, Deng döneminde uygulamaya konmuştur.¹²⁸

Çin’de gerçekleştirilen 1980 sonrasındaki dönüşümler temel hatlarıyla; yabancı sermayeye izin verilmesi, özel girişimciliğin benimsenmesi, kamu işletmelerinin özelleştirilmesi ve piyasa temelli plan döneminin başlatılması olarak sıralanabilmektedir.¹²⁹ Çin’de yaşanan dönüşüm önceki dönemden kopuşu simgelerken aynı zamanda içerisinde bir sürekliliği de barındırmaktadır, ancak değişmeyen tek şey, içerisinde gerçekleşen birtakım farklılıklara rağmen iktidarda tekel olan ÇKP’dir.¹³⁰ Reform ve Dışa Açılım Politikalarını uygulamaya koyan Deng, uygulanan reformlarla Çin’in dışa açılmasını sağlayarak, Çin’in hızlı büyüme oranlarına ulaşmasına ve dahası küresel sistemde kendisini hissedilir şekilde göstermesine olanak sağlamıştır.¹³¹ Böylece Deng, Çin’de gerçekleştirmiş olduğu reform politikalarıyla, bugün Çin’in küresel sistemde var olan gücünün oluşmasında adeta öncü olmuştur. Reformlar ile birlikte Çin’de kara ve su yollarından oluşan ulaşım ağları geliştirilmiştir. Trafik yollarının geliştirilmesiyle doğu bölgesine enerji taşınması sağlanmıştır.¹³²

Deng döneminde, tarım, bilim ve teknoloji, sanayi ve savunma sanayi olmak üzere bu dört sektörün geliştirilmesini temel alan Dört Modernleşme Hareketi hayata

¹²⁶ Sezen, “Çin Halk Cumhuriyeti’nde Sosyalist Piyasa”, s. 34.

¹²⁷ Kasım, “Bağımsızlıkları Sonrasında Çin ve Hindistan”, s.552-553.

¹²⁸ Atilla Sandıklı, “Geleceğin Süper Gücü Çin”, *Bilge Strateji*, 1 (1), 2009, s.43.

¹²⁹ Seriyse Sezen, “Çin Siyasal ve Yönetim Sistemi Üzerine”, *Doğu Asya Araştırmaları Dergisi*, 4 (7), 2021, s. 108-109.

¹³⁰ Sezen, *Çin Siyasal ve Yönetim Sistemi*, s. 110.

¹³¹ Müge Yüce, “Çin Dış Politikasını Şekillendiren Temel Doktrinler ve Liderlerin Etkisi”, *Ankasam*, 22.02.2021, <https://www.ankasam.org/cin-dis-politikasini-sekillendiren-temel-doktrinler-ve-liderlerin-etkisi/>, (Erişim Tarihi: 13.12.2023).

¹³² Kasım, “Bağımsızlıkları Sonrasında Çin ve Hindistan”, s.553-554.

geçirilmiş ve böylece Çin kabuğundan sıyrılmayı başarmıştır. Öyle ki Çin, 1992 yılında düşük orta gelirli ülkeler içerisinde yer alırken, 1992'den sonra gerçekleştirilen politikalarla dış ticarete ağırlık verilmesi, özelleştirilmenin hızlandırılması, doğrudan yabancı yatırımların artırılması ve kamu açıklarındaki kontrollerin sıkılaştırılmasıyla yüksek orta gelirli ülke konumuna ulaşabilmiştir. Bu başarısında dünya ekonomileriyle entegrasyon sağlanmasına ek olarak ciddi bir pazar ve iş gücü alanı oluşturmuş olmasının da katkısı büyüktür.¹³³ Üstelik yeni ekonomik politikasından doğan artı değeri vergilendirmek ve kamu kökenli işletmelere kredi sağlamak maksadıyla oluşturulmak istenilen bankacılık sistemi Deng döneminde vuku bulan gelişmelerden biri olmuştur. 1995 yılına gelindiğinde ise Çin, dünya üretimindeki payını %10,9'a yükseltmeyi başarmıştır.¹³⁴

Japonya başta olmak üzere Güney Kore, Endonezya ve Malezya gibi ülkelerin ekonomilerinin fazlasıyla etkilendiği 1997 Asya finansal krizinde, Çin bu ülkelere oranla pek etkilenmemiştir. Bu durum ise yabancı yatırımların bölgede tek istikrarlı ekonomi olarak gördükleri Çin'e yönelmelerine sebep olmuştur. Bu olayla ilk defa Çin'in Doğu Asya'da büyük güç statüsüne aday olduğu görülmüştür. Zira bu statü 1950'li yıllardan itibaren, ABD'nin desteğiyle birlikte Japonya'nın elinde tutulmuştur. Ancak yaşanan ekonomik krizin ardından Japonya bu statüyü koruyabilecek gücü bulmakta zorlanırken, Çin bu yöndeki adaylık iddiasını sürdürmeye devam etmiştir.¹³⁵

Çin bugün dünyanın ihracat şampiyonu olmakla birlikte dünyada en fazla döviz rezervi olan ülkedir. 2017 yılında 2.260 trilyon dolar ihracat ve 1.840 trilyon dolar ithalat gerçekleştiren Çin aynı zamanda dünyanın 20 büyük ekonomisi için bir çekim merkezi haline gelmiştir. Çin'in ithalat hacminin ise ilerideki 15 yıl içerisinde 40 trilyon dolar olacağı öngörülmektedir.¹³⁶ Ancak Çin ekonomik büyümesi Kovid-19 pandemisi sebebiyle bir yavaşlama yaşamıştır. IMF raporlarına göre pandemi kısıtlamasının kaldırılmasıyla birlikte yaşanacak olan hareketliliğin, Çin ekonomisinin toparlanmasında etkili olacağı düşünülmektedir. Bu doğrultuda 2022 yılındaki %3'lük

¹³³ Yantur ve İşeri, "Yükselen Güç Çin Halk Cumhuriyeti", s. 66.

¹³⁴ Sandıklı, "Geleceğin Süper Gücü Çin", s.43-44.

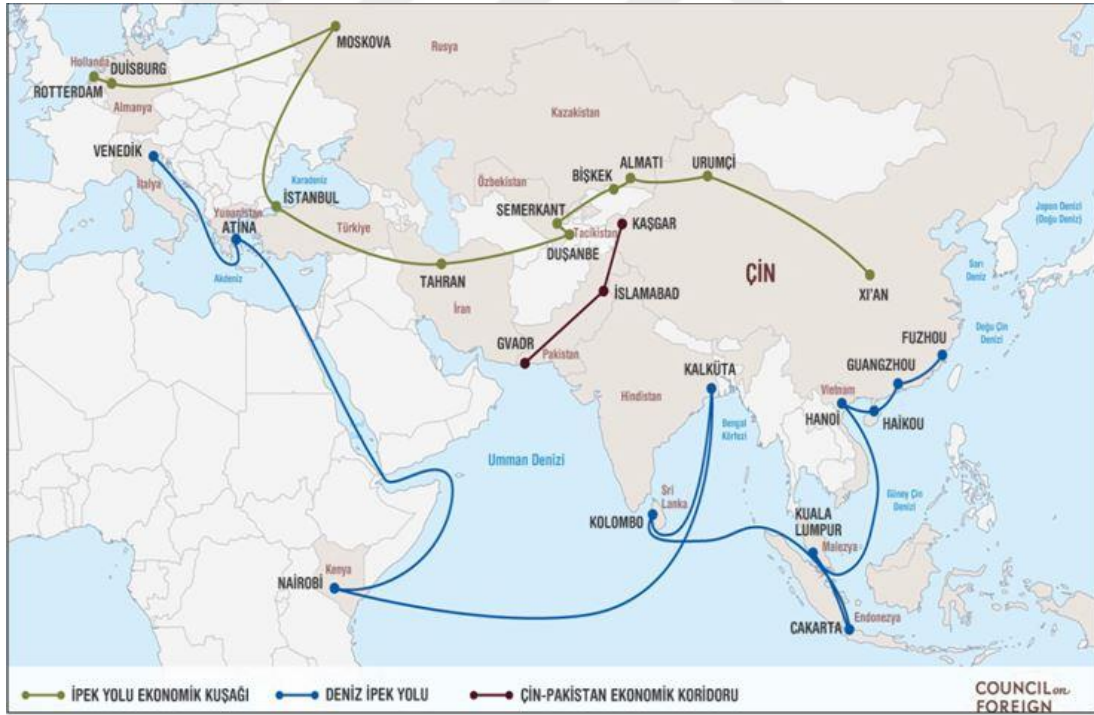
¹³⁵ Teoman Tepehan, "Çin'in Denizcilik Gücündeki Gelişmelerin Asya Pasifik'teki Rekabete Etkileri", içinde: *Deniz Gücü ve Güvenliği* (Ed. Murat Kağan Kozanhan), Milli Savunma Üniversitesi Yayınları, İstanbul, 2020, s. 135.

¹³⁶ Barış Doster, "Çin'in Yükselişi ve Bir Kuşak Bir Yol Girişimi", Yıldırım Beyazıt Üniversitesi, *İran Araştırmaları Merkezi*, Ankara, 2018, s. 11.

büyüme oranına kıyasla 2023 yılında %5,2 oranında bir büyüme beklenmektedir. 2023'te küresel büyümenin üçte birine katkıda bulunacağı tahmin edilen Çin ekonomisinin hem kendisi hem de dünya için olumlu bir tablo sergileyeceği varsayılmaktadır.¹³⁷

Çin'in küresel ekonomik büyümeye ve uluslararası ekonomik iş birliğine büyük katkı sağlayacağını düşündüğü ekonomik projelerinden biri Kuşak ve Yol projesidir. Asya, Avrupa ve Afrika'yı kapsayan bu devasa proje, Çin'in küresel anlamda ekonomik entegrasyonuna hizmet edecektir. Tarihi İpek Yolu'nun yeniden canlandırılmasını ifade eden bu proje *Yeni İpek Yolu Girişimi* olarak da adlandırılmaktadır. Proje dahilindeki *İpek Yolu Ekonomik Kuşağı* kara bağlantısını, *21. Yüzyıl Deniz İpek Yolu* ise deniz bağlantısını oluşturmaktadır. Çin, ilk kez 2013'te dile getirilen bu proje üzerinden siyasi ilişkilerini geliştirmeyi de amaçlamaktadır.¹³⁸

Şekil 3. Kuşak ve Yol Projesi Güzergahları



Kaynak: <https://www.ekonomistler.org.tr/arsivler/7480>, (Erişim Tarihi: 09.02.2024).

¹³⁷ Diego A. Cerdeiro ve Sonali J. Chandra, "China's Economy is Rebounding but Reforms are Still Needed", *IMF*, 03.02. 2023, <https://www.imf.org/en/News/Articles/2023/02/02/cf-chinas-economy-is-rebounding-but-reforms-are-still-needed>, (Erişim Tarihi: 25.02.2023).

¹³⁸ Doster, "Çin'in Yükselişi", s. 13.

‘Kuşak’ (İpek Yolu Ekonomik Kuşağı); Çin’den başlayarak Türk dünyasından geçen ve oradan Avrupa’ya ulaşan ekonomik iş birliğini ifade etmektedir. ‘Yol’ ise (21. Yüzyıl Deniz İpek Yolu); Çin ile Güneydoğu Asya, Hint Okyanusu ve Akdeniz havzalarındaki iş birliğini temsil etmektedir. Kuşak olarak adlandırılan kara bağlantısı, Çin’in Xian (İpek Yolunun tarihi başlangıç noktası) kentinden başlayıp oradan Ürimçi’ye (Uygur Türk özerk bölgesi) ve Batı Türkistan’dan Moskova ve Avrupa’ya giden demiryolu rotasını içermektedir. Bir başka demiryolu hattı ise, Çin’in güney bölgesinden Güneydoğu Asya üzerinden Singapur’u ve Doğu Türkistan’dan Umman Denizi’ndeki Pakistan’ın Gwadar limanını içine almaktadır.¹³⁹

Kuşak ve Yol içerisinde yer alan kara ve deniz projelerinin ikisinin de Orta Asya ve Asya Pasifik bölgesindeki siyasi ve ekonomik düzeni yeniden şekillendirecek bir fırsat olduğu öne sürülmektedir. Bu doğrultuda Çin, batı ve iç eyaletlerini gerek istikrarı teşvik etmek gerekse kalkınmayı hızlandırmak maksadıyla Orta ve Güney Asya ile kurduğu ilişkinin merkezine almayı amaçlamaktadır.¹⁴⁰

Bu proje, otoyollar, deniz, hava ve demir yolları, petrol ve gaz boru hatları, elektrik şebekeleri ve iletişim hatlarından oluşan bir ağ oluşturmaktadır. Bu doğrultuda Çin ve AB arasında az çok doğrudan bir bağlantı kuran ekonomik bir kuşak oluşturulacak ve kıtalararası gerçekleştirilen altyapı inşaları büyük bir Avrasya pazarının kurulmasına olanak sağlayacaktır. Bu çerçevede bu projenin Xi’nin küresel hegemonyayı elinde tutmaya yönelik dış politikasının bir parçası olduğu da ifade edilmektedir.¹⁴¹ Çin bu projeyle İpek Yolu üzerindeki ülkelerin ekonomik hacimlerini artırmayı hedeflemektedir. 65 ülkeyi kapsayacak olan bu projenin ekonomik boyutunun ise 21 trilyon dolar olacağı öngörülmektedir.¹⁴² Üstelik Kuşak ve Yol projesi kapsamında kuşak üzerinde yer alan ülkelere sanayi alanında yardım yapılacağı ve ülkelerin yatırım projelerine destek verileceği belirtilmiştir. Bunların yanında her

¹³⁹ Abdürreşit C. Karluk, “Çin’in Yeni İpek Yolu Projesi ve Zorlukları Üzerine”, *Denge Dergisi*, S: 2, 2017, s. 102.

¹⁴⁰ Thomas Zimmerman, *The New Silk Roads: China, the U.S. and The Future of Central Asia*, New York University Center on International Cooperation, New York, 2015, s. 6.

¹⁴¹ Werner Fasslabend, “The Silk Road: A Political Marketing Concept for World Dominance”, *European View*, V: 14, 2015, <https://doi.org/10.1007/s12290-015-0381-3>, (Erişim Tarihi: 27.02.2023).

¹⁴² Gökçer Tahincioğlu, “Yeni İpek Yolu İçin Türkiye Kilit Olacak”, *Milliyet*, 27.04.2015, <https://www.milliyet.com.tr/ekonomi/yeni-ipek-yolu-icin-turkiye-kilit-olacak-2050114>, (Erişim Tarihi: 28.02.2023).

yıl yaklaşık 730 milyon doların, İpek Yolu Fonu ismiyle başlatılacak olan yatırımlara aktarılması amaçlanmaktadır.¹⁴³

ABD, Hindistan, Japonya ve İsrail tarafından endişe uyandıran Kuşak ve Yol projesi, bu endişeler arasında gelişmeye devam etmektedir. Bu proje Şangay İş Birliği Örgütü (ŞİÖ) ile beraber değerlendirildiğinde önemi daha açık bir şekilde görülecektir. Çin ve Rusya'nın ŞİÖ'ye bakış açıları farklılık arz etse de iki taraf da ŞİÖ'nün güçlendirilmesinden yanadır. Bu girişim doğrultusundaki önemli bir gelişme de Çin ve Rusya arasında ekonomik yakınlaşmanın daha da artması ve bunun sonucunda 2017 yılında Rusya-Çin Yatırım İş birliği Fonu'nun kurulmuş olmasıdır.¹⁴⁴

Çin, uluslararası sisteme daha fazla entegre olabilmek adına bölgesel ve uluslararası örgütlere üye olmaya başlamıştır. Pekin, ŞİÖ (2001), BRIC (2009; 2010'da BRICS¹⁴⁵ olmuştur) ve Asya Altyapı Yatırım Bankası (2015) gibi örgütlerin kurucu üyelerindendir.¹⁴⁶ Bugüne kadar küresel sistem içerisindeki çok taraflı krediler çoğunlukla Bretton Woods sisteminin oluşturduğu kurumlar aracılığıyla sağlanmıştır. Ancak bu sistemin dışında oluşturulan Asya Altyapı Yatırım Bankası ve Yeni Kalkınma Bankası'nın çok taraflı kredi paylarının ilerideki etkisi, küresel yönetişimde söz sahibi olup olmayacağını gösterecektir.¹⁴⁷ Asya Altyapı Yatırım Bankası, Çin liderliğinde yürütülmekle birlikte Çin'in küresel yönetişimde bir lider ve yönetici olma yönünde attığı kararlı adımı gösteren ilk çok taraflı banka olması açısından önemlidir. BRICS tarafından kurulan Yeni Kalkınma Bankası ise bölgeler arası iş birliğinin önemli bir başarısı olarak kabul görmektedir. Öyle ki Çin liderliğindeki bu uluslararası kurumların, Çinli liderler tarafından küresel yönetişimin bir tamamlayıcısı olacakları

¹⁴³ Esme Özdaşlı, "Çin'in Yeni İpek Yolu Projesi ve Küresel Etkileri", *Turkish Studies*, 10 (14), 2015, s. 589.

¹⁴⁴ Doster, "Çin'in Yükselişi", s. 14-15.

¹⁴⁵ İlk defa 2001 yılında ünlü yatırım bankası Goldman Sachs'ın iktisatçısı Jim O'Neil tarafından yükselen ekonomiler olan Brezilya, Rusya, Hindistan ve Çin'in baş harfleri bir araya getirilerek BRIC şeklinde kullanılmıştır. Daha sonra Güney Afrika'nın da dahil olmasıyla BRICS adını alan grup, gelişmiş ülkeler tarafından yakından takip edilmektedir. Bu oluşum zamanla, bir iş birliği mekanizması kurarak uluslararası sistemde daha adil bir rekabet ortamının sağlanmasını amaçlamıştır. Bu doğrultuda bakıldığında genellikle Asya ülkelerinin ağırlıkta olduğu alternatif bir blok olarak algılanan BRICS, gelişmekte olan ülkeler için adil bir dünya düzeni beklentilerinin oluşmasına sebep olmuştur. Şerif Dilek, Deniz İstikbal ve Merve Yanartaş, Küresel Ekonomide Yeni Bir Güç Odağı: "BRICS", *SETA*, S: 256, 2018, s. 9.

¹⁴⁶ Renu Rana, "Emerging Trend in China's Foreign Policy: Opportunities and Challenges Ahead", *A Brazilian Journal of International Relations*, 9 (1), 2020, s. 80.

¹⁴⁷ Deniz Şişman, "Çin'in Küreselleşme İçinde Rolü: Yeni Bir Hegemon mu?", *Journal of Life Economics*, 7 (1), 2020, s. 106.

iddia edilmektedir.¹⁴⁸ Üstelik Asya Altyapı Yatırım Bankası ve Yeni Kalkınma Bankası Kuşak ve Yol projesinin finans kaynağını oluşturmaktadır. Asya Pasifik Bölgesindeki üye devletlerin finansal altyapı politikalarını yürütmek ve proje dahilindeki kaynak fonunun sağlanması amacıyla kurulan Asya Altyapı Yatırım Bankası, mevcut finans kaynaklarına da alternatif oluşturacaktır.¹⁴⁹ Asya Altyapı Yatırım Bankası'na İngiltere, Fransa, Almanya'nın yanı sıra Ürdün ve Suudi Arabistan gibi Ortadoğu'nun önemli ülkeleri de başvuru yapmıştır. Bu başvurular, ekonomik anlamda yükselen Çin'in uluslararası sistemde önemli bir ülke olarak görüldüğünü kanıtlar niteliktedir. Bankaya başvuruda bulunan ülkelerin çoğunluğunun İpek Yolu güzergahındaki ülkeler olması ise Pekin tarafından olumlu bir gelişme olarak değerlendirilmiştir.¹⁵⁰

Çin, gelişmekte olan ülkeler üzerinden, ekonomik hakimiyet alanını genişletmeye çalışmaktadır. Çin'in Asya, Latin Amerika ve Afrika'da mevcut etki alanının genişlemesi, Çin'in artan bölgesel gücünün küresel güç üzerindeki dönüştürücü etkisini gözler önüne sermektedir. Bu doğrultuda Pekin'in kazan-kazan prensibinin, sistemdeki güç kapasitesinin genişlemesinde önemli rolü olacaktır.¹⁵¹ Örneğin Kuşak ve Yol projesinin önemli bir parçası olan Afrika'da en büyük altyapı projeleri Çinli şirketler tarafından gerçekleştirilmektedir. Üstelik Çin-Afrika ticareti 200 milyar doları aşarak Çin'i Afrika'nın en büyük ticaret ortağı yapmıştır. Aynı zamanda Çin Afrika ülkelerine oldukça fazla miktarlarda kredi sağlamaktadır. Ancak bu borcun geri ödenmediği durumlarda Çin bu ülkelerdeki havayolu şirketleri, madenler ve limanlara el koymaktadır. 2017 yılında, Çin tarafından verilen kredinin taksitlerini ödeyemeyen Sri Lanka, Hambantota Limanı'nı Çin'e devretmeye mecbur kalmıştır.¹⁵² Bu doğrultuda Çin'in uyguladığı borç diplomasisiyle, önemli limanları elinde tutmaya çalışmaktadır.

¹⁴⁸ Bo Peng, "China, Global Governance and Hegemony: Neo-Gramscian Perspective in the World Order", *Journal of China and International Relations*, 6 (1), 2018, s. 66.

¹⁴⁹ Tokatlı, "Neo-Gramsciyan Hegemonya Kavramı", s. 60.

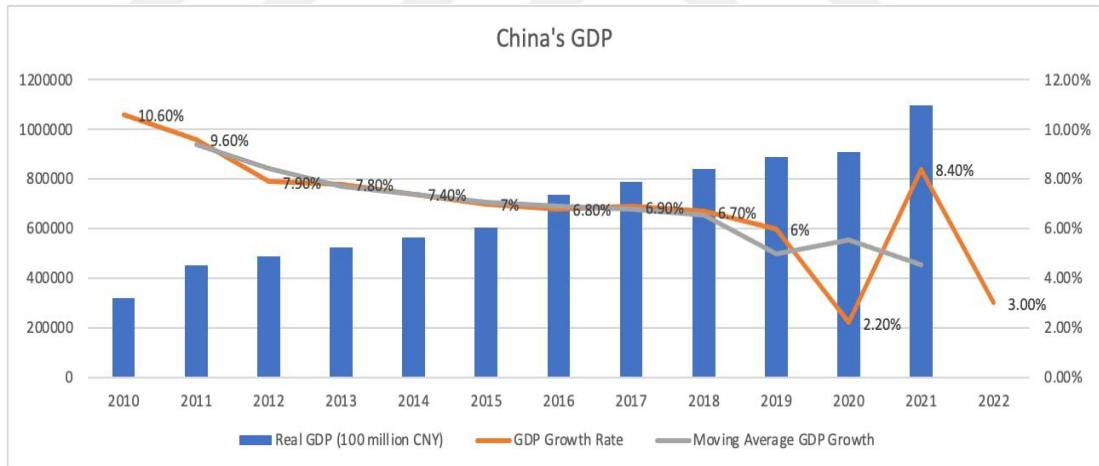
¹⁵⁰ Özdaşlı, "Çin'in Yeni İpek Yolu Projesi", s. 588-589.

¹⁵¹ Tokatlı, "Neo-Gramsciyan Hegemonya Kavramı", s. 60.

¹⁵² Selami Kökçam, "Yükselen Kıta Afrika'da Güç Mücadelesi: Çin", *TRT Haber*, 12.02.2021, <https://www.trthaber.com/haber/dunya/yukselen-kita-afrikada-guc-mucadelesi-cin-549983.html>, (Erişim Tarihi: 28.02.2023).

Çin 2001 yılında da Dünya Ticaret Örgütü (DTÖ) ne katılarak dünya ekonomisinde önemli bir yer edinmiştir. Üstelik küreselleşmeyle birlikte ülkenin bol ve ucuz emek gücünden yararlanmak için oldukça yoğun bir sermaye akışı gerçekleşmiş dolayısıyla bu da hizmet ve imalatla canlılığı sağlamıştır.¹⁵³ Çin, DTÖ'ye üye olmasının ardından yabancı sermaye ve finansal yatırım alanlarında büyük bir gelişim göstermiştir. Çin'in kota ve mevcut vergi engellerini kaldırmasının ardından uluslararası ticaretteki rolü artmıştır. Bu doğrultuda dış politikasında, daha fazla dışa açılarak ekonomik bir atak gerçekleştirmiştir.¹⁵⁴ Bu etkenler doğrultusunda dünyada en fazla büyüme oranına sahip olan Çin; 2005 yılında GSYİH'nı 2.286 trilyon dolara çıkararak dünyadaki en büyük ekonomiler sıralamasında ilk 5'e girmiş ve 2010 verilerine göre 6.087 trilyon dolarlık GSYİH ile dünyanın en büyük 2. ekonomisine yükselmiştir.¹⁵⁵ 2019 yılında ise Kovid-19'un patlak vermesinin ardından Çin'in ekonomik büyümesi 2020'de %2,2'ye gerilemiş ancak 2021'de %8,4'e geri dönmüştür.¹⁵⁶

Şekil 4. Çin'in GSYİH Büyüme Oranları



Kaynak: <https://www.chinacenter.net/2023/china-currents/22-1/the-covid-19-pandemics-impact-on-the-chinese-economy/> (Erişim Tarihi: 30.03.2024).

¹⁵³ Halil Özekicioğlu ve Cüneyt Kılıç, “Küresel Ekonomi Çağında Çin ve Hindistan”, *İktisat Politikası Araştırmaları Dergisi*, 4 (2), 2017, s.23.

¹⁵⁴ Tokatlı, “Neo-Gramsciyan Hegemonya Kavramı”, s. 56-57.

¹⁵⁵ Yontur ve İşeri, “Yükselen Güç Çin Halk Cumhuriyeti”, s.66.

¹⁵⁶ Haizheng Li, “The Covid-19 Pandemic’s Impact on the Chinese Economy”, *China Research Center*, 22(1), 2023, <https://www.chinacenter.net/2023/china-currents/22-1/the-covid-19-pandemics-impact-on-the-chinese-economy/>, (Erişim Tarihi: 30.03.2024).

Çin'in ekonomik olarak ilerlemesinde attığı önemli adımlardan biri Bölgesel Kapsamlı Ekonomik Ortaklık (RCEP) anlaşmasını imzalaması olmuştur. ASEAN üyeleri (Endonezya, Malezya, Singapur, Tayland, Kamboçya, Vietnam, Filipinler, Laos, Myanmar, Brunei), Kuzeydoğu Asya'nın üç önemli aktörü (Çin, Japonya, Güney Kore) ve bölgedeki Anglo-Sakson aktörler (Yeni Zelanda-Avustralya) olmak üzere 15 ülkenin imzaladığı RCEP, tarihin en büyük serbest ticaret anlaşması olma özelliğini taşımaktadır.¹⁵⁷ RCEP ile birlikte tarifelerin kademeli olarak düşürülmesi, korumacılığın zayıflaması, karşılıklı yatırımların artması ve bölgedeki ticari malların serbest dolaşımının gerçekleştirilmesi amaçlanmaktadır. Çin açısından bakıldığında RCEP, bir ilk olarak görülmektedir. Zira çoğunlukla iki taraflı ticaret anlaşmalarını tercih eden Çin, RCEP ile birlikte ilk defa bölgesel çok taraflı bir anlaşmanın içerisine girmiştir. Çin'in ve bölge ülkelerinin RCEP gibi bir anlaşmayı imzalamaları ise Asya'nın yükselişte olduğu bu dönemde önemli bir adım olarak değerlendirilmektedir. Üstelik RCEP'nin Kuşak ve Yol İnisiyatifine entegre olabilmesi doğrultusunda kapasitesini daha da artırabileceği düşünülmektedir.¹⁵⁸ RCEP ile birlikte uluslararası ticaret ağlarının önündeki engellerin azaltılabilmesi doğrultusunda ise Doğu Asya bölgesinin gerek ekonomik dinamizminin gerekse küresel sistemdeki etkinliğinin önemli ölçüde artacağı beklenmektedir.¹⁵⁹

Dünyanın dev pazarı haline gelen Çin'e Batılı şirketlerin yoğun ilgisi artarak devam etmektedir. Örnek vermek gerekirse elektrikli otomobil üreticisi Tesla'nın, ABD dışında bulunan ilk fabrikası Çin'de inşa edilmeye başlanmıştır. Bu tür girişimleri destekleyen Çin'in, 2030 yılına kadar yüzde yüz elektrikli araç üretmesi amaçlanmaktadır. Pekin, Paris İklim Konferansı'nda da dile getirdiği vaatleri yerine getirmeye çalışmaktadır. 2017'de, küresel ölçekte temiz enerji yatırımlarının %40'ını tek başına gerçekleştiren Çin, bu konuda 40 milyar dolardan fazla da yatırım

¹⁵⁷ Sadık Ünay, "RCEP ve Sonrası: Asya-Pasifik'te Bölgesel Entegrasyon ABD'siz İlerlerken", *Anadolu Ajansı*, Analiz, 28.12.2020, <https://www.aa.com.tr/tr/analiz/rcep-ve-sonrasi-asya-pasifik-te-bolgesel-entegrasyon-abd-siz-ilerlerken/2090782>, (Erişim Tarihi: 18.09.2023).

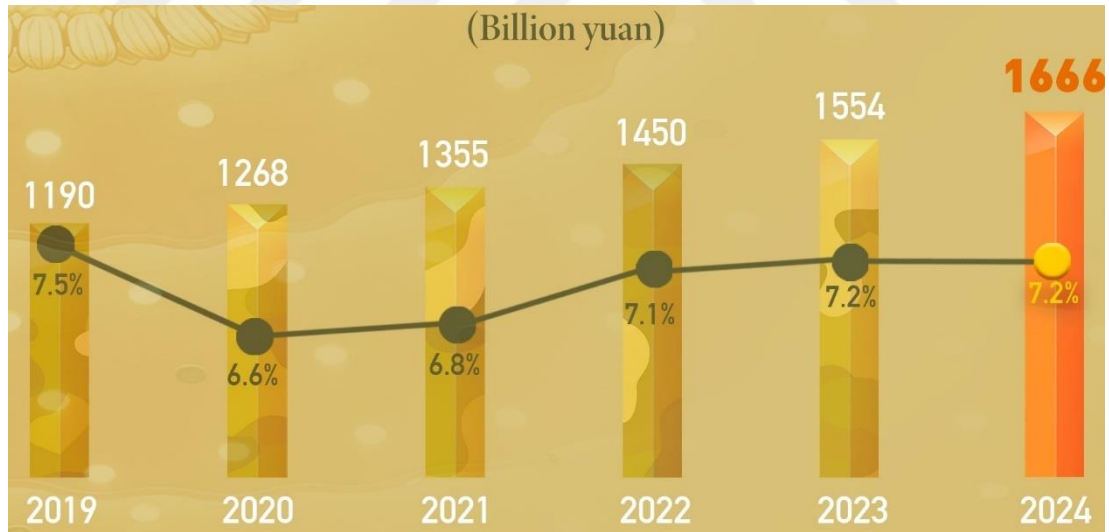
¹⁵⁸ Yusuf Emre Koç, "Asya "Yeniden" Yükselirken: RCEP Anlaşması Ne Anlama Geliyor?", *SETA*, 21.11.2020, <https://www.setav.org/asya-yeniden-yukselirken-rcep-anlasmasi-ne-anlama-geliyor/>, (Erişim Tarihi: 18.09.2023).

¹⁵⁹ Ünay, "RCEP ve Sonrası".

gerçekleştirmektedir. Üstelik bugün temiz enerjiye yatırım yapan ülkeler sırasında lider konumdadır.¹⁶⁰

Çin ekonomik yükselişini teknoloji ve savunma sanayisinde de yakalamaya çalışmaktadır. Çin'in ileri teknolojik ürün üretimine geçme projesi olan 'Çin Yapımı 2025' projesi ABD gibi diğer ileri teknoloji üretimi yapan ülkeleri tedirgin etmektedir.¹⁶¹ Çin'in küresel sistemdeki gücü genellikle ekonomideki yükselişle özdeşleştirilse de diğer alanlardaki ilerleyişi de önemlidir. Zira askeri harcamalarında ABD'den sonra ikinci sırada yer almaktadır.¹⁶² 2023 yılındaki savunma bütçesini %7.2'lik bir artışla 1 trilyon 5.537 milyar yuana (224 milyar dolar) çıkarma kararı alan Çin, 2050'lerde silahlı kuvvetlerini tam manasıyla güçlü ve modern bir kuvvet konumuna getirmeyi planlamaktadır. Çin devlet yetkililerinin açıklamalarına göre ayrılan savunma bütçesi; askeri eğitimin güçlendirilerek savunma stratejisinin sağlamlaştırılması, savunma teknolojisine dair önemli projelerin gerçekleştirilmesi, ordunun eğitim ve yaşam koşullarının iyileştirilmesi gibi alanlarda kullanılacaktır.¹⁶³

Şekil 5. Çin'in Savunma Bütçesi Oranları



Kaynak: <https://www.globaltimes.cn/page/202403/1308188.shtml>, (Erişim Tarihi:30.03.2024).

¹⁶⁰ Doster, "Çin'in Yükselişi", s. 12.

¹⁶¹ Kasım, "Bağımsızlıkları Sonrasında Çin ve Hindistan", s. 560.

¹⁶² Heywood, *Küresel Siyaset*, s. 315.

¹⁶³ Turan Salcı, "Çin'in Askeri Bütçesi 2023'te 7.2. Artarken ABD ve Müttefikleri Ne Kadar Harcıyor?", *Sputnik*, 07.03.2023, <https://sputniknews.com.tr/20230307/cinin-askeri-butcesi-2023te-72-artarken-abd-ve-muttekikleri-ne-kadar-harciyor--1067942434.html>, (Erişim Tarihi: 21.09.2023).

Birleşmiş Milletler Güvenlik Konseyi'nin beş daimi üyesinden biri olan Çin, diğer daimi üyeler gibi elinde nükleer silah bulunduran ülkelerden biridir. 280 adet nükleer başlıklı füzeye sahip olan Çin; Rusya (6850), ABD (6450) ve Fransa'nın (300) ardından dördüncü sırada gelmekte ve nükleer yarıştaki varlığını sürdürmektedir.¹⁶⁴ Ancak Çin diğer ülkelerden farklı olarak nükleer silahları ilk kullanacak taraf olmama sözü vermiş ve bulundurduğu bu silahların yalnızca caydırıcı amaçla bulundurulduğunu, karşı bir hamle olmadıkça da kullanılmayacağını ifade etmiştir.¹⁶⁵ Çin, böylelikle hem kendi güvenliğini güvence altına alırken hem de dünyaya karşı bir tehdit olmayacağı imajı vermiştir.

Mart 2020'de Çin'in Korona virüs salgınına karşı mücadelesinde önemli bir yol kat etmesi dahası Avrupa Birliği (AB) ve ABD'den bu süreçte yardım göremeyen Avrupa ülkelerine yardım göndermesi Çin'in elini güçlendirirken, ABD salgın döneminde uluslararası sistemde liderlik yapamamakla nitelendirilmiştir.¹⁶⁶ Özellikle eski başkan Donald Trump'ın, salgın döneminde yardım taleplerine kulaklarını tıkaması ve bu süreçte sadece Çin'i suçlayan bir siyaset yürütmesi, ABD'nin imajını olumsuz yönde etkilemiştir. Çin, salgın döneminde uyguladığı sert tecrit önlemleri ve büyümeyi teşvik etmeye yönelik ek eylemleri ile 2020 yılında ekonomisini 2,3 oranında büyültmüş ancak Çin'in aksine diğer dünya ülkelerinin çoğu bu dönemde durgunluk yaşamıştır.¹⁶⁷ Ekonomik büyümesi ile 2005'te Fransa ve İngiltere, 2007'de Almanya ve 2010'da da Japonya'nın önüne geçen Çin ekonomik büyümesi, tahminlere göre 2025-2030 yılları arasında da ABD'yi geride bırakarak uluslararası sistemin ekonomi-politik değişim yaşamasına sebep olacaktır.¹⁶⁸

¹⁶⁴ Yontur ve İşeri, "Yükselen Güç Çin Halk Cumhuriyeti", s.69.

¹⁶⁵ Hasan Öztürk, "Yeniden Nükleer Silahlanma", *TASAM*, 01.01.2007, https://tasam.org/tr-TR/Icerik/4003/yeniden_nukleer_silahlanma, (Erişim Tarihi:13.12.2023).

¹⁶⁶ Yontur ve İşeri, "Yükselen Güç Çin Halk Cumhuriyeti", s.71.

¹⁶⁷ Fill Disis, "Çin ABD'nin Önüne Geçeceği Dönemin Provasını Yapıyor", *Independent*, 02.02.2021, <https://www.indyturk.com/node/309376/d%C3%BCnyadan-sesler/%C3%A7in-abdnin-%C3%B6n%C3%BCne-ge%C3%A7ece%C4%9Fi-d%C3%B6nemin-provas%C4%B1n%C4%B1-yap%C4%B1yor>, (Erişim Tarihi: 13.12.2023).

¹⁶⁸ Muharrem Ekşi, "Çin ve ABD Arasındaki Soğuk Savaşta 2. Perde: Jeoekonomik Rekabetten Jeopolitik Meydan Okumaya", 31.07.2017, *ANKASAM*, <https://www.ankasam.org/cin-ve-abd-arasindaki-soguk-savasta-2-perde-jeoekonomik-rekabetten-jeopolitik-meydan-okumaya/>, (Erişim Tarihi: 13.12.2023).

2.1.2. Çin Dış Politikasının Temel Unsurları

Çin dış politikasının sürdürülebilmesinde büyük bir payı bulunan, insanı temel alan Konfüçyüsçülük ve Çin milliyetçiliği, Çin'in dış politikasında oldukça önem arz etmektedir.¹⁶⁹ Çin dış politikası kuruluşundan itibaren iç siyasi ve ekonomik şartların gerekleri ile uluslararası sistemin yapısını birbirleriyle uyum içinde yönetmiştir. Çin'de başa geçen liderler de bir önceki yönetimin ilkelerini dönemlerine göre yeniden düzenleyerek, sürekli bir denge içerisinde dış politikayı şekillendirmişlerdir.¹⁷⁰ Bu çerçevede bakıldığında Çin'deki en önemli dış politika hedefinin, iç istikrarın sağlanabilmesi olduğu anlaşılmaktadır. Burada amaçlanan ise sosyalist sistemin ve tek parti yönetiminin ayakta durmasını sağlamaktır. Ancak bunun gerçekleştirilmesi siyasi istikrarın sağlanabilmesine bağlıdır. İç siyasi istikrar ve rejimin sürdürülebilmesi ise milliyetçilik ve ekonomik büyüme ile sağlanacaktır.¹⁷¹

Çin dış politikası, tarihsel olarak sürdürülen dış politika stratejilerinden olan ekonomiye katkı sunmaya odaklanmıştır. Öyle ki dış politikada kurulan ilişki ve ittifakların, Çin'de ekonomiye ve ulusal gelişime katkı sağlama maksadıyla gerçekleştirildiği görülmektedir.¹⁷² Ekonomik gücü sayesinde uluslararası sisteme entegre olan Çin, bu sayede kendisini kabul ettirebilmiş ve yine bu sayede ortaklıklar geliştirebilmiştir. Diğer büyük güçlere oranla ekonomiye çok daha önem veren Çin, siyasi kanallarını büyük oranda ekonomisinin hizmetine sunmayı tercih etmiştir.¹⁷³

Çin dış politikasını beş temel döneme ayırmak mümkün olmakla birlikte, bu dönemler; 1949-1976 Mao Zedong Dönemi, 1978-1993 Deng Xiaoping Dönemi, 1993-2003 Jiang Zemin Dönemi, 2003-2013 Hu Jintao Dönemi ve son olarak 2013'den itibaren süregelen Xi Jinping Dönemi olarak kategorize edilebilir.¹⁷⁴ Xi dönemine kadarki liderler döneminde benimsenen bazı dış politika ilkeleri ise şu

¹⁶⁹ Büşra Görgülü, *Çin Dış Politikasında Konfüçyüsçülük*, Pamukkale Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi, Denizli, 2021, s.68.

¹⁷⁰ Yüce, "Çin Dış Politikasını Şekillendiren Temel Doktrinler".

¹⁷¹ Mikael Weissmann, "Chinese Foreign Policy in a Global Perspective: A Responsible Reformer Striving For Achievement", *Jornal of China and International Relations*, 3 (1), 2015, s. 156.

¹⁷² Figen Aydın, "Çin Dış Politika Dinamiklerini Anlamlandırmak", *İş ve Hayat Dergisi*, 6 (11), 2020, s.147.

¹⁷³ Aydın, "Çin Dış Politika", s. 150.

¹⁷⁴ Yüce, "Çin Dış Politikasını Şekillendiren Temel Doktrinler".

şekildedir: Mao dönemi; *Barış İçinde Bir Arada Yaşamının Beş İlkesi*¹⁷⁵, *Üç Dünya Kuramı*¹⁷⁶, Deng Xiaoping dönemi; *Tao Guang Yang Hui* (Kapasiteni çok fazla aşıkaretme)¹⁷⁷, Jiang Zemin dönemi; *Yeni Güvenlik Konsepti*¹⁷⁸, Hu Jintao dönemi; *Barışçıl Yükseliş*¹⁷⁹, *Uyumlu Dünya Kavramı*.¹⁸⁰ Bu doğrultuda Çin'in kuruluşundan itibaren benimsemiş olduğu dış politika ilkelerine bakıldığında sert ve agresif bir dış politikadan ziyade ılımlı bir dış politika yürütülmek istendiği anlaşılmaktadır. Çin, müreffeh bir toplum yaratmak adına uluslararası sistemdeki sorunlara müdahale eden bir aktör olmaktan kaçınmış ve barışçıl bir dış politika benimsemiştir. Bundan dolayı Çin, dış politikasını yürütürken büyük oranda 'yumuşak güç' politikasını kullanmayı tercih etmiştir.

¹⁷⁵ Çin, uluslararası ilişkilerinde barış içinde bir arada yaşamının beş ilkesini yol gösterici bir unsur olarak görmektedir. Bu beş ilke şu şekildedir; egemenlik ve toprak bütünlüğüne saygı, karşılıklı saldırmazlık, birbirinin içişlerine karışmama, eşitlik ve karşılıklı yarar, barış içinde bir arada yaşama. 1982 yılında bu beş ilke Çin anayasasına eklenmiştir. Nuranıye Hidayet Ekrem, *Çin Halk Cumhuriyetinin Dış Politikası*, ASAM Yayınları, Ankara, 2003, s. 33.

¹⁷⁶ Soğuk Savaş döneminde özellikle 1960'lı yıllarda üçüncü dünya vurgusu, Çin dış politikasında önem kazanmıştır. Dünyanın devrimci ağırlık merkezinin Asya, Afrika ve Latin Amerika'ya kaydığını savunan Çin, üçüncü dünya ülkelerine ağırlık vermeye başlamış ve ilişkilerini geliştirmeyi amaçlamıştır. Mao'ya göre üçüncü dünya, ABD ve SSCB'nin arasındaki mücadeleden zarar gören ve bu iki güç tarafından da sömürüye maruz kalan kesimi kapsamaktaydı. Üç Dünya Kuramı 1970'lerin sonuna değin söylem düzeyinde etkisini sürdürmüş olsa da SSCB'nin ABD'den daha tehlikeli olabileceği düşüncesi, Çin'in Batı ile yakınlaşmasına sebep olmuştur. Çağdaş Üngör, "Çin ve Üçüncü Dünya", *İ.Ü. Siyasal Bilgiler Fakültesi Dergisi*, No:41, 2009, s. 29-32.

¹⁷⁷ Ümit Alperen, "Çin Dış Politikasından Arap Halk Ayaklanmalarına Bir Bakış", *Bilgi Strateji*, 5(9), 2013, s. 91. 1989-1991 yılları arasında Deng tarafından formüle edilen bu strateji, Çin'in dış politikasının temel doktrini olarak işlev görmüştür. Bu doğrultuda Çin, önderlik etmeyen, ABD'ye meydan okuma niyeti olmayan ve küresel bir hegemonluğa girişmeye çalışmayan bir ülke profili çizmiştir. Pang Zhongying, *From Tao Guang Yang Hui to Xin Xing: China's Complex Foreign Policy Transformation and Southeast Asia*, ISEAS, 2020, s. 2-4.

¹⁷⁸ Detaylı bilgi için bkz. Cemre Pekcan, *Çin'in Uluslararası Sisteme Bakışı ve ABD'ye Yönelik Dış Politikası*, Çanakkale Onsekiz Mart Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Doktora Tezi, Çanakkale, 2015.

¹⁷⁹ Çin, Barışçıl Yükseliş Politikası doğrultusunda hiçbir devletin iç işlerine müdahalede bulunmayacağı gibi hiçbir devleti de tehdit olarak tanımlayamayacaktır. Çin, bu şekilde kendi iç barışını sağlamayı planlamıştır. Nezir Oğuş, *Soğuk Savaş Sonrası Çin-Hindistan İlişkileri*, Urzeni Yayınevi, 1.Baskı, İstanbul, 2021, s. 72. Bu kavram 2004'te 'Barışçıl Gelişim' olarak revize edilmiştir.

¹⁸⁰ *Uyumlu Dünya*, Konfüçyüs felsefesinden esinlenilerek ortaya çıkan, Çin'in dünyaya olan bakış açısının aktarılması ve Batı tarafının söylemlerinden biri olan 'Çin tehdidine' yönelik açıklık getirmeyi amaçlayan bir düşünce sistemidir. Feyza Nur Demirel, *Çin Halk Cumhuriyeti'nde Milliyetçilik Algısının Dış Politika Üzerindeki Etkisi*, Afyon Kocatepe Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Afyonkarahisar, 2019, s. 63. *Hu Jintao Uyumlu Dünya kavramını şu ilkelere dayandırmaktadır; uluslararası güvenlikte çok taraflılık, bütün devletlerin çıkarlarını gözetken ve karşılıklı faydaya dayalı uluslararası iş birliği, bütün medeniyetlerin bir arada yaşamasını sağlayacak bir dünya düzeni, BM'nin etkinliğini artırıcı yeni rasyonel reformlar gerçekleştirilmesi. Jintao'ya göre Çin'in gelişimi, dünya barışının sağlanabilmesi için önemlidir. Zira Çin bu barışın tesisinde önemli bir rol oynayabilecek bir ülkedir. Üstelik BM ilkeleri doğrultusunda hareket edileceğini dile getiren Jintao, Çin halkının yardımseverliğini, hiç kimseye karşı tehdit beslemediğini ve dünya barışı sağlanması adına bu yönde politikalar yürüteceklerini dile getirmiştir. Oğuş, s. 70-72.*

Yumuşak güç kavramı 1990’larda ortaya çıkmıştır. Ancak Çinli yöneticilerin gündeminde yer almaya başlaması Hu Jintao’nun 2002’de devlet liderliğine gelmesiyle birlikte olmuştur.¹⁸¹ Joseph Nye, yumuşak gücü başkalarının tercihlerini şekillendirme yeteneği olarak yorumlamaktadır. Nye siyasi liderlerin, *çekim* (cazip gelme) stratejisinin gücünü anladıklarını belirtmiştir. Bu doğrultuda istenilen bir şeyin yaptırılması için *havuç* (rüşvet) veya *çubuk* (tehdit) kullanılmasına gerek kalmayacaktır. Bu çerçevede ikna etme yeteneğinden bir fazlası olan yumuşak gücün bir *çekme* yeteneği olduğu anlaşılmaktadır.¹⁸²

Çin yumuşak gücün, devletlerin ilerlemesinde ne denli önemli olduğunu anlamış ve dış politikasında bu yönde adımlar atmıştır. Bu çerçevede Asya, Afrika ve Latin Amerika’daki eski dostlar ve yeni ortaklar ile ilişkilerini yeniden şekillendirebilmek için bir dizi yeni çaba göstermiştir. Mevcut uluslararası sistemden dışlanan ve Amerikan dış politikasına yabancılaşan birçok gelişmekte olan ülke, Çin’in kendileri için de bir fırsat olacağını düşünmüş ve güçlenen bir Çin’in çok kutuplu bir dünyaya faydalı olacağı fikrini benimsemişlerdir.¹⁸³ Bu doğrultuda harekete geçen Hu Jintao Nisan 2006’da Fas, Nijerya ve Kenya’ya ziyaret gerçekleştirmiştir. Hu Jintao’nun ardından Çin Başbakanı Wen Jiabo ise Haziran ayında Güney Afrika, Angola, Gana, Kongo Cumhuriyeti, Tanzanya, Uganda ve Mısır’a ziyaretlerde bulunmuştur. Bu ziyaretlerin gerçekleştirilmesinin ardından Çin-Afrika diplomatik ilişkilerinin kutlanması adına Çin’de bir zirve gerçekleştirilmiştir. Siyasi kardeşlik üzerine kurulan Pekin’in Afrika’daki yeni diplomatik çabaları, devlet egemenliğine saygı ve kazan-kazan stratejisi doğrultusunda bir ekonomik iş birliği olarak adlandırılmıştır.¹⁸⁴

Xi Jinping’in Mart 2013’te Devlet Başkanı olarak atanmasının ardından gerek iç politikada gerekse dış politikada birtakım değişikliklere gidildiği görülmektedir. Yolsuzlukla mücadele, Parti’nin devlet kurumları karşısında elinin güçlendirilmesi,

¹⁸¹ Turgut Demirtepe ve Hasan Selim Özertem, “Yükselen Tehdit Algısı Karşısında Çin’in Yumuşak Güç Siyaseti: Politikalar ve Sınırlılıkları”, *Bilgi-Türk Dünyası Sosyal Bilimler Dergisi*, (65), 2013, s. 101.

¹⁸² Joseph S. Nye Jr, *Soft Power – the Means to Success in World Politics*, New York, Public Affairs, 2004, s. 6.

¹⁸³ Sheng Ding, “To Build A “Harmonious World”: China’s Soft Power Wielding in the Global South”, *Journal of Chinese Political Science*, 13 (2), 2008, s. 198.

¹⁸⁴ Ding, “To Build A “Harmonious World”, s. 199.

entelektüellere ve eleştirel fikirlere yönelik baskı uygulanması gibi bazı iç meseleler, Parti içerisinde Xi'nin güçlenmesinin önünü açmış ve bu da dış politikada yürüttüğü adımlarda onu daha güçlü kılmıştır.¹⁸⁵ Xi dönemini, *Çin Rüyası, Başarı İçin Çabala ve Ortak Kader Topluluğu*¹⁸⁶ olmak üzere bu üç ilke üzerinden değerlendirmek mümkündür. Her ne kadar Çin Rüyası, Xi döneminde en çok adı geçen kavramlardan biri olsa da bu üç kavram birlikte bir bütünü oluşturmaktadır. Xi döneminin, öne sürülen bu dış politika kavramları ile önceki dönemlerden ayrıldığı gibi diğer dönemlerle bir süreklilik sağlandığı da görülmektedir. Bu doğrultuda Xi'nin dış politikada bir kısmi dönüşüm gerçekleştirdiği söylenebilir.¹⁸⁷

Xi Jinping Çin Rüyası¹⁸⁸ ile süper güç idealini gerçekleştirmeyi ummaktadır. Özellikle Kuşak ve Yol Projesi ile açılacak olan ekonomik koridorlar ve çoğunlukla Afrika'da uyguladığı borç diplomasisi¹⁸⁹, Çin stratejisinde önemli bir yer tutmaktadır. Borç diplomasisi uygulanan ülkelerde borçların ödenmemesi durumu Çin'in işine gelmekte ve böylece Çin rüyasının gerçekleşmesi hedefine daha da yaklaşılmaktadır.¹⁹⁰ Çin Rüyası kavramı, Çin ulusunun gençleşmesini temel alırken bununla aynı zamanda ülkedeki bozulmanın önüne geçmek ve yumuşak gücü geliştirmek amaçlanmıştır. Bu kavramın gerçekleştirilmesindeki en önemli rol ise Kuşak ve Yol İnisiyatifine biçilmiştir.¹⁹¹ Bu doğrultuda gerçekleştirilen yeni ulaşım bağlantıları ve ekonomik koridorların Çin rüyasının gelişiminde önemli bir rol

¹⁸⁵ Emre Demir, "Xi Jinping Dönemi Çin Dış Politikası ve Kuşak ve Yol Girişimi", içinde: *Küresel Politikalar ve Bölgesel Dönüşümler*, (Ed. Fulya Köksoy), Nobel Yayınları, 2020, s. 50.

¹⁸⁶ *Çin'in genel anlamda geniş bir yelpazedeki ülkelerle, özel olarak ise komşu ülkelerle ilişkilerinin geliştirilmesini öngören diplomatik bir söylemdir. Xi'nin bu söylemi dış ilişkilerinde önemli bir konumda olan Güneydoğu Asya'daki komşularıyla olan ilişkilerini tanımlamak için kullanmasının ardından, daha önemli hale gelmiştir.* Jian Zhang, "China's New Foreign Policy under Xi Jinping: towards 'Peaceful Rise 2.0'", *Global Change, Peace & Security*, 27 (1), 2015, s. 14.

¹⁸⁷ Demir, "Xi Jinping Dönemi Çin Dış Politikası", s. 49.

¹⁸⁸ *Amerikan rüyası ile Xi Jinping'in söylemlerindeki Çin Rüyası birbirine karıştırılmamalıdır, zira Çin rüyası; halkı merkez almakla birlikte tüm ulusu içine alan kolektif bir hedefken, Amerikan rüyası terimiyle ifade edilen bireyin Amerika'ya gidip rüyalarını gerçekleştirmeleri anlamına gelmektedir.* Cemre Pekcan, "Xi Jinping Dönemi Çin Dış Politikası ve Türkiye ile İlişkileri", içinde: *APAM Çin Çalışmaları*, (Ed. Merthan Dündar ve Gürhan Kirilen), APAM Yayınları, Ankara, 2021, s. 57.

¹⁸⁹ *Çin'in, Kuşak ve Yol Projesi kapsamında yerli kurumları zayıf ve gelişmekte olan ülkelere altyapılarını geliştirmeleri adına ödeyemeyeceklerinden fazla miktarda borç vermesini ifade etmektedir.* Thomas Ameyaw Brobbey, "The Belt and Road Initiative: Debt Trap and its Implication on International Security", *Asian Journal of Multidisciplinary Studies*, 1 (2), 2018, s. 75.

¹⁹⁰ Yontur ve İşeri, "Yükselen Güç Çin Halk Cumhuriyeti", s. 64.

¹⁹¹ Mehmet Ali Koçakoğlu, "Deng Xiaoping Sonrası Sloganlarla Çin'in Gelişimi", içinde: *APAM Çin Çalışmaları*, (Ed. Merthan Dündar ve Gürhan Kirilen), APAM Yayınları, Ankara, 2021, s.44.

üstleneceği düşünülmektedir.¹⁹² Çin'in her geçen gün güçlendirmeye çalıştığı donanması ve artan askeri harcamaları ile birlikte özellikle Güney ve Doğu Çin Denizi üzerindeki egemenlik iddiaları, dahası GÇD'yi temel çıkarları içerisinde görmesi, Çin Rüyası söyleminin altında Asya'da hegemon güç olma arzusu yattığının ortaya çıkmasına sebep olmuştur.¹⁹³

Xi döneminde öne çıkan stratejilerden biri de Başarı İçin Çabala (*strive for achievement*) olmuştur. Öyle ki Çin'in ekonomik gücünü hızlı ve sürekli bir şekilde artırması, diplomatik politika anlayışında da birtakım değişikliklere gidilmesine zemin hazırlamıştır. Zira düşük bir profil izleme, Çin gibi ekonomi ve farklı alanlarda artan nüfuza sahip bir ülke için eksik kalmaya başlamıştır.¹⁹⁴ Bu doğrultuda Xi, Mao'nun gerçekleştirdiği ayağa kalkma aşaması ve Deng'in gerçekleştirdiği zenginleşme aşamasının ardından kendisi de güçlü olma aşamasını gerçekleştirmeyi amaçlamaktadır. Bunun içinse Xi'nin kendisine iki hedef koyduğu görülmektedir. Bunlardan ilki 2020-2035 yıllarında sosyalist modernleşmeyi gerçekleştirmektir. İkincisi ise 2035-2050 yıllarında Çin'i 'büyük modern bir sosyalist ülke' ve 'bileşik ulusal güç ve uluslararası etki açısından küresel bir lider' haline getirebilmektir. Bu çerçevede bakıldığında Mao'nun bağımsızlık ve Deng'in zenginlik temelli politikalarının aksine Xi, 'güçlü' veya 'büyük güç için çabalayan' bir politika izlemeye karar vermiştir.¹⁹⁵ Özellikle Xi yönetimindeki Çin'in, gelişen uluslararası sistemdeki kendi rolü hakkındaki ülküsünü teşvik etme, kendi diplomatik kavramlarını sunma ve olayları proaktif bir şekilde şekillendirmeye çalışma konusunda, daha kendinden emin bir şekilde hareket ettiği görülmektedir. Üstelik Xi, ülkesinin uluslararası sistemdeki güçlü yönleri ve kullanımları konusunda açıkça hareket etmekten çekinmemektedir.¹⁹⁶

Kendi politikalarını eski liderlerin politikalarından farklılaştıran, Xi, Çin özelliklerine sahip yeni bir sosyalizm çağının başlaması için yeni bir doktrin ortaya

¹⁹² Gabriel Gabor ve Mihai Marcel Neag, "The Chinese Dream-A Dream or Reality?", *Land Forces Academy Review*, 25 (3), 2020, s. 184.

¹⁹³ Pekcan, "Xi Jinping Dönemi Çin Dış Politikası", s.58.

¹⁹⁴ Tong Zhao, The "New Normal" for China's Economy and Great Power Diplomacy, *CARNEGIE*, 01.03.2015, <https://carnegieendowment.org/2015/03/01/new-normal-for-china-s-economy-and-great-power-diplomacy-pub-60118>, (Erişim Tarihi: 17.09.2023).

¹⁹⁵ Feng Zhang, Striving for Power: Chinese Foreign Policy in Xi Jinping's New Era, *The Strategist*, 13.11.2017, <https://www.aspistrategist.org.au/striving-for-power-chinese-foreign-policy-in-xi-jinpings-new-era/>, (Erişim Tarihi: 17.09.2023).

¹⁹⁶ Camilla T. N. Sørensen, "The Significance of Xi Jinping's "Chinese Dream" for Chinese Foreign Policy: From "Tao Guang Yang Hui" to "Fen Fa You Wei", *JCIR*, 3 (1), 2015, s. 68.

koymuştur.¹⁹⁷ “Yeni Çağda Çin Karakterinde Bir Sosyalizm” doktrininin içinde bulundurduğu 14 temel prensip şunlardır:

1. *Parti liderliğinin ülkedeki tüm işleyle söz sahibi olması*
2. *İnsan odaklı bir yaklaşıma odaklanma*
3. *Kapsamlı reformlara devam edilmesi*
4. *Gelişim için yeni bir vizyon belirlenmesi*
5. *Halkın yönetime katıldığından emin olunması*
6. *İktidarın her birinin kanun çerçevesinde çalıştığından emin olunması*
7. *Temel sosyalist değerlerin korunması*
8. *Yaşam standartlarının yükseltilmesi ve garanti altına alınması*
9. *Doğa ve insan arasındaki uyumun sağlanması*
10. *Ulusal güvenlik için bütünsel bir yaklaşıma geçilmesi*
11. *Silahlı kuvvetlerde parti liderliğinin mutlak yönetiminin korunması*
12. *Tek devlet iki sistem prensibinin korunması ve ulusal birliğin yayılması*
13. *İnsanoğlu için ortak bir gelecek fikrinin hakim olduğu bir toplum inşası*
14. *Parti ekseninde titiz ve tam bir iktidar faaliyeti yürütmek*¹⁹⁸

Aynı zamanda Xi tarafından ortaya konulan bu doktrin Çin’de parti tüzüğüne eklenmiştir.¹⁹⁹ Xi, ortaya koyduğu bu prensipler doğrultusunda, ilk olarak ekonomik büyümenin ve Çin ulusunun gençleşmesini sağlamanın altını önemle çizmiştir. İkinci olarak ekonominin desteklenmesi için ekonomik reformlara ve yeniliklere duyulan ihtiyacı vurgulamış ve endüstriyel inovasyonun aktif olarak teşvik edileceğini belirtmiştir. Bu doğrultuda dijital, mühendislik, genetik, havacılık, siber uzay ve akıllı teknolojilerdeki yerli yenilikçi yetenekler desteklenecektir. Üçüncü olarak hukukun üstünlüğü desteklenerek yolsuzlukla mücadele kampanyası sürdürülecektir. Son olarak ise Çin, uluslararası ilişkilerde daha aktif bir aktör olarak ortaya çıkacaktır.²⁰⁰

¹⁹⁷ Son Daekwon, “Xi Jinping Thought vs. Deng Xiaoping Theory,” *The Diplomat*, 27.10.2017, <https://thediplomat.com/2017/10/xi-jinping-thought-vs-deng-xiaoping-theory/>, (Erişim Tarihi: 18.09.2023).

¹⁹⁸ *BBC NEWS*, Xi, Çin’de Mao’dan Sonraki En Güçlü Lider, 24.10.2017, <https://www.bbc.com/turkce/haberler-dunya-41732933>, (Erişim Tarihi: 14.09.2023).

¹⁹⁹ <https://www.bbc.com/turkce/haberler-dunya-41732933>, (Erişim Tarihi: 14.09.2023).

²⁰⁰ Daekwon, “Xi Jinping Thought”.

2.2. Hindistan'ın Yükselişi

2.2.1. Hindistan Bölgesel Gücünün Yükselişi

Hindistan 1947'de bağımsızlığını kazanmasının ardından, ülkenin içinde bulunduğu ekonomik durumun iyileştirilmesi adına adımlar atmaya başlamıştır. Bu doğrultuda Yeni Delhi yönetimi, ekonomide toparlanmanın sağlanabilmesi adına bir Planlı dönem başlatmıştır. Hindistan'ın ortaya koymuş olduğu bu planlamanın ana hedefleri yirmi yıldan az bir sürede reel milli geliri iki katına ve yirmi beş yıl içinde ise kişi başına düşen geliri iki katına çıkarmaktır. Hindistan'ın oluşturmuş olduğu Birinci Beş Yıllık Plan 1951'den 1956'ya kadarki dönemi, İkinci Beş Yıllık Plan ise 1956'dan 1961'e kadar olan dönemi içermektedir.²⁰¹ Zaman zaman iniş çıkışlar yaşanmış olsa da Hindistan kalkınmayı ekonomik istikrarla birleştirebilmiştir. Bu doğrultuda Birinci Beş Yıllık Plan döneminde milli gelirin reel olarak %18,4 oranında artırıldığı tahmin edilmektedir.²⁰² Yeni Delhi hükümeti, Birinci Beş Yıllık Planın sona ermesinin ardından başlatılan İkinci Beş Yıllık Plan ve ondan sonraki planda ise ithal ikamesi politikası izleyerek, yerli üretimle kendi kendine yetebilmeyi ve ekonomide dışa bağımlılığı azaltmayı amaçlamıştır. Uygulanan bu planların ana hedefinin büyüme, yerli üretimi teşvik etme ve dış baskılardan kurtulmak olduğu görülmektedir.²⁰³ Hindistan'ın bağımsızlığını kazanmasının ardından ilk 15 yıl boyunca GSYİH büyümesi yaklaşık %4'e yükselmiş ve kişi başına düşen gelirde yaklaşık olarak %2'lik bir artış olmuştur. Bu çerçevede bağımsızlığın ardından ilk otuz yıl boyunca yıllık büyüme ortalaması yaklaşık olarak %3,5 oranında olmuştur. 1980'li yıllara gelindiğinde ise Hindistan'ın %5'e yakın bir büyüme kaydettiği görülmektedir.²⁰⁴

Sovyetler Birliği'nin yıkılıp Soğuk Savaşın bitmesiyle, Hindistan uluslararası sistemdeki konumunu sorgulamış, bu doğrultuda siyasi, ekonomik ve askeri alanda bir

²⁰¹ N. A. Sarma, "Economic Development in India: The First and Second Five Year Plans", *Staff Papers-International Monetary Fund*, 6(2), 1958, s. 180.

²⁰² Sarma, "Economic Development in India", s. 198.

²⁰³ Aynur Arslan, *Gelişmekte Olan Ülkeler Arasındaki Ticaret: Türkiye-Hindistan Örneği*, Uludağ Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi, Bursa, 2020, s. 54-55.

²⁰⁴ Deb Kusum Das, Abdul Azeez Erumban ve Jagannath Mallick, "Economic growth in India during 1950–2015: Nehruvian Socialism to Market Capitalism", *Journal of Economic Surveys*, 35(3) 2021, s.927.

dönüşüm başlatarak bir bölgesel güç dahası bir merkezi devlet olma yolunda ilerlemeye başlamıştır.²⁰⁵ 1990 yılında Hindistan'ın içerisinde bulunduğu sıkıntılı ekonomik durum Hindistan'ı piyasa ekonomisine sevk etmiş ve 1991 yılında Nehru sosyalizmini terk ederek piyasa ekonomisine geçiş yapmıştır.²⁰⁶

GSYH'den aldıkları paylar oranında bakıldığında, günümüz ekonomik yapısını sırasıyla hizmet, sanayi ve tarım sektörü oluşturmaktadır. Muson yağmurlarının sebep olduğu sel felaketleri sıklıkla tarım ürünlerine zarar verirken, %30'luk bir paya sahip olan sanayi sektöründe ise fazla değişiklik yaşanmadığı görülmektedir. Bu doğrultuda bakıldığında Hindistan için en önemli sektör hizmettir. Yapılan ihracatlarda özellikle yazılım ve bilişim teknolojileri öne çıkmaktadır. Sonuç olarak bakıldığında ise kuruluşunun ilk yıllarında %60 oranında bir paya sahip olan tarım sektörünün azaldığı ve onun yerine hizmet sektörünün yükselişe geçtiği görülmektedir.²⁰⁷

Hindistan'ın 1990'lı yılların başından itibaren ekonomik büyümesi geçici olmaktan çıkmıştır. 2003 yılından itibaren %8'in üzerinde bir durum sergileyen reel büyüme oranları, 2006 yılında %9,7'ye ulaşmıştır. Yüksek büyümenin gerçekleştiği 2003 ve 2007 yıllarındaki kamu harcamalarının büyümeye olan katkısı ise %6 oranında olmuştur. Bu doğrultuda bakıldığında kamu harcamaları büyük bir sıçrama yapmıştır. Ekonomik aktivite içerisinde güçlü bir etkisi olan yatırımların ise Hindistan ekonomisindeki parlak nokta olduğu görülmektedir.²⁰⁸

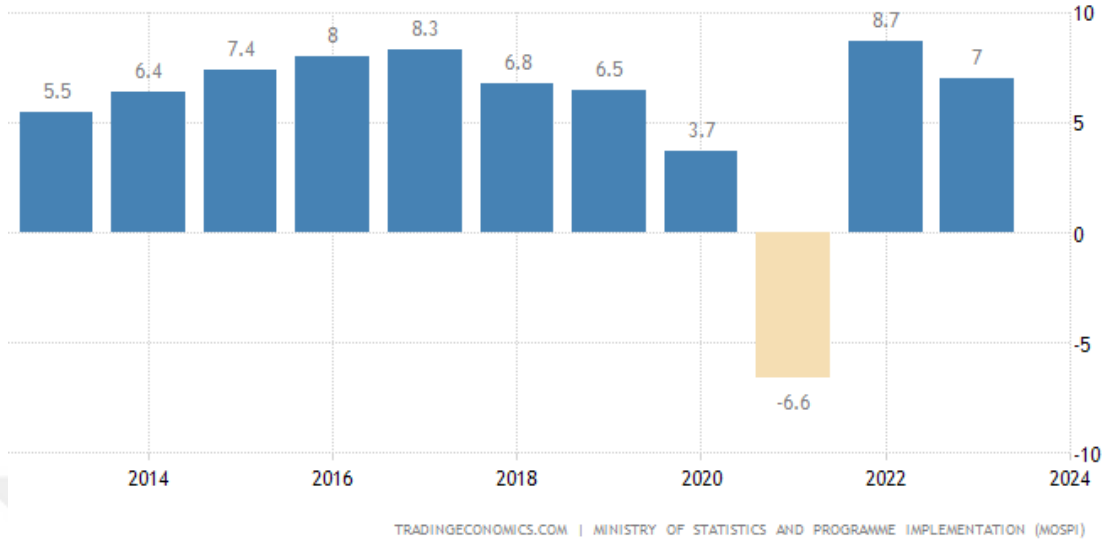
²⁰⁵ Mesud Musayev, "Hindistan'ın Stratejik Önemi ve Dış Politika Yapısı", *Türk İslam Dünyası Sosyal Araştırmalar Dergisi*, 2 (5), 2015, s.287.

²⁰⁶ Mehmetali Kasım ve Fatih Yücel, "İktisat Politikalarının Çin ve Hindistan'ın Kalkınmasındaki Etkileri", *Ömer Halis Demir Üniversitesi İİBF Dergisi*, 13 (2), 2020, s. 207.

²⁰⁷ Arslan, *Gelişmekte Olan Ülkeler Arasındaki Ticaret*, s. 57.

²⁰⁸ T.C Ticaret Bakanlığı, Hindistan Ülke Profili, 2023, https://ticaret.gov.tr/data/5f58be6a13b8763344b7b62c/H%C4%B0ND%C4%B0STAN_%C3%9Cİke_Profili_2023.pdf, (Erişim Tarihi: 15.09.2023).

Şekil 6. Hindistan GSYİH Büyüme Oranları



Kaynak: <https://tr.tradingeconomics.com/india/full-year-gdp-growth>, (Erişim Tarihi: 14.02.2023).

Hindistan'ın 1991'de başlatmış olduğu ekonomik reformlarla ülkeye doğrudan yabancı yatırımların girişleri de daha kolay bir hale gelmiştir. Yabancı Yatırım Kolaylaştırma Kurumu'nun bulunduğu Hindistan'ın, yabancı yatırımcılar için cazibe merkezi haline gelmesinde oldukça büyük bir pazar olması ve iş gücünün ucuz olması faktörleri etkili olmuştur.²⁰⁹ Hindistan, artan bu doğrudan yabancı yatırımlar sayesinde üretim teknolojisinin gelişmesini sağlarken bir yandan da yeni istihdam alanlarının oluşmasına fırsat sağlamıştır.²¹⁰ Hindistan yabancı sermaye yatırımları konusunda, çok uluslu şirketlerin piyasa payından oldukça yüksek bir pay elde ederek rekabeti ortadan kaldırmalarına engel olmuştur. Üstelik sadece ihracata yönelik mallar üreten ve teknoloji kapasitesi yüksek olan yabancı firmaların yatırımlarına olanak sağlamıştır.²¹¹ Hindistan dış politikada stratejilerini değiştirerek, içe kapalı dış politikalardan vazgeçmiş ve bu değişikliğin, büyümesine olan faydasını görmüştür. Hindistan'ın dış ticaret rakamlarına bakıldığında da olumlu bir seyir izlediği görülmektedir. Hindistan'ın Ocak 2021 yılındaki 27,54 milyar dolar olan mal ihracatı

²⁰⁹ Arslan, *Gelişmekte Olan Ülkeler Arasındaki Ticaret*, s. 60.

²¹⁰ Sevim Akdemir ve Nurhan Sey, "Hindistan Ekonomisinin Büyüme Dinamikleri: Svar Analizi", *Ekonomik ve Sosyal Araştırmalar Dergisi*, 16 (1), 2020, s.48.

²¹¹ Akdemir ve Sey, "Hindistan Ekonomisinin Büyüme Dinamikleri", s.47.

Ocak 2022’de %25,28’lik bir pozitif büyüme göstererek 34,50 milyar dolara yükselmiştir. Aynı şekilde Ocak 2022’deki mal ithalatı da Ocak 2021 yılında gerçekleştirilen 42,03 milyar dolarlık ithalata oranla %23,54’lük bir artışla 51,93 milyar dolara yükselmiştir.²¹²

Kovid-19 salgınının ilk dönemlerinde salgın yönetiminde başarılı olan dahası diğer ülkelere ilaç gönderen Hindistan’da bazı kesimlerce Hindistan’ın yürütmüş olduğu ilaç diplomasisinin ülkeyi küresel üretim merkezi yapabileceği, üstelik ülkenin göstermiş olduğu bu başarılı mücadelenin Hindistan’ı “küresel güç” konumuna getirebileceği düşünceleri yayılmıştır.²¹³ Ancak salgının ikinci dalgasıyla birlikte Hindistan sağlık sektöründe çökme meydana gelmiş, ülkede hasta ve ölüm oranları oldukça yükselmiştir. Ülkenin, salgının ilk aylarında yürütmek istediği ilaç diplomasisiyle birlikte küresel güç olma hedefleri de böylelikle yarıda kalmıştır. Tüm bunlara rağmen 2021 yılının ikinci çeyreğinde nominal olarak yüzde 31,7 ve reel olarak ise 20,1 oranında büyüme elde eden Hindistan, böylece ekonomik büyümesindeki devamlılığı sürdüreceğini göstermiştir.²¹⁴

Hindistan’ın yükselişinde önemli bir sektör olarak Hindistan Bilgi Teknolojisi (BT) Endüstrisi ön plana çıkmaktadır. Öyle ki yazılım, birçok ülkenin rehberliğinde bir sektör haline gelmiş ve bu doğrultuda BT, yeni bir iş alanı olarak sektördeki yerini almıştır. Özellikle bu alanda büyük başarılar gösteren Hindistan, ülkedeki şirketlerin sahip olduğu cirolar sebebiyle küresel piyasa ekonomilerinin dikkatini çekmiştir. Bu doğrultuda ABD başta olmak üzere daha birçok ülkeye Hint yazılım sistemleri ihraç edilmektedir. Dahası bugün kendi BT sektörlerini ilerletmek adına ülkeler, Hint yazılım sisteminin gelişme sürecini incelemeye almışlardır.²¹⁵ Yazılımın Hindistan’da gelişiminin küresel etkileri olmuştur. Tahminlere göre 2025 yılına kadar Hindistan’ın BT ve iş hizmetleri pazarı 19,93 milyar ABD dolarına ulaşacaktır. Hintli BT firmaları

²¹²PHD Chamber, India’s Foreign Trade: January 2022, <https://www.phdcci.in/wp-content/uploads/2022/02/Indias-Foreign-Trade-January-2022-1.pdf> (Erişim Tarihi: 15.09.2023).

²¹³ Duygu Çağla Bayram, “Hindistan’daki Kovid Kabusunun Küresel Etkileri Olabilir”, *Anadolu Ajansı*, 26.05.2021, <https://www.aa.com.tr/tr/analiz/hindistandaki-kovid-kabusunun-kuresel-etkileri-olabilir/2254535>, (Erişim Tarihi: 13.10.2021).

²¹⁴ Ümit Alperen, Hindistan: “Dünyanın Yükselen Yeni Ekonomik Gücü”, *Independent*, 12.10.2021, <https://www.indyturk.com/node/422881/t%C3%BCrki%C3%87yeden-sesler/hindistan-d%C3%BCnyan%C4%B1n-y%C3%BCkselen-yeni-ekonomik-g%C3%BCc%C3%BC>, (Erişim Tarihi: 13.12.2023).

²¹⁵ Ceyhan İnal, “Hindistan ve Yazılım Sektörü”, içinde: *Dünya Siyasetinde Asya Pasifik*, (Ed. İ. Ermağan, M. Özay ve Ö. Z. Keyvan) Nobel Yayınları, 1. Basım, Ankara, 2020, s.448-449.

ise dünyanın çoğu yerinde dağıtım merkezleri kurmuşlardır. Dünya genelinde çözüm sunabilmek içinse gerek yerli gerek yabancı aktörler arasında stratejik ittifakın artırılması amaçlanmıştır.²¹⁶

Yapay zeka/makine öğrenimi, robotik süreç otomasyonu, nesnelerin interneti ve diğer farklı alanlarda gelişim sağlayan Hindistan, küresel Mükemmellik Merkezleri'nin (COE) bir merkezi olma yolunda yükselmektedir. Üstelik değişen ihtiyaçlar doğrultusunda Hindistan tarafından imalat, perakende, enerji ve diğer hizmet sektörlerinde yer alan eski şirketlerin küresel dijital dönüşüm girişimleri desteklenmektedir.²¹⁷

Hindistan Maliye Bakanı Nirmala Sitharam'ın 31 Ocak 2023 tarihinde parlamentoya sunmuş olduğu ekonomi raporuna göre Hindistan ekonomisinin, büyük oranda bir toparlanma yaşayarak ML (mali yıl) 2023'te pandemi öncesindeki büyümesine geri döneceği amaçlamaktadır. ML 2024'te GSYİH'nın büyüme oranlarının güçlü bir şekilde kalması beklenmektedir. Üstelik hizmet sektörünün ML 2023'te %9,1 civarında ve e-ticaret pazarının ise 2025 yılına kadar yılda %18 büyümesi tahminler arasındadır.²¹⁸ Hindistan, IMF'nin 2023 yılı verilerine göre, 3.740 milyar dolarlık GSYH'sı ile dünyanın en büyük ekonomileri arasında 5. sırada yer almaktadır. Nisan ayı verilerine göre yıllık GSYH büyüme oranı ise %5,9'dur.²¹⁹ 2030 yılında Hindistan'ın Çin ve ABD'nin ardından dünyada 3. ve 2050 yılına gelindiğinde ise Çin'den sonra 2. en büyük ekonomisi olacağı tahminleri, Hindistan'ın sahip olduğu pazar büyüklüğü, genç dinamik nüfusunun yoğunluğu ve üretim-tüketim potansiyeli göze alındığında gerçekleşme payı oldukça yüksek görülmektedir.²²⁰

Uluslararası ekonomik iş birliğini temel alan, küresel ekonomik mimariyi şekillendirmeye ve güçlendirmeye yönelik hükümetler arası bir forum olan G20 Liderler Zirvesi'nin 2023 yılı toplantısı Hindistan'da gerçekleştirilmiştir. 1 Aralık 2022 tarihinde ilk kez G20 başkanlığını devralan Hindistan, 30 Kasım 2023 tarihine

²¹⁶ *India Brand Equity Foundation*, <https://www.ibef.org/industry/information-technology-india>, (Erişim Tarihi: 15.02.2023).

²¹⁷ İnal, "Hindistan ve Yazılım Sektörü", s. 451.

²¹⁸ *India Brand Equity Foundation*, <https://www.ibef.org/economy/economic-survey-2022-23> (Erişim Tarihi: 15.02.2023).

²¹⁹ *IMF*, <https://www.imf.org/external/datamapper/NGDPD@WEO/OEMDC/ADVEC/WEOWORLD>, (Erişim Tarihi: 15.09.2023).

²²⁰ Alperen, "Hindistan: Dünyanın Yükselen Yeni Ekonomik Gücü".

kadar başkanlığı sürdürecektir. Hindistan'ın G20 başkanlığının ana temaları ise şu şekilde özetlenebilmektedir: *yeşil kalkınma, iklim finansmanı ve yaşam*; iklim değişikliği konusuna vurgu yapan Hindistan, özellikle gelişmekte olan ülkeler için adil enerji geçişlerinin sağlanmasını ve bu ülkelerin iklim kriziyle başa çıkma davalarını desteklemektedir. *Hızlandırılmış, kapsayıcı ve dayanıklı büyüme*; küresel ticaretteki küçük ve orta ölçekli işletmelerin, işçi haklarının ve refahın desteklenmesi gibi yapısal dönüşüm sağlayabilecek alanlara yönelmek. *Sürdürülebilir kalkınma hedefleri konusunda ilerlemenin hızlandırılması*; sürdürülebilir bir kalkınma adına 2030 Gündeminde yer alan hedeflerin gerçekleştirilmesi taahhüdü. *Teknolojik dönüşüm ve dijital kamu altyapısı*; teknoloji destekli kalkınma, eğitim ve tarım sektörlerinde dijital kamu altyapısı gibi belirli alanlarda teknolojinin ve bilgi paylaşımının çoğaltılması. *21. yüzyıl için çok taraflı kurumlar*; bu yüzyılın zorluklarına yönelik daha kapsayıcı bir uluslararası sistem oluşturabilmek ve çok taraflılıkta reform gerçekleştirebilmek. *Kadınların öncülüğünde kalkınma*; sosyoekonomik bir kalkınma için kadınların daha fazla temsiline odaklanılması.²²¹

Hindistan'ın ekonomik anlamda ilerlemesinde BRICS üyeliğinin etkileri görülmektedir. BRICS, yaklaşık olarak 4 trilyon ABD doları tutarında ortak para rezervine sahip, Dünya Bankası ve IMF gibi Batı himayesindeki kurumlara ve daha genel anlamda Batı finans ve ticaret politikalarına alternatif olabilecek yükselen güçlerin bir araya gelmesiyle oluşturulan bir birliktir. Hindistan'ın BRICS içerisindeki ticaretine bakıldığında 2022 yılında 100 milyar ABD dolarının üzerinde bir rakam görülmektedir. Hindistan bu yıl üye ülkelerin tümüyle ticaret gerçekleştirmiştir. Rusya'ya bakıldığında, Hindistan'ın ticaret ortakları arasından 25. sıradan 7. sıraya yükseldiği görülmektedir. İki ülke arasındaki Nisan 2022 ile Şubat 2023 arasında ikili ticaret 45 milyar ABD doları gibi rekor bir seviyeye ulaşmıştır. Aralarındaki soğuk ilişkilere rağmen Hindistan ve Çin arasındaki ikili ticaretin de 2022 yılında 135,98 milyar ABD doları olduğu görülmektedir. Birliğin diğer bir üyesi Brezilya'nın 5. büyük ticaret ortağı Hindistan olmuştur. Hindistan Brezilya'ya 2022'de 9,72 milyar ABD doları tutarında ürün ihraç etmiştir. Son olarak Güney Afrika ile de 2022'deki ikili ticaret bir önceki yıla göre dengeli bir seyir izleyerek yaklaşık olarak 20 milyar

²²¹ Filiz Eryılmaz, "2023 G20 Liderler Zirvesi ile Hindistan'ın Beklediği An Geldi," *SETA*, 07. 09.2023, <https://www.setav.org/odak-2023-g20-liderler-zirvesi-ile-hindistanin-bekledigi-an-geldi-dunyadaki-herkes-icin-adil-ve-esitlikci-buyume/>, (Erişim Tarihi: 15.09.2023).

ABD dolarına ulaşmıştır.²²² BRICS genişleyen yapısıyla Hindistan'ın yeni ticari ilişkiler yürütmesine imkan sağlayacaktır. Öyle ki BRICS 2023 Zirvesinde birliğe yeni üyelerin katılacağı açıklanmıştır. Yeni eklenen altı üye ise Arjantin, Etiyopya, Mısır, İran, Suudi Arabistan ve Birleşik Arap Emirlikleri'dir. Bu genişlemenin ardından BRICS, dünya GSYH'sinin yaklaşık %29'unu oluşturan bir yapı haline gelmiştir. BRICS'in ilk üyeleri, 2022 yılının sonunda küresel mal ve hizmet ihracatının %18,28'ine katkı sağlamışken, yeni üyelerin katılımıyla birlikte artık BRICS'in payı %20,58'e çıkacaktır.²²³ Bu doğrultuda BRICS'in nüfuz alanının artması, çok kutupluluğa katkı sağlaması sebebiyle BRICS'i uzun süredir önemli bir oluşum olarak nitelendiren Hindistan için olumlu bir adım olarak görülebilmektedir. Zira Mısır, Suudi Arabistan ve Birleşik Arap Emirlikleri, Hindistan'ın en büyük ortakları arasındadır.²²⁴ Sonuç olarak bakıldığında yeni üyelerin katılımıyla birlikte gelişen BRICS, Hindistan'ın ilerleyen dönemlerde ikili ticaretlerinde artış yaşamasına katkı sağlayabilir.

BRICS'in gelişimi ve gelecekteki küresel rolü açısından 2023 yılı önemli bir yıl olmuştur. Dolar dışı bir finansal sistemin aşamalı bir şekilde geliştirilmesi, SWIFT'e (Dünya Bankalar Arası Finansal Telekomünikasyon Derneği) alternatif olabilecek ödeme sistemlerinin oluşturulması, BRICS Pay gibi ortak bir ödeme sisteminin geliştirilmesi, ortak bir para biriminin oluşturulması gibi ortak amaçlar ortaya konmuştur. Üstelik BRICS içi ticaretin çözümünde ilgili dijital para birimlerinin kullanılması da önemli bir gelişme olacaktır. Öyle ki Çin, Rusya ve Hindistan'ın 2025 yılı başlarında dijital para birimlerini ortak kullanıma sunacakları öngörülmektedir. Bu sayede küresel SWIFT ağı kullanılmadan kendi aralarında ticaret gerçekleştirebileceklerdir.²²⁵

²²² Chris Devonshire Ellis, "India's Trade and Development with BRICS: Analysis and Opportunities", *India Briefing*, 22.08.2023, <https://www.india-briefing.com/news/indias-trade-and-development-with-brics-analysis-and-opportunities-29333.html/>, (Erişim Tarihi: 10.12.2023).

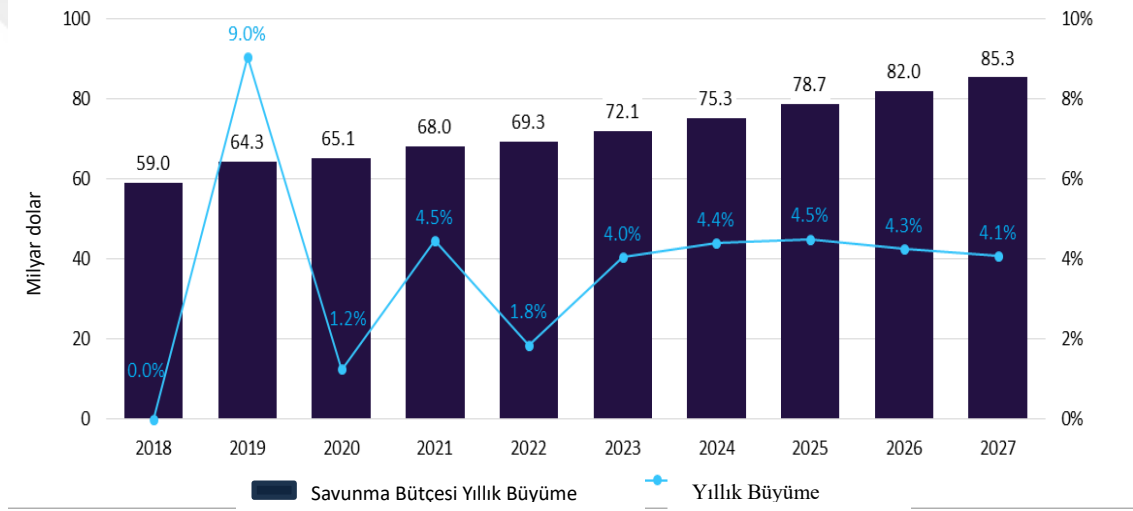
²²³ *The Hindu*, "Explaining the BRICS Expansion", 05.09.2023, <https://www.thehindu.com/news/international/infographics-explaining-the-brics-expansion/article67248395.ece>, (Erişim Tarihi: 09.12.2023).

²²⁴ Michael Kugelman, "India Can Benefit From a Bigger BRICS", *Foreign Policy*, 30.08.2023, <https://foreignpolicy.com/2023/08/30/india-can-benefit-from-a-bigger-brics/>, (Erişim Tarihi: 09.12.2023).

²²⁵ Devonshire Ellis, "India's Trade and Development".

Kayda değer ekonomik büyüme askeri gücün de artmasına imkan tanımıştır. Global Fire Power, 2023 verilerine göre Hindistan 145 ülke arasından dünyanın 4. büyük askeri gücü olmuştur.²²⁶ Üstelik Hindistan, 2023 yılında sahip olduğu 74 milyar dolarlık savunma bütçesiyle Asya’da Çin’den sonra en büyük askeri harcamaya sahip ikinci ülkedir. Global Data’nın tahminlerine göre, 2024-28 yılları arasında Hindistan’ın kümülatif savunma harcamaları 445,7 milyar dolara ulaşacaktır. 2018-23 döneminde Hindistan’ın, bütçenin önemli bir kısmını yerli savunma ekipmanı tedarikine ayırdığı görülmektedir.²²⁷

Şekil 7. Hindistan Savunma Bütçesi ve Büyüme Oranı (2018-27)



Kaynak: *Global Data*, <https://www.globaldata.com/media/aerospace-defense-security/globaldata-forecasts-india-defense-expenditure-grow-4-3-cagr-2027/>, (Erişim Tarihi: 10.12.2023).

Yeni Delhi’nin savunma sektöründe yerleşmeye büyük önem verdiği görülmektedir. Bu doğrultuda savunma sektöründe yerel üretim, tedarik ve özel sektör katılımını teşvik etmek amacıyla bazı adımlar atılmıştır. Bu adımlardan en dikkat çekici olanı, 2022’den 2030’a kadar aşamalı bir şekilde yerleştirilecek olan 411 silah, platform ve sisteme yönelik ithalat yasağının getirilmiş olmasıdır. Yasaklananlar

²²⁶ *Global Fire Power*, 2023 Military Strength Ranking, <https://www.globalfirepower.com/countries-listing.php>, (Erişim Tarihi: 10.12.2023).

²²⁷ *Defence Review Asia*, “India India cumulative defense expenditure to reach \$445.7 billion during 2024-28”, 02.05.2023, <https://defencereviewasia.com/india-cumulative-defense-expenditure-to-reach-445-7-billion-during-2024-28/>, (Erişim Tarihi: 09.12.2023).

sorunların çözülememesi ise Hindistan'ın farklı stratejik alanlara yoğunlaşmasını engellemektedir.

2.2.3. Hindistan Dış Politikasının Temel Unsurları

Bağımsızlığının ardından Hindistan'da dış politikaya dair öne çıkan stratejilerden biri bağlantısızlık politikası olmuştur. Nehru tarafından ortaya konulan “*dış politikamız dış değildir*” anlayışı, dış politikayla iç politikanın uyumlu olması gerektiğini vurgulamaktadır. Bu çerçevede dış politikada uygulanan “*bağlantısızlık politikası*” aynı zamanda ülkenin tarihsel, dinsel, kültürel, sosyal ve siyasal değerleriyle uyumlu görülmektedir.²³¹ Hindistan, Soğuk Savaş döneminde Doğu ve Batı bloğundan birinin yanında yer almayıp üçüncü bir yol izleyen Bağlantısızlar Hareketi içerisinde yer alan ülkelerden biridir. Bağlantısızlar tamamen bir yalnızlık içerisine girmenin mümkün olmayacağını bilmekle birlikte, iki bloktan da uzak durmaya çalışmışlardır. Bağımsızlığını kazanan Asya-Afrika devletleri arasında ise “olumlu” tarafsızlığın yürütüleceğine inanan Hindistan, bu devletler arasında öncü bir rol üstlenmiştir.²³² Bağımsızlıklarını kazanan Asya-Afrika ülkeleri, 1955 yılında gerçekleştirilen Bandung Konferansı'nda “barış içinde bir arada yaşamanın” beş ilkesinin de içinde bulunduğu on temel konuda anlaşmışlar ve bu devletler dünya politikalarında etkili olmaya başlamışlardır.²³³ Hindistan bugün halen Bağlantısızlık Hareketi içerisindeki varlığını sürdürmeye devam ettirmektedir. Hızla değişen uluslararası sistem içerisinde Bağlantısızlık Hareketinin de küresel güney olarak tekrardan yükselişe geçtiği görülmektedir. Buradaki küresel güney, coğrafi bir tanım olarak güney yarım küreyi ifade etmektedir. Ancak Güneyi, sadece Kuzeyden ekvator çizgisiyle ayrılan bir bölge olarak değil, sosyo-ekonomik gelişmişlik farkını anlatan bir kavramsal sınır olarak değerlendirmek daha doğru olacaktır. Zira günümüzde küresel güney, gelişmekte olan ülkeler arasında meydana gelen sosyo-ekonomik bir çerçeveyi ifade etmektedir.²³⁴ Küresel Güneyi oluşturan ülkeler gerek bölgesel gerekse küresel iş birliği platformlarında küresel ekonomi-politik sisteme yönelik daha fazla iş

²³¹ Oğuş, *Soğuk Savaş Sonrası*, s.108.

²³² Oral Sander, *Siyasi Tarih* (1918-1994), İmge Yayınevi, 23. Baskı, Ankara, 2013, s. 431.

²³³ Sander, *Siyasi Tarih*, s. 432.

²³⁴ Segah Tekin ve Melike Tuğba Dolu, “Güney-Güney İşbirliğinin İdeolojik Temelleri: Bağlantısızlar Hareketi ve Küresel Güney”, *Dicle Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, (24), 2020, s. 68-69.

birliğinin nasıl sağlanabileceğini tartışmaktadırlar. Bu tartışmaların ortasında öne çıkan önemli bir kavram ise stratejik özerklik olmuştur. Bu kavram, bir ülkenin içinde bulunduğu ittifakları bir yandan güçlü tutmaya çalışırken bir yandan da çok kutuplu bir dünyada, çok taraflı bir açık kapı siyaseti politikasını da göz ardı etmeyerek kendi öncelikleri ve menfaatlerine göre hareket edebilme yeteneği olarak açıklanabilmektedir.²³⁵ Hindistan'ın da sergilemekte olduğu stratejik özerklik davranışının, sahip olduğu ülke stratejik kültürünün bir parçası olan bağlantısızlık geleneğinden ilham aldığı düşünölmektedir. Bu doğrultuda klasik ittifaklar içerisinde olmaktansa, ortak hedefler için stratejik ortaklıkların kurulması, daha rasyonel görölmektedir.²³⁶

Küresel ekonomide ve siyasette iş birliğinin geliştirilmesi adına Hindistan, uluslararası örgötlere üye olmuştur. Asya Kalkınma Bankası (ADB), ASEAN, BRICS (Brezilya, Rusya, Hindistan, Çin ve Güney Afrika), Doğu Asya Zirvesi (EAS), IMF, Güney Asya Bölgesel İşbirliği Örgütü (SAARC), ŞİÖ, Birleşmiş Milletler (BM), Dünya Sağlık Örgütü (WHO) ve Dünya Ticaret Örgütü (WTO) Hindistan'ın üye olduğu örgötlere bazılarısıdır.²³⁷ Böylelikle Hindistan'ın uluslararası sistemdeki konumunun giderek yükseldiği ve hızla küreselleşen dünyada daha aktif hale gelmeye başladığı görölmüştür.

1994 yılında yürürlüğe giren *Doğuya Bakış* politikası, Hindistan'ın önemli deniz güzergahlarının güvenliğini sağlamayı hedefleyen önemli bir politika olarak öne çıkmaktadır. Hindistan bu politikasını hayata geçirerek dış yatırımları ülkesine çekme ve ticari bağlantıları artırma yoluyla, altyapı yatırımlarının gerçekleştirilmesinin ve işsizliğin önüne geçilmesinin sağlanabileceğini düşünmüştür. Üstelik ekonomik gelişmeyle birlikte büyüyen bir orta sınıfın oluşması ve ülkenin kalkınmasında büyük rol oynayacak eğitimli bir nesil oluşturulması, diğer önemli bir noktadır. Hindistan'ın bu politikayla amaçladığı diğer önemli bir husus Hint Pasifik bölgesine entegre olarak,

²³⁵ Kerem Alkin, “Küresel Sistemde ‘Stratejik Özerklik’ Kavramı Yükseliyor”, *SABAH*, 08.05.2023, <https://www.sabah.com.tr/yazarlar/kerem-alkin/2023/05/08/kuresel-sistemde-stratejik-ozerklik-kavrami-yukseliyor>, (Erişim Tarihi: 20.09.2023).

²³⁶ Hayati Ünlü, “Hindistan Stratejik Kültürü ve QUAD İttifakı”, *Anadolu Ajansı*, 11.11.2020, <https://www.aa.com.tr/tr/analiz/hindistan-stratejik-kulturu-ve-quad-ittifaki/2039782>, (Erişim Tarihi: 21.09.2023).

²³⁷ <https://www.mfa.gov.tr/hindistan-kunyesi.tr.mfa>, (Erişim Tarihi: 13.12.2023).

bölgedeki Çin bağımlılığının önüne geçebilmektir.²³⁸ Zira deniz yollarının egemenliği ve ticaret yollarının güvenliğinin sağlanabilmesi, Hindistan için fazlasıyla mühimdir. Bu doğrultuda Hint Okyanusu, Malakka Boğazı ve dahi Güney Çin Denizi (GÇD) Hindistan'ın öncelik verdiği bölgelerdir. Denizcilik stratejilerini bu yönde geliştiren Hindistan, donanma gücünü geliştirmeye yönelik de somut adımlar atmaktadır. Hint-Pasifik'te gerçekleştirilmesi arzulanan hedefler doğrultusunda, 2013 yılında INS Arihant isimdeki nükleer güç ile çalışan balistik denizaltı denize indirilmiştir. Yine aynı yıl Rusya'dan, Hindistan'ın ilk uçak gemisi olan ve 2.3. milyar dolara mal olan INS Vikramaditya 2.3. alınmıştır.²³⁹ Doğuya Bakış politikası günümüzde hala başbakan olan Modi döneminde *Doğuya Hareket* olarak değiştirilmiştir. Hindistan dış politikasında önemli bir yer tutan Doğuya Hareket ve Hint Okyanusu stratejileri çalışmanın dördüncü bölümünde daha detaylı olarak ele alınacaktır.

Modi döneminde dış politikada üzerinde durulan diğer önemli bir konu *Önce Komşuluk* politikası olmuştur. Bu politikayla, geçmişte ortaya konulan 'Gujral Doktrini' ile benzer şekilde Güney Asya'daki komşulara öncülük verilmesi amaçlanmıştır. Kumar Gujral, Güney Asya ülkeleriyle olan ilişkilerde bir yeniliğe gidilmesi gerekliliğine işaret ederek ortaya koyduğu bu doktrini, 1997 yılında başbakan olduğunda da sürdürmeye devam etmiştir.²⁴⁰ Bu açıdan bakıldığında alt kıtanın küçük devletlerine odaklanan Hindistan'ın küresel bir dış politikadan ziyade bir komşuluk politikası yürüttüğü görülmektedir. Ancak bu konudaki asıl sorun kendisinden daha küçük olan Güney Asya ülkelerine dair Hindistan'ın sahip olduğu orantısız güç ve alt kıta üzerinde hükümlanlık uygulama konusudur.²⁴¹ Zira Hindistan, Güney Asya'nın en büyük ülkesi olmakla birlikte ekonomik büyüme oranları bakımından da diğer ülkelerin önündedir. Uluslararası ilişkiler sahnesine önemli bir oyuncu olarak çıkan Hindistan'ın gerek nükleer bir güç olması gerekse uzay teknolojileri konusunda kanıtlamış olduğu becerileri sebebiyle, bölgede kendisine yönelik bir güven problemi oluşmuştur. Bu doğrultuda Hindistan'a, "büyük kabadayı"

²³⁸ Göktürk Tüysüzoğlu, "Hindistan'ın Doğu'ya Hareket Politikası ve Hint-Pasifik Stratejisi", içinde: *Dünya Siyasetinde Asya Pasifik*, (Ed. İ. Ermağan, M. Özay ve Ö. Z. Keyvan) Nobel Yayınları, 1. Basım, Ankara, 2020, s. 218.

²³⁹ Tüysüzoğlu, "Hindistan'ın Doğu'ya Hareket Politikası", s. 220.

²⁴⁰ Pratip Chattopadhyay, "The Politics of India's Neighbourhood Policy in South Asia", *South Asian Survey*, 18 (1), 2011, s. 99.

²⁴¹ Daniel Twining, "India's Foreign Policy towards East Asia and the Neighborhood under Modi: Implications for Europe", *NFG Policy Paper Series*, No: 10, February 2015, s. 12.

veya “ağabey” gibi yakıştırmalar yapılmış ve bazı ülkelerde Hint karşıtı olmayı vatansever olmakla eşit sayan kesimler meydana çıkmıştır.²⁴²

Önceki hükümetlere bakıldığında gerek siyasi zorlamalar gerekse baskılar sebebiyle, Hindistan’ın stratejik fırsatları kaçırdığı görülmüştür. Örnek verilecek olunursa Manmohan Singh önderliğindeki koalisyon hükümeti (2004-2014), muhalefetten gelen iç siyasi baskılar sebebiyle, Güney Asya ülkeleri ile olan ilişkilerine tam anlamıyla odaklanamamıştır. Bu konuda Modi hükümetine bakıldığında ise, ekonomik girişimlerin ve siyasi ilişkilerin tamamlanmasının ne denli önemli olduğunun farkında olduğu anlaşılmaktadır.²⁴³ Bu çerçevede Mayıs 2014’te kurulan hükümetin ilk eylemi önce komşuluk politikasını hayata geçirmek olmuştur. Bu politikayla ilişkileri sıfırlayarak yeniden bir dostluk bağı kurmak ve aradaki güven eksikliğini gidermek amaçlanmıştır. Esasen bakıldığında ise komşularla temasın kurulması Modi’nin resmen Başbakan olmasından önce başlatılmıştır. Başbakan Modi’nin gerçekleştirilecek olan yemin törenine katılmaları için SAARC²⁴⁴ üye devletlerinin liderlerine davet gönderilmiş ve bölge liderleri de bu davete katılım göstermiştir. Böylelikle Hindistan bölge entegrasyonuna yönelik adım attığını gösterirken, davetin liderler tarafından kabul edilmesi de bu adıma olumlu cevap verildiğini göstermiştir.²⁴⁵ Bu olayları takiben Kasım 2014 tarihinde SAARC toplantısı gerçekleştirilmiş ancak bu toplantıdan beklenen verim alınamamıştır. Karayolu, demiryolu ve enerji entegrasyonu gibi konularda anlaşma sağlanmak istense de bu konuda başarılı olunamamıştır. Zira bu entegrasyonun önünde Hindistan-Pakistan anlaşmazlığı gibi büyük bir gerilim söz konusudur. Her ne kadar Bharatiya Janata Partisi (BJP), SAARC’ın revize edilmesinin bölgedeki birçok suç ve gerilimin önüne geçeceğine inansa da Hindistan’ın bu konuda daha fazla çaba sarfetmesi gerektiği düşünülmektedir. Bu doğrultuda Yeni Delhi’nin bir ağabey gibi değil diğer

²⁴² Bhushan R. Thakare, “India’s Neighbourhood Firs Policy in the Shadow of Quadrilateral Security Dialogue”, *IRJMSH*, 12 (1), 2021, s. 230.

²⁴³ Angana Das, “India’s Neighbourhood Policy: Challenges and Prospects”, *Jindal Journal of International Affairs*, 4 (1), 2016, s. 24.

²⁴⁴ Örgüt 1985 yılında, Güney Asya halklarının refahını artırmak; bölgedeki ekonomik büyümeyi hızlandırmak, üye ülkeler arasında her türlü iş birliğini güçlendirmek ve üyeler arasında uluslararası platformlarda dayanışmayı artırmak amacıyla kurulmuştur. Üye ülkeler: Afganistan, Bangladeş, Butan, Hindistan, Maldivler, Nepal, Pakistan ve Sri Lanka’dır. T.C. Dışişleri Bakanlığı, <https://www.mfa.gov.tr/guney-asya-bolgesel-isbirligi-orgutu.tr.mfa>, (Erişim Tarihi: 04.12.2023).

²⁴⁵ Thakare, “India’s Neighbourhood Firs Policy”, s. 231-232.

lkelerle eŖit bir ortak gibi davranması gerektiği savunulmaktadır.²⁴⁶ Modi'nin bu konuda attığı adımlardan biri SAARC ülkelerine düzenlediği ziyaretler olmuŖtur. İlk ziyaretini Butan'a düzenleyen Modi bu ziyaretinde, '*Bharat to Bhutan*' olarak ifade ettiği ikili iliŖkilerin geliŖtirileceęinin altını çizmiŖtir. Üstelik ekonomik yardım çağrısında da bulunan Modi, Butan'a iki milyon kitap ve süreli yayından oluŖan bir dijital kütüphane kurulması ve Butanlı ğrencilere sağlanan bursların ise iki katına ıkarılması teklifinde bulunmuŖtur.²⁴⁷

Modi döneminde üzerinde durulan bir diğer politika *Make in India* (Hindistan'da ret) politikasıdır. Eylül 2014'te baŖlatılan bu giriŖim, daha geniŖ bir ulus oluŖturma hedefinin bir ürünü olarak meydana gelmiŖtir. Hindistan'da ret giriŖimi farklı bölgelerdeki potansiyel yatırımcılara bir davet oluŖtururken, Hindistan'ın kendi vatandaŖlarına ve iŖ liderlerine ise adeta bir çağrı niteliğindeydi. Bu doğrultuda Modi, Asgari Hkmet Maksimum YnetiŖim ilkesiyle baędaŖan iŖ ortağına geiŖ sürecini baŖlatmıŖtır.²⁴⁸ 2015 yılında ise Ulusal Beceri GeliŖtirme Misiyonu onaylanmış ve bu sayede Hindistan'da ret politikası iin gerekli insan sermayesini sağlayabilmek adına iŖ eğitiminin verilmesi amalanmışır. Buna ek olarak bazı sektörlerde doğrudan yabancı yatırım limitleri artırılmış ve böylece yabancı yatırımlara sağlanacak iŖ ortamını daha olanaklı hale getirilmeye alıŖılmışır.²⁴⁹

Hindistan dıŖ politikasında etkili olan diğer bir unsur *Hindutva* (Hindistan milliyetiliği) anlayıŖıdır. Hindistan ve Pakistan'ın bağımsızlık sürecinde yaŖanan geliŖmeler ve sonrasında KeŖmir olaylarında yaŖanan atıŖmalar sebebiyle Hindu ve Müslüman kesim arasındaki ayrıŖmaların etkin bir Ŗekilde hissedildiği grlmŖtir. İngiliz sömürge döneminde ise, İngilizler bu iki toplumun arasındaki sorunlardan yararlanmıŖlar ve bölgede gl bir Hindistan yerine blnmŖ bir Hindistan görmeyi yeęlemiŖlerdir. Bu doğrultuda Hindistan'da özellikle 1990'lı yıllar, Hindutva

²⁴⁶ Rajan Kumar, "India's Foreign Policy under Modi Government", *Marmara Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, 2 (2), 2014, s. 113.

²⁴⁷ Jayanth Jacob, "PM talks of good neighbours, B2B ties in Bhutan", *Hindustan Times*, 16.06 2014, <https://www.hindustantimes.com/india/pm-talks-of-good-neighbours-b2b-ties-in-bhutan/story-0DyOUkSt7nd4l8FmNBsM.html>, (EriŖim Tarihi: 11.02.2023).

²⁴⁸ *Make in India Resmi İnternet Sitesi*, <https://www.makeinindia.com/about> (EriŖim Tarihi: 12.02.2023).

²⁴⁹ Yusra Toprak, *Narendra Modi Dönemi DıŖ Politikasının Yakın evreye Etkisi*, İstanbül Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi, İstanbül, 2022, s. 53.

anlayışının aşırı artış gösterdiği yıllar olmuştur. Hindutva anlayışı, giderek siyasette de kendisine bir yer edinmiştir. Bugün Modi yönetiminde bu anlayışın Hindistan dış politikasında önemli bir yere yerleştirildiği görülmektedir. Özellikle Keşmir meselesi ve Hindistan'ın hali hazırdaki sınır sorunları, Yeni Delhi yönetiminin daha fazla milliyetçiliğe eğilmesine sebep olmuştur. Öyle ki 2019 yılında Keşmir'in özel statüsünün kaldırılmasının, bu milliyetçilik anlayışına dayalı olduğu açıkça görülmektedir.



3. BÖLÜM

ÇİN-HİNDİSTAN DENİZ HAKİMİYET MÜCADELESİ

Çin ve Hindistan gibi iki büyük ülkenin deniz ticareti, her iki ülkedeki toplam ticaretin %90'ının üzerindedir. Hızlı büyüme oranları ve ekonomilerinin kapsamı düşünüldüğünde, deniz ticaretini korumak ve bu doğrultuda deniz kuvvetlerinin modernizasyonlarına yönelik yatırımlar yapmak Çin ve Hindistan için öncelik haline gelmiştir.²⁵⁰ Bu doğrultuda Mahan'ın da üzerinde durduğu ve deniz ticareti için de önemli gördüğü donanma gücünün geliştirilmesi, Çin ve Hindistan için oldukça önemli görülmektedir. Bu sebeple her iki ülkenin de uluslarının ekonomik yaşam çizgilerinin deniz yoluyla korunmasına odaklanan bir stratejiye öncelik verdikleri ve ileriye dönük politikalarında askeri varlık arayışı içerisinde oldukları açıkça görülmektedir. Sonuç olarak bakıldığında Çin ve Hindistan donanmaları kıyı savunması için tasarlanan güçlerden, kıyılarının çok ötesine güç yansıtabilecek araçlara dönüştürülmektedir.²⁵¹

3.1. Çin'in Stratejisi ve Eylemleri

3.1.1. Çin'in Denizcilik Stratejisi ve Donanma Gücü

Çinliler, hanedanlık dönemlerinden itibaren Hint Okyanusu Bölgesini keşfetmekten geri durmamışlardır. İlerleyen süreçte Çinliler denizcilik teknolojisinin gelişmesi ve deniz aşırı ticaretin artmasıyla beraber Tang Hanedanlığı döneminden itibaren güneydoğudaki ülkelere göç etmeye başlamıştır. Özellikle Çin'in Hint Okyanusu Bölgesi'ndeki askeri varlığına dair ilk olay Ming İmparatorunun 15. yüzyılda Zheng He'nin seferlerini desteklemesiyle başlamıştır. Ancak 16. yüzyılın ortalarında dış dünyaya kapıların kapanması ile birlikte, Çin donanmasının gelişimi sınırlanmıştır. Ardından Çin'in tarihinde sömürgeciliğe maruz kalması, Japon militarizminin yükselişi, farklı ülkelerle yaşadığı toprak anlaşmazlıkları ve Tayvan

²⁵⁰ Commander Sibapada Rath, "Maritime Strategy of India and China: Influence of Alfred Thayer Mahan", *Nawal War College Journal*, 2005, s. 73.

²⁵¹ Rath, "Maritime Strategy of India and China", s. 75.

meselesi gibi tüm etkenler, Çin deniz gücünün gelişmesinin önüne bir duvar örmüştür. Üstelik ABD gibi bir donanmaya sahip bir ülkenin de Çin donanmasının gelişiminde bir baskı oluşturduğu yadsınamaz bir gerçektir. Ancak tüm bunlara rağmen hızla küreselleşme dalgasının yayılması, dışa açılma ve reform politikalarının da etkisiyle Çin, enerji ve deniz iletişim hatlarının önemini anlamıştır.²⁵²

Deniz stratejisi konusunda Çin'in geçirdiği dönüşümler, sırasıyla üç sebebe dayandırılmaktadır. Bunlardan ilki, Çin'in deniz gücü inşasına dair kendisine bir strateji benimsemiş olması ve özellikle deniz hakları konusunda güçlü bir donanmaya sahip olmak istemesidir; ikinci sebep olarak hassas güdümlü silahların kullanılmaya başlanmasıyla savaş alanı da genişlemiş ve Çin sadece kıyı savunması gerçekleştirerek denizden gelebilecek tehditlere karşı koyamayacağını anlamıştır, üçüncü ve son sebep olarak ise kendisini birçok deniz tehdidi altında hisseden Çin, kendi güvenliği için okyanus kabiliyetini geliştirmeyi zorunlu bir hedef olarak görmeye başlamıştır.²⁵³

Çin, 22.000 km'den fazla kara sınırına ve yaklaşık 15.000 km'lik kıyı şeridiyle Batı Pasifik'te önemli bir deniz cephesine sahip bir ülkedir.²⁵⁴ Bu doğrultuda Çin'in artan denizcilik çıkarları göz önünde bulundurulduğunda Mahan'ın deniz hakimiyet teorisi, Çin stratejilerinde önemli bir yer bulmaktadır. Öyle ki deniz yoluyla enerji ithalatına büyük oranda bağımlı olan Çin, nasıl büyük bir deniz gücü olunacağını hızla öğrenmektedir. Çinli deniz stratejistleri hem kıta hem de deniz çıkarlarının korunmasını dengeleyebilmek için Mahan'ın çalışmalarından yararlanmaktadırlar.²⁵⁵ Bu çerçevede Xi Jinping'in Mahan'ın teorileriyle uyumlu bir şekilde, Çin'in deniz gücünün üç temel unsura dayanması gerektiğini ifade etmiştir. Bunlardan ilki üretim olmakla birlikte ikinci önemli unsur ticaret ve deniz filolarıdır. Son unsur ise deniz aşırı pazarlar ve üslerdir.²⁵⁶

Çin'in deniz gücü konusunda ülke içerisinde farklı görüşlerin hakim olduğu görülmektedir. Bazı görüşlere göre özellikle tarihteki feci deniz yenilgileri göz önünde

²⁵² Ouyang Guoxing, "Chinese Military Presence in the Indian Ocean Region", içinde *India and China Constructing a Peaceful Order in the Indo-Pacific* (Ed. Gurpreet S. Khurana ve Antara G. Singh), National Maritime Foundation, 2016, s. 104-105.

²⁵³ Guoxing, "Chinese Military Presence", s. 105-106.

²⁵⁴ Abel Romero Junquera, "The rise of China as a maritime power", *Analysis Paper*, (58), 2023, s. 6.

²⁵⁵ Douglas Guilfoyle "Strategy and Law in the South China Sea Disputes", *Maritime Security Research Group*, 2019, s.5.

²⁵⁶ Romero Junquera, "The rise of China", s.17.

bulundurulduğunda, Çin'in ekonomik kalkınma sürecinde böyle bir deniz gücü olma hayali gereksizdir. Diğer bazı görüşlere göre ise hegemonya söz konusu olduğunda diğer ülkelerle rekabet edebilmek için donanma gücü oldukça önemlidir. Ancak esasen bakıldığında bu iki görüşte de yanlışlıklar olduğu düşünülmektedir. Zira Çin'in deniz gücü kavramının Batı deniz gücü kavramından farklı olduğu yanlar vardır. Batı'da deniz gücü demek denizi kontrol etmek anlamına gelirken, Çin'de deniz gücü kavramının eşit deniz hakları ve deniz gücünün birleşimi olduğu görülmektedir.²⁵⁷ Bu doğrultuda Pekin yönetiminin, okyanusların kullanılması, ulusal deniz egemenliğinin, haklarının ve çıkarlarının korunabilmesi için önemli bir strateji ortaya koyduğu görülmektedir. Bu strateji sadece ekonomik ve güvenlik anlamında değil aynı zamanda okyanus teknolojisi ve çevrenin korunması ile ilgili konuları da kapsamaktadır.²⁵⁸

21. yüzyıl ile birlikte okyanusların uluslararası ilişkilerdeki rolünün daha da arttığı görülmektedir. Çin için de bu yüzyıl daha güçlü bir ulusun inşası ve gelişimi için denizcilik gelişimi yüzyılı olmuştur. Bu doğrultuda bakıldığında Çin'in deniz gücü stratejisinin yalnızca iç sorunlara eğildiğini söylemek yanlış olacaktır. Öyle ki Çin'in komşu ülkelere engellenen deniz egemenliği haklarının ve çıkarlarının korunması da başlıca bir ilgi konusudur.²⁵⁹ Örnek vermek gerekirse Güneydoğu Asya ülkelerinin askeri silah ve teçhizat alımı, askeri tatbikatların yapılması ve Çin ile yüzleşmeyi hedefleyen deniz üslerinin kurulması konusunda ABD ile iş birliğine gitmesi GÇD gibi bir bölgedeki karışıklığı daha da pekiştirmektedir. Bu karmaşıklık hem Çin hem de Güneydoğu Asya ülkeleri arasındaki iş birliğine engel teşkil ettiği gibi aynı zamanda bölgede istikrarın sağlanmasına da engel oluşturmaktadır. Tüm bu etkenler ışığında Çin'in hem denizlerdeki hak ve çıkarlarını koruma hem de bölgedeki barışın tesisi adına bir deniz gücü ulusu inşası gerekli görülmektedir.²⁶⁰

Çin'in içerisinde bulunduğu stratejik koşulların değişmesi, onu deniz gücü olmaya itmiştir. Öyle ki 1990'lardan günümüze değin Çin'in yakın kıyı ve açık deniz alanlarının ötesindeki bölgelerdeki ekonomik ve güvenlik çıkarları önemli bir şekilde genişlemiştir. Gerek Çinli liderlerin söylemlerinde gerekse ulusal düzeydeki belgelerde Çin'in bir deniz gücüne dönüşme hedefi, Çin halkının refahı, ulusal

²⁵⁷ Zhang Wenmu, "Sea Power and Chinas's Strategic Choices", *China Security*, 2006, s. 23.

²⁵⁸ Wu Xiaoyan, "China's Sea Power Nation Strategy", *Asia Paper*, 2014, s. 10.

²⁵⁹ Xiaoyan, "China's Sea Power Nation Strategy", s. 10.

²⁶⁰ Xiaoyan, "China's Sea Power Nation Strategy", s. 18.

egemenliğin korunması, Çin'in ulusal kalkınma stratejisi ve Çin ulusunun gençleşmesi için bir zorunluluk olarak nitelendirildiği görülmektedir.²⁶¹ Bu doğrultuda 2012 yılında Pekin yönetimi, Çin'in deniz gücü ülkesi olabilmesi yolunda yeni bir strateji²⁶² ortaya koymuştur. Bu stratejinin ana unsurlarını; okyanus kaynaklarının kullanımının artırılması, okyanus ekolojik çevresinin korunması, okyanus ekonomisinin desteklenmesi, ulusal deniz egemenliği haklarının korunması ve bir deniz gücü ulusu inşa edilmesi oluşturmaktadır. Bu doğrultuda bakıldığında deniz egemenliğine yönelik bir tehdit gelmemesi ve deniz iletişim hatlarının güvenli ve sorunsuz bir şekilde çalışması amaçlanmaktadır. Deniz güvenliğinin sağlanması için güçlü bir donanmaya ihtiyaç duyulmaktadır. Çin ise bir deniz gücü ulusu inşa etmek istiyorsa kendi statüsüyle orantılı, çıkarlarını koruyabilecek güçlü ve modern bir donanmaya sahip olmalıdır.²⁶³

Çin'in enerji kaynaklarına ve uluslararası pazarlara olan bağımlılığı onu deniz rotalarına bağlayan geçiş noktalarının güvenliği konusunda daha hassas bir hale getirmiştir. Bilhassa Basra Körfezi, Afrika ve Avrupa'ya açılan kapı olan Hint Okyanusu'nun güvenliği, Çin için öncelikli bir konu haline gelmiştir. Bu güvenliğin sağlanmasında güçlü bir donanmanın ve deniz üslerine sahip olmanın rolü ise yadsınamaz. Bu doğrultuda ABD'li akademisyen Hans Morgenthau, devletlerin sahip oldukları donanma gücü ile bayrağını ve prestijini dünyanın her köşesinde sergileyebileceğini ifade etmiştir. Mahan ise bu konuda lojistik istasyonlarına ve donanmalara olan ihtiyacın altını çizmiştir. Nitekim Çin de donanmasını geliştirip modernleştirme politikası yürütmüştür.²⁶⁴

Çin'in deniz güvenliğinin sağlanması, deniz hak ve menfaatlerinin korunması ve karasularındaki egemenliğin sağlanması görevleri, Çin Deniz Kuvvetlerinin sorumluluk alanındadır. Çin Deniz Kuvvetleri; Kuzey, Güney ve Doğu donanmaları

²⁶¹ Thomas Bickford, "China and Maritime Power: Meanings, Motivations and Strategy", *CNA*, 2016, s. 10.

²⁶² 2012 yılından önce Çin'in denizlerle ilgili olan bu stratejisi 'denizci gelişme stratejisi' (maritime development strategy) olarak kullanılmaktaydı. 2012'nin sonlarından itibaren 'denizci güç stratejisi' (maritime power strategy) olarak kullanılmaya başlanmıştır. Son olarak ise 'denizci güç' (maritime power) halini almıştır. Nejat Tarakçı, "Çin'in Yeni Deniz Stratejisi", *TASAM*, 11.04.2016. https://tasam.org/tr-TR/Icerik/26812/cinin_yeni_deniz_stratejisi, (Erişim Tarihi: 27.08.2023).

²⁶³ Xiaoyan, "China's Sea Power Nation Strategy", s. 8.

²⁶⁴ Mehmet Seyfettin Erol ve Mustafa Cem Koyuncu, "Çin'in İnci Dizisi Stratejisi", *Bölgesel Araştırmalar Dergisi*, 6 (1), 2022, s. 44-45.

olarak üçe ayrılmıştır. Pasifik Okyanusu'ndaki hareketlerden sorumlu olan ve aynı zamanda Japon tehditlerine karşı oluşturulan donanma Kuzey donanmasıdır. Doğu donanması, Tayvan adasına ihtiyaç duyulduğu takdirde hareket gerçekleştirecek olan donanmadır. Son olarak Güney donanması ise, Çin'in en güçlü ve en modern donanması olarak nitelendirilmektedir. Güney donanmasının görevi, GÇD'de Çin çıkarlarını korumak ve Hint Okyanusu'nda gerçekleştirilebilecek her türlü hareketi icra etmektir.²⁶⁵ Bu doğrultuda bakıldığında Çin Deniz Kuvvetlerinin, Çin'in uzak denizler olarak nitelendirdiği küresel deniz alanlarına genişleyerek, küresel bir güç olma yolunda hizmet ettiği görülmektedir. Öyle ki geliştirilen deniz platformları, Çin'in toprak temelli savunma anlayışında farklılıklar olduğunu göstermiştir. Örnek vermek gerekirse, 2030 yılına kadar Çin'in uçak gemisi sayısını dörde çıkarmayı planladığı belirtilmektedir. Çin deniz altıları da geliştirilerek 2015 yılından itibaren uzun menzilli SS-NX-13 gemilerine karşı seyir füzesi atma kabiliyeti kazandırılmıştır. Üstelik 7400 km menzile sahip JL-2 füzeleri ile teçhiz edilmiş JIN Sınıfı denizaltıların üretimi ile birlikte oldukça önemli konvansiyonel ve nükleer taarruz yeteneği kazanılmıştır. Çin'in hedefi 2030'a kadar 99 denizaltıya sahip olmaktır.²⁶⁶

Çin Halk Kurtuluş Ordusu Donanması'nın hızlı bir şekilde büyümesiyle Çin'in gemi inşa kabiliyetinin artması doğru orantılı olmuştur. Özellikle 1990'ların ortalarındaki elverişli piyasa koşulları ve gerek Japonya gerekse Güney Kore ile yapılan ortak girişimler, Çin'in gemi inşa tesis ve tekniklerini geliştirmesinde önemli rol oynamıştır.²⁶⁷ Denizcilik Ekonomisi ve Lojistik Enstitüsü'ne göre, toplam 74,5 milyon tonajlık 800'den fazla ticari gemiyi kontrol eden China COSCO Shipping, dünyanın en büyük denizcilik şirketi ünvanına sahiptir. Diğer taraftan Çin, Kuşak ve Yol Girişimi doğrultusunda büyük bir ticari gemi inşa programı yürütmektedir. Aralarında China State Shipbuilding Corporation'ın (CSSC) ve onun bir kolu olan Jiangnan Shipbuilding Group'un bulunduğu Çinli gemi inşa şirketleri, bugün dünyanın en büyük denizcilik şirketleridir.²⁶⁸ CSSC, küresel gemi inşa pazarının %21,5'ini tek

²⁶⁵ Tepehan, "Çin'in Denizcilik Gücündeki Gelişmelerin", s. 144.

²⁶⁶ Tepehan, "Çin'in Denizcilik Gücündeki Gelişmelerin", s. 145.

²⁶⁷ *China Power*, "How is China Modernizing its Navy?", 20.04.2022, <https://chinapower.csis.org/china-naval-modernization/>, (Erişim Tarihi: 03.11.2023).

²⁶⁸ Paul D. Scott ve Marks S. Cogan, "Containing China's Maritime Power: A Question of Capability and Intent", *The Diplomat*, 28.09.2022, <https://thediplomat.com/2022/09/containing-chinas-maritime-power-a-question-of-capability-and-intent/>, (Erişim Tarihi: 03.11.2023).

başına elinde tutan sektörün önde gelen şirketlerinden biridir. Büyük bir devlet kuruluşu olan CSSC, 2019 yılında Çin'in en büyük iki gemi yapım şirketinin birleşmesiyle kurulmuştur. Şirketin, bugün geldiği noktada doğrudan kontrol ettiği 100'den fazla alt kuruluşu bulunmaktadır. CSSC, ticari gemi üretiminin yanı sıra Çin için savaş gemileri de üretmektedir. Bu doğrultuda kendisini deniz silah ve ekipmanlarının geliştirilmesinde 'ana güç' olarak gören CSSC'nin alt kuruluşları tarafından işletilen Dalian, Jiangnan, Hudong-Zhonghua ve Huangpu Wenchong tersaneleri önemli görülmektedir. Zira Çin Halk Kurtuluş Ordusu Donanması için oldukça çok sayıda su üstü savaş gemisi üretmekte ve milyonlarca dolarlık gemi inşa sözleşmeleri almaktadırlar. Aynı zamanda Jiangnan Tersanesi Çin'in üçüncü ve en donanımlı uçak gemisinin inşa edildiği tersanedir.²⁶⁹

Çin ürettiği gemileri hızla denize indirmektedir. Öyle ki 2017 ve 2019 yılları arasında Çin'in, Hindistan, Japonya, Avustralya, Fransa ve Birleşik Krallık'ın toplamından daha fazla gemi inşa ettiği bilinmektedir. 2021 yılında ise Çin, en az 28 gemi hizmete sokmuşken, ABD donanması aynı yıl 7 gemi hizmete sokabilecek konumdaydı.²⁷⁰ Bu doğrultuda tonaj bakımından dünyanın en çok gemi üreten ülkesi olan Çin'in, denizaltılar, su üstü muhripleri, yardımcı ve amfibi gemiler de dahil tüm donanma sınıflarında gemi inşa kapasitesini artırmaya çalıştığı görülmektedir. Üstelik Çin, deniz gaz türbini ve dizel motorlara ek olarak neredeyse tüm gemi silahlarını ve elektronik sistemlerini yerli olarak üretmektedir. Bu da Çin'i neredeyse kendi kendine yeterli hale getirmektedir. Çin'in yerli olarak tasarlanan ve üretilen ilk uçak gemisi (Fujian) bu yeterliliğin ürünüdür. 2022 yılında denize indirilen ve elektromanyetik mancınık fırlatma cihazlarına sahip bu uçak gemisine J-15 savaş uçakları ve Z-9C denizaltı savunma helikopterleri de dahil olmak üzere 70'e kadar uçak konuşlandırabilecektir.²⁷¹

Bugün dünyanın en güçlü ikinci donanması olan Çin Halk Kurtuluş Ordusu Donanması, modern savaş gemileri ve ileri teknoloji ile donatılmış çok yönlü bir deniz

²⁶⁹ Matthew P. Funairole, Brian Hart ve Joseph S. Bermudez Jr., "In the Shadow of Warships: How Foreign Companies Help Modernize China's Navy," *Center for Strategic and International Studies*, 07.04.2022, <https://features.csis.org/china-shadow-warships/> (Erişim Tarihi: 06.11.2023).

²⁷⁰ <https://chinapower.csis.org/china-naval-modernization/>, (Erişim Tarihi: 03.11.2023).

²⁷¹ *U.S. Department of Defense*, "Military and Security Developments Involving The People's Republic of China", Annual Report, 2023, s.167.

kuvvetidir. Çin Halk Kurtuluş Ordusu Donanması, yaklaşık olarak 300.000 deniz personeli ve 230'dan fazla yardımcı gemi de dahil 750'den fazla gemiden oluşan geniş bir filo sahtir. Filosunda üç uçak gemisi (en yenisi Fujian), iki helikopter gemisi, 51 destroyer, 50 fırkateyn, 71 korvet ve 80 denizaltı bulunmaktadır.²⁷² Çin Halk Kurtuluş Ordusu Donanması, büyük ölçüde gelişmiş gemisavar, havasavar ve denizaltısavar silah ve sensörleri bünyesinde barındıran son derece modern platformlardan oluşmaktadır. Çin'in donanmasına yönelik bu modernizasyonunda, gerek deniz alanlarına vermiş olduğu değerin artmış olması gerekse donanmasının daha uzak mesafelere yönelik faaliyet göstermeye başlaması etkili olmuştur. Çin, Çin Halk Kurtuluş Ordusu Donanması'nın modern amfibi savaş gemileri filosuyla, kendi çıkarlarının tehdit altında olduğu her yerde büyük çapta sefer operasyonları düzenleyebilecek düzeydedir. Üstelik deniz operasyonlarının Çin'in yakın bölgelerinden daha uzağa genişletilmesi hem Çin'in savaş dışı askeri faaliyetlerini kolaylaştıracak hem de Çin'in artan küresel askeri duruşunu daha fazla görünür kılacaktır.²⁷³

Sonuç olarak bakıldığında Çin'in büyük bir deniz gücü haline geldiği görölmektedir. Gemi inşa kapasitesi, ticaret ve balıkçılık filosu da dahil olmak üzere, deniz gücünü oluşturan tüm unsurlarda başarılı bir ilerleme kaydetmiştir. Bunlara ek olarak Çin Halk Kurtuluş Ordusu Donanması, olağanüstü bir sahil güvenlik ve deniz milislerine de sahiptir. Çin deniz gücündeki bu yükselişi, kıtasal bir güç olarak zayıflayarak değil aksine birbirlerini tamamlayacak şekilde sağlamıştır. Çin, özellikle Orta Asya ülkeleri ve Rusya üzerindeki artan etkisiyle önemli bir kıtasal güç olmaya devam ederken, büyük bir hibrit kıtasal ve denizci güç haline gelmektedir.²⁷⁴

²⁷² Shamsuddoza Sajen, "The 10 Most Powerful Navies in the World 2023", 02.10.2023, *Foreign Affairs Insights&Review*, <https://fairbd.net/most-powerful-navies-in-the-world/#:~:text=Indian%20Navy%2C%207th%20strongest%20navy%20in%20the%20world,-With%20a%20balanced&text=The%20Indian%20Navy%20has%20around,its%20carrier%2Dbased%20fighter%20jet.> (Erişim Tarihi: 10.11.2023).

²⁷³ U.S. Department of Defense, "Military and Security Developments", s. 52-53.

²⁷⁴ Romero Junquera, "The rise of China", s. 19.

3.1.2. Çin'in Deniz Gücü Olmaya Yönelik Girişimleri

3.1.2.1. 21. Yüzyıl Deniz İpek Yolu Projesi

Çin'in Kuşak ve Yol Projesi/İnisiyatifinin 'Yol' ayağını oluşturan 21. Yüzyıl Deniz İpek Yolu Projesi, Çin'in denizcilik stratejilerinde önemli bir rol oynamaktadır. 21. Yüzyıl Deniz İpek Yolu, Çin'in kıyı limanlarından GÇD'yi geçerek Hint Okyanusu'na ve Güney Pasifik'e uzanmaktadır.²⁷⁵ Çin'in enerji güvenliği arayışlarında oldukça önemli bir rol oynayan Kuşak ve Yol İnisiyatifi, denizlerde etkin bir güç olabilmek için de Çin tarafından sistemli bir şekilde geliştirilmektedir.

Öyle ki Çin için Kuşak ve Yol İnisiyatifi, coğrafi/politik sıkışmışlığının aşılması için oldukça önemlidir. Bu sıkışmışlık, Çin sanayisinin ülkenin doğusunda yer alan kıyıdaki birkaç kente, ticaret ve enerji yollarının ise Malakka Boğazı'na bağımlı kalmasıyla açıklanabilir. Çin'in bu sıkışmışlıktan kendini kurtarma çabaları olarak Afrika limanlarına gerçekleştirdiği yatırımlar, Macaristan'dan Vietnam'a ulaştırılan demiryolu inşası, Pakistan ve Myanmar limanlarından Çin'e ulaştırılan doğalgaz ve petrol boru hatları girişimleri örnek gösterilebilir.²⁷⁶

Kuşak ve Yol İnisiyatifi kapsamında bakıldığında Çin bu projeye; Cebelitarık Boğazı, Panama Kanalı, Aden Körfezi-Babel Mendeboğazı, Basra Körfezi-Hürmüz Boğazı, Süveyş Kanalı, İstanbul ve Çanakkale Boğazları, Malakka Boğazı, Madagaskar Boğazı, Ümit Burnu gibi kritik deniz geçiş noktalarını kontrol eden ülkeleri dahil etmeye gayret göstermiştir. Bu ülkelerin Panama örneğinde olduğu gibi ya bir boğazın, deniz veya okyanusun geçiş güzergahında bulunan ya da Libya gibi Çin'in petrol ithal ettiği ülkeler olması Çin'in nasıl bir strateji izlediğini de göstermektedir.²⁷⁷ Bugün baktığımızda Halford Mackinder'in 'kalpgah' ülkelerinin tamamı ve çevre ülkeleri Kuşak ve Yol İnisiyatifi üyesidir. Sonuç olarak bakıldığında

²⁷⁵ Guomin, "Understanding Westward Policy of China and Eastward Policy of India", içinde *India and China Constructing a Peaceful Order in the Indo-Pacific* (Ed. Gurpreet S. Khurana ve Antara G. Singh), National Maritime Foundation, 2016, s. 43-44.

²⁷⁶ Bülent Güner "Jeopolitik Açısından OBOR Girişimi", içinde: *Sosyal, Beşeri ve İdari Bilimler Alanında Yenilikçi Yaklaşımlar*, (Ed. Kürşat Özdaşlı vd.) Gece Akademi, 1. Basım, Ankara, 2018, s. 210-211.

²⁷⁷ Güner, "Jeopolitik Açısından OBOR Girişimi", s. 217.

Çin, Mahan ve Mackinder'in 20. yüzyıl için askeri kontrolün sağlanmasını önerdikleri bölgelerde, Kuşak ve Yol İnisiyatifi ile etkin olabilmıştır.²⁷⁸

Çin, gittikçe artan gücü ve ona keza büyük güç yarışının içerisinde yerini almasıyla birlikte 21. Yüzyıl Deniz İpek Yolu Projesi kapsamında gerek askeri gerekse ticari limanlar, altyapı projeleri ve üretim-dağıtım ağları oluşturmayı planlamıştır. Çin'in bu projesi Hindistan ve bu projeyi bir meydan okuyuş olarak gören bazı devletler tarafından "İnci Dizisi Stratejisi" olarak adlandırılmaktadır. Bu iki farklı adlandırmada Çin'in kendi söylemi bu projenin ekonomik kalkınma ve iş birliği amacıyla yapıldığı yönündeyken, Batı tarafında İnci Dizisi stratejisi adlandırmasıyla Çin'in Hint Okyanusu'nda kendi lehine bir güvenlik anlayışı oluşturmak istediği öne sürülmektedir.²⁷⁹ Hint Okyanusu'nda Çin'in siyasi, diplomatik ve ekonomik nüfuzunu artırmaya yönelik bir hamle olarak görülen bu stratejideki her bir inci, Çin'in kontrol sağlamayı amaçladığı bir güç alanını ifade etmektedir. Bu doğrultuda diğer devletler, Çin'in bu proje ile birlikte kendisine avantaj sağlayacak olan doğal ya da yapay limanlar kuracağını ve böylece küresel ticaret sisteminin en önemli oyun alanı olarak ifade edilen denizlerde güçlü bir aktör olmaya çalıştığını iddia etmektedir.²⁸⁰

21. Yüzyıl Deniz İpek Yolu Projesi üç mavi ekonomik koridordan oluşmaktadır. Bunlardan birincisi 'Çin-Hint Okyanusu-Afrika-Akdeniz Mavi Ekonomik Koridorudur'. İkinci koridor 'Çin-Okyanusya-Güney Pasifik Mavi Ekonomik Koridoru' ve son koridor ise 'Kuzey Buz Denizi (Arktik) Mavi Ekonomik Koridorudur'. 2017 yılında Pekin tarafından yayımlanan 'Kuşak ve Yol Girişimi'nde Denizcilik İş Birliği Vizyonu' belgesiyle güzergah üzerinde yer alan ülkelerle denizcilik alanındaki iş birliği artırılmak istenmiştir. Pekin, yayımladığı bu vizyon belgesiyle iş birliği ilkelerine bağlılığını da ifade etmektedir. Okyanus iş birliği, GÇD'den Hint Okyanusu'na ilerleyerek Çin-Hindistan Yarımadası Ekonomik Koridorunu, Çin-Pakistan Ekonomik Koridorunu ve Bangladeş-Çin-Hindistan-Myanmar Ekonomik Koridorunu bağlayıp Çin-Hint Okyanusu-Afrika-Akdeniz Mavi Ekonomik Koridorunun inşasını gerçekleştirmeyi amaçlamıştır.²⁸¹ Çin'in son yıllarda

²⁷⁸ Güner, "Jeopolitik Açısından OBOR Girişimi", s. 218.

²⁷⁹ Erol ve Koyuncu, "Çin'in İnci Dizisi Stratejisi", s. 46.

²⁸⁰ Erol ve Koyuncu, "Çin'in İnci Dizisi Stratejisi", s.47-48.

²⁸¹ Cheng Enfu ve Li Jing, "Kuşak ve Yol Girişimi'nde Deniz İşbirliği'nin Günümüzdeki ve Gelecekteki Durumu", *BRIQ JOURNAL*, 1(4), 2020, s. 20-21.

önem verdiği diğer önemli girişimi ise Kuzey Buz Denizi Mavi Ekonomik Koridorudur. Özellikle Buz İpek Yolu büyük fırsatlar sağlayabilecek bir proje olarak görülmektedir. Bu projeyle, Şanghay'ın kuzeyindeki limanlardan, Batı Avrupa'ya, Kuzey Denizi ve Baltık Denizi'ne değin uzanan yolun %25-55 oranında kısalacağı tahmin edilmektedir. Üstelik ekonomik anlamda tasarruf sağlanacak olan bu projeyle uluslararası saldırılardan ve korsan istilalarından kaçınılması amaçlanmıştır. Tüm bunlara ek olarak bölgedeki mevcut doğal kaynakların varlığı düşünüldüğünde bu kanalın açılması Çin'e güvenli bir şekilde enerjiye ulaşmanın yolunu açacaktır.²⁸²

Kuşak ve Yol girişiminin tamamlanabilmesi ve Asya-Pasifik-Avrupa ekonomik entegrasyonunun kurulabilmesi için tüm ekonomik koridorların kara, deniz ve hava taşımacılığı ile birbirine bağlanabilmeleri gerekmektedir. Bu doğrultuda bakıldığında bu girişimin inşasında önemli bir rol üslenen ve deniz kara bağlantısının güçlendirilmesine katkı sağlayan Hint Okyanusu kıyı devletlerinin rolü dikkat çekmektedir. Hint Okyanusu bölgesinin canlandırılması fikriyle hareket eden Çin, Xi Jinping döneminde 2015 yılında Pakistan'a 46 milyar dolarlık bir yatırım sözü vermiştir. Sonuç olarak bakıldığında özel ekonomik bölgeler ve ulaşım ağları inşa eden Çin, İpek Yolu Ekonomik Kuşağı'nı kuzeye, 21. Yüzyıl Deniz İpek Yolu'nu güneye bağlayan ekonomik faaliyetlerle, ekonomik koridor projesini başarıyla uygulayabilmiştir.²⁸³

21. Yüzyıl Deniz İpek Yolu Projesi bağlamında önemli olan koridorlardan biri Çin-Hindişin Ekonomi Koridorudur. Projenin başlangıç noktası ve temeli olarak adlandırılabilir koridorla birlikte Singapur'a erişim sağlanması amaçlanmaktadır. Bu sebeple Singapur ile Endonezya arasındaki stratejik Malakka Boğazı, Güney Çin Denizi'ni Bengal Körfezi ve Hint Okyanusu'na bağlaması dolayısıyla önemli bir role sahiptir.²⁸⁴ Çin-Hindişin Ekonomi Koridoru, Çin'in Kunming şehrinden başlayıp Tayland'ın başkenti Bangkok'a uzanmakta ve bunun yanında Büyük Mekong Alt Bölgesi'ndeki Kuzey-Güney Koridorunu oluşturmaktadır. Kuzey-Güney Koridoru,

²⁸² Cheng ve Li, "Kuşak ve Yol Girişimi'nde", s. 30.

²⁸³ Mao Jikang, "China's OBOR Initiative and Role in the Indian Ocean Region", içinde *India and China Constructing a Peaceful Order in the Indo-Pacific* (Ed. Gurpreet S. Khurana ve Antara G. Singh), National Maritime Foundation, 2016, s. 34-35.

²⁸⁴ Cenk Tamer, "Çin-Hindişin Yarımadası Ekonomi Koridoru", *ANKASAM Stratejik Bakış*, 64 (17), 2019, s. 6.

Çin'in GÇD'ye açılabilceği en kısa güzergahtır. Laos ve Tayland üzerinden geçen bu koridorun geliştirilmesi adına Ekim 2015'te Tayland'ın Laem Chabang limanını, Laos sınırında yer alan Nong Khai'ye ve oradan da Çin'in Kunming kentine bağlaması planlanan bir demiryolu projesi başlatılmıştır.²⁸⁵

21. Yüzyıl Deniz İpek Yolu Projesi içerisinde yer alan ve ekonomik koridorlar içerisinde en önemlisi olarak görülen diğcr bir proje Çin-Pakistan Ekonomik Koridoru (China-Pakistan Economic Corridor-CPEC)'dur. Siyasi istikrarsızlıklar ve ekonomik açıdan az gelişmişliğin verdiğı sorunlar, Güney Asya'yı bulunduğı coğrafya içerisinde en sorunlu bölge haline getirmiştir. Bu bölge içerisindeki ülkeler de kendi kaderlerini değıştirmek adına ihtiyaç duydukları iş birliklerini aramaktadırlar. Tam bu noktada CPEC, bölgesel aktörleri jeostratejik açıdan değerli kılacak etkili bir proje olarak görölmektedir. Ekonomik iş birlikleri, diplomatik ilişkilerin sağlamlaştırılması, teknik destek ve kültürel çeşitliliğin artırılması konusunda milyonlarca insanın hayatını değıştirmesi planlanan bu proje, bölge için adeta bir oyun değıştirici olarak görölmektedir.²⁸⁶

Çin-Pakistan arasındaki "kazan kazan" stratejisi ile doğan CPEC, enerji alt yapı ve Gwadar Derin Deniz Liman Projesi olmak üzere iki yönlü bir projedir. CPEC, Çin'in kuzeybatısındaki Kaşgar ile Pakistan'ın Gwadar Limanı arasındaki karayolu, demiryolu ve boru hatları arasındaki nakliye bağlantısını içermektedir. Bu projenin ticarete önemli değışiklikler yaratacağı ve enerji krizini çözeceğı düşünölmektedir.²⁸⁷ Üstelik 3000 km'lik bu koridor, Çin'in 13. Beş Yıllık Kalkınma planının ve İpek Yolu'nun modern şekilde inşasına yönelik vizyonunun önemli bir parçasıdır.²⁸⁸

²⁸⁵ Tamer, "Çin-Hindiçin Yarımadası", s. 3-4.

²⁸⁶ Rabia Shakir, Jaweria Nehal ve Suwaibah Quadri, "China- Pakistan Economic Corridor: A Key to Regional Connectivity and Development", *Journal of Social Sciences and Humanities*, 56 (2), 2017, s. 28.

²⁸⁷ Mubeen Adnan ve Bushra Fatima, "China-Pakistan Economic: A Road to Development and its Challenges", *A Research Journal of South Asian Studies*, 31(2), 2016, s.229.

²⁸⁸ Umbreen Javaid, "Assessing CPEC: Potential Threats and Prospects", *JRSP*, 53 (2), 2016, s. 257.

Şekil 8. Çin-Pakistan Ekonomik Koridoru



Kaynak: <https://www.tasav.org/index.php/cin-gwadar-limani-ve-hindistan-in-tehdit-algisi.html>, (Erişim Tarihi: 09.02.2024).

Çin açısından bu projenin oldukça önemli olduğu görülmektedir. Enerji güvenliği konusunda endişe duyan Çin için CPEC, ekonomik ve stratejik açıdan büyük bir avantaj sağlayacaktır. Çin'in enerji sevkiyatının Basra Körfezi ve Malakka Boğazından geçmesi 45 gün alırken bu sevkiyat Gwadar üzerinden 10 gün sürmektedir.²⁸⁹ Bu bağlamda Malakka boğazına bir alternatif olarak Gwadar-Sincan güzergahı enerjinin daha az zamanda ve daha az maliyetli olarak taşınmasına olanak sağlayacaktır. Bu sayede Çin için enerji güvenliği artarken, Malakka Boğazı'na olan

²⁸⁹ Javaid, "Assessing CPEC", s. 266.

bağımlılığı da azalacaktır. Üstelik bu projeyle Orta Doğu, Orta Asya ve Afrika’da, Çin ürünleri için yeni pazarlar bulunacak ve Sincan Umman Denizi’ne ulaşabilecektir.²⁹⁰

3.1.2.2. Çin’in Gwadar Derin Deniz Limanı Projesi

İslamabad yönetimi 1993 yılında Gwadar’ı derin deniz limanına sahip önemli bir ticaret şehri yapmak için bir plan önermiştir. Bu doğrultuda Pakistan hükümeti 22 Mart 2002 tarihinde Gwadar Derin Su Limanı’nın inşası için çalışmalara başlamış ve bu liman Çin’in de teknik ve mali destekleriyle iki aşamada inşa edilmiştir.²⁹¹ Gwadar Derin Su Limanı, Pakistan’ın güneybatısında bulunan Belucistan’ın Gwadar şehrinde yer almaktadır. Batı’da Pakistan-İran sınırına 120 km uzaklıkta yer alan liman, doğuda Pakistan’ın Karaçi kentine 460 km uzaklıktadır. Aynı zamanda CPEC için önemli bir taşıma merkezidir.²⁹² Bu doğrultuda Orta Asya ve Orta Doğu enerji kaynaklarını dünya pazarlarına bağlayacak olan Gwadar Limanının gerek ticareti kolaylaştıracak olması gerekse Hint Okyanusundaki deniz gücünü yansıtmaya sebebiyle önemli bir liman olduğu görülmektedir.²⁹³

Çin, yükselen ekonomik bir güç olarak deniz ticaretindeki maliyetini azaltmaya ihtiyaç duymaktadır. Bu çerçevede Gwadar limanının Çin’e bu avantajı sağlayacağı düşünülmektedir. Bu liman, Çin’in ihracat ve ithalatı için en kısa geçiş güzergahıdır. Çin Körfez ülkelerinden ithal ettiği petrolü üç aylık bir süre zarfında 16000 km yol kat ederek Hint ve Pasifik okyanusları üzerinden getirmektedir. Ancak Çin, Pakistan’ın Gwadar limanından CPEC ile kara yolu üzerinden ticaretini 2000 km’lik mesafeyi geçerek beş gün içerisinde sağlamaktadır.²⁹⁴ Çin gibi devasa bir ülkenin günde yaklaşık 10,3 milyon varil petrol tükettiği ve petrol ithalatının %80’inin deniz yolu ile taşındığı göz önünde bulundurulduğunda ticaret için güvenilir ve kısa güzergahın önemi daha iyi anlaşılmaktadır. Üstelik Çin’in kullandığı Malakka Boğazı rekabete

²⁹⁰ Khalid Manzoor Butt ve Anam Abid Butt, “Impact of CPEC on Regional and Extra-Regional Actors: Analysis of Benefits ve Challenges”, Proceedings of International Conference on CPEC Held at GC University, Lahore, 2015, s. 129.

²⁹¹ Zahid Ali Khan, "China's Gwadar and India's Chabahar." *Strategic Studies* 32, 2012, s. 81.

²⁹² Cheng ve Li, “Kuşak ve Yol Girişimi’nde”, s. 23.

²⁹³ Ziad Haider, “Baluchis, Beijing and Pakistan’s Gwadar Port”, *Georgetown Journal of International Affairs*, 2005, s. 102.

²⁹⁴ Shafiq ur rehman Solangi, “Development of Chabahar Port: Challenges and Implications for Pakistan and CPEC”, *Electronic Research Journal of Social Sciences and Humanities*, 1 (1), 2019, s. 48-49.

sahne olan bir konumdadır ve Çin bunu oldukça tehdit edici bulmaktadır.²⁹⁵ Bu doğrultuda Gwadar Limanı, Çin'in Pakistan ile olan iyi dostluk ilişkileri de göz önünde bulundurulduğunda Çin için daha avantajlı görülmektedir.

Bu projedeki Çin'in birincil çıkarları arasında, Pakistan ile ilişkileri daha da pekiştirmek, ham petrol yollarını güvenceye alarak bu yolların çeşitlendirilmesini sağlamak ve son olarak Hint Okyanusu'ndaki varlığını daha da genişletmek yer almaktadır.²⁹⁶ Gwadar limanı Çin'in özellikle Sincan eyaletinin ekonomik anlamda kalkınmasında da önemli bir rol oynayacaktır. Bunlara ek olarak Çin, Gwadar limanının stratejik konumu sayesinde Hindistan'ın deniz faaliyetlerini gözlemlemek için bir dinleme noktası elde etmiş olacaktır.²⁹⁷

Gwadar Liman Projesi çok yönlü bir proje olması bakımından da önemli görülmektedir. Gwadar limanının Ana Kalkınma Planı 18.600 hektarın üzerinde bir alanın çeşitli projelerle geliştirilmesini içermektedir. Projelerin içerisinde; limanın 400 hektarlık bir alana genişletilmesi, Doğu Körfezi'ndeki limana bitişik arazide bulunan 47000 dönümlük ihracat işleme bölgesi, kasabanın kuzeyinde yer alan yaklaşık 4.000 hektarlık Özel Sanayi Bölgesi, şehrin kuzey doğusunda bulunan 1.000 hektarlık petrol rafinerisi, Batı Körfezi boyunca mevcut kasabanın kuzeyinde uzanan 400 hektarlık yerleşim alanı yer almaktadır.²⁹⁸ Üstelik tüm bunlara ek olarak Gwadar'da Pak-Çin Teknik ve Mesleki Enstitüsü adında bir teknik ve mesleki eğitim enstitüsü inşa edilmektedir. Böylelikle bölgedeki yerel halka Gwadar Limanı'nda çalışabilmeleri için ihtiyaç duyacakları eğitim ve becerilerin kazandırılması amaçlanmaktadır.²⁹⁹

Gwadar Limanının, askeri bir üs görevi görmekten ziyade lojistik alanında işletileceği vurgulansa da bu durumun değişebilirliği göz ardı edilmemelidir. Zira Çin ve Pakistan arasındaki mevcut askeri yakınlık, limanın büyüklüğü ve konumu itibarıyla limanın Çin enerji güzergahları üzerinde önemli bir yere sahip olması gibi faktörler limanın işlevini değiştirebilir kılmaktadır. Öyle ki enerji güvenliği özelinde değerlendirildiğinde Çin savaş gemilerinin ve denizaltılarının Gwadar'da kalıcı

²⁹⁵ Shakir, Nehal ve Quadri, "China- Pakistan Economic Corridor", s. 26.

²⁹⁶ Haider, "Baluchis, Beijing and Pakistan's", s. 98.

²⁹⁷ Hasan Yaser Malik, "Strategic Importance of Gwadar Port", *Journal of Political Studies*, 19(2), 2012, s. 61-62.

²⁹⁸ Malik, "Strategic Importance of Gwadar Port", s. 60.

²⁹⁹ Shakir, Nehal ve Quadri, "China- Pakistan Economic Corridor", s. 33.

olabileceği ihtimali uzak gözükmemektedir. Üstelik modern çift kullanımlı denizcilik tesisleri, ticari limanların askeri anlamda da kullanılmasını ifade etmektedir. Bu durumda olası bir çatışma ihtimalinde bu limanlar askeri bir üs olarak kullanılabilir.³⁰⁰

3.2. Hindistan'ın Stratejisi ve Eylemleri

3.2.1. Hindistan'ın Denizcilik Stratejisi ve Donanma Gücü

“Barbaros Hayreddin, Kanuni Sultan Süleyman'a "Denizde hüküm süren, kısa zamanda karada da hüküm sürer" demiştir. Hiçbir ülkenin tarihi bu ilkeyi Hindistan'inkinden daha iyi göstermemiştir. Geçmişte birçok kez Hindistan'ın kara tarafından istilaları ve fetihleri olmuştur. Ancak bu tür istilalar ve fetihler ya geçici siyasi değişikliklere ya da çok kısa sürede ulusal ve Hintli hale gelen yeni hanedanların kurulmasına yol açmıştır. Aslında, Hindistan'ın on altıncı yüzyılın ilk on yılında denizlerdeki komutasını kaybedinceye dek bağımsızlığını asla kaybetmediği görülmüştür.” Hint tarihçi Sardar Kavalam Madhava Panikkar, *India and The Indian Ocean: An Essay on the Influence of Sea Power on Indian History* (Hindistan ve Hint Okyanusu: Deniz Gücünün Hint Tarihi Üzerindeki Etkisi Üzerine Bir Deneme) adlı eserinde bu sözlere yer vermiştir.³⁰¹ Panikkar'ın bu sözlerinden de anlaşılacağı üzere Hindistan deniz gücüne sahip olduğu müddetçe her zaman daha güçlü bir devlet olacaktır. Deniz gücünü tam anlamıyla elinde bulunduran bir Hindistan ise küresel güç olma hedefine bir adım daha yaklaşacaktır.

Hindistan Hint Okyanusu Bölgesinin artan jeopolitik önemiyle birlikte kendi denizcilik stratejilerinde önemli adımlar atmıştır. Hint Okyanusu'nun kontrolünün Hindistan için artan önemi ve bu sularda rakipsiz bir güç olma arzusu, Hindistan'ın stratejilerini doğrudan etkileyen faktörler olmuştur. Öyle ki Mahan'ın deniz gücü ile ilgili fikirleri Hindistan politikalarını şekillendirmiş ve Hindistan bir deniz gücü olma yolunda Mahancı bir yol izlemeye başlamıştır. Bu çerçevede Hindistan, Hint-Pasifik Bölgesinde bölgesel lider olabilmek için deniz gücüne yatırım yapmaya başlamıştır.

³⁰⁰ Figen Aydın, “Çin, Gwadar Limanı ve Hindistan'ın Tehdit Algısı”, TASAV, No: 24, 2020, s. 2.

³⁰¹ Sardar Kavalam Madhava Panikkar, *India and The Indian Ocean: An Essay on the Influence of Sea Power on Indian History*, George Allen&Unwin Ltd, London, 1951, s. 7.

Zira Hindistan için Hint-Pasifikte bölgesel lider konumuna gelebilmek aynı zamanda küresel bir güç olmanın da önünü açan etkili bir faktör olacaktır. Hindistan deniz kuvvetlerinde görev yapmış olan Koramiral Anil Kumar Chawla'nın “denizci bir güç olmadığınız sürece asla küresel bir güç olmayı hedefleyemezsiniz, Hindistan, kendisini bugün küresel bir oyuncu, yaklaşımakta olan küresel bir güç” olarak konumlandırıyor”³⁰² sözleri deniz gücüne verilen önemi göstermektedir.

Denizlerin ve dolayısıyla deniz gücü olabilmenin önemi, enerji kaynaklarına kolay ve güvenilir bir şekilde ulaşma arzusuyla doğru orantılıdır. Öyle ki enerji kaynakları tüm çağdaş toplumların işleyişi ve refahı için büyük önem arz etmektedir. Hindistan için de durum aynıdır zira Hindistan'ın kalkınma süreci de enerji kaynaklarına bağlıdır. Hindistan'ın tükettiği petrolün yüzde doksanı denizin ötesinden, özellikle de Basra Körfezi'nden taşınmaktadır. Bu taşınma sırasında yaşanacak bir aksilik ise ülke çıkarlarını büyük ölçüde etkileyecektir.³⁰³ Zira deniz aşırı ticaret ve enerji, Hindistan'ın ekonomik canlanmasında önemli bir rol oynamaktadır. Bu doğrultuda Hindistan Deniz Askeri Stratejisi, ülkenin ekonomik refahı ile ülkenin çıkarlarını koruyacak olan donanma gücü arasında doğrudan bir bağlantı kurmaktadır. Bu sebeple Hindistan Donanmasının ulusal güvenliğe yönelik başlıca görevi, ekonomik büyüme ve kalkınma faaliyetlerinin güvenli bir ortamda gerçekleşmesi için dış müdahalelere karşı tedbir almak olarak ifade edilmiştir.³⁰⁴

Bağımsızlığının ardından, Hindistan'ın denizcilik vizyonu 1948 tarihli Deniz Planları Belgesinde ifade edilmiştir. Buna göre kruvazör ve destroyerlerden oluşacak olan Hindistan Donanması, küçük uçak gemileri etrafında yapılacak ve Hindistan'ın deniz iletişim hatlarını koruma görevini üstlenecekti. Bu doğrultuda deniz gücü gerek Hindistan'ın denizcilik çıkarları gerekse ticareti koruma ihtiyacı ile orantılı bir şekilde oluşturulacaktı.³⁰⁵ Hindistan ilerleyen süreçte deniz askeri stratejilerini geliştirmeye çalışmıştır. Hindistan'ın Hint Okyanusu Bölgesine yönelik ilk denizcilik doktrini olan “Denizleri Kullanma Özgürlüğü: Hindistan Deniz Askeri Stratejisi” 2004 yılında

³⁰² Aijaz Hussain, “India Begins to Flex its Naval Power as Competition with China Grows”, AP News, 02.02.2024, <https://apnews.com/article/india-china-maritime-security-d53925a976e667f275024fa964818c8f>, (Erişim Tarihi: 12.02.2024).

³⁰³ Sureesh Mehta, “Freedom to Use The Seas: India's Maritime Military Strategy”, *Integrated Headquarters Ministry of Defence*, 2007. s.46.

³⁰⁴ Mehta, “Freedom to Use The Seas”, s.10.

³⁰⁵ Mehta, “Freedom to Use The Seas”, s. 15.

yayınlanmıştır. Belgede her ne kadar Hint donanmasının, Hint Okyanusu sularındaki rolü vurgulanmış olsa da bölgenin bugünkü gibi önemli bir jeopolitik alan olarak görülmediği açıktır. 2007 yılında ise bu doktrin revize edilerek tekrar sunulmuştur. 2009 yılına gelindiğinde Hindistan, “*Denizlerin Güvenliğinin Sağlanması: Hindistan’ın Deniz Güvenliği Stratejisi*” adında yeni bir üst düzey stratejik belge yayınlanmış ve bölgenin güvenlik altına alınması taahhüt edilmiştir.³⁰⁶ Hindistan, 2015 yılında 2009 yılı stratejik belgesini revize ederek denizcilik stratejisine, “bölgesel güvenlik sağlayıcısı olabilme” hedefi doğrultusunda yön vereceğini belirtmiş ve bu doğrultuda GÇD, Malakka Boğazı ve Bengal Körfezi’ne odaklanmıştır.³⁰⁷ Üstelik 2015 belgesinde Hindistan ilk defa Hint-Pasifik terimini kullanmış ve ilgi alanlarını genişletmiştir. Bu doğrultuda önemli dar geçitler olan Hürmüz Boğazı, Bab el Mendeb Boğazı, Malakka Boğazı, Lombok Boğazı, Sunda Boğazı ve Güneydoğu Asya’daki Ombai Boğazı öncelikli ilgi alanları içerisine alınmıştır.³⁰⁸

Modi döneminde Hindistan’ın dışa dönük yeni bir denizcilik stratejisi izlediği görülmektedir. Bu bağlamda Modi, Hindistan’ın denizlerdeki rolünü Güneydoğu Asya ve Hint Okyanusu bölgesinde bir deniz gücü olarak yeniden çizmek istemektedir. Çin’in mevcut stratejik deniz varlığı ve Çin’in Güneydoğu Asya ülkeleri ile yürüttüğü kapsamlı altyapı projeleri dikkate alındığında artan bir Hindistan-ABD dostluğunun ortaya çıktığı görülmektedir. Öyle ki şu anda Hindistan, ABD ile yoğun bir deniz angajmanına sahiptir. Bunun yanında Hindistan’ın Güneydoğu Asya’daki ülkelerin denizcilik yeteneklerini geliştirmelerine yardımcı olacağına dair taahhütleri bulunmaktadır.³⁰⁹

Hindistan’ın deniz gücü olabilmesi için güçlü bir donanmaya duyduğu ihtiyaç günden güne artmıştır. Hindistan’ın donanma modernizasyonunu geliştirmeye mecbur kalmasının ardında ise Çin’in stratejik limanlara ve askeri üslere erişimde Hindistan’ı oldukça geride bırakması yatmaktadır. Bu doğrultuda deniz gücü konusunda iddialı bir gelişim sağlaması gereken Hindistan, füze taşıyan savaş gemileri, saldırı denizaltıları

³⁰⁶ Allah Nawaz, “India’s Evolving Maritime Strategy”, *South Asian Voices*, 31.05.2023, <https://southasianvoices.org/indias-evolving-maritime-strategy/>, (Erişim Tarihi: 30.08.2023).

³⁰⁷ Tüysüzoğlu, “Hindistan’ın Doğu’ya Hareket Politikası”, s. 227.

³⁰⁸ Nawaz, “India’s Evolving Maritime Strategy”.

³⁰⁹ Sharifah Munirah Alatas, “Power Politics and Securitization: India’s Recent Maritime Projection in Southeast Asia”, *Cambodian Journal of International Studies*, 2018, s. 198.

ve uçak gemileri başta olmak üzere donanmasını modernize etmek için çalışmalara başlamıştır.³¹⁰ Üstelik tasarım ve inşaat sürelerini daha aza indirmek, modern çalışma prosedürlerini ve modüler inşaat tekniklerini benimsemek için modern ekipmanların kullanılması sağlanacaktır. Bu çerçevede başarılı uluslararası uygulamalar benimsenerek özel tersanelerde verimliliğin artırılması amaçlanmaktadır. Bunlara ek olarak gemi inşası, silah mühendisliği, sistem mühendisliği ve dokümantasyon için standartların ve şartnamelerin geliştirilmesi de planlanmaktadır.³¹¹

Hindistan denizde caydırıcı bir güç olabilmek adına bölgedeki rakibi Çin'in yaptığı gibi mavi deniz filosu oluşturarak, kendisine gelebilecek bir tehlikeyi açık denizde gidermeyi amaçlamıştır. Nükleer güçle çalışan denizaltılar, yeni nesil füzelere sahip fırkateynler, uçak gemileri ve bu doğrultuda bunları tamamlayacak olan uydu sistemleri ve savaş jetlerine sahip olmak oldukça önem arz etmektedir.³¹² Bu çerçevede Hindistan, donanma gücünü özellikle 2000 sonrası önemli ölçüde geliştirmeye başlamıştır. Hindistan, 2012 yılında Rusya'dan nükleer güçle çalışan bir denizaltı kiralamış, 2013 yılında ise INS Arihant isimdeki aynı tip bir denizaltıyı denize indirmiştir. Yine 2013 yılında ise Hindistan'ın ilk uçak gemisi olan INS Vikramaditya 2.3 Rusya'dan alınmıştır.³¹³ Yeni Delhi yakınlarında, denizden gelebilecek tehditleri izlemek üzere bir Bilgi Yönetimi ve Analiz Merkezi kurulmuştur. Bu sayede dost ülkelerle gemilerin gerçek zamanlı bilgilerinin paylaşılması sağlanacaktır. Üstelik son yıllarda silah ve teçhizat üretiminde büyük bir gelişim kaydeden Hindistan Donanmasının muharebe yeteneklerinin de ilerlediği görülmektedir. Ayrıca denizaltı filosunun Arihant sınıfı nükleer enerjili saldırı gemileriyle modernize edileceği öngörülmektedir.³¹⁴ 2023 yılı verilerine göre Hindistan bugün dünyanın en büyük 7. donanmasıdır. Yaklaşık 68.000 aktif deniz personeline ve 150 destek gemisi de dahil olmak üzere yaklaşık olarak 300 gemiden oluşan bir filoya sahip olan Hindistan Donanması, 300'e yakın deniz uçağını da işletmektedir. Bugün Hindistan Donanması

³¹⁰ Cenk Tamer, "Hindistan'ın Donanma Gücü ve Deniz Stratejisi", *ANKASAM Stratejik Bakış*, No:69, S:21, 2022, s. 2.

³¹¹ Mehta, "Freedom to Use The Seas", s. 121.

³¹² Tüysüzoğlu, "Hindistan'ın Doğu'ya Hareket Politikası", s. 226.

³¹³ Tüysüzoğlu, "Hindistan'ın Doğu'ya Hareket Politikası", s. 220.

³¹⁴ Tamer, "Hindistan'ın Donanma Gücü", s. 3.

iki uçak gemisi, 10 destroyer, 13 fırkateyn, 23 korvet ve 20 denizaltıyı bünyesinde barındırmaktadır.³¹⁵

Hindistan için, Hint Okyanusu'ndaki denizaltı hareketlerini izlemenin oldukça önemli olması, Hindistan'ın gelişmiş uçaklara olan ihtiyacını artırmıştır. Bu uçaklar okyanustaki geniş alanları daha hızlı arayabilmektedir. Uzun menzilli deniz keşif uçakları ise Hindistan'a Hint Okyanusu ve Bengal Körfezi'ndeki deniz gözetimini yoğunlaştırabilme yeteneği sunmaktadır.³¹⁶ Hindistan, Hint Donanması'nın Çin'in Hint Okyanusu'ndaki faaliyetlerini takip etmesini sağlayan ve dünyadaki en gelişmiş deniz devriye uçaklarından biri olan Boeing P-81 uçağına sahiptir.³¹⁷

Hindistan, gelişen denizcilik stratejileri çerçevesinde donanmasına ayrılan bütçeyi de artırmaya başlamıştır. 2022-23 mali yılında, Hindistan Donanmasının sermaye bütçesi toplam 46,323 milyar rupi olarak tahsis edilerek %44,53 oranında artırılmıştır. Hindistan Savunma Bakanlığı, bu artışın yeni platformlar edinmek, stratejik bir altyapı oluşturmak, kabiliyet açıklarını kapatmak ve gelecekte güvenilir bir deniz gücü inşa etmek için yapıldığını vurgulamaktadır.³¹⁸ Hindistan'ın 2023-2024 savunma bütçesi içerisindeki denizcilik payı ise 2021-2022'ye oranla artırılarak %20'ye çıkarılmıştır. Denizcilik payındaki bu artış, Hindistan'ın tehdit algılamalarında kıtasaldan denizciliğe doğru kayan ağırlığının bir göstergesi olarak yorumlanmıştır.³¹⁹

Mahan, denizi, üzerinde gerek ticaretin gerekse askeri gücün serbestçe aktığı 'büyük bir otoyol' ve 'geniş bir ortak alan' olarak tanımlamaktadır. Mahan'a göre büyük bir güç statüsüne gelebilmek, deniz alanlarına kapsamlı erişimden geçiyordu. Hindistan'a bakıldığında onun da ticarette deniz alanlarına bağımlı olduğu ve bu sebeple deniz iletişim hatlarını koruması gerektiği görülmektedir. Bu doğrultuda harekete geçen Hindistan Donanması, yabancı tedarikçilere olan bağımlılığı

³¹⁵ Sajen, "The 10 Most Powerful Navies".

³¹⁶ David E. Kiser, *Indian, Japanese and U.S. Responses to Chinese Submarine Modernization*, Master Thesis, Naval Postgraduate School, Monterey, 2016, s. 41.

³¹⁷ Tamer, "Hindistan'ın Donanma Gücü", s. 6.

³¹⁸ Snehes Alex Philip, India's Defence Budget is Good News for Navy, BRO", *The Print*, 04.02.2022, <https://theprint.in/opinion/brahmastra/indias-defence-budget-is-good-news-for-navy-bro-bad-news-for-china-but-theres-a-catch/821090/> (Erişim Tarihi: 09.11.2023).

³¹⁹ Ulrich Jochheim ve Rita Barbosa Lobo, "Geopolitics in the Indo-Pacific: Major players' strategic perspectives", *EPRS*, 2023, s.8.

sonlandırmak ve yerlileştirmeyi teşvik etmeyi amaçlamıştır. Hindistan inşa halinde olan 43 gemiden 41'ini kendi tersanelerinde inşa ettirmektedir. Hindistan Donanmasının 2047'ye kadar kendi kendine yetebilmesi için denizcilik alanındaki güvenlik sorunları da çözülmeye çalışılmaktadır.³²⁰ Bu amaç doğrultusunda Modi, Hindistan Donanmasının kendine yeter hale gelebilmesi için *Atmanirbhar Bharat Abhiyan*- "Kendine Yeten Hindistan" programını öne sürmüştür. 2020 yılında duyurulan bu program kapsamında, Hindistan'ın yabancı üreticilere olan bağımlılığını azaltabilmek adına zorlayıcı tedbirler alınmıştır. Hindistan bu sayede deniz hizmet helikopterleri, orta ölçekli gemisavar füzeler ve insansız hava araçları gibi büyük maliyetli ürünleri kendi üretmeyi başarmıştır. Yeni Delhi hükümeti bu program çerçevesinde bugüne kadar 2.500 savunma unsurunu da yerlileştirmiştir.³²¹ Üstelik Hindistan ilk yerli yapım uçak gemisi olan 3 milyar dolarlık Vikrant gemisini de hizmete açmıştır. Vikrant'ın hizmete girmesi ve Hindistan'ın Rusya'dan aldığı Vikramaditya uçak gemisine katılmasıyla birlikte, Hindistan denizlerde ikili uçak gemisi operasyonları düzenleyebilir hale gelmiştir.³²²

Elbette deniz gücünü yalnızca askeri güç olarak nitelendirmek yanlış olacaktır. Zira bundan çok daha fazlası olan deniz gücü aynı zamanda toplumun refahı ve ulusal kalkınmanın ihtiyaçlarının karşılanması ile doğrudan bağlantılıdır. Bu konuda Hindistan'ın 2030 Denizcilik Vizyonu dikkat çekicidir. Denizcilik sektörü çerçevesinde hazırlanan 10 yıllık plan kapsamında, limanların, gemiciliğin ve iç su yollarının geliştirilmesi amaçlanmaktadır. 2021 yılında ilan edilmesinden bugüne kadar Hindistan deniz lojistik sektörünün ve limanlarının kayda değer bir büyüme gösterdiği görülmektedir. Dünya Bankası Lojistik Performans Endeksi (LPI) Raporu 2023'e göre, dünya sıralamasında Hindistan 'Uluslararası Sevkiyatlar' sıralamasında 22. olmuştur. Üstelik Hindistan başkanlığında düzenlenen 2023 yılı G-20 zirvesinde okyanus temelli ekonomi konusunun seçilmesi ve tartışılması da dikkat çeken

³²⁰ Abhijit Singh, "India's Maritime Power is Growing but Challenges Loom", *ORF*, 14.08.2023, <https://www.orfonline.org/expert-speak/indias-maritime-power-is-growing-but-challenges-loom/>, (Erişim Tarihi: 09.11.2023).

³²¹ Joshua Bernard Espena, "India's Growing Naval Power", *Institute for Security&Development Policy*, 18.09.2023, <https://www.isdp.eu/indias-growing-naval-power-converging-lessons-for-the-philippine-navy/>, (Erişim Tarihi: 10.11.2023).

³²² Brad Lendon, "India Demonstrates Naval Strength with Dual Aircraft Carrier Exercise", *CNN*, 15.06.2023, <https://edition.cnn.com/2023/06/15/asia/india-navy-dual-aircraft-carrier-operations-intl-hnk-ml/index.html>, (Erişim Tarihi: 10.11.2023).

konulardan biri olmuştur.³²³ Öyle ki Yeni Delhi'nin bu tutumu, deniz ekonomisi temelli bir kalkınmaya öncelik verileceğini gösterir niteliktedir.

3.2.2. Hindistan'ın Deniz Gücü Olmaya Yönelik Girişimleri

3.2.2.1. Doğuya Hareket Politikası

Doğuya Hareket Politikası, Hindistan'ın deniz stratejilerinde önemli bir rol oynamaktadır. 1994'te başlatılan Doğuya Bakış Politikasının geliştirilerek daha aktif bir eylem planı oluşturulmasıyla doğan Doğuya Hareket Politikası, Hint Okyanusu'nu ve Güneydoğu Asya'yı odak noktası olarak almıştır. İlk olarak başlatılmış olan Doğuya Bakış söylemi deniz modernizasyonuna ve kıyı dışı operasyon için yetenek geliştirilmesine odaklanmıştır. Ayrıca GÇD üzerinden ticaretini artıran Hindistan için uluslararası nakliye yollarının güvenliğinin sağlanması da önemli bir konu olarak tekrardan gündeme gelmiştir.³²⁴

Soğuk Savaşın sona ermesinin ardından dünya, yeni bir çağın eşiğindeyken, uluslar için de yeni umutların doğduğu görülmüştür. Dünyanın geri kalanının olduğu gibi Hindistan da bu yeni dünyada kendi fırsatlarını aramaya başlamış ve ulusal çıkarlarına hizmet edecek yeni sınırlara yönelmiştir. Hindistan'ın başlatmış olduğu Doğuya Bakış Politikası, Hindistan'ın kendisine aradığı bu fırsatlar doğrultusunda oldukça önemli bir adım olmuştur. Başlatılan bu politika ile Hindistan, Güneydoğu Asya, Doğu Asya ve Asya Pasifik bölgesine sıkı bir şekilde bağlanabilecekti. Öyle ki Hindistan hem kuzeydeki hem de güneydeki doğu eyaletleri üzerinden bu bölgelere köprüler kurabilecekti.³²⁵ Soğuk Savaşın ardından Asya ulusları için de önce kendilerini keşfetmeleri daha sonra bölgesel dayanışmayı artırarak küresel ekonominin bir parçası haline gelmeleri için yeni kapılar açılmıştır. Hindistan da özellikle sömürgeciliğin olmadığı yeni bir dünya düzeni adına mücadele vermiş bir ülkedir. Hindistan, ulusların birbirlerinin çıkarlarına saygı duydukları bir dünya düzenini, Asya ülkeleriyle yeniden bağlarını kuvvetlendirerek destekleyebileceğine inanmaktaydı. Hindistan'ın Doğuya Bakış Politikasının temelinde bu inanın olduğu

³²³ Singh, "India's Maritime Power".

³²⁴ Yang, "Strategic Scenario in the India-Pacific", s. 5.

³²⁵ Lakhan Mehrotra, "India's Look East Policy: It's Origin and Development", *Indian Foreign Affairs Journal*, 7(1), 2012, s. 75.

görülmektedir.³²⁶ Hindistan için kuzeydoğu bölgesine komşu ülkelerle yakın ilişkiler kurmak oldukça önemlidir. Ancak 1947 yılında Doğu Pakistan'ın kurulmasıyla, Hindistan'ın kuzeydoğu bölgesinin ekonomi ve iletişim kapıları kesilmiştir. Üstelik Çin'in Arunaçal Pradeş başta olmak üzere 1962'de Himalaya sınırını delip geçmesi, Hindistan için kuzeydoğu sınırının kırılganlığını bir kez daha gözler önüne sermiştir. 1971 yılında Doğu Pakistan'ın Bangladeş olarak bağımsızlığını kazanması dahi Hindistan'ın kuzeydoğu sınırı ile bağlarının yeniden canlanacağı beklentisini karşılayamamıştır. Bu doğrultuda Hindistan, Doğuya Bakış Politikası ile kuzeydoğu bölgesine komşu ülkelerle bağlarını yeniden tesis etmeyi ve bu bölgeyi Hindistan'ın geri kalan kısmıyla birlikte Asya kalkınmasına dahil etmeyi amaçlamıştır.³²⁷

Hindistan'ın Doğuya Bakış Politikasında ASEAN oldukça önemli bir rol oynamaktadır. Zira Doğu Asya ile ilişkilerin geliştirilmesinde ASEAN kilit aktör olarak görülmektedir. Bu doğrultuda ASEAN ve ASEAN liderliğindeki diğer alt mekanizmalarla bağlantıların kurulması, Hindistan için öncelikli bir konu olmuştur.³²⁸ Bu doğrultuda 1992 yılında ASEAN ile Sektörel Diyalog Ortağı olan Hindistan, 1995 yılında Bangkok'ta gerçekleştirilen 5. ASEAN Zirvesi'nde Tam Diyalog Ortaklığına yükseltilmiştir. 2002 yılına gelindiğinde ise Hindistan zirve düzeyinde bir ortak (ASEAN+1) olmuş ve böylelikle her yıl ASEAN-Hindistan Zirvesi düzenlenmeye başlamıştır.³²⁹

Dönemin Hindistan Başbakanı Narasimha Rao, Dışişleri Bakanı Madhavrao Solanki ve Maliye Bakanı Manmohan Singh'in de katkılarıyla, Doğuya Bakış Politikasını güçlendirmeyi başarmıştır. 2004 yılında Manmohan Singh'in başbakanlık görevini devralmasından sonra, Hindistan'ın ve özellikle kuzeydoğu bölgesinin ASEAN ülkeleriyle yapılacak olan ticaret sayesinde önemli kazanımlar elde edeceğinin altını defalarca çizmiştir. Zira Hindistan'ın kuzeydoğu bölgesi onun Güneydoğu Asya'ya açılan kapısıdır ve bu sebeple kuzeydoğu bölgesi Hindistan için oldukça önemli bir konuma sahiptir.³³⁰

³²⁶ Mehrotra, "India's Look East Policy", s. 76.

³²⁷ Mehrotra, "India's Look East Policy", s. 83.

³²⁸ G.V.C. Naidu, "India and East Asia: The Look East Policy", *Perceptions*, 18(1), 2013, s. 64-65.

³²⁹ Ngaibakching ve Amba Pande, "India's Act East Policy and ASEAN: Building a Regional Order Through Partnership in the Indo-Pacific", *International Studies* 57(1), 2020, s. 69.

³³⁰ Mehrotra, "India's Look East Policy", s. 76.

Kasım 2012 tarihinde Hindistan'ın ev sahipliğini yaptığı ASEAN-Hindistan Anma Zirvesi, Geliştirilmiş Doğu'ya Bakış Politikasının başlangıcı olmuştur. Aynı zamanda bu zirve esnasında ASEAN-Hindistan Vizyon Bildirisi yayınlanmıştır. Yeni hükümetin de kurulmasıyla birlikte Doğu ve Güneydoğu Asya ile ilişkiler daha da artırılmıştır. Kasım 2014 tarihinde ise Myanmar'da gerçekleştirilen ASEAN-Hindistan Zirvesinde Doğuya Bakış Politikası değiştirilerek Doğuya Hareket Politikası olarak tekrardan revize edilmiştir.³³¹ Modi iktidarında Doğuya Hareket olarak dönüştürülen bu politikayla eylemler daha kararlı bir hale gelmiş ve çeşitlendirilmiştir. Bu politika Hindistan için önemli bir stratejik adım olarak görülmektedir ve Hindistan'ın nüfuzunu Güney Asya'nın dışına taşımaktadır. Bu politikanın Çin'in ASEAN bölgesindeki stratejisiyle de yakından ilişkili olduğu göz ardı edilmemelidir. Zira 10+ mekanizmasıyla gerek Hindistan gerekse Çin ASEAN ülkelerine fazlasıyla yakın durmaktadır ve aralarında birçok alanda iş birliği seçeneği bulunmaktadır.³³²

Doğuya Hareket politikasında Hindistan'ı Güneydoğu Asya'ya bağlayacak olan kuzeydoğu bölgesinin öneminin altı bir kez daha çizilmiştir. Dönemin Hindistan Dışişleri Bakanı Sushma Swaraj (2014-2019), Doğuya Hareket politikasının temel unsurlarını bağlantı, ticaret ve kültür olarak sıralamıştır. Kuzeydoğu bölgesinin rolü de bu üç unsura dayandırılmaktadır. Zira kuzeydoğu bölgesinin geliştirilmesi de bu üç unsura bağlıdır. Bu çerçevede bakıldığında bölgeler arasındaki bağların geliştirilmesi, mal, insan ve kültürlerin taşınmasına olanak sağlayacak ve böylece bölge daha fazla refaha kavuşacaktır. Sonuç olarak söylenebilir ki Doğuya Hareket politikasında kuzeydoğu bölgesini merkeze alan önemli faktörler, coğrafi yakınlık, tarihi ve kültürel bağlar ve ekonomik kalkınma beklentileridir. Böylelikle Hindistan yalnızca bölgeyle yakın ilişkiler kurmakla kalmayacak aynı zamanda yumuşak gücünü Güneydoğu Asya'ya da genişletme fırsatı yakalayacaktır.³³³

Doğuya Hareket politikası ile birlikte Yeni Delhi hükümetinin güvenlik sorunlarına daha fazla eğildiği görülmektedir. Bu doğrultuda bakıldığında Doğuya

³³¹ Dinesh Yadav, "Look East to Act East: India's Policy Shift or Old Wine", içinde *India and China Constructing a Peaceful Order in the Indo-Pacific* (Ed. Gurpreet S. Khurana ve Antara G. Singh), National Maritime Foundation, 2016, s. 52.

³³² Guomin, "Understanding Westward Policy of China", s. 45-46.

³³³ Hanns Seidel Stiftung, "India's Neighborhood Policy towards the Southeast Asian Region: A Study on Act East Policy", 2022, s.80.

Bakış ve Doğuya Hareket politikaları arasındaki fark, bir isim değişikliğinden daha fazlasıdır. Zira Hindistan Doğuya Hareket politikası ile birlikte Doğu ve Güneydoğu Asya’da savunma diplomasisini geliştirerek daha aktif ve stratejik bir rol üstleneceği mesajını vermektedir.³³⁴ Bu doğrultuda Yeni Delhi, Doğuya Bakış kapsamında daha çok Güney Asya bölgesine odaklanmışken Doğuya Hareket ile Doğu Timor, Pasifik Adaları ve Avustralya’yı da içine alarak daha geniş bir bölgeye yoğunlaşmıştır. Özellikle Doğuya Hareket ile Hint-Pasifik bölgesi Hindistan’ın öncelikli alanlarından biri haline gelmiştir. Vietnam, Endonezya ve Myanmar başta olmak üzere diğer Güneydoğu Asya ülkeleriyle olan ilişkiler de güçlendirilmeye çalışılmıştır.³³⁵ Dolayısıyla Doğuya Hareket’in, Hindistan’ın doğuya yönelik katılımının güvenli bir hale getirilmesini amaçlayan ve Hint-Pasifik gibi daha geniş bir bölgeyi içerisine alan bir politika olduğu anlaşılmaktadır. Böylelikle Yeni Delhi, özgür, dengeli ve kapsayıcı bir Hint-Pasifik oluşturarak elverişli bir güç dengesini korumayı planlamaktadır.³³⁶ ASEAN ülkeleri tarafından da Hindistan’a uygun bir ortak gözüyle bakılmaktadır. Hindistan’ın önemli bir küresel güç olarak ortaya çıkması ve giderek yükselen Çin tehdidi, ASEAN ülkelerinin bölgede artan Hint varlığını olumlu karşılamalarına sebep olmuştur. Hindistan da aynı şekilde Hint-Pasifik’te egemenliğe ve uluslararası hukuka saygılı, özgür bir düzen arayışında olan ve ortak kalkınma için ortak bir platform oluşturmayı amaçlayan kısaca kendisiyle bu konuda aynı görüşleri paylaşan uluslarla ilişki kurmayı arzulamaktadır.³³⁷ Dolayısıyla Doğuya Hareket politikasının bölgesel bir çerçeve olarak Hint-Pasifik ile ASEAN arasında bir köprü olduğunu söylemek yanlış olmayacaktır. Zira bir dünya gücü olmayı hedefleyen Hindistan’ın diğer önemli bölgesel güçlerle birlikte çalışması ve bu doğrultuda etki alanını genişletmesi hedeflenmektedir.³³⁸

ASEAN ile Hindistan arasındaki ilişkiler Doğuya Hareket politikası çerçevesinde gelişmeye devam etmiştir. Hindistan’da düzenlenen 2018 ASEAN-Hindistan Anma Zirvesi’nde, Hindistan ile ASEAN arasındaki diyalog düzeyindeki

³³⁴ Danielle Rajendram, “India’s New Asia-Pacific Strategy: Modi Acts East”, *Lowy Institute*, 2014, s.3.

³³⁵ Uday Bhanu Singh, “The Geopolitics of Acting East: Past, Present and Future”, içinde: *Five Years of India’s Act East Policy*, *IPCS*, (2017), 2020, s. 5.

³³⁶ Dhruva Jaishankar, “Acting East: India in the Indo-Pacific”, *Brookings*, 24.10.2019, <https://www.brookings.edu/articles/acting-east-india-in-the-indo-pacific/>, (Erişim Tarihi: 13.11.2023).

³³⁷ Ngaibakching ve Pande, "India’s Act East Policy and ASEAN", s.74.

³³⁸ Ngaibakching ve Pande, "India’s Act East Policy and ASEAN", s.71.

ortaklık, daha da güçlendirilerek stratejik düzeydeki ortaklığa yükseltilmiştir.³³⁹ Üstelik ASEAN ve Hindistan arasında özel yatırımların artırıldığı görülmektedir. Özellikle Hindistan'a, liman inşaatı, nakliye ve otomobil bileşenleri olmak üzere daha birçok sektörde çok sayıda ASEAN özel yatırımı gerçekleştirilmiştir. Aynı şekilde, Hindistan da ASEAN'daki yatırımlarının sayısını ciddi ölçüde artırmış ve Singapur yatırım ve ticaret merkezi haline gelmiştir.³⁴⁰

Hindistan'ın Doğuya Hareket politikası çerçevesinde iş birliği yaptığı ülkelerin arasında Japonya ve Güney Kore de yer almaktadır. Zira Japonya'nın Özgür ve Açık Hint-Pasifik ve Güney Kore'nin Yeni Güney Politikası ile Doğuya Hareket politikası arasında benzerlikler kurulmaktadır. Her üç politika da ASEAN'ın önemini kabul etmektedir. Ekonomik ve stratejik çıkarları da Hint-Pasifik bölgesinde kesişmekte ve karşılıklı iş birliği adına önemli bir fırsat sunmaktadır. Dönemin Güney Kore Devlet Başkanı Moon Jae-in 2018'de Hindistan'a bir ziyaret gerçekleştirmiş ve bu ziyaret iki ülke arasında ticaret, yatırım, savunma, deniz güvenliği ve enerji iş birliği gibi birçok alanda iş birliğinin artırılmasına katkı sağlamıştır.³⁴¹ Benzer şekilde Japonya da Hindistan ile benzer Hint-Pasifik stratejilerine sahiptir ve iki ülke de iş birliklerini bu bölgede genişletmek istemektedir. Bu genişletmeye Afrika kıtası da dahil edilmiştir. Bu doğrultuda Modi, 2016 yılında Japonya'nın da desteğini alarak bir Asya-Afrika Büyüme Koridoru geliştirilmesini öne sürmüştür. Bu koridorun amacı, Hindistan ile Güney ve Güneydoğu Asya ülkelerini birbirine bağlayacak olan bir deniz koridoru inşa etmek ve böylelikle daha özgür ve açık bir Hint-Pasifik bölgesi oluşturmaktır. Böylelikle Hindistan altyapı projeleri üstlenerek Hint-Pasifik bölgesine daha fazla entegrasyon sağlayabilecektir. Hindistan ve Japonya halihazırda birçok iş birliği alanında da beraber hareket etmektedir. Sri Lanka (LNG ile ilgili altyapı), Myanmar (Rakhine eyaletindeki kalkınma çabaları), Bangladeş (yol ve köprülerin yeniden inşası) ve Kenya'daki (sağlık hizmetleri) projeler bu iş birliğine örneklerdir.³⁴²

³³⁹ Singh, "The Geopolitics of Acting East", s.5.

³⁴⁰ K.V. Kesavan, "India's 'Act East' Policy and Regional Cooperation", *Raisina Debates*, 14.02.2020, <https://www.orfonline.org/expert-speak/indias-act-east-policy-and-regional-cooperation-61375/>, (Erişim Tarihi: 14.11.2023).

³⁴¹ Kesavan, "India's 'Act East' Policy".

³⁴² Kesavan, "India's 'Act East' Policy".

Hindistan'ın Doğuya Hareket politikası, Çin'in Hindistan'a yakın ülkelerle kurduğu ilişkilere karşı bir hamle olarak algılanabilmektedir. Özellikle Çin'in, Gwadar (Pakistan), Chittagong (Bangladeş), Sittwe (Myanmar) ve Hambantota'da (Sri Lanka) gerçekleştirdiği yatırım girişimleriyle Orta Doğu'dan Güney Çin'e uzanan bir stratejik ilişki ağı kurması birçok Hintli analiste göre Çin'in Hindistan'ın küresel bir güç olmasını engelleme girişimidir.³⁴³ Hindistan donanmasının Hint Okyanusu ve GÇD'de artan Çin eylemlerine yönelik bölgede bulunması Modi'nin Doğu'ya Hareket Politikasında önemli bir yer tutmaktadır.³⁴⁴ Doğu'ya Hareket stratejisi ile birlikte bölgedeki dengeleyici rolünü daha fazla ön plana çıkarmak isteyen Hindistan, açık deniz güvenliği, deniz ticaret yollarının serbest ticarete açık tutulması ve ortak donanma tatbikatlarına katılma girişimlerine öncelik vermeye başlamıştır. Böylece Hindistan, deniz ticaretine yönelik engellerin aşılması ve donanma alanında iş birliği gibi konularda kendi rolünü artırmayı planlamıştır.³⁴⁵

3.2.2.2. Hindistan'ın Güneydoğu Asya Ülkeleri ile Gelişen Denizcilik İlişkileri

Hindistan'ın Güneydoğu Asya ülkeleri ile olan denizcilik ilişkilerinde Doğuya Bakış ve Doğuya Hareket politikaları önemli bir yer tutmaktadır. Özellikle Doğuya Hareket politikası, Güneydoğu Asya, Doğu Asya ve ötesindeki kıyıdaş ülkelerle deniz güvenliği kapsamında ortak bağlantılar geliştirilmesi üzerinde önemle durmaktadır. Üstelik ASEAN Bölgesel Forumu ile ortak tatbikatlar, terörle mücadele ve devriye gezme gibi çok taraflı bağlantıların kurulması kapsamında da kendisini gösteren bir politika olmuştur. Aynı zamanda Hindistan ile pek çok ASEAN ülkesinin ikili deniz iş birliği söz konusudur. Ancak Hindistan ve ASEAN'ın Hint Okyanusu bölgesini daha güvenilir bir hale getirebilmesi için birlikte daha çok hareket etmesi ve BIMSTEC³⁴⁶

³⁴³ Yadav, "Look East to Act East", s. 59.

³⁴⁴ Ahmet Gülseçgin, *2000'li Yıllarda Hindistan-Çin İlişkilerinde Bölgesel Rekabet: Jeopolitik Bir Okuma*, İstanbul Medeniyet Üniversitesi, Lisansüstü Eğitim Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi, İstanbul, 2021, s. 58.

³⁴⁵ Tüysüzöğlu, "Hindistan'ın Doğu'ya Hareket Politikası", s. 223.

³⁴⁶ *Bay of Bengal Initiative for Multi-Sectoral Technical and Economic Cooperation (BIMSTEC)*, 6 Haziran 1997'de Bangkok Deklarasyonu ile ortaya çıkmış ve Bengal Körfezi'ndeki ortak çıkarlara yönelik konularda iş birliğini teşvik etmeyi amaçlamıştır. *Bagladeş, Butan, Hindistan, Myanmar, Nepal, Sri Lanka ve Tayland üye devletlerdir.* <https://mofa.gov.np/nepal-and-bimstec/>, (Erişim Tarihi:31.08.2023).

gibi mevcut forumları geliştirmesi gerekmektedir.³⁴⁷ Örneğin Tayland, Güneydoğu Asya ve Güney Asya arasında bir köprü görevi görecek siyasi ve ekonomik bir forum olarak değerlendirdiği BIMSTEC'i, Hindistan 1997 yılında başlattığı zaman desteklemekten geri durmamıştır. BIMSTEC, Hindistan için Kuzeydoğu eyaletlerinin kalkınma hızlarını artırmak için önemli görölmektedir.³⁴⁸

Hindistan'ın ASEAN ile olan angajmanının örneklerinden bazıları ise Hint-Pasifik Ekonomik Çerçevesi, Hint-Pasifik Okyanus Girişimleri, Deniz Sempozyumları, altyapı projeleri, serbest ticaret anlaşmaları yoluyla ekonomik iş birliğidir. Bu angajmanlar hem Hindistan-ASEAN ilişkilerinin daha sağlam olmasını sağlamakta hem de Çin'in bölgedeki varlığına karşı bir duruş olarak görölmektedir.³⁴⁹

Hindistan'ın Güneydoğu Asya ölkeleri arasında deniz iş birliği yürüttüğü ölkelerden biri Endonezya'dır. Hindistan ve Endonezya arasındaki ilişkilere bakıldığında ASEAN odaklı bir yakınlık mevcut olmakla birlikte, Çin ve Endonezya arasında sorun yaratan Kuzey Natuna Denizi ve Kuzey Natuna Adaları meselesi Hindistan'ın dikkatini çekmektedir. Hindistan ve Endonezya, deniz alanlarının sınırları boyunca ortak deniz devriyeleri yürütmekte ve Endonezyalı donanma askerleri Hint donanması tarafından eğitilmektedir.³⁵⁰ Mayıs 2017 tarihinde Hindistan donanma gemileri olan INS Sahyadri ve Kamorta gemileri önce Endonezya'nın başkenti Cakarta'ya ardından da Hindistan-Endonezya Koordineli Devriye (CORPAT) deniz tatbikatı kapsamında Endonezya'nın Surabaya şehrine ilerlemişlerdir. Bu durum, Hindistan ve Endonezya arasındaki savunma ilişkilerinin Güneydoğu Asya sularında istikrarlı bir şekilde sürdüğünü göstermektedir.³⁵¹

Hindistan'ın Singapur ile gerçekleştirdiği SIMBEX tatbikatları, iki ölk arasındaki donanma iş birliğine örnektir. Aralarında Savunma İş birliği Anlaşması dolayısıyla iki ölkenin donanma ve hava kuvvetleri komutanları devamlı bir irtibat içerisinde olup, aralarındaki bu ilişki donanma alanında gerçekleştirilen seminer, fuar

³⁴⁷ Tridib Chakraborti, "Indian Ocean: A New Turf of Power Struggle between India and China", *World Focus, Special Issue-India and Indian Ocean Region*, 42(4), 2021, s. 10.

³⁴⁸ Thangkhonlal Haokip, "India's Look East Policy", *An International Journal of Ideas*, 24 (291), 2011, s. 2.

³⁴⁹ Neeraj Singh Manhas, "India, China and the South China Sea: Presence, Implications and Possibilities", *Electronic Journal of Social and Strategic Studies*, 3(2), 2022, s. 220-221.

³⁵⁰ Tüysüzöğlü, "Hindistan'ın Doğu'ya Hareket Politikası", s. 238.

³⁵¹ Alatas, "Power Politics and Securitization", s. 201-202.

ve eğitim programlarıyla daha da ileriye taşınmak istenmektedir. Bunlara ek olarak Hint Okyanusu'nda savaş oyunları tatbikatları düzenleyen iki ülke, 2015 yılında Hindistan'ın Doğuya Hareket Politikası doğrultusunda Savunma İş birliği Anlaşmasını genişletmişlerdir.³⁵²

Tayland da diğer komşuları gibi Hindistan Deniz Kuvvetleri ile ortak deniz tatbikatları gerçekleştiren ülkelerden biridir. İki ülke arasındaki ilk deniz tatbikatı ise 1995 yılında gerçekleştirilmiştir. Aynı zamanda iki ülke donanmaları 2005 yılında imzalanan bir uzlaşma belgesi doğrultusunda uluslararası deniz sınır hatlarına bitişik bölgelerde tatbikatlar düzenlemişlerdir. Hindistan tesislerini de eğitim amacıyla kullanan Tayland, pilotlarının eğitimleri için Hint Donanmasından yardım almaktadır.³⁵³

Hindistan'ın denizcilik faaliyetleri yürüttüğü önemli ülkelerden biri de Vietnamdır. GÇD'de birlikte devriye gezen iki ülke donanmaları, MILAN³⁵⁴ kapsamında ortak deniz tatbikatları da gerçekleştirmektedir. Üstelik Vietnam GÇD'de bulunan limanlarının Hint Donanması gemileri tarafından kullanılmasına izin vermektedir. Vietnam, Rusya'dan tedarik ettiği Kilo Sınıfı denizaltılar için Hindistan'ın teknik ve personel yardımına başvurmaktadır. Bunun yanında Hindistan'da yapımı gerçekleştirilen ve Hindistan-Rusya ortak yapımı olan 290 km menzilli süpersonik Brahmos füzelerini satın almak isteyen Vietnam, bu sayede donanma caydırıcılığını arttırmayı hedeflemektedir.³⁵⁵

Hindistan'ın diğer bir iş birliği içerisinde olduğu ülke ise Malezya'dır. Her iki ülke de Malakka Boğazı ve Andaman Denizi'nde karşılıklı çıkarlara sahip oldukları için iki tarafın donanmaları arasında da güçlü bir etkileşim mevcuttur. Aynı zamanda Hindistan ve Malezya ortak silah sistemlerini paylaşmaktadır. Hindistan'dan askeri personel eğitimi de alan Malezya'ya, Rus Sukhoi Havacılık Şirketi tarafından

³⁵² Tüysüzöğlu, "Hindistan'ın Doğu'ya Hareket Politikası", s. 236.

³⁵³ G.V.C. Naidu, "India and Southeast Asia", *International Studies*, 47(2-4), 2016, s. 296.

³⁵⁴ 1995 yılında Hindistan Donanması tarafından Andaman ve Nicobar Komutanlığı'nda başlatılan MILAN, iki yılda bir düzenlenen çok taraflı bir deniz tatbikatıdır. MILAN, Doğuya Hareket Politikasıyla birlikte Hint Okyanusu bölgesindeki ada uluslarının katılımını da içerecek şekilde genişleme imkanı bulmuştur. <https://pib.gov.in/PressReleseIframePage.aspx?PRID=1800604>, (Erişim Tarihi: 31.08.2023).

³⁵⁵ Tüysüzöğlu, "Hindistan'ın Doğu'ya Hareket Politikası", s. 237.

geliştirilen SU-30MKM adlı savaş uçağının kullanımı konusunda da eğitim verilmiştir.³⁵⁶

3.2.2.3. Çabahar Derin Deniz Liman Projesi

Çin'in Gwadar Liman Projesi'ne rakip olarak görülen ve İran'ın Çabahar şehrinde inşa edilen bu liman projesi, Hindistan'ın Hint Okyanusu'nda geliştirdiği önemli girişimlerden biridir. Çabahar limanı ile Çin'in Hint Okyanusu'ndaki etkinliğinin önüne geçmeye çalışan Hindistan, deniz ticaret yollarında egemenlik kurma düşüncesiyle de limana olan ilgisini artırmıştır. İran, Afganistan ve Orta Asya'ya karayolu ve demiryolu bağlantıları aracılığıyla Hindistan'ın ithalat ve ihracatında rahatlıkla ulaşabileceği Çabahar Derin Deniz Limanı üzerinde halihazırda çalışmaktaydı.³⁵⁷ 2017 yılına gelindiğinde stratejik Çabahar limanının ilk aşamasının açılışı İran Cumhurbaşkanı Hasan Ruhani tarafından 17 ülkeden yetkililerin katılımıyla gerçekleştirilmiştir. Bu açılış töreninde, Hindistan Denizcilikten Sorumlu Devlet Bakanı Pon Radhakrishnan'ın da bulunması, Hindistan'ın projeye verdiği önemi göstermiştir. 2018 yılında ise Hindistan, İran'dan limanın işletme hakkını 18 aylığına devralacağına dair kiralama anlaşmasını imzalamıştır.³⁵⁸

Hindistan stratejik olarak önemli gördüğü bu liman projesine dahil olmasının ardından limanın geliştirilmesi için önemli yatırımlarda bulunmuştur. Hindistan'ın ticari amaçlar doğrultusunda girmiş olduğu Çabahar Liman projesinin gerek jeopolitik değişimler gerekse Hindistan'ın Çin-Pakistan Ekonomik Koridorunun getirilerine karşı tedbir almaya çalışması sonucunda stratejik önemi daha da artmıştır. Her ne kadar Pakistan, Hindistan için Orta Asya'ya açılmasını sağlayan yük taşımacılığında en kısa yol olsa da iki ülke arasında bitmeyen sorunlar, Hindistan için Çabahar'ın ön plana çıkmasına sebep olmuştur. Üstelik Çabahar Liman projesinin Orta Asya piyasasında önemli etkisi olması beklenmektedir.³⁵⁹ Bu proje ile Hindistan'ın kendisine, nüfuzunu

³⁵⁶ Alatas, "Power Politics and Securitization", s. 201.

³⁵⁷ Khan, "China's Gwadar and India's Chahbahar", s.91.

³⁵⁸ Harsh V. Pant, "India-Iran Cooperation at Chabahar Port", *Center for Strategic International Studies*, 2018, s. 2.

³⁵⁹ Yeşim Demir, "Çin'in Deniz İpek Yolu Projesi: Gwadar Limanı", *Van Yüzyüncü Yıl Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, S:55, 2022, s. 108.

Güney Asya'nın ötesine taşımak ve Çin-Pakistan iş birliğini sınırlamak gibi önemli jeostratejik hedefler belirlediği görülmektedir.³⁶⁰

Hindistan, İran'ın Hint Okyanusu'na en iyi erişim noktalarından olan Çabahar limanı sayesinde Afganistan ve Orta Asya Cumhuriyetleri ile olan ticaretini kolaylıkla gerçekleştirebilecektir. Proje için 85 milyon dolar yatırım yaparak 40 metre uzunluğunda iki konteyner rıhtımı ve üç çoklu kargo rıhtımı inşa eden Hindistan, Çabahar limanı sayesinde Çin'in Hint Okyanusu'ndaki Deniz İpek Yolu Projesine karşı koyabilme fırsatı da yakalayabilmiştir.³⁶¹ Bu doğrultuda Hindistan'ın Çabahar limanını, Gwadar'da artan Çin etkisine karşı kullanabilmek adına geliştirmeye çalıştığı da söylenebilmektedir. Hindistan, İran ve Afganistan, Hint mallarının Orta Asya ve Afganistan'a daha kolay erişimini ve limanda tarife indirimlerini sağlayacak bir anlaşmaya da imza atmışlardır. Üstelik İran ve Hindistan, Afganistan'ın Nimroz vilayeti ve İran arasında uzanan Milak-Zaranj-Dilaram güzergahının iyileştirilmesi için iş birliği yürütmektedirler.³⁶²

3.3. Gwadar- Çabahar Rekabeti

Çabahar ve Gwadar limanları arasında 72 km uzunluğunda bir mesafe bulunmaktadır. Limanlar arasındaki bu yakınlık bölgedeki Çin ve Hindistan arasındaki stratejik rekabetin bir işareti olarak görülmektedir.³⁶³ İki ülke de yatırım yaptıkları bu limanlar aracılığıyla hem Afganistan'ın hem de Orta Asya devletlerinin sahip olduğu yeraltı zenginliklerine kısa yoldan erişebilmeyi amaçlamaktadırlar. Her iki limanın da bölgede fırsatlar yaratacağı düşünüldüğünde bu limanlara sahip olacak devletlerin de bölgedeki üstünlüğü ele geçireceği düşünülmektedir. Ancak gerek liman projesine sahip ülkelerin Afganistan ile olan ilişkileri gerekse Afganistan'ın içinde bulunduğu istikrarsızlık, liman faaliyetlerinde oldukça önemli bir rol oynayacaktır. Zira Afganistan'ın istikrara kavuşması hangi liman olursa olsun enerji yollarının güvenliği için büyük bir önem arz etmektedir.³⁶⁴

³⁶⁰ Pant, "India-Iran Cooperation at Chabahar Port", s. 3.

³⁶¹ Solangi, "Development of Chabahar Port", s. 49.

³⁶² Khan, "China's Gwadar and India's Chabahar", s.91-92.

³⁶³ Pant, "India-Iran Cooperation at Chabahar Port", s. 3.

³⁶⁴ Demir, "Çin'in Deniz İpek Yolu Projesi", s. 109.

Şekil 9. Çabahar ve Gwadar Limanlarının Gösterimi



Kaynak: <https://www.globalvillagespace.com/chabahar-port-the-end-of-gwadar/>, (Erişim Tarihi: 12.02.2024).

Gwadar ve Çabahar limanlarını karşılaştıracak olursak, ilk olarak bakıldığında Çin ile Pakistan'ın sınır komşusu olmalarından dolayı elde ettikleri avantaj, sınır komşuluğu bulunmayan Hindistan ve İran için söz konusu değildir. Üstelik Çin, 21. Yüzyıl Deniz İpek Yolu Projesi kapsamında gerçekleştirdiği liman inşaatları sebebiyle Hindistan'a oranla tecrübeli olduğundan bu konuda da avantaj sağlamıştır. Ancak Pakistan'ın Belucistan eyaletindeki ayrılıkçı güçlerin gerçekleştirebileceği terör saldırıları riski her iki limanı da tehdit altında bırakmaktadır³⁶⁵ Üstelik Beluci milliyetçileri kendilerinin Gwadar limanının getirilerinden faydalanamayacaklarını düşündükleri için hoşnutsuzlukları sürekli artmaktadır. Bu doğrultuda yerel Belucilerin Gwadar liman projesini kendileri için bir tehdit olarak gördüklerini söylemek yanlış olmayacaktır.³⁶⁶

³⁶⁵ Demir, "Çin'in Deniz İpek Yolu Projesi", s. 109.

³⁶⁶ Haider, "Baluchis, Beijing and Pakistan's", s. 96.

Gwadar limanının tamamen faaliyete geçmesiyle birlikte, limanın sahip olduğu doğal düzeni ve derinliği, en büyük gemilerin dahi buraya yanaşabilmelerini kolaylaştıracaktır. Ancak aynı şeyi Çabahar limanı için söylemek mümkün olmamaktadır. Öyle ki Çabahar limanının en üst kapasitesi yılda 10 ila 12 milyon ton olarak belirlenmişken, Gwadar limanının tam kapasiteye ulaşmasıyla birlikte 300 ila 400 milyon tona ulaşacağı varsayılmaktadır. Buna ek olarak Gwadar'ın çevresinde 2 milyon nüfusu barındırabilecek bir şehir kurulması planlanmaktadır.³⁶⁷

Tüm bunlara ek olarak İran'ın, Çin'i Çabahar projesinin dışında tutması oldukça zor görülmektedir. Zira Çin, Batılı yatırımcıların boşluğunu doldurarak şu an İran'ın en büyük yabancı yatırımcısı olmuş ve İran'da pek çok altyapı projesini başarıyla tamamlamıştır. Üstelik Çin'in deniz aşırı altyapı projelerini başarıyla üstlenmesi, Çin'i Hindistan'ın karşısında daha tecrübeli bir konuma getirmektedir.³⁶⁸ Sonuç olarak bakıldığında Gwadar limanının, Çabahar limanına oranla daha fazla getirisi olacağı varsayılmaktadır. Bu sebeple Çin'in her ne kadar Hint Okyanusu'ndaki faaliyetleri Hindistan'a oranla sınırlı olsa da aralarındaki liman rekabetinde Çin'in önde olduğu açıkça görülmektedir.

3.4. Hint-Pasifik'te Çin-Hindistan Rekabeti

3.4.1. Hint Okyanusu'nda Rekabet

Çin-Hindistan arasındaki çalkantılı ilişkiler, yalnızca sınır sorunları, Tibet meselesi ve Çin-Hindistan-Pakistan arasındaki karmaşık ilişkiler sebebiyle değil özellikle son yıllarda sınır ötesi su sorunları ve ticaret dengesizlikleri gibi farklı meselelerle de inişli çıkışlı bir durum sergilemiştir. Bu yükselen güçlerin arasında bir denizcilik sorununun baş göstermesi ise tesadüfi değildir. İki ülke de gelişmeye devam ettikçe deniz güvenliğine daha fazla önem vermeye ve deniz alanındaki kabiliyetlerine yenilerini eklemek için daha fazla kaynak ayırmaya başlamışlardır.³⁶⁹ Bu bağlamda iki ülke arasında deniz çıkarları ve kapasitelerine bağlı olarak artan rekabet ortamı gerek

³⁶⁷ Solangi, "Development of Chabahar Port", s. 51.

³⁶⁸ Pant, "India-Iran Cooperation at Chabahar Port", s. 4.

³⁶⁹ Guoxing, "Chinese Military Presence", s. 110.

ikili ilişkilerin doğasının değişmesine gerekse Asya'nın stratejik coğrafyasının genişlemesine sebebiyet verecek gibi gözükmektedir.³⁷⁰

Çin ve Hindistan'ın Hint Okyanusu'nda rakip haline gelmelerinde Mahan'ın deniz teorisinin etkileri gözlemlenmektedir. Öyle ki Çin ve Hindistan gibi son küreselleşme dalgasından büyük oranda yararlanan iki dev ülke de denizcilik politikalarına yeni bir önem atfetmeye başlamıştır. İki ülkedeki stratejik toplulukların bu anlamda sadece denize yönelmekle sınırlı kalmayıp aynı zamanda Mahan'ın deniz gücü kavramlarını da uyarladıkları görülmektedir. Çin ve Hindistan'daki stratejik vizyona bakıldığında, ulusal güvenlik ve deniz gücü arasında derin bir ilişki kurulmaya çalışıldığı görülür. Ancak bu benzer Mahancı görüşleri onların birbirlerinin denizcilik arzularıyla da yüzleşmelerine zemin hazırlamıştır. Bu doğrultuda bakıldığında küreselleşme mantığı, Çin ve Hindistan'ın kıtasalcılığın lanetini kırarak Mahan'ın deniz gücü vizyonunu uyarlayacaklarının habercisi olmuştur.³⁷¹

Hint Okyanusu bölgesi jeopolitik, jeoekonomik ve jeostratejik anlamda oldukça önemli görülmektedir. Afrika'nın doğu kıyısından Avustralya'nın batı kıyısına kadar uzanan bölge, dünya yüzeyindeki suyun beşte birine karşılık gelmektedir. Sahip olduğu geniş deniz ve kıtasal alanı, kıta adalarından takımadalara kadar yaklaşık 38 ülkeyi içerisine almaktadır. Üstelik bölge petrol ve doğalgaz gibi hidrokarbon kaynakları bakımından da önemli görülmektedir.³⁷² Mahan, Hint Okyanusu'nun önemini vurgulamak için şu sözleri sarfetmiştir: *“Hint Okyanusu'nu kim kontrol ederse Asya'ya hâkim olacak. Bu okyanus, yedi denize açılan kapıdır. 21.yy'da dünyanın kaderi onun sularında belirlenecektir.”*³⁷³

Hint Okyanusu'nun üç tarafı kara ile çevrilidir ve kutup bölgesinden gelen soğuk su ile oldukça az karıştığı için dünyanın en sıcak okyanusu olarak nitelendirilmektedir. Antik mercan resif ekosistemleri de dahil olmak üzere farklı türlerde deniz yaşamına ev sahipliği yapan Hint Okyanusu, fitoplankton açısından da

³⁷⁰ Chietigj Bajpae, “China-India Regional Dimensions of the Bilateral Relationship”, *Strategic Studies Quarterly*, 2015, s. 130.

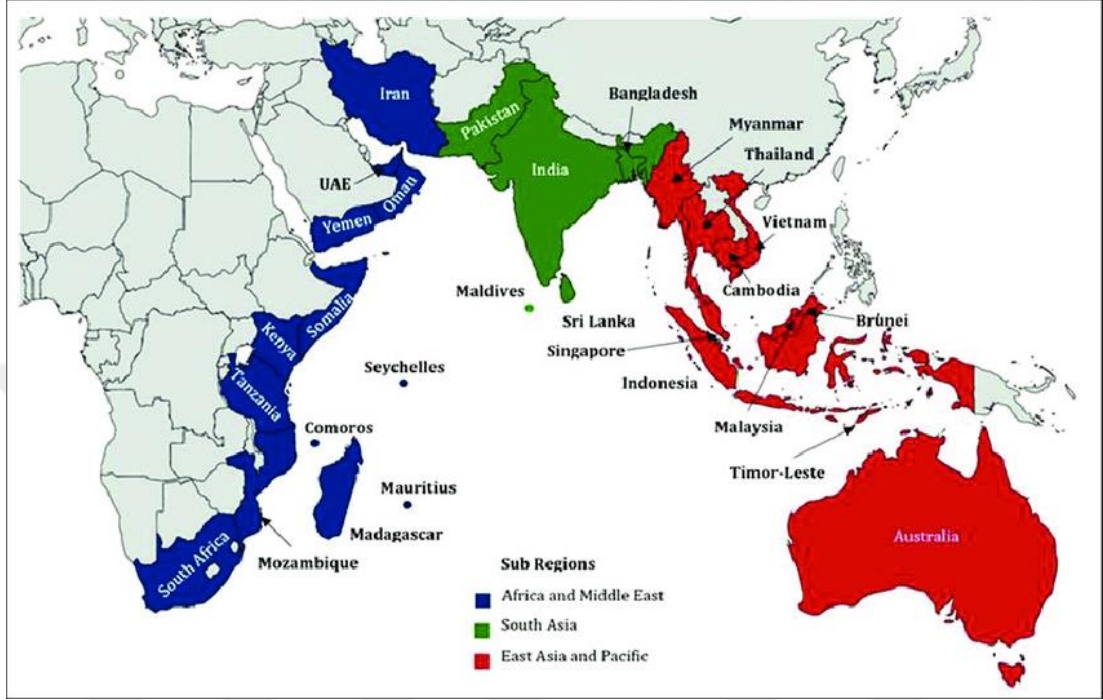
³⁷¹ C. Raja Mohan, “Maritime Power: India and China turn to Mahan”, *Institute of South Asian Studies*, No:71, 2009, s. 8-9.

³⁷² Radhey Tambi, India's Ambitions in the Indian Ocean Region, *South Asian Voices*, 23.01.2023, <https://southasianvoices.org/indias-ambitions-in-the-indian-ocean-region/> (Erişim Tarihi: 31.08.2023).

³⁷³ David Scott, “India's “Grand Strategy” fort he Indian Ocean: Mahanian Visions”, *Asya-Pacific Review*, 13(2), 2006, s.109.

oldukça zengindir. Hint Okyanusu adaları ise endemik türler de olmak üzere biyoçeşitlilik bakımından zengindir.³⁷⁴

Şekil 10. Hint Okyanusu Bölgesi



Kaynak: Lakshman Kadirgamar Institute, https://www.researchgate.net/figure/The-Indian-Ocean-Economy-Source-Created-by-the-Lakshman-Kadirgamar-Institute-LKI-using_fig1_332654935, (Erişim Tarihi: 20.11.2023).

Hint Okyanusu, önemli geçiş noktaları sebebiyle jeostratejik olarak önemli görülmektedir. Zira Hint Okyanusu'na erişim sağlayan dokuz önemli geçit noktası mevcuttur. Bunlardan beş tanesi kilit öneme sahip SLOC'tur. Bu noktalardan herhangi bir tanesinin tıkanmış olması deniz ticaretini sekteye uğratacağı gibi aynı zamanda küresel ekonomiyi de olumsuz yönde etkileyecektir. Bu önemli noktalar; Malakka Boğazı, Hürmüz Boğazı, Altı Derece Kanalı (Büyük Kanal), Dokuz Derece Kanalı, Ümit Burnu, Lombok Boğazı, Sunda Boğazı, Süveyş Kanalı ve Bab el Mendeb Boğazı'dır.³⁷⁵ Bu sebeple Hint Okyanusu coğrafyası itibariyle ticaretin olduğu kadar jeopolitik çekişmelerin de merkezinde yer almaktadır. Öyle ki bölgedeki hareketlilik,

³⁷⁴ Alexander E. Davis ve Jonathan N. Balls, "The Indian Ocean Region in the 21st Century: Geopolitical, Economic and Environmental Ties", *Australia India Institute*, 31, 2019, s.16.

³⁷⁵ Mehta, "Freedom to Use The Seas", s.25.

dünyanın en önemli deniz geçiş güzergahlarından sayılan Malakka Boğazı, Hürmüz Boğazı, Andaman Denizi, Bengal Körfezi, Bab el Mendeb Boğazı ve Mozambik Kanalı'ndan işlemektedir. Hint Okyanusu'na karadan ulaşımı zorlaştıran sıradağlar ve çöllerin varlığı, kara gücü olan devletlerin bölge üzerindeki hakimiyetini olumsuz kılmıştır. Ancak deniz gücü olarak varlığını sürdüren devletler bu bölgede hakimiyet alanı oluşturmayı başaramamıştır.³⁷⁶

Hem Hindistan hem de Çin'in yabancı yatırımlara büyük oranda bağımlı olmaları hem de sahip oldukları yerli hammadde kaynaklarının büyüyen ekonomilerine yeterli gelmemesi iki ülkenin de ortak sorunudur. Özellikle Çin için Malakka Boğazı gibi deniz yollarının güvenliğinin sağlanması, sürekli artan enerji ihtiyacının karşılanması için büyük bir önem arz etmektedir.³⁷⁷ Zira her iki ülke de petrol tüketiminde hızlı bir büyüme göstermektedir. Çin enerji tüketiminde dünyada birinci sırada Hindistan ise ikinci sırada yer almaktadır. İki ülke de ciddi ölçüde ham petrole bağımlıdır ancak hem Çin hem de Hindistan yerli petrol kaynaklarına sahip değildir. Bu nedenle her iki ülke de büyük oranda petrol ithal etmektedirler.³⁷⁸ Bu çerçevede enerji alanında da birbirleriyle rekabet halinde olan Çin ve Hindistan, Hint Okyanusu bağlamında Afrika, Orta Asya ve Orta Doğu'daki hidrokarbon kaynaklarının tedarikinde ve güvenilir bir şekilde taşınmasında karşı karşıya gelmektedir.³⁷⁹ Hint Okyanusu bölgesinin sahip olduğu doğal kaynaklar ise bugün bölge üzerinden gerçekleştirilen ticaretin büyük bir kısmının temelini oluşturmaktadır. Öyle ki bölgedeki kıyı ülkeleri için bu ticaret hayati öneme sahiptir. Ancak belki de en önemlisi, dünya açık deniz petrol üretiminin %40'ının Hint Okyanusu'nda gerçekleştirilmesi ve dünya petrolünün üçte ikisinden fazlasının bu sulardan geçmesidir.³⁸⁰ Üstelik Hint Okyanusu dünyadaki en yüksek tonajlı malların taşındığı yerdir.³⁸¹

³⁷⁶ Erol ve Koyuncu, "Çin'in İnci Dizisi Stratejisi", s. 50.

³⁷⁷ Iskander Rehman, "Keeping the Dragon at Bay: India's Counter-Containment of China in Asia", *Asian Security*, 5 (2), 2009, s. 116.

³⁷⁸ Arunoda N. Bopagamage ve Pranidhi P. Algama, "Significance of the Indian Ocean Region in Indo-China Geopolitical Game", *BCISESS*, 2019, s.6.

³⁷⁹ Cengiz Topel Mermer, *Keşmir Sorunu ve Hindistan-Pakistan İlişkileri Üzerine Etkileri*, Doktora Tezi, İstanbul Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul, 2018, s. 258.

³⁸⁰ Davis ve Balls, "The Indian Ocean Region", s. 16.

³⁸¹ Mehta, "Freedom to Use The Seas", s.44.

Şekil 11. Hint Okyanusu’nda Çin-Hindistan Rekabeti



Kaynak: https://www.researchgate.net/figure/Great-Power-Competition-in-the-Indian-Ocean-Region_fig2_318380370, (Erişim Tarihi: 30.08.2023).

Günümüzde Hint Okyanusu’nun birbiriyle bağlantılı iki jeopolitik dönüşüme sahne olduğu görülmektedir. Bu dönüşümlerden biri Hint Okyanusu sularında Çin etkinliğinin giderek artmış olmasıdır. İkincisi ise Hint Okyanusu’nun daha genişletilmiş bir kavram olan Hint-Pasifik ile bütünleştirilmesine dayanan dilde ve hayal gücünde yaşanan değişimdir.³⁸² Çin’in Hint Okyanusu’na olan ilgisinin artması, Hindistan’ın da Hint Okyanusu’ndaki eylemlerini şekillendirmektedir. Çin ise Hindistan’ın hem Güney Asya’daki hem de Hint Okyanusu’ndaki büyük güç statüsü iddialarını kabul etmemektedir. Hint Okyanusu’ndaki rekabet iki ülke arasında yirminci yüzyılın sonlarından itibaren vardır. Yirmi birinci yüzyılın ilk yirmi yılında ise bu rekabet daha şiddetli bir hal almıştır.³⁸³ Bu doğrultuda bakıldığında Çin ve

³⁸² Davis ve Balls, “The Indian Ocean Region”, s. 5.

³⁸³ Nguyen Anh Chuong vd., “India-China Strategic Competition in the Indian Ocean”, *Journal of Liberty and International Affairs*, 8 (3), 2022, s.312.

Hindistan arasında Hint Okyanusu'nda yaşanan bu jeopolitik rekabetin ileriki dönemlerde uluslararası sistemde daha fazla yer edineceği öngörülmektedir.

3.4.1.1. Çin'in Faaliyetleri

Dünyadaki küreselleşme süreciyle birlikte Hint Okyanusunda önemli bir paydaş haline gelen Çin, Kuşak ve Yol girişimi çerçevesinde bu bölgeye ayrı bir önem vermektedir. Çinli stratejistler Hint Okyanusu Bölgesi için "*Çin'in stratejik geçiş yolundaki kilit bölge*" ve "*dünya deniz gücü sisteminin çekirdeği*" tanımlarını kullanmıştır.³⁸⁴ Çin'in doğal kaynaklara duyduğu ihtiyacın sürekli artması ve enerji deniz hatlarını güvenceye alma konusundaki hassasiyeti ise, Çin'in Hint Okyanusu'na yönelmesini hızlandırmıştır.

Hint Okyanusu'nun tamamına yakın bir bölgede siyasi ve askeri ilişkilerini geliştirmeyi amaçlayan Pekin yönetimi Kuşak ve Yol girişiminin bir parçası olan 21. Yüzyıl Deniz İpek Yolu projesiyle bölgedeki adalarla ilişkiler kurarak, Hint Okyanusu'ndaki rolünü artırmak istemektedir.³⁸⁵ Hint Okyanusu, Kuşak ve Yol girişiminin kilit noktalarından biridir. Hint Okyanusu'ndaki deniz taşımacılığının ve enerji ihtiyacının korunması Çin için önemli bir konu haline gelmiştir. Ancak buna ek olarak Çin'in bölgede nüfuz edinme çabaları da göze çarpmaktadır. Kuşak ve Yol kapsamında yeni ticaret yolları inşa eden Çin, bazı yerel devletlerin lojistiğine de ihtiyaç duymaktadır. Çin'e bu destek Pakistan, Umman ve Seyşeller gibi ülkelerden gelirken, bu ülkelere ek olarak Çin, Sri Lanka ve Maldivler ile de ilişkilerini ilerletmeye çalışmaktadır.³⁸⁶ Enerji naklinin güvenliği Çin için oldukça mühimdir ve bu sebeple Basra Körfezi'nden Hint Okyanusu'na tüm deniz iletişim hatlarının güvenliğinin sağlanması Çin için öncelikli bir durumdur. Gerek Hindistan'ın Hint Okyanusu'ndaki faaliyetlerini her geçen gün artırması gerekse başta Vietnam olmak üzere ASEAN ülkeleri ile sıkı ilişkiler içinde olması Çin için bir endişe kaynağı olmuştur.³⁸⁷ Bu doğrultuda Hint Okyanusunda ticari imtiyazlar sağlamak için

³⁸⁴ Guoxing, "Chinese Military Presence", s. 110.

³⁸⁵ Darshana M. Baruah, "It is time to reimagine the Indian Ocean", 30.03.2021, *Hindustan Times*, <https://www.hindustantimes.com/opinion/it-is-time-to-reimagine-the-indian-ocean-101617111891839.html>, (Erişim Tarihi: 29.08.2023).

³⁸⁶ Davis ve Balls, "The Indian Ocean Region", s.10.

³⁸⁷ Julia M. Rosenfield, "Exploring the China-India Relationship Roundtable Report", *CNA Roundtable Discussion*, July, 2010, s.4.

Myanmar’a köprü, yol, baraj ve liman yapımı için kredi veren Çin, aynı zamanda enerji nakillerinde Myanmar’ın batı kıyılarından faydalanmak istemektedir.³⁸⁸

Hint Okyanusu, coğrafyası itibariyle Çin’i bölgede stratejik olarak savunmasız bir duruma düşürmektedir. Aralarında geniş mesafeler bulunan ve birkaç giriş noktasına sahip olan Hint Okyanusu, kapalı bir okyanus görünümündedir.³⁸⁹ Avrasya kıtasının güneyinde yer alan dağ sıraları, ormanlar ve çöllerin yaratmış olduğu coğrafi engeller, Hint Okyanusu ve Çin arasındaki kara taşımacılığı bağlarının az olmasına da sebebiyet vermektedir. Bu sebeple Çin’in bölgede stratejik savunmasızlığı göze çarpmaktadır. Orta Doğu ve Avrupa ile olan ticaretlerinin büyük çoğunluğunu Hint Okyanusu vasıtasıyla gerçekleştiren Çin’in, bu coğrafi kopukluklar sebebiyle, bölgedeki stratejik hamleleri de sınırlanmaktadır.³⁹⁰

ABD hegemonyasının küresel rakibi konumundaki Çin, kıyı gücü olan donanmasını genişletmiş ve dünya sıralamasında ikinci en büyük askeri bütçeye sahip ülke olmuştur. Bu doğrultuda Çin’in ekonomik gücünü Hint Okyanusu’na yansıttığı görülmektedir. Çin’in artan ekonomi kapasitesiyle paralel olarak Hint Okyanusu’ndaki profili de bir büyüme göstermiştir.³⁹¹ Korsanlıkla mücadele için Aden Körfezi’ne ilk savaş gemilerini gönderdiği 2008 yılından bugüne değin Pekin’in Hint Okyanusu’ndaki askeri varlığının genişlediği görülmektedir. Çin, gerçekleştirdiği yatırım ve altyapı girişimleriyle Bengal Körfezi’ndeki ülkelere nüfuz ederken, Kuşak ve Yol girişimi çerçevesinde inşa edilen bazı ticari tesislerin de yarı askeri amaçlı kullanıldığı görülmektedir.³⁹² Üstelik son birkaç yılda Hint Okyanusu bölgesindeki Çin balıkçı gemilerinde ciddi bir artış gözlemlenmiştir. Her yıl bölgede yaklaşık 300 Çinli balıkçı gemisi görülürken 2021 yılında bu sayı 450’ye çıkarılmıştır. İstihbarat raporlarına göre, Çin donanmasına ait gemiler korsanlıkla mücadele adı altında denize açılmakta ve Pekin böylelikle Hint Okyanusu bölgesindeki deniz operasyonlarını

³⁸⁸ Gülseçgin, *2000’li Yıllarda Hindistan-Çin*, s. 64.

³⁸⁹ David Brewster, “An Indian Ocean Dilemma: Sino-Indian Rivalry and China’s Strategic Vulnerability in the Indian Ocean”, *Journal of the Indian Ocean Region*, 11 (1), 2015, s.2.

³⁹⁰ Brewster, “An Indian Ocean Dilemma”, s.3.

³⁹¹ Sarthak Kathayat, “India in the Indian Ocean Region: Strategic Analysis of India's Foreign Policy towards the Vanilla Islands.” *Jamia Millia Islamia Scholar*. 2020, s. 5.

³⁹² Singh, “India’s Maritime Power”.

genişletmektedir. Bu doğrultuda Pekin yönetimi küresel g olma hedefi doğrultusunda pek ok kaynağı diğer silahlardan deniz kuvvetlerine kaydırmıştır.³⁹³

in'in Hint Okyanusu bölgesindeki paydaşlardan biri olduğu bir gerçektir. Hint Okyanusu'ndaki in donanması varlığı, Hindistan'ın Hint Okyanusu bölgesindeki üstünlüğü ve konumu dikkate alındığında fazla korkutucu gözükmemektedir. Büyük güçlerin mezarı olarak adlandırılan Hint Okyanusu bölgesi anlaşmazlıklara sahne olmuş bir alandır. in'in bu bölgede bir g yarışına girmesi aynı zamanda ABD, Hindistan ve Avustralya gibi diğer önemli aktörlerle de karşı karşıya gelmesi demektir.³⁹⁴ Ancak in'in Hint Okyanusu'nda kendisine biçtiği çıkarlar doğrultusunda özellikle liman projeleri yürüterek buradaki varlığını pekiştirmeye çalıştığı görülmektedir. Hint Okyanusu'ndaki stratejik dezavantajlarını azaltmaya çalışan in, kendi gemileri için Hint Okyanusu'nda bulunan limanlara ulaşımını artırmayı amaçlamaktadır.³⁹⁵ Bu doğrultuda in, Kuşak ve Yol girişimi kapsamında Hint Okyanusu'ndaki limanları bir deniz üssü olarak kullanabilecek yatırımlar gerçekleştirmektedir. Bu üslerin, komşu ülkeleri kuşatmak ve Hint-Pasifik'teki stratejik geçit noktalarına daha yakın olmak amacıyla kullanılacağı dşnlmektedir. Bu sebeple in kendisi için denizaşırı güçlü liman ve üsler belirlemektedir. Bu liman ve üsler ise, Hambantota Limanı (Sri Lanka), Gwadar Limanı (Pakistan), Kyaukpyu Limanı (Myanmar), Lyme Chabang Limanı (Tayland), Dar es Salaam Limanı (Tanzanya), Cibuti Askeri ss ve Ream Deniz ss (Kamboçya) olarak sıralanabilmektedir.³⁹⁶ Ancak Ream Deniz ss'nn ve Dar es Salaam Limanı'nın in tarafından askeri amaçlarla kullanılacağı şu an için varsayım olarak görülmektedir. in tarafından modernize edilen bu s ve limanın çekilen uydu görüntüleri doğrultusunda, böyle bir iddia söz konusu olmuştur ancak Pekin yönetimi bu iddiaları yalanlamaktadır. Haber kaynaklarının iddialarına göre in ve Kamboçya Ream Deniz ss'nn bir in Halk Kurtuluş Ordusu tesisi olarak kullanılması konusunda gizli bir anlaşmaya varmıştır. Öyle ki bu s, in'in Tayland Körfezi'ne ve Malakka Boğazı'na

³⁹³ Abhishek Bhalla, "Increase in Indian Navy's Budget Aims at Enhancing Fleet to Deter Chinese Navy Expansion", *India Today*, 02.02.2022, <https://www.indiatoday.in/business/budget-2022/story/increase-indian-navy-budget-aims-enhancing-fleet-deter-chinese-navy-expansion-1907972-2022-02-02>, (Erişim Tarihi: 09.11.2023).

³⁹⁴ Guoxing, "Chinese Military Presence", s. 108.

³⁹⁵ Brewster, "An Indian Ocean Dilemma", s. 3-4.

³⁹⁶ Jochheim ve Lobo, "Geopolitics in the Indo-Pacific", s. 4-5.

erişimini sağlayabilir. Çinli bir haber kaynağı ise Çinli şirketlerin Dar es Salaam Limanı'nına yeni bir terminal inşa ederek limanı modernize ettiklerini duyurmuştur. Pekin yönetimi limanın askeri bir amaç doğrultusunda kullanılacağını yalanlamıştır.³⁹⁷

Kyaukpyu Limanı, Pekin'in Bengal Körfezi ve Andaman Denizi'ne erişimini sağlayacak olan bir derin deniz limanıdır. Yapılan sözleşmeye göre liman, 50 yıl boyunca iki Çinli şirketin elinde tutulacaktır. Tayland'da bulunan Lyme Chabang Limanı ise devlete ait China Harbour Engineering Company (CHEC) ve Taylandlı enerji şirketi Gulf Energy Development tarafından özel bir ortaklıkla genişletilmektedir. Bu limanın Çin'e stratejik açıdan önemli lojistik destek sağlayacağı öngörülmektedir.³⁹⁸

Çin'in Hint Okyanusu'nda gerçekleştirdiği önemli liman projelerinden biri de Sri Lanka Hambantota Limanı projesidir. Sri Lanka'nın güneyinde yer alan Hambantota Limanı, Hint Okyanusu'nun uluslararası ana taşıma hattına on deniz mili uzaklıkta bulunmaktadır. Konteyner taşımacılığının yarısının, dünyada taşınan petrolün üçte ikisinin ve denizyollarındaki dökme yük taşımacılığının üçte birinin Hint Okyanusu üzerinden geçtiği düşünüldüğünde Hambantota limanının önemi daha iyi anlaşılmaktadır. Liman, dünya deniz taşımacılığının merkezi olmaya aday bir liman olmakla birlikte Kuşak ve Yol güzergahının da önemli noktalarından biri olarak değerlendirilmektedir.³⁹⁹ Aslında Hambantota liman projesi, Sri Lanka tarafından öngörülen ve büyük bir ticari fayda sağlaması beklenen milyar dolarlık bir projeydi. Bu proje 2008 yılında dönemin Sri Lanka devlet başkanı Mahinda Rajapaksa'nın yönetimi (2005-2015) altında başlatılmıştır. Liman projesinin ilk aşamasının inşaatı 361 milyon ABD dolarına mal olmuş ve bunun %85'lik kısmı Çin EXIM Bankası tarafından %6,3 faiz oranıyla kredilendirilmiştir. Ancak proje, Hambantota yakınlarında neredeyse hiç sanayi merkezi bulunmaması ve çevresinde ticari faaliyet beklentilerinin düşük olması gibi sebeplerle 2010 yılında durdurulmuştur. 2017 yılına gelindiğinde ise kredi borcunu ödemekte zorlanan Sri Lanka, China Merchant Port Holdings Limited (CM Port) ile “borç-özkaynak takas anlaşması” imzalamış ve

³⁹⁷ Jochheim ve Lobo, “Geopolitics in the Indo-Pacific”, s.5.

³⁹⁸ Jochheim ve Lobo, “Geopolitics in the Indo-Pacific”, s.5.

³⁹⁹ Cheng ve Li, “Kuşak ve Yol Girişimi'nde”, s. 24.

böylelikle Hambantota limanı 99 yıllığına Çin'e kiralanmıştır.⁴⁰⁰ Ancak iddia edildiği üzere Sri Lanka'nın liman inşası için aldığı borcu ödeyemediğinden dolayı Çin'in Hambantota limanını satın aldığı bilgisi doğru değildir. Bu doğrultuda söylenebilir ki Çin ve Sri Lanka arasında gerçekleştirilen liman sözleşmesi yalnızca bir kira sözleşmesidir. Sri Lanka kiradan elde edilen parayı Çin'e olan borcunu ödemek için değil ülkenin dış rezervlerini güçlendirmek için kullanmıştır. Sonuç olarak limanın mülkiyetinde herhangi bir değişiklik olmamış ancak kira sözleşmesi gereğince limandaki operasyonların çoğu CM Port tarafından gerçekleştirilmiştir. Dolayısıyla elde edilecek olan karın önemli bir kısmı CM Port'a ait olacaktır.⁴⁰¹

Çin'in askeri yeteneklerinin, tam teşekküllü denizaşırı üsler olmadan eksik kalacağı düşünülmektedir. Üstelik Çin ordusunun gerek ulusal çıkarların korunmasında daha aktif rol oynaması gerekse dünya barışına hizmet eden bir güç olmasında bu denizaşırı üslerin inşası bir zorunluluk olarak görülmüştür.⁴⁰² Bu doğrultuda Pekin, ilk denizaşırı üssünü Doğu Afrika ülkesi Cibuti'de kurmuştur. Kızıldeniz'i Aden Körfezi'ne bağlayan stratejik Bab el Mendeb Boğazı'nın yanında yer alan Cibuti üssü 590 milyon dolara mal olmuştur. Cibuti üssü önemli bir geçiş noktası olan Süveyş Kanalı'nı uzaktan kontrol edebilmektedir.⁴⁰³

Pekin yönetimi aslında Cibuti'deki ilk askeri karakolunu kurarak, Çin'in Hindistan'ın stratejik arka bahçesinde artan varlığını göstermiştir. Çin'i Hint Okyanusu'nun jeopolitiğine entegre eden bu üs, korsanlıkla mücadele ve insani yardım misyonları için bir lojistik tesis olarak tanımlanmaktadır.⁴⁰⁴ Pekin, kurmuş olduğu bu üssün ilk olarak bir lojistik tesis olarak, BM barışı koruma ve insani yardımda yer alan Çin birliklerine rehabilitasyon desteği sağlamak amacıyla kullanılacağını ifade etmektedir. İkinci olarak bu üs, Çin'in hem Afrika hem de Arap ülkeleriyle askeri ve

⁴⁰⁰ Lammuaniam Gangte, "The Debt-Trap Diplomacy Revisited: A Case Study on Sri Lanka's Hambantota Port", *Artha-Journal of Social Sciences*, 19 (2), 2020, s. 56.

⁴⁰¹ Umesh Moramudali, "The Hambantota Port Deal: Myths and Realities", *The Diplomat*, 01.01.2020, <https://thediplomat.com/2020/01/the-hambantota-port-deal-myths-and-realities/> (Erişim Tarihi: 15.11.2023).

⁴⁰² Xue Guifang ve Zheng Jie, "China's Building of Overseas Military Bases: Rationale and Challenges", *China Quarterly of International Strategic Studies*, 5(4), 2019, s. 496.

⁴⁰³ SPUTNIK, "Çin'in Tam Operasyonel Hale Gelen Hint Okyanusu'ndaki Deniz Üssü...", 18.08.2022, <https://sputniknews.com.tr/20220818/cinin-tam-operasyonel-hale-gelen-hint-okyanusundaki-deniz-ussune-savas-gemisi-demirledi-1060099783.html>, (Erişim Tarihi: 07.11.2023).

⁴⁰⁴ Abhijit Singh, "Indian Ocean Leadership?", *Lowy Institute*, 08.09.2017, <https://www.lowyinstitute.org/the-interpreter/indian-ocean-leadership-delhi-s-boasts-ignore-reality>, (Erişim Tarihi: 10.11.2023).

terörle mücadele konularındaki iş birliğinin artmasını sağlayacaktır. Üçüncü olarak ise, Çin'in Deniz İpek Yolu'nun güvence altına alınmasında önemli bir rol üstelenecektir.⁴⁰⁵

ABD Savunma Bakanlığı'nın yayınladığı bir rapora göre Çin, askeri üslerinin sayısını artırmayı amaçlamaktadır. Bu doğrultuda Çin'in Angola, Kenya, Seyşeller, Tanzania, Kamboçya ve Birleşik Arap Emirlikleri de dahil olmak üzere on üç ülkede üs edinmeyi planladığı ifade edilmiştir.⁴⁰⁶ Geçmişe bakıldığında, Güvenlik Konseyi'nden onayı çıkan barışı koruma görevleri haricinde denizaşırı ülkelere tek bir asker dahi göndermeyeceğini belirten Çin, Hint Okyanusu bölgesindeki denizaşırı üslerinin diğer kıyıdaş ülkeler için hassasiyetini bilmektedir. Bunun bilincinde olan Çin kendi üslerinin, tipik denizaşırı askeri mevcudiyetten farklı olacağını ileri sürmektedir. Öyle ki, uluslararası insani yardım ve afet yardımı, uluslararası barışı koruma ve korsanlıkla mücadele misyonları, büyük keşif ve devriyeyi, ticari paramiliter gücü ve denizaşırı operasyon üslerini de içerisine alan bir alan yaratılacaktır.⁴⁰⁷

3.4.1.2. Hindistan'ın Faaliyetleri

21. yüzyılla birlikte denizcilik stratejisini ön plana alan Hindistan yönetimi, özellikle dünyadaki dış ticaretin %90'ının geçtiği Hint Okyanusu'na sıkı sıkıya bağlanmaktadır.⁴⁰⁸ Bu okyanusa Hindistan'ın isminin verilmesi tesadüf olarak görülmemelidir. Coğrafi olarak bakıldığında Hint alt kıtasının, okyanusun kalbinde yer aldığı görülmektedir.⁴⁰⁹ Bu bakımdan Hindistan'ın Hint Okyanusu'nu kendi okyanusu olarak görmesi her zaman geçerliliğini sürdürmüştür.⁴¹⁰ Bu çerçevede kendi arka bahçesi olarak gördüğü Hint Okyanusu'nda nüfuzunu artırmaya çalışan Yeni Delhi yönetimi, bölgede başat aktör olmayı istemektedir.

⁴⁰⁵ Guifang ve Zheng, "China's Building of Overseas Military Bases", s. 505-506.

⁴⁰⁶ <https://sputniknews.com.tr/20220818/cinin-tam-operasyonel-hale-gelen-hint-okyanusundaki-deniz-ussune-savas-gemisi-demirledi-1060099783.html>, (Erişim Tarihi: 07.11.2023).

⁴⁰⁷ Guoxing, "Chinese Military Presence", s. 107-108.

⁴⁰⁸ Chinmoyee Das, "India's Maritime Diplomacy in South West Indian Ocean: Evaluating Strategic Partnerships", *Journal of Strategic Security*, 12 (2), 2019, s. 45.

⁴⁰⁹ Davis ve Balls, "The Indian Ocean Region", s. 2.

⁴¹⁰ Scott, "India's "Grand Strategy", s. 99.

Hindistan'ın Hint-Pasifik stratejisinde, kapsayıcı ve açık bir Hint-Pasifik bölgesi hedefleyen Doğuya Hareket politikasının önemli bir rolü vardır. Öyle ki bu politika geleneksel güvenlik söylemlerinin ötesine geçerek denizcilikle ilgili kalkınma ve çevre sorunlarına da değinmektedir. Bunlara ek olarak hem uluslararası yasaların uygulanması için deniz güvenliği konusunda bir iş birliği hem de seyrüsefer özgürlüğü sağlanması hedef alınmıştır.⁴¹¹ ASEAN ülkelerinin yanı sıra Japonya, Güney Kore, Yeni Zelanda, Avustralya ve Pasifik Adaları ile de ilişkilerin geliştirildiği Doğuya Hareket politikası ile birlikte, Hindistan'ın Hint-Pasifik stratejisi için yeni bir itici güç sağlanmıştır. Bu doğrultuda Modi, 2018 yılında gerçekleştirilen Shangri La Diyalogu'nda sadece herhangi bir ülkeye yönelik olmayan açık ve kapsayıcı bir Hint-Pasifik söyleminin altını çizmiştir. Yeni Delhi tarafından ortaya konulan bu vizyon, günümüzde Hindistan'ın Hint-Pasifik Okyanusu Girişimi (IPOI) olarak anılmaktadır.⁴¹² 2019 yılında Modi, 14. Doğu Asya Zirvesi'nde IPOI çerçevesinde yedi temel iş birliği ve ortak çalışma alanını açıklamıştır. Bu alanlar; deniz güvenliği, denizcilik ekolojisinin konuşulması, kapasite geliştirme ve kaynak paylaşımı, afet riskinin azaltılması, bilim, teknoloji ve akademik iş birliği, serbest ve adil ticaret ve denizcilik bağlantısıdır.⁴¹³

Hindistan, Hint Okyanusu'ndaki etkinliğini artırmak ve bölgede hakim güç rolünü pekiştirmek adına Hint Okyanusu Kıyıları Birliği (IORA) içerisinde aktif olmaya çalışmaktadır. IORA, 1997 yılında kurulmuş olan hükümetler arası bir kuruluştur. IORA'nın ilk hedefi bölgede sürdürülebilir büyüme ve dengeli kalkınmanın teşvik edilmesi olmuştur. Temel anlamda odaklandığı alanları ise deniz emniyet ve güvenliği, turizm ve kültürel değişim, balıkçılık yönetimi, afet risk yönetimi, ticaret ve yatırımın kolaylaştırılması, akademik, bilim ve teknoloji ve mavi ekonomi şeklinde sıralamak mümkündür.⁴¹⁴

Hindistan 2011 yılında IORA başkanlığını üstlenmiş ve denizcilik iş birliğinde altı önemli alanın altını çizmiştir. Hindistan'ın amacı IORA'yı bölgedeki tüm tehditleri ele alabilecek bölgesel bir deniz güvenliği çerçevesi olarak geliştirebilmektir. Hindistan'ın öncelik verdiği konular balıkçılık yönetimi, afet yönetimi, turizm, bilim,

⁴¹¹ Stiftung, "India's Neighborhood Policy", s. 87.

⁴¹² Stiftung, "India's Neighborhood Policy", s. 85-86.

⁴¹³ Stiftung, "India's Neighborhood Policy", s. 86.

⁴¹⁴ Davis ve Balls, "The Indian Ocean Region", s. 6.

teknoloji ve kültürel alışveriş alanlarında iş birliği olmuştur.⁴¹⁵ Ayrıca Hindistan Mavi Ekonomi çerçevesinde bölgede kalkınmayı amaçlamaktadır. 2008 küresel finans krizi sonrası ortaya çıkan Mavi Ekonomi kavramı deniz ve okyanuslarda sürdürülebilir büyümenin sağlanmasını hedef almaktadır. Bu doğrultuda deniz ve okyanuslardaki ekosistem ve biyolojik çeşitliliğin korunması ve su kalitesinin iyileştirilmesi planlanmaktadır.⁴¹⁶ Bu yönde hareket eden Hindistan, birliğin diğer üyeleri ile birlikte, Hint Okyanusu kaynaklarının sürdürülebilir kullanımını sağlamak için uğraşmaktadır. Ayrıca Mavi Ekonomi kavramı okyanus enerjisi, derin deniz madenciliği ve deniz biyoteknolojisi gibi konulara da eğilmektedir. Hindistan özellikle son yıllarda adil deniz seyrüseferleri ve Hint Okyanusu'nda uluslararası denizcilik standartlarına uyulması gibi konuların üzerinde daha çok durmaya başlamıştır. Hint Okyanusu bölgesinin güvenlik sorunlarının merkezinde olduğu düşünüldüğünde, Hindistan'ın bölgede üstünlüğünü kabul ettirebilmesi için bu güvenlik tehditlerine karşı mücadele edebilmesi ve kıyı devletlerinin güvenini kazanması gerekmektedir.⁴¹⁷

Modi'nin Hint-Pasifik vizyonunda önemli bir rol, Bölgede Herkes için Güvenlik ve Büyüme (SAGAR)⁴¹⁸ doktrinine verilmiştir. SAGAR, Hindistan'ın rekabetçi küresel ortamda mevcut konumunu güçlendirmek ve Çin'in Hint Okyanusu'na yönelik yayılcı eylemlerine karşı gelebilmek adına Hint Okyanusu stratejisinin bir parçası olarak değerlendirilmektedir.⁴¹⁹ Modi SAGAR doktrinini 2016 yılında Mauritius'ta açıklamıştır. Hindistan SAGAR ile Hint Okyanusu bölgesi kıyılarıyla iş birliğinin teşvik edilmesini ve ekonomik kalkınma ile beraber elverşi bir istikrar ortamının sağlanmasını amaçlamıştır. Üstelik bu girişim aynı zamanda turizm, kültür ve ticaret alanlarına dayalı iş birliğini de kapsamaktadır. Bu doğrultuda SAGAR girişimini Hindistan ve Batı Hint Okyanusu'na kıyıdaş ülkeler arasında bir kazan-kazan kombinasyonu olarak tanımlamak doğru olacaktır.⁴²⁰ SAGAR girişiminin

⁴¹⁵ Alik Naha, "Maritime Security Interests: India in the Western Indian Ocean", *Athena*, (5), 2021, s.44-45.

⁴¹⁶ Zeynep Kahveci ve Aysu Biçer, "Mavi Dünya için Mavi Ekonomi", *AA Haber*, 20.06.2019, <https://www.aa.com.tr/tr/temiz-cevre-temiz-su/mavi-dunya-icin-mavi-ekonomi/1508543>, (Erişim Tarihi: 25.11.2023).

⁴¹⁷ Harshita Kanodia, "India's SAGAR Policy in the Indian Ocean Region", *Diplomatist*, 25.12.2020, <https://diplomatist.com/2020/12/25/indias-sagar-policy-in-the-indian-ocean-region/>, (Erişim Tarihi: 18.11.2023).

⁴¹⁸ 'Sagar' kelimesi Hintçe 'okyanus' anlamına gelmektedir.

⁴¹⁹ Nguyen vd., "India-China Strategic Competition", s.314.

⁴²⁰ Naha, "Maritime Security Interests", s. 45-46.

değindiği diğer önemli bir konu da iklim değişikliği olmuştur. Bu çerçevede iklim değişikliği sorunları göz önünde bulundurularak ticaret, turizm ve altyapı alanlarında iş birliğine gidilecek ve dolayısıyla bölgenin sürdürülebilir kalkınması teşvik edilmeye çalışılacaktır. Hindistan'ın ulusal çıkarlarının korunması adına oldukça stratejik bir girişim olarak görülen SAGAR, aynı zamanda Modi'nin proaktif dış politikasının bir parçası olarak değerlendirilmektedir. Sonuç olarak değerlendirildiğinde SAGAR, gerek deniz barışı ve iş birliği sağlanması gerekse Hindistan'ın Hint-Okyanusu bölgesine kıyısı olan ülkelerle karşılıklı bağlarını güçlendirmesi doğrultusunda gerçekleştirilmiş önemli bir hamledir. Hindistan'ın Önce Komşuluk Politikasının bir parçası olarak görülen SAGAR girişimi, BIMSTEC, ASEAN, IORA gibi bölgesel örgütler vasıtasıyla işlemektedir.⁴²¹

Hindistan'ın Hint Okyanusu'ndaki önemli projelerinden biri, Çin'in Kuşak ve Yol girişimine karşı bir hamle olarak başlatılan “Deniz Rotaları ve Doğal Manzaralar Projesi” (Mausam) olmuştur. Deniz İpek Yolu'na karşılık 2014 yılında başlatılan bu çok taraflı proje, Hindistan'ın eski denizcilik kanallarını ve kendisine komşu ülkelerle olan kültürel bağlarını yeniden inşa etmeyi planlamaktadır. Genel anlamda bakıldığında projenin amacı, bu bağlantıyı Doğu Afrika'dan Arap yarımadasına, Hindistan anakarasına, Sri Lanka'ya ve son olarak Güneydoğu Asya'ya taşımaktır. Öyle ki bu bölgelerin hepsi Hint kültürünün izlerini ve etkilerini taşımaktadır. Bu doğrultuda proje, Yeni Delhi'nin gerek bölgedeki gerekse dünyadaki konumu için stratejik bir planlamanın ürünü olarak değerlendirilmektedir.⁴²² Hint Okyanusu kıyı devletleri ile ticaret ve nakliye bağlantılarının yeniden kurulmasını amaçlayan bu stratejik projenin odak noktası kültürel rotalar ve deniz manzaralarıdır.⁴²³ Mausam projesinin esin kaynağı ise eski dönemdeki denizcilerin gerçekleştirdikleri deniz yolculuklarında farklı kültürlerle etkileşime geçmeleri olmuştur. Öyle ki modern öncesi dönemlerde denizciler, Hint Okyanusu'nda hızlı bir yolculuk gerçekleştirebilmek için mevsimsel musonları (*mausam*, birçok Güney Asya dilinde hava durumu veya mevsim anlamına gelmektedir) takip etmişlerdir. Denizciler yılın farklı zamanlarında farklı yönlerden esen rüzgarlar sebebiyle Hindistan'da veya

⁴²¹ Kanodia, “India's SAGAR Policy”.

⁴²² Nguyen vd., “India-China Strategic Competition”, s.314.

⁴²³ Bopagamage ve Algama, “Significance of the Indian Ocean Region”, s.10.

okyanus kenarlarından birinde aylarca kışı geçirerek yeni bir muson mevsimini beklerdi. Böylelikle çeşitli yerlerden gelen bu insanların aylar boyunca yabancı ülkelerde yaşaması sonucu önemli kültürel alışverişler gerçekleşmiştir.⁴²⁴ Sonuç olarak bakıldığında Mausam projesi, makro düzeyde, Hint Okyanusu dünyasındaki ülkeler arasında kültürel değerlerin daha iyi anlaşılmasına olanak sağlayacak olan yeniden bağlantı ve iletişimi kurmayı amaçlarken mikro düzeyde ise ulusal kültürleri bölgesel denizcilik ortamlarında anlamaya odaklanmaktadır.⁴²⁵

Çin'in Hint Okyanusu'ndaki varlığı Hindistan'ı, Maldivler, Sri Lanka, Burma, Kamboçya, Bangladeş, Gwadar ve diğer Hint Okyanusu adaları olmak üzere Hint Okyanusu'nda Çin tarafından gerçekleştirilecek liman inşaatı ve askeri gemi ziyaretlerine karşı tedbir almaya sevk etmiştir.⁴²⁶ Bu doğrultuda Hindistan da yönünü bu ada ülkelerine çevirmiş ve bu ülkeler ile denizcilik ilişkilerini geliştirmiştir. Hindistan'ın Hint Okyanusu adalarına ve çevresine olan ilgisini ise Önce Komşuluk İlişkileri Politikası ile ilişkilendirdiği görülmektedir. Hindistan bu politikanın kapsamına giren alanları kesin bir şekilde belirtmemiş olsa da bu alan dahilinde, Afganistan ile beraber sınırlarını paylaştığı Güney Asya, Hint Okyanusu kıyı ve ada devletleri, SAARC⁴²⁷ ülkeleri çevresini kapsadığı görülmektedir. Önce çevre ile olan ilişkilere öncelik veren Hindistan bu sayede yabancı yatırımlarla birlikte ekonomik bir kalkınma amaçlamaktadır.⁴²⁸ Bu sebeple Hindistan ada ülkeleriyle olan bağımlı koparmamaya özen göstermektedir. Maldivler ile savunma alanında bir düzenleme oluşturan Hindistan Seyşeller karasularında ise devriye gezerek, bu adalarla stratejik ilişkilerini artırmaya çalışmaktadır.⁴²⁹

Hindistan Hint Okyanusu bölgesindeki deniz gücü rolünü pekiştirebilmek adına, Afrikalı kıyı ortaklarıyla askeri kapasitelerin geliştirilmesi ve eğitim yardımları gibi konularda etkileşim kurmaktadır. Üstelik Hindistan bölgedeki varlığını deniz donanımı ve lojistik destek transferi, deniz istihbaratı, ortak askeri tatbikatlar ve

⁴²⁴ Akhilesh Pillalamarri, "Project Mausam: India's Answer to China's Maritime Silk Road", *The Diplomat*, 18.09.2014, <https://thediplomat.com/2014/09/project-mausam-indias-answer-to-chinas-maritime-silk-road/>, (Erişim Tarihi: 20.11.2023).

⁴²⁵ IGNCA, "Project Mausam", <https://ignca.gov.in/project-mausam/>, (Erişim Tarihi: 20.11.2023).

⁴²⁶ Rosenfield, "Exploring the China-India Relationship", s. 7.

⁴²⁷ Üye ülkeler; *Afganistan, Bangladeş, Butan, Maldivler, Nepal, Pakistan, Sri Lanka, Hindistan.*

⁴²⁸ Rahul Roy-Chaudhury, "India's Perspective Towards China in their Shared South Asian Neighbourhood", *Contemporary Politics*, 24 (1), 2018, s. 101.

⁴²⁹ Rosenfield, "Exploring the China-India Relationship", s. 6.

denizlerde devriye gezme vb. yollarla çeşitlendirmeye çalışmaktadır. Üstelik Kenya, Mozambik, Seyşeller, Mauritius ve Tanzania'daki hidrografik çalışmalara da katılmıştır. Tüm bunlara ek olarak Hindistan, bölgede korsanlıkla mücadele konusunda da oldukça aktif rol oynamaktadır. Bu çerçevede Hint donanması, Hindistan ticaretinin çoğunluğunun aktığı Aden Körfezi'nde korsanlıkla mücadele devriyeleri düzenlemektedir. Raporlara göre devriye gezen donanma gemilerinin koruduğu hiçbir gemi kaçırılmamıştır. Bu doğrultuda bakıldığında Hindistan'ın bölgedeki güvenlik sağlayıcı olarak lider rolü, yürüttüğü başarılı korsanlıkla mücadele operasyonlarıyla pekiştirilmektedir.⁴³⁰

Hindistan, Güneybatı Hint Okyanusu'nda iki kıyı ülkesi olan Seyşeller ve Mauritius ile iyi ilişkiler geliştirmektedir. Özellikle Çin'in denizcilik stratejilerini geliştirmesi Hindistan'ı Hint Okyanusu'nda daha etkin olmaya iterken değişen jeopolitik ortam, Güneybatı Hint Okyanusu'nda Hint varlığını güçlendirmektedir.⁴³¹ Bu doğrultuda Hindistan'ın Güneybatıdaki Seyşeller ve Mauritius adalarını bölgedeki en stratejik adalar olarak tanımladığı görülmektedir. Bu adalar konumları itibarıyla donanma için kilit uluslararası nakliye yolları boyunca önemli bir avantaj sağlayabilmektedir. Deniz devriyelerinin geçişlerinde bir güvence sağlayabilecekleri gibi, savaş zamanında düşmanın iletişimini kesmeye de olanak sağlamaktadırlar.⁴³² Hindistan-Mauritius ilişkisi, Hindistan'ın sömürge olduğu dönemde başlamış, 1948 yılında diplomatik ilişkilere dönüşmüş ve sonrasındaki süreçte bu şekilde ilerlemeye devam etmiştir. Hindistan'ın 1980'li yıllarda Mauritius'taki siyasi darbelerin önlenmesi için yardımda bulunması ise iki taraf arasındaki iş birliğini pekiştirmiştir.⁴³³ Üstelik Mauritius'ta bir güvenlik ortağı olarak Hindistan'a özel bir saygı duyulmaktadır. İki ülke arasındaki ilişkiler 2021 yılında Kapsamlı Ekonomik İş birliği ve Ortaklık Anlaşması'nın imzalanmasıyla daha da pekişmiştir. İki taraf arasındaki etkileşim sağlık sektöründe de kendisini göstermiş ve bu etkileşim pandemi sürecinde daha da artmıştır. Hindistan, Kovid-19 ile mücadele kapsamında Mauritius'a 200.000

⁴³⁰ Naha, "Maritime Security Interests", s.45.

⁴³¹ Das, "India's Maritime Diplomacy", s. 44.

⁴³² Das, "India's Maritime Diplomacy", s. 44.

⁴³³ Das, "India's Maritime Diplomacy", s. 46-47.

doz aşısı desteği sağlamıştır. Hindistan'ın gerçekleştirmiş olduğu bu yardım, SAGAR doktrininin bir parçası olarak görülmektedir.⁴³⁴

30 Mayıs 2019 tarihinde Başbakan Narendra Modi'nin tekrardan görevi için yemin etmesinin ardından Önce Komşuluk İlişkileri politikası da yeniden teyit edilmiştir. Bu doğrultuda Modi'nin ilk yurtdışı ziyaretini 8-9 Haziran 2019 tarihlerinde Maldivler ve Sri Lanka'ya gerçekleştirmesi önemlidir. Modi'nin Maldivler'in başkenti Male'ye gerçekleştirdiği ziyarette, iki ülke arasındaki tarihi ve kültürel bağlarla derinlik kazanan dostane ilişkilerin eskisinden daha da güçlendirilmesi adına ortak bir görüşe varılmıştır. Üstelik iki ülke de karşılıklı olarak demokrasi, kalkınma ve barış içinde bir arada yaşama konusundaki görüşlerini ve kararlılıklarını bir kez daha yinelemişlerdir.⁴³⁵ Modi dönüş yolunda dönemin Sri Lanka devlet başkanı Maithripala Sirisena'nın daveti üzerine 9 Haziran 2019 tarihinde de Sri Lanka'ya resmi bir ziyaret gerçekleştirmiştir. Bu bağlamda Sri Lanka ziyaretinin de iki ülke arasındaki ikili iş birliklerinin devamına yönelik bir teyit niteliğinde olduğu söylenebilmektedir. Sonuç olarak bakıldığında Modi'nin Maldivler ve Sri Lanka'ya gerçekleştirdiği bu ziyaretler, Önce Komşuluk İlişkileri politikasının önceliğini yansıtırken aynı zamanda Hint Okyanusu bölgesinde kurulmaya çalışılan denge unsurunu yeniden oluşturmaya çalışmaktadır.⁴³⁶

Yeni Delhi yönetiminin tüm Hint Okyanusu bölgesindeki dış güç hakimiyetini sonlandırmak ve bölgesel deniz varlığını güçlendirmek adına gerçekleştirdiği eylemlerden bazıları şu şekilde sıralanabilmektedir; Hint Okyanusu bölgesinde stratejik bir adım olarak Umman'ın Duqm kentinde liman erişiminin askeri kullanımlar için güvence altına alınması, Endonezya'nın Sabang kentinde ilk derin deniz liman projesinin geliştirilmesine karar verilmesi, Singapur ve ABD gibi ülkelerle lojistik anlaşmalarının sağlanması ve Seyşeller'de Assumption Adası'nda kurulabilecek askeri bir üs için karşılıklı diyalogların kurulması.⁴³⁷

Hindistan'ın, bölgedeki varlığını gerçekleştirdiği tatbikatlarla pekiştirmeye çalıştığı görülmektedir. Hindistan Şubat 2014 tarihinde Milan Deniz Tatbikatı

⁴³⁴ Naha, "Maritime Security Interests", s. 48.

⁴³⁵ Chakraborti, "Indian Ocean: A New Turf of Power", s. 11.

⁴³⁶ Chakraborti, "Indian Ocean: A New Turf of Power", s. 12.

⁴³⁷ Chakraborti, "Indian Ocean: A New Turf of Power", s. 11.

gerçekleştirmiştir. Bu tatbikat, sahil güvenlik gemilerini ve Hint-Pasifik çevresinden gelen 16 konuk donanmayı içermiştir. Milan tatbikatıyla bölgede güven ve ilişkilerin tesisini amaçlayan Hindistan, aynı zamanda stratejik liderlik göstermedeki başarısını da gözler önüne sermiştir.⁴³⁸

Hindistan'ın, Hint Okyanusu'ndaki eylemlerinden biri de QUAD'a katılımı olmuştur. QUAD, 2007'de başlayan ve 2017'de tekrardan canlandırılan, "özgür, açık ve müreffeh" bir Hint-Pasifik bölgesinin sağlanması amacıyla Hindistan, ABD, Japonya ve Avustralya arasında gayri resmi bir stratejik diyalog olarak hayata geçirilmiştir.⁴³⁹ Her ne kadar tartışmalı bir terim olsa da bazı çevreler tarafından QUAD için Asya'nın NATO'su yakıştırmaları yapılmaktadır. Şu an için aynı çıkarlar etrafında bir araya gelen dört ülkenin birleşiminden oluşan QUAD'ın aslında ilk çıkış noktası ise 2004 yılında Hint Okyanusu'nda gerçekleşen deprem ve tsunami olmuştur. QUAD'ın Hint Okyanusu'nda Çin'e karşı yürüttüğü eylemlerin en önemlisi ise düzenli olarak gerçekleştirilen Malabar tatbikatlarıdır. Hindistan, Hint Okyanusu'ndaki Malabar tatbikatına ABD'nin de teşvikiyle 2009 yılında Japonya'yı davet etmiş ve bu üç ülke 2015 yılında ortak bir hareket gerçekleştirmişlerdir. Bugün Çin'in gelmiş olduğu konuma tam denk olmasa da yükselen bir Hindistan'ın Hint Okyanusu'nda Japonya'yı da yanına çekmesi, bölgeyi daha karmaşık bir hale sürükleyecektir.⁴⁴⁰ Zira Japonya'nın bu tatbikata katılımı Çin-Hindistan ilişkileri nezdinde bakıldığında fazlasıyla hassas bir konudur. Hindistan 2015 yılından önce 2007 yılında da Japonya, Avustralya ve Singapur'u Malabar'a katılmaya davet etmiştir. O dönemde Pekin, Hindistan'ın bu eylemini Çin'i kuşatmayı amaçlayan "NATO'nun Asya versiyonu" önermesiyle bağdaştırdığı için bir kuşatılmışlık hissine kapılmıştır. Bu doğrultuda Çin'in her katılımcıyı protesto etmesi üzerine Japonya'nın 2007 yılındaki Malabar tatbikatına katılımı gerçekleşmemiştir. Ancak Hindistan'ın 2007 yılında davetini geri çekip 2015 yılında tekrardan Japonya'yı davet etmesinin bir nedeni vardır. Bunun sebebi ise Çin'in GÇD'deki kontrol alanını daha da genişletmesi ve Hint Okyanusu'ndaki varlığını belirginleştirerek kuşatılmaktan kaçınmaya

⁴³⁸ Brewster, "An Indian Ocean Dilemma", s. 7.

⁴³⁹ Chakraborti, "Indian Ocean: A New Turf of Power", s. 14-15.

⁴⁴⁰ Gancheng Zhao, "China-U.S.-India: Is a New Triangle Taking Shape?", *China Quarterly of International Strategic Studies*, 2016, s. 8-9.

çalışması olarak ifade edilmektedir.⁴⁴¹ Malabar tatbikatları her yıl düzenli olarak gerçekleştirilmeye devam etmektedir. Ancak diğer yıllardan farklı olarak tatbikat, 10-21 Ağustos 2023 tarihlerinde Hindistan, ABD, Japonya ve Avustralya'nın katılımıyla ilk kez Avustralya'da (Sidney açıklarında) gerçekleştirilmiştir.⁴⁴²

3.4.2. Myanmar Üzerinde Rekabet

3.4.2.1. Çin'in Myanmar Politikası

Hint Okyanusu coğrafyasında iki ülke arasında yaşanan kıyasıya rekabette, Çin'in öncelikli hedeflerinden biri Hindistan'ın komşularını etki altına almak olmuştur. Bu doğrultuda Myanmar ve Bangladeş Çin'in öncelik verdiği iki ülke olmuştur. Özellikle Myanmar, Hindistan ve Çin'in ortak komşusu ve Bengal Körfezinde kıyısı olması sebebiyle iki ülke arasında yaşanan mücadelede önemli bir konuma yükselmiştir.⁴⁴³

Çin'in Myanmar'a yönelik politikalarındaki önemli unsurlardan biri Çin-Myanmar Ekonomik Koridoru olmuştur. Çin ve Myanmar arasındaki ilişkilerin gelişmesinde önemli bir payı olan ve Kuşak Yol İnisiyatifinin koridorlarından birisi olan Çin-Myanmar Ekonomik Koridoru, iki ülke arasındaki teması güçlendirmiştir. Çin-Myanmar Ekonomik Koridorunu oluşturan temel planların içeriği altyapı girişimleri ile ilgilidir. Bu koridorun ilk planı; Yunnan (Çin) ve Kyaukpyu (Myanmar) arasında Yangon ve Mandalay üzerinden kara ve demir yollarıyla (hızlı tren) fiziksel bir bağlantı oluşturabilmektir. Bu sayede bu kara ve demir yolu Kunming'den (Çin) Mandalay ve Yangon'dan geçerek Kyaukpyu'ya uzanacaktır. İkinci plan ise vergi indirimleri, ticaret kotaları, afet azaltma ve halk sağlığının geliştirilmesi yoluyla Çin-Myanmar arasında ekonomik entegrasyonun sağlanabilmesidir. Sonuç olarak

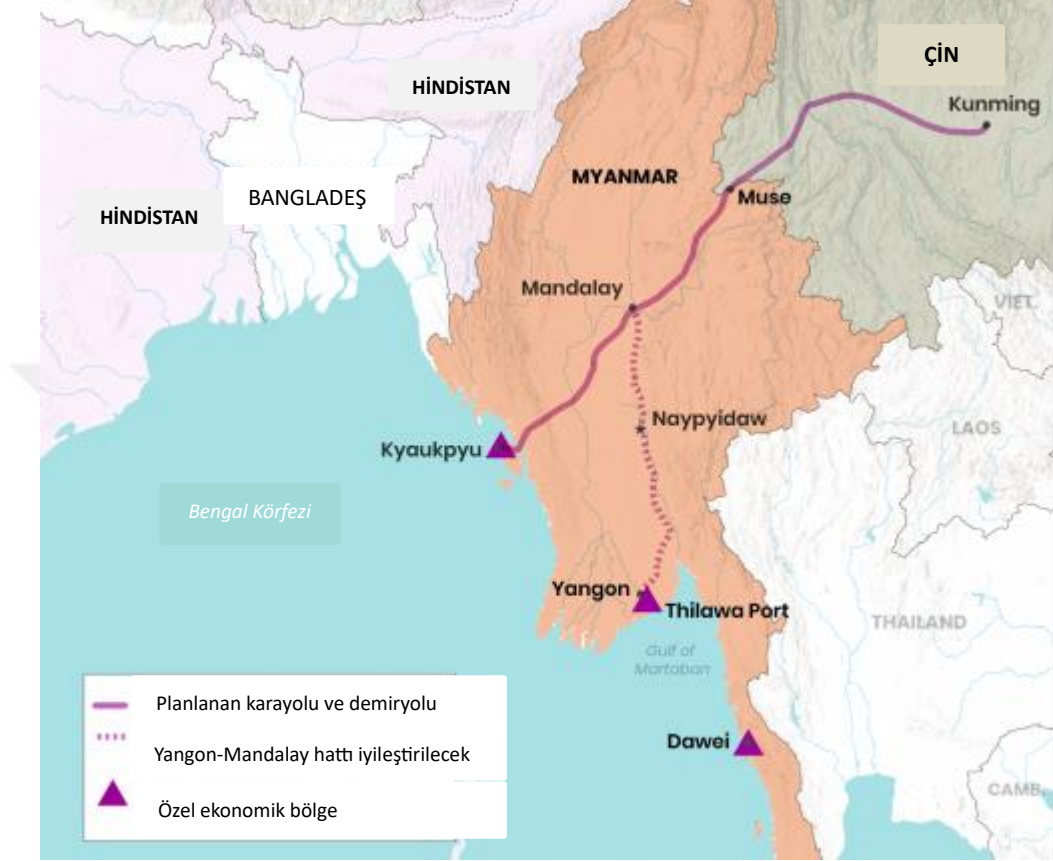
⁴⁴¹ Guomin, "Understanding Westward Policy of China", s. 46.

⁴⁴² Kirsty Needham, "India, Japan, US, Australia hold first Malabar naval exercise off Australia", *Reuters*, 10.08.2023, <https://www.reuters.com/world/india-japan-us-australia-hold-first-malabar-naval-exercise-off-australia-2023-08-10/> (Erişim Tarihi: 16.08.2023).

⁴⁴³ Cengiz Topel Mermer, "Myanmar; Büyük Oyunun Doğu Sahnesi", *TASAM*, Rapor, No:77, 2021, s. 40.

bakıldığında Çin'in geliştirmiş olduğu bu altyapı projeleri sayesinde, Çin, Myanmar üzerinden Bengal Körfezi'ne hızlı bir şekilde ulaşabilecektir.⁴⁴⁴

Şekil 12. Çin-Myanmar Ekonomik Koridoru



Kaynak: <https://www.rohingyapost.com/myanmar-chinas-strategic-interests-in-the-indian-ocean-basin/china-myanmar-economic-corridor/>, (Erişim Tarihi: 16.08.2023).

Çin-Myanmar Ekonomik Koridoru, Çin'e başka bir yönden daha imkan sunabilmektedir. Çin donanması, Çin-Myanmar Ekonomik Koridorunun Yangon-Ayeyarwaddy Kalkınma Projesi ile Myanmar limanlarını ziyaret ederek Irrawaddy nehir taşımacılığı sistemine erişim sağlayabilecektir. Bu doğrultuda donanma gemileri, küçük mobil sahil güvenlik gemileri veya casus gemileri nehir sistemini kullanarak Hindistan sınırına oldukça yaklaşabilme fırsatı yakalayacaktır.⁴⁴⁵ Bu sebeple Çin, ülke boyunca kuzeyden güneye akan 2.200 kilometrelik bir su yolu olan Myanmar'ın

⁴⁴⁴ Oinam G. Khumancha, "India in a Balanced Position in spite of China's CMEC in Myanmar", *Contemporary Chinese Political Economy and Strategic Relations: An International Journal*, 7(1), 2021, s. 225.

⁴⁴⁵ Khumancha, "India in a Balanced Position", s. 229.

Irrawaddy Nehri üzerinde güvenilir ticaret yolları geliştirilmesini oldukça önemli görmektedir. Ticari gemiler Irrawaddy Nehri üzerinden, Kachin eyaletinin Bhamo kasabasından başlayarak su yolunun Hint Okyanusu'na vardığı yere kadar seyahat etmektedir. Ancak Bhamo'nun kuzeyindeki şiddetli akıntılar bölgede navigasyonu kesintiye uğratmaktadır. Bu doğrultuda bazı raporlar, Çinli müteahhitlerin Bhamo'daki tesisten daha büyük yeni bir nehir limanı inşa edebilmek için uygun alan araştırması yaptıklarını ifade etmektedir. Zira Çin, Irrawaddy'yi gelişmiş bir ticaret yolu haline getirmeyi amaçlamaktadır. Bu amaç doğrultusunda atılan önemli bir adım Xi'nin 2020 yılında Myanmar'a gerçekleştirdiği ziyaret olmuştur. İki ülke ziyaret sırasında, birçoğu Irrawaddy boyunca yeni nehir limanları ve bağlantı otoyolları olmak üzere kalkınma projelerini kolaylaştıran otuz üç ikili anlaşma ve mutabakat zaptını imzalamıştır.⁴⁴⁶

Şekil 13. Harita Üzerinde Irrawaddy Nehri'nin Görünümü



Kaynak: <https://hotcore.info/act/kareff-111579.html>, (Erişim Tarihi: 26.11.2023).

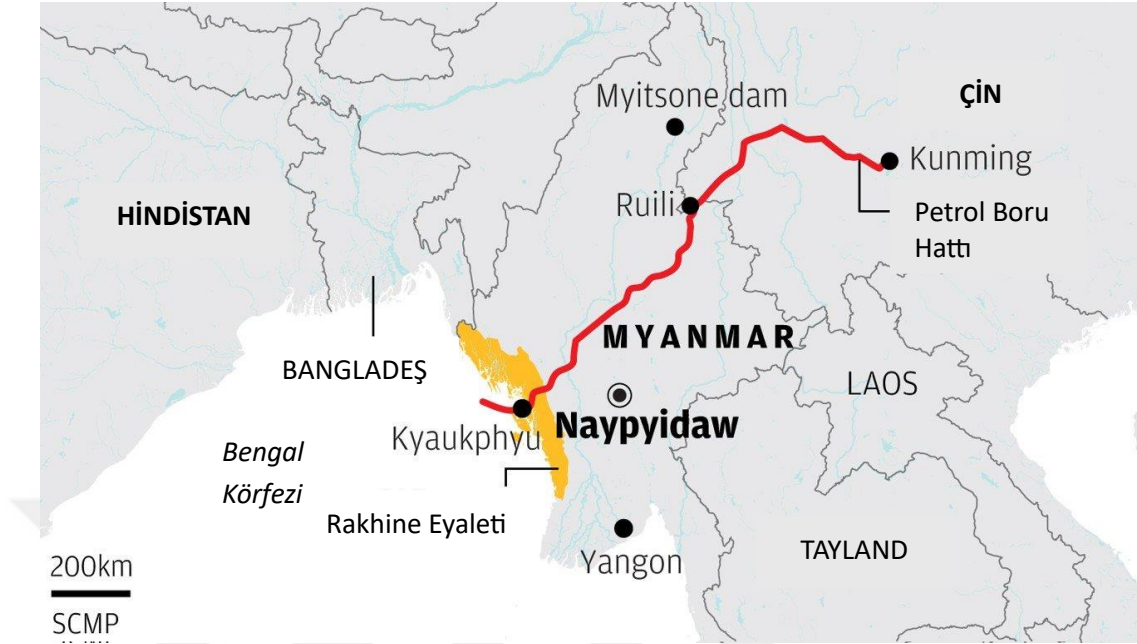
⁴⁴⁶ Bertil Lintner, "China's Belt and Road detours downstream in Myanmar", *Asia Times*, 22.02.2020, <https://asiatimes.com/2020/02/chinas-belt-and-road-detours-downstream-in-myanmar/>, (Erişim Tarihi: 26.11.2023).

Myanmar’da petrol ve gaz arama sektörüne hakim olan Çin, aynı zamanda Myanmar’da en fazla sayıda altyapı ve hidroelektrik projesini yürüten ülkedir. Üstelik Çin, Myanmar gazının boru hatlarıyla Yunnan’a ulaştırılacağı Kyaukpyu'daki derin deniz su limanını geliştirmektedir. Çin’in yürüttüğü projelerde, Myanmar üzerinden Çin’in Yunnan bölgesine kara ve demir yolu bağlantıları mevcuttur. Bu sebeple Çin’in Bengal Körfezi ve Hint Okyanusu'nda çift kullanımlı tesisler sağlayabilmesi için ulaşım bağlantı altyapısı geliştirdiği görülmektedir.⁴⁴⁷ Özellikle Myanmar’ın Kyaukpyu kasabası Çin’in sadece Güney ve Güneydoğu Asya’ya erişimini değil tüm Hint Okyanusu bölgesine erişimini sağlamaktadır. Çin için oldukça önemli görülen bu erişim aynı zamanda Çin’in enerji arzını Malakka Boğazı gibi stratejik açıdan savunmasız bir alandan uzağa taşıyacaktır. Bu doğrultuda Çin ve Myanmar’ın üzerinde anlaşmaya vardığı Kyaukpyu derin deniz liman projesi tamamlandığında 7,8 milyon ton dökme yük kapasitesine ulaşacağı tahmin edilmektedir. Kyaukpyu limanı, Çin’in Hint Okyanusu bölgesinde kontrolünde olan dördüncü ve son liman olma özelliği taşımaktadır. Liman serisinin ilki Pakistan’da bulunan Gwadar Limanı, ikincisi Çin’in kiraladığı Maldiv Adası Feydhoo Finolhu ve üçüncüsü ise Çin’in 99 yıllığına kiraladığı Sri Lanka’daki Hambantota Limanıdır.⁴⁴⁸

⁴⁴⁷ Ranjit Gupta, “China, Myanmar and India: A Strategic Perspective”, *Indian Foreign Affairs Journal*, 8(1), 2013, s. 84.

⁴⁴⁸ Nikita Vats, Challenges to China-Myanmar Economic Corridor: Ethnic Protests and the Cost Overruns, *CESCUBE*, 28.09.2020, <https://www.cescube.com/vp-challenges-to-china-myanmar-economic-corridor-cmec-ethnic-protests-and-the-cost-overruns>, (Erişim Tarihi: 16.08. 2023).

Şekil 14. Kyaukpyu Derin Deniz Liman Projesi



Kaynak: <https://starknetworks.ch/bri-clmvt-cross-border-infrastructure/>, (Erişim Tarihi: 26.11.2023).

3.4.2.2. Hindistan'ın Myanmar Politikası

Soğuk Savaş'ın bitmesinin ardından Hindistan'ın Myanmar'a yönelik politikalarında Çin etkisi önemli bir şekilde görülmektedir. Zira gerek Çin'in Myanmar üzerinde artan gücü ve etkisi gerekse Hindistan'ın komşu ülkelerinin bir Çin yanlısı ittifak içerisine girebileceği düşüncesi, Hindistan'ı fazlasıyla kaygılandırmaktadır. Bu sebeple 1990'ların başından itibaren Hindistan-Myanmar arasındaki ilişkilerin gidişatında Çin faktörü daha güçlü bir etkiye sahip olmaya başlamıştır.⁴⁴⁹ Sonuç olarak bakıldığında Hindistan'ın Myanmar'a yönelik politikası, Myanmar'daki Çin kazanımlarını engellemek, sınır güvenliğini sağlamak, kuzeydoğu eyaletleri ile bağ kurmak, kuzeydoğu eyaletlerindeki ayrılıkçı hareketlerin Myanmar'da üslenmelerinin önüne geçmek ve Güneydoğu Asya ülkeleriyle temas sağlayabilmek gibi hedefler doğrultusunda şekillenmektedir.⁴⁵⁰

⁴⁴⁹ Tran X. Hiep, Nguyen T. Binh ve Tran T. Bao, "Chinese Factors in India Relationship with Myanmar in the Period 1992-2014", *Journal of Educational and Social Research*, 11(1), 2021, s. 95.

⁴⁵⁰ Mermer, "Myanmar; Büyük Oyunun Doğu Sahnesi", s. 41.

Myanmar, Hindistan'la sahip olduğu yaklaşık 1600 km'lik sınırla, *'Hindistan'ın Güneydoğu Asya'ya açılan kapısı'* olarak adlandırılmaktadır. Üstelik Doğuya Hareket politikası kapsamında bakıldığında Myanmar, Hindistan için önemli bir ülke konumundadır. 2014 yılında gerçekleştirilen Doğu Asya Zirvesinde iki ülke karşılıklı ilişki kurma konusunda istekli olduklarını göstermişlerdir.⁴⁵¹ Nitekim Narendra Modi'nin Güneydoğu Asya ülkelerinden altyapı ve ticari alanlarda yatırım çekebilmek için ekonomik programlar teşvik etmesi ve ilişkilerin geliştirilmesi adına pratik adımlar atılması, Hindistan'ın dış stratejisinde özellikle Doğuya Hareket ile birlikte Güneydoğu Asya'nın ne denli önemli bir yeri olduğunu göstermiştir. Bu durum, özellikle Hindistan-Myanmar ilişkilerinin daha güçlü bir şekilde ilerleyebilmesi için uygun bir zemin sağlamaktadır.⁴⁵²

Hindistan ve ASEAN ülkeleri arasında tek kara köprüsü olan Myanmar hem oldukça zengin bir doğal gaz kaynağı hem de Hindistan'a en yakın kaynaktır. Myanmar coğrafyası itibariyle Hint Okyanusu ve Bengal Körfezi'nde uzun kıyı şeridinde sahiptir. Üstelik Andaman ve Nicobar Adaları'na yakınlığı göz önünde bulundurulduğunda Hindistan'ın Myanmar ile olan ilişkisi, bu iki adanın güvenliği ve Hindistan'ın Hint Okyanusu ve Bengal Körfezindeki stratejik çıkarları doğrultusunda daha değerli hale gelmektedir.⁴⁵³ Hindistan Andaman ve Nicobar Adalarında beş deniz üssü ve bir hava üssüne sahiptir ve bu adalar Hindistan'ın batmayan hava taşıyıcıları hizmeti görmektedir. Hindistan'ın egemenliğinde bulunan bu iki ada üzerinde Hindistan'ın stratejik altyapı geliştirme hakkı da bulunmaktadır.⁴⁵⁴

Hindistan ve Myanmar arasında ortak iş birliği projelerinin hayata geçirildiği görülmektedir. Bunlardan biri tamamı Hindistan tarafından finanse edilen ve Hindistan'ın Myanmar ile ilk önemli projesi sayılan Tamu-Kalewa-Kalaymyo (Hint-Myanmar Dostluk Yolu) otoyoludur. Bu otoyol Hindistan'ın Manipur eyaletinden Myanmar'ın Mandalay kentine uzanan 160 km'lik bir projedir. Bu projeye hedeflenen sadece ticari gelirler değil aynı zamanda iki ülke arasında gelişecek olan dostluk bağlarıdır.⁴⁵⁵ Hindistan ve Myanmar arasındaki diğer önemli altyapı projeleri ise,

⁴⁵¹ Yadav, "Look East to Act East", s. 53-54.

⁴⁵² Hiep, Binh ve Bao, "Chinese Factors in India Relationship", s. 96.

⁴⁵³ Gupta, "China, Myanmar and India", s. 81-82.

⁴⁵⁴ Khumancha, "India in a Balanced Position", s. 238.

⁴⁵⁵ Hiep, Binh ve Bao, "Chinese Factors in India Relationship", s. 97.

Hindistan-Myanmar-Tayland Üçlü Otoyolu, Trans Asya Otoyolu, Kaladan Çok Amaçlı Transit projesi, Stilwell yolu, Myanmar Hindistan-Bangladeş doğalgaz boru hattı, Hindistan-Myanmar demiryolu bağlantıları ve Tamanthi Hidroelektrik projesi olarak sıralanabilmektedir. Kaladan Çok Amaçlı Transit Ulaştırma Tesisi, doğu kıyısındaki Hindistan limanları ile Myanmar'daki Sittwe Limanı arasında bir bağlantı kurulmasını ve daha sonra karayolu ve nehir taşımacılığı aracılığıyla Hindistan'ın Mizoram eyaletine varılmasını içeren bir projedir. Bu sayede Kuzeydoğu Hindistan'a taşınacak olan mallar için alternatif bir güzergah sağlanmış olacaktır.⁴⁵⁶ Projenin Hindistan'ın Kuzeydoğu bölgesinin ekonomik anlamda kalkınmasına faydalı olacağı öngörülmektedir. Hindistan, denize kıyısı bulunmayan kuzeydoğu eyaletlerine Bangladeş üzerinden malzeme ulaştırabilmek adına birtakım yollar aramaktaydı. Ancak bölgeye giden tek yol, Batı Bengal'deki, Butan ile Bangladeş arasında kalan ve Tavuk Boynu olarak bilinen Hint topraklarının belirli bir bölümünden geçen karışık bir yoldur. Kaladan projesinin önemi bu noktada daha iyi görülmektedir. Zira proje tamamlandığında Sittwe rotasıyla Kalküta'dan Mizoram'a ve ötesine seyahat etmek kısa ve daha az maliyetli olacak. Üstelik Hindistan ve Myanmar arasındaki ekonomik, ticari ve stratejik bağların da güçlendirilmesi sağlanacaktır. Çin'in bölgedeki artan etkisine karşı bir tedbir olarak da işlev görecektir olan bu projeyle, Hindistan'ın Doğuya Hareket politikasındaki hedeflerine biraz daha yaklaşacağı öngörülmektedir.⁴⁵⁷

⁴⁵⁶ Haokip, "India's Look East Policy", s. 4.

⁴⁵⁷ Swathi Satish, "Kaladan Multi-Modal Transit Project", *ClearIAS*, 06.05.2023, <https://www.clearias.com/kaladan-multi-modal-transit-project/>, (Erişim Tarihi:26.11.2023).

Şekil 15. Kaladan Çok Amaçlı Transit Ulaştırma Projesi



Kaynak: <https://www.clearias.com/kaladan-multi-modal-transit-project/>, (Erişim Tarihi: 26.11.2023).

Sonuç olarak bakıldığında iki ülke de Hint Okyanusu'ndaki çıkarları doğrultusunda Myanmar ile olan politikalarını şekillendirmişlerdir. Bu doğrultuda hem Hindistan hem de Çin birbirlerinin altyapı projelerine rakip projeler ortaya koymaya çalışmışlardır. Çin özellikle Çin-Myanmar Ekonomik Koridoru kapsamında geliştirdiği liman projeleri ile Myanmar'da etki alanı oluşturmaya çalışırken Hindistan da geliştirdiği otoyol projeleri ile Çin'e karşılık vermeye çalışmıştır. Ancak bu rekabette Çin'in Hindistan karşısında öne geçtiği görülmektedir. Öyle ki Çin deniz kuvvetlerinin bölgedeki artan varlığı ve Hindistan'ın donanmasını genişletme

abalarının durgun olması göz önüne alındığında bu durumun Hindistan için stratejik bir sorun yarattığı anlaşılmaktadır. Özellikle Çin’in giderek Myanmar’a nüfuz etme girişimlerini artırması, Hindistan’ın geleneksel coğrafi avantajlarını tehlikeye sokmaktadır.⁴⁵⁸

3.4.3. Güney Çin Denizi’nde Rekabet

3.4.3.1. Güney Çin Denizi Sorunu ve Bölgedeki Çin Egemenliğı

GD, kabaca Singapur ve güneybatıdaki Malakka Boğazı’ndan kuzeydoğudaki Tayvan Boğazı’na kadar 1.700 mil boyunca uzanan ve 200 kk adacık, kaya ve resifi içinde barındıran bir alandır.⁴⁵⁹ Deniz yaklaşık olarak 3.700.000 km² bir alanı kapsamaktadır ve bu Hindistan’ın yüz ölümünden daha büyük bir alana tekabül etmektedir. GD’deki nakliye yolları kuzeydoğuda Tayvan ve Luzon Boğazları, güneyde Sunda ve Lombok Boğazları ve güneybatıda Malakka Boğazı aracılığıyla Doğıu Asya’yı Hindistan, Batı Asya, Avrupa ve Afrika’ya bağlamaktadır.⁴⁶⁰

GD, Batı Pasifik ve Hint okyanuslarının boğazı olarak işlev görmektedir. Burası, Malakka, Sunda, Lombok ve Makassar boğazlarıyla sonlanan Avrasya’nın gemi seferlerine uygun kıyı şeridinin kalbi olarak görülmektedir. Dünya ticaret filosunun yıllık tonajının yarısından fazlası ve dünyadaki toplam deniz trafiğinin üçte biri bu noktalardan geçmektedir.⁴⁶¹ China Power, GD üzerinden akan tüm ikili ticaretin toplamının doğıru bir şekilde hesaplanabilmesi adına ortak gemi rotaları, otomatik tanımlama sistemi (AIS) verileri ve iki taraflı ticaret akışlarından yararlanarak yeni bir veri seti oluşturmıştır. Elde edilen veriler doğırultusunda 2016 yılında GD’den yaklaşık olarak 3,4 trilyon dolarlık ticaretin getiğı açıklanmıştır. Bu rakam 2016 yılındaki küresel ticaretin %21’ine denk gelmekte ve bu da uluslararası

⁴⁵⁸ Hiep, Binh ve Bao, “Chinese Factors in India Relationship”, s. 98.

⁴⁵⁹ Mikael Weissmann, “The South China Sea”, *Asian Survey*, 55(3), 2015, s. 601.

⁴⁶⁰ *One Planet Nations Online*, “Political Map of the South China Sea”, <https://www.nationsonline.org/oneworld/map/South-China-Sea-political-map.htm>, (Erişim Tarihi: 19.11.2023).

⁴⁶¹ Robert D. Kaplan, “The SouthChina Sea will be the Battleground of the Future”, *Business Insider*, 07.02.2016, <https://www.businessinsider.com/why-the-south-china-sea-is-so-crucial-2015-2>, (Erişim Tarihi: 20.11.2023).

ticaretin önemli bir kısmını oluşturmaktadır.⁴⁶² Bu doğrultuda GÇD, dünyanın en işlek ikinci uluslararası nakliye hattını çevrelemesi sebebiyle oldukça önemlidir ve bunun kontrolünü elinde bulunduran ülke Hint Pasifik'teki önemli bir deniz gücü olarak sahneye çıkacaktır. Zira Hint ve Pasifik okyanusları gibi dünyanın iki önemli okyanuslarına açılan boğaz noktalarından birinin kontrolünü eline almış olacaktır.⁴⁶³

GÇD önemli bir ticaret güzergahı olmasının yanı sıra sahip olduğu önemli doğal kaynaklar sebebiyle de dikkatleri üzerine çekmektedir. Amerikan Enerji Bilgi İdaresi (EIA) analizine göre özellikle GÇD'nin tartışmasız alanları, kıyı ülkelerinin kıyılarına yakın alanlar ve bölgedeki tartışmalı adaların yakın çevresi petrol ve doğal gaz sahalarının çoğunlukta olduğu yerlerdir. Sanayi kaynaklarına göre, Spratly Adaları yakınındaki sahalarda hemen hemen hiç petrol bulunmadığı ve muhtemel rezervlerin 100 milyar metreküpten (m³) az doğal gaz olduğu ifade edilmektedir. GÇD bölgesinde toplamda kanıtlanmış veya muhtemel rezerv miktarı ise yaklaşık 11 milyar varil petrol ve 190 trilyon m³ doğal gaz olduğu şeklindedir. Belirtilen bu miktarlar, Meksika'daki kanıtlanmış petrol rezervlerinin miktarına ve Rusya hariç Avrupa'daki kanıtlanmış doğal gaz rezervlerinin yaklaşık olarak üçte ikisine denk gelmektedir.⁴⁶⁴ Ancak GÇD'deki doğal kaynak rezervleri ile ilgili bilgiler farklılık göstermekle birlikte, henüz kanıtlanmamış rezerv miktarları üzerinde de kesin bir bilgi ortaya konmamıştır. 1993/1994 Birleşik Devletler Jeoloji Araştırmaları (USGS) GÇD bölgesinde petrole oranla doğal gaz miktarının daha fazla olduğu belirtilmiştir. Bu çerçevede USGS'ye göre bölgedeki hidrokarbon kaynaklarının yaklaşık %60-70'lik bir oranı gazdan oluşmaktadır. Gene USGS'nin tahminleri, GÇD'nin açık deniz havzalarındaki keşfedilmiş rezervleri ve keşfedilmemiş kaynaklarının toplam miktarının 266 trilyon fit küp (tcf) olduğu yönündedir. Devlete ait Çin petrol devi Çin Ulusal Açık Deniz Petrol Şirketi (CNOOC) ise bölgede keşfedilmemiş alanlarda yaklaşık 125 milyar varil petrol ve 500 tcf gaz olduğunu öne sürmektedir. Ancak Çinli şirketin bu yöndeki

⁴⁶² *China Power*, "How much trade transits the South China Sea?", <https://chinapower.csis.org/much-trade-transits-south-china-sea/>, (Erişim Tarihi: 20.11.2023).

⁴⁶³ Premesha Saha, "India Calibrates its South China Sea Approach," *ORF Issue Brief* No. 477, July 2021, s. 66-67.

⁴⁶⁴ *U.S. Energy Information Administration*, "Contested Areas of South China Sea likely Have Few Conventional Oil and Gas Resources", 03.04.2013, <https://www.eia.gov/todayinenergy/detail.php?id=10651>, (Erişim Tarihi: 19.11.2023).

tahminleri bağımsız çalışmalar tarafından doğrulanmamıştır.⁴⁶⁵ Üstelik bölge doğal kaynaklarının yanında balıkçılık açısından da oldukça değerlidir. Özellikle kıyı ülkelerinin geçim kaynaklarında önemli bir rol üstlenen balıkçılık, bu kıyı ülkeleri için GÇD'nin önemini artırmaktadır. Tüm bu etkenler göz önünde bulundurulduğunda GÇD'de yer alan Spratly Adaları, Paracel Adaları, Pratas Adası, Natuna Adaları, Macclesfield Bankı ve Scarborough Resifi bölge için daha önemli hale gelmektedir.⁴⁶⁶

GÇD'nin gerek stratejik bir su yolu olması gerekse kıyısı bulunan ülkelerin gelir kaynaklarında oldukça önemli bir rol oynaması, bölgeye yönelik çıkar çatışmalarını da beraberinde getirmiştir. Çin'in GÇD sularında ve bölgedeki adaların tamamına yakınında öne sürdüğü egemenlik iddiaları diğer kıyıdaş ülkeleri fazlasıyla rahatsız etmiştir. GÇD'ye yönelik hak iddiasında bulunan diğer ülkeler; Tayvan, Filipinler, Vietnam, Brunei, Malezya ve Endonezya'nın da bölgedeki çıkarlarının ve Münhasır Ekonomik Bölgelerinin (MEB) çakışmasıyla sorun çözülemez bir hale gelmiştir. Vietnam'da Doğu Denizi, Filipinler'de ise Batı Filipin Denizi olarak adlandırılan GÇD'de giderek büyüyen sorun, ABD, Avustralya ve Japonya gibi bölge dışı ülkelerin müdahaleleri ile uluslararası bir boyut kazanmıştır.⁴⁶⁷ Tüm bunlara rağmen Çin, iddia ettiği tarihi nüfuz alanlarını geri almayı ve GÇD'yi kendi Karayiplerine dönüştürmeyi amaçlamaktadır. Ancak Çin'in bölgeye dair iddiaları Japonya, Güney Kore ve Avustralya gibi ülkeler tarafından açıkça reddedilmekte böylece bölge ciddi gerilimlere sahne olmaktadır.⁴⁶⁸

Malezya'nın Spratly'de üç ada üzerinde, Filipinler'in ise Spratly'de sekiz ada ve GÇD'nin büyük bir kısmında hak iddiaları bulunmaktadır. Vietnam, Tayvan ve Çin ise GÇD'nin büyük bir kısmına ek olarak Spratly ve Paracel ada gruplarının tamamında egemenlik iddiaları öne sürmektedirler. Pekin yönetimi 'tarihi hat' olarak öne sürdüğü yani Çin'in Hainan Adası'ndan 1.200 mil güneyde Singapur ve Malezya yakınlarına kadar bu ada gruplarını çevreleyen ve "inek dili" şeklinde isimlendirilen

⁴⁶⁵ Tim Daiss, "South China Sea Energy Politics Heat Up", *Oil Price*, 02.03.2019, <https://oilprice.com/Geopolitics/Asia/South-China-Sea-Energy-Politics-Heat-Up.html>, (Erişim Tarihi: 20.11.2023).

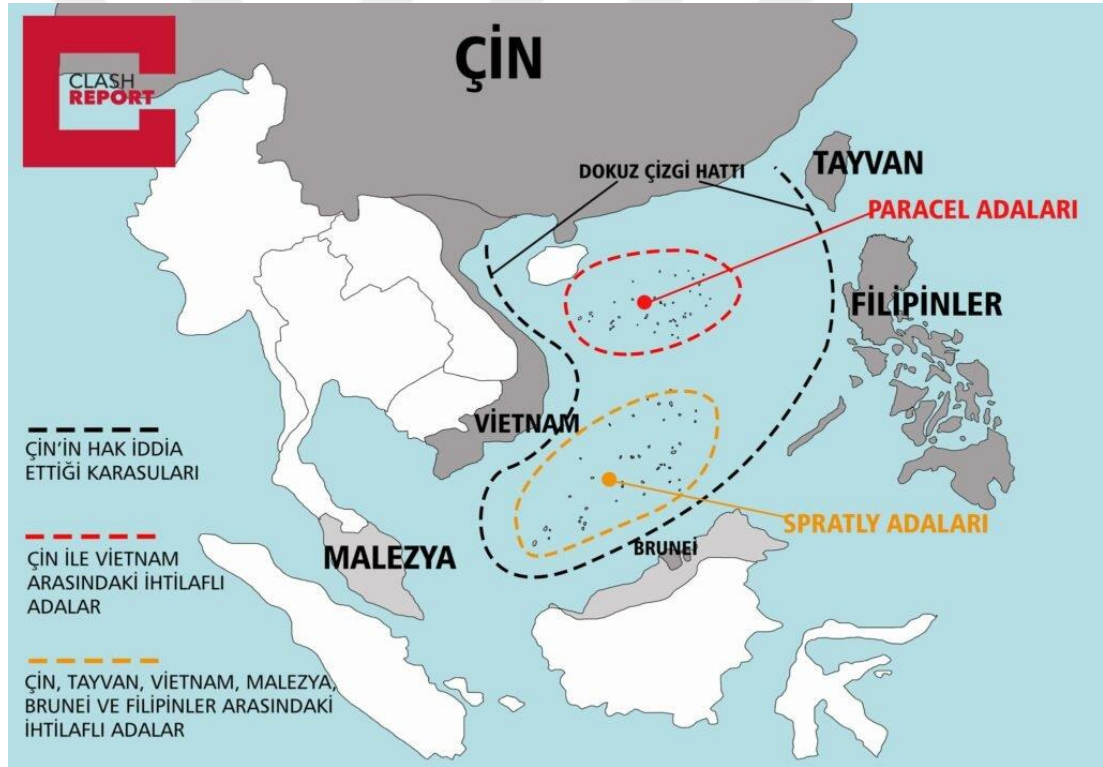
⁴⁶⁶ Sümeyra Betül Coşkun, *Güney Çin Denizi'nde ABD ve Çin'in Çatışma Eğilimli Rekabeti ve İkili İlişkilere Yansımaları*, Uludağ Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi, Bursa, 2019, s. 4.

⁴⁶⁷ Bayram ve Arafat, "Hindistan-Çin-ABD Üçgeninde", s. 84.

⁴⁶⁸ Romero Junquera, "The rise of China", s. 18.

büyük bir alan üzerinde tarihi haklara sahip olduğunu iddia etmektedir.⁴⁶⁹ Çin, hak iddia ettiği alanları tarihi dokuz çizgi hattı içerisinde göstermektedir. Ancak bu hattın muğlak bir gösterim olması sebebiyle diğer kıyı devletleri tarafından uluslararası bir geçerliliğinin olmadığı vurgulanmaktadır. Aslında bakıldığında Çin'in dokuz çizgi hattının kuruluşundan önceye dayandığı görülmektedir. Milliyetçi Kuomintang Partisi yönetimindeki Çin, GÇD'ye yönelik toprak iddialarını harita üzerinde on bir çizgiyle göstermiştir. Bu hat Pratas Adaları, Macclesfield Bank, Paracel ve Spratly Adaları da dahil olmak üzere GÇD'nin büyük bir kısmını içermekteydi. 1949 yılında Çin Halk Cumhuriyeti'nin kurulmasının ardından, 1953 yılında haritada Tonkin Körfezi'ni çevreleyen kısım kaldırılmış ve böylelikle çizgi dokuza indirilmiştir.⁴⁷⁰

Şekil 16. GÇD'deki İhtilaflı Alanlar



Kaynak: <https://sonsoz.net/guney-cin-denizinde-gerginlik-tirmaniyor-japonya-ve-asean-cine-karsi-anlasacak/>, (Erişim Tarihi: 09.02.2024).

⁴⁶⁹ Kaplan, "The SouthChina Sea".

⁴⁷⁰ Council on Foreign Relations, "China's Maritime Disputes", <https://www.cfr.org/timeline/chinas-maritime-disputes>, (Erişim Tarihi: 19.11.2023).

Gerek soruna taraf ülkeler gerekse bölge dışı devletler GÇD sularında seyrüsefer özgürlüğünü savunmakta ve Çin'in bölgeyi kendi egemenlik alanı olarak görmesini uluslararası hukuka uygun bulmamaktadır. Çin ise seyrüsefer özgürlüğü konusundaki tutumunun olumlu olduğunu belirtmesine rağmen Çin'in seyrüsefer özgürlüğü tanımının ticari kargo gemilerinin uluslararası sulardan geçebilmesine odaklanan dar bir tanım olduğu görülmektedir. Zira Çin, askeri gemiler ve uçaklar tarafından yürütülen operasyonları bu tanımın içerisine dahil etmemektedir. Üstelik Çin zaman zaman bölgede Çinli olmayan balıkçı gemilerinin faaliyetlerine müdahalede bulunmuş ve bu durum Çin'in ticari gemilerin de seyrüsefer özgürlüğüne kısıtlama getirdiği izlenimini doğurmuştur.⁴⁷¹

Çin'in petrol ithalatının neredeyse yarısının Orta Doğu ve Afrika'dan olmak üzere %80'inin GÇD'den geçtiği düşünüldüğünde, Çin'in güvenli deniz ticaret güzergahlarına olan ilgisi daha iyi anlaşılmaktadır. Bu petrol GÇD'ye gelmeden önce Malakka Boğazı'nı geçmektedir. Bu doğrultuda bakıldığında Çin'in bu rota üzerindeki varlığını genişletmek adına neden stratejik bir motivasyona sahip olduğu açıkça görülmektedir.⁴⁷² Zira GÇD'yi ve dolayısıyla Pasifik Okyanusu'nu Hint Okyanusu'na bağlayan Malakka Boğazı'na bağımlı olan Çin'in ekonomik güvenliğinin de GÇD ile bağlantılı olduğu görülmektedir.⁴⁷³ Çin, GÇD sularında ve adalarda egemenlik sağladığında gemilerinin serbest ve güvenli geçişini de sağlamış olacaktır. Üstelik sadece kendi gemilerinin kontrolünü değil yabancı güçlere ait donanma gemilerinin ve diğer seyahat gemilerinin de denetlenmesi konusunda avantaj elde edecektir.⁴⁷⁴ Bu doğrultuda GÇD'nin, Çin'in gerek ekonomik kalkınmasında gerekse bir dünya gücü olma iddiasında önemli bir jeostratejik rolü vardır. Çin, GÇD sorununun çözülmesini istediğini ve bu konuda askeri güç kullanmaktan kaçınacağını belirtmesine rağmen, bu suları kendi toprakları içerisine alma fikri halen devam etmektedir. Bu konudaki adımlarını yavaş ancak eş zamanlı ve sistematik bir şekilde ilerleten Çin, GÇD'deki fiziksel varlığını artırmak adına adımlar atmaya devam

⁴⁷¹ Ronald O'Rourke, "U.S.-China Strategic Competition in South and East China Seas: Background and Issues for Congress", *Congressional Research Service*, No:143, 2023, s. 15.

⁴⁷² Michael Lelyveld, "Mideast Oil Drives China Disputes", *Radio Free Asia*, 18.07.2011, https://www.rfa.org/english/energy_watch/oil-07182011103202.html, (Erişim Tarihi: 22.08.2023).

⁴⁷³ <https://chinapower.csis.org/much-trade-transits-south-china-sea/>, (Erişim Tarihi: 20.11.2023).

⁴⁷⁴ Nguyen Hong Cuong, *The South China Sea Disputes: ASEAN's Role in Addressing Disputes with China*, Faculty of the U.S. Army, Master Thesis, Kansas, 2013, s. 44.

etmektedir.⁴⁷⁵ Bu doğrultuda Çin hedefine ulaşmak adına kendisine diplomatik, enformasyonel, ekonomik, askeri, paramiliter/kolluk kuvvetleri ve sivil unsurları içeren çok unsurlu bir strateji benimsemiştir. Pekin yönetiminin bu stratejiyi uygularken ısrarcı ve sabırlı bir yaklaşım benimsediği ve uzun bir oyun oynadığının farkında olduğu görülmektedir.⁴⁷⁶ Çin'in GÇD'deki temel çıkarları ise; ulusal egemenlik, ulusal kaynaklar, deniz yolları, Güneydoğu Asya ülkeleriyle ilişkilerin geliştirilmesi ve askeri operasyonlara katılmak olarak sıralanabilmektedir.⁴⁷⁷

Çin'in GÇD'ye yönelik iddialarının çağdaş temeli, Çin başbakanı Zhou Enlai'nin 1951 yılında Japonya ile gerçekleştirilen müttefik barış anlaşması müzakereleri esnasında yayınlamış olduğu bir bildiriye dayanmaktadır. Enlai yapmış olduğu açıklamada Çin'in Paracel ve Spratly Adaları üzerindeki egemenliğini duyurmuştur.⁴⁷⁸ 1958 yılına gelindiğinde Pekin yönetimi bu adalar üzerindeki iddiasını tekrardan vurgulamıştır. 1970'li yılların ortalarından günümüze değin yapılan resmi hükümet açıklamalarında da egemenlik iddiaları için Çin aynı dili kullanmayı tercih etmiştir. Bu iddialar ise şu şekilde ifade edilmiştir: "*Çin, Spratly Adaları (veya Güney Çin Denizi adaları) ve bitişik sular üzerinde tartışılmaz bir egemenliğe sahiptir.*"⁴⁷⁹ Ancak Çin 1951 ve 1958 yıllarında Spratly Adaları üzerinde egemenlik iddialarında bulunmasına rağmen bu adaları işgal etmemiştir. Tayvan, Vietnam ve Filipinler'in ise 1970'lerin sonlarına doğru yaklaşık yirmi ada ve kayalığı işgal ettikleri görülmüştür.⁴⁸⁰ 1974 yılında ise Çin ve Vietnam arasında gerçekleşen çatışmanın ardından, Çin Paracel adalarının batı kısmını işgal etmiş ve bölgedeki bir Güney Vietnam garnizonunu ele geçirmiştir. Üstelik Çin, Paracel adalarının en büyüğü olan Woody Adası'nda bir yapay liman ve havalimanı da dahil olmak üzere bir askeri tesis inşa etmiştir.⁴⁸¹ 1980'lerin başında GÇD'de hak iddia eden diğer devletlerin de deniz alanlarını işgal etmeyi sürdürmeleri üzerine bölgede kalıcı bir pozisyon oluşturmak isteyen Çin, 1987 yılında dokuz boş deniz alanını işgal etmeye yönelik bir plan hazırlamıştır. Bu plan çerçevesinde Çin'in Fiery Cross Resifi de olmak üzere

⁴⁷⁵ Nguyen, *The South China Sea Disputes*, s. 42.

⁴⁷⁶ O'Rourke, "U.S.-China Strategic Competition", s. 22.

⁴⁷⁷ Nguyen *The South China Sea Disputes*, s. 43.

⁴⁷⁸ M. Taylor Fravel, "China's Strategy in the South China Sea", *Contemporary Southeast Asia A Journal of International and Strategic Affairs*, 33(3), 2011, s. 293.

⁴⁷⁹ Fravel, "China's Strategy in the South China Sea", s. 294.

⁴⁸⁰ Fravel, "China's Strategy in the South China Sea", s. 298.

⁴⁸¹ <https://www.cfr.org/timeline/chinas-maritime-disputes>, (Erişim Tarihi: 19.11.2023).

bölgedeki diğer boş resifleri de ele geçirmeye çalışması Vietnam ile aralarında bir mücadeleye sebep olmuştur. Bu doğrultuda 1988 yılında Çin'in üç bölgeyi işgalinin ardından Johnson Resifi üzerinde yetmiş dört Vietnamlının öldüğü bir çatışma gerçekleşmiştir. Çatışmanın ardından Çin'in ele geçirmeyi planladığı dokuz alandan altısını kontrol altına aldığı görülmüştür.⁴⁸²

2000'li yıllarla beraber Çin'in GÇD'ye yönelik çıkarlarının daha da arttığını söylemek mümkündür. Zira Çin gibi bir ülkenin büyümeye başlamasıyla birlikte enerjiye olan bağımlılığında da bir artış söz konusu olmuştur. Öyle ki Uluslararası Enerji Ajansı'nın raporuna göre Çin 2009 yılında yaklaşık olarak 2,3 milyar ton toplam enerji tüketerek dünya genelindeki en büyük enerji tüketicisi olmuş ve böylece ABD'yi geride bırakmıştır. Üstelik Çin büyük bir net petrol ithalatçısı haline gelmesi, GÇD'deki ticaret güzergahlarının tanker sevkiyatları için daha önemli hale gelmesine neden olmuştur.⁴⁸³ Bunun yanında Çin'in denizcilik ekonomisine daha fazla ağırlık vermesi ve bunu ekonomik kalkınmada bir itici güç olarak değerlendirmesi, Çin için GÇD'nin önemini daha görülür kılmıştır. Enerji kaynakları göz önünde bulundurulduğunda GÇD, Çin'in Basra Körfezi olarak adlandırılmaktadır.⁴⁸⁴

Son yıllarda Çin'in GÇD'ye yönelik tutumunda daha sert bir tutum sergilediği görülmektedir. Çin'in bu tutumu bölgedeki bazı bölgeleri silahlandırmaya başlamasıyla daha görülür bir hale gelmiştir. 2010'ların sonlarına doğru Çin daha da ileri giderek Spratly ve Paracel adalarında kendi kontrolündeki bölgelerde küçük yapay adalar ve askeri üsler inşa etmiştir. Bu üsler aynı zamanda rıhtımlar, silah mevzileri, radarlar ve çeşitli istihbarat toplama teçhizatıyla donatılmıştır. Fiery Cross Reef, Mischief Reef ve Subi Reef'te H-6 bombardıman uçaklarının iniş ve kalkışları için büyük hava alanları da inşa edilmiştir. İnşa edilen bu yeni üsler Çin'in bölgedeki egemenlik iddialarının sürdürülmesinde ve devamlı bir gözetim yapılmasında kullanılacaktır.⁴⁸⁵ 2018 yılında ilk defa bir Çin bombardıman uçağının GÇD'de bulunan bir ada resifine iniş yaptığı görülmüştür. Resmi People's Daily tarafından

⁴⁸² Fravel, "China's Strategy in the South China Sea", s. 298.

⁴⁸³ <https://www.cfr.org/timeline/chinas-maritime-disputes> (Erişim Tarihi: 19.11.2023).

⁴⁸⁴ Douglas Guilfoyle, "Strategy and Law in the South China Sea Disputes", *Maritime Security Research Group*, 2019, s. 5.

⁴⁸⁵ Felix K. Chang, "Strategies Behind China and the Asia-Pacific's Military Base Construction", *FPRI*, 14.04.2022, <https://www.fpri.org/article/2022/04/strategies-behind-china-and-the-asia-pacifics-military-base-construction/>, (Erişim Tarihi: 06.11.2023).

paylaşılan bir video, Çin'e ait bir H-6 bombardıman uçağının Paracel'deki Woody Adası'na iniş-kalkışını göstermektedir.⁴⁸⁶ Çin 2021 yılında Filipinler'e ait MEB'in bir parçası olan Whitsun Resifi'ne iki yüz gemi konuşlandırmıştır. Ancak Pekin yönetimi bu gemilerin bir balıkçı filosu olduğunu öne sürmektedir.⁴⁸⁷

Çin'in yıllar içerisinde GÇD'de inşa ettiği yapay adalar, Çin sahil güvenliği ve bölgedeki milis operasyonları için bir üs görevi görmektedir. Çin bu üsler aracılığıyla bölgede diğer hak iddiasında bulunan ülkelerin balıkçı ve sahil güvenlik gemilerini de taciz etmektedir. Bu doğrultuda Vietnam, Malezya, Tayvan, Endonezya ve Filipinler'in Çin'in baskı taktiklerine maruz kaldığı görülmektedir.⁴⁸⁸

Bakıldığında Çin'in bölgede gerçekleştirmiş olduğu bu yapay ada girişimlerinin tarihsel bir kıtasalcı gelenekten geldiği anlaşılmaktadır. Bu görüş, bir savunma çemberi oluşturarak olası rakiplere karşı bir tampon bölge oluşturma stratejisine dayanmaktadır. Yapay ada kampanyası bir “kum seddi” inşa etmek olarak nitelendirildiğinde, bu durum Çin savunmasına yönelik kıtasalcı yaklaşımın denizlerde de uygulandığını göstermektedir. Bu doğrultuda bakıldığında kum seddini, GÇD'yi diğer güçlerin girmesine kapatacak olan bir kıyı savunması olarak adlandırmak mümkündür.⁴⁸⁹ Oluşturulan bu yapay adalar zinciri yalnızca bir savunma çemberi oluşturmakla da kalmamaktadır. Çin bu sayede keşif ve savaş uçakları için ileri hareket üsleri, nükleer denizaltılar için derin su tabyaları ve saldırı ve savunma füze yetenekleri için üsler de edinmektedir.⁴⁹⁰ Çin'in gerçekleştirmiş olduğu bu faaliyetler ise gerek bölgedeki diğer ülkeleri gerekse bölge dışı aktörleri oldukça rahatsız etmektedir. Bu doğrultuda bölge uzun süredir gerginliklere sahne olmaktadır. Ancak Pekin yönetimi, bu faaliyetlerin, korsancılığı engellemek, gemilerin güvenliğini sağlamak ve bir afet durumunda müdahalede bulunabilmek amacıyla gerçekleştirildiğini iddia etmektedir.⁴⁹¹ Üstelik Çin, 2019 Çin savunma beyaz kitabında belirtildiği üzere GÇD'de yer alan adaların Çin'in devredilemez toprak

⁴⁸⁶ <https://www.cfr.org/timeline/chinas-maritime-disputes>, (Erişim Tarihi: 19.11.2023).

⁴⁸⁷ <https://www.cfr.org/timeline/chinas-maritime-disputes>, (Erişim Tarihi: 19.11.2023).

⁴⁸⁸ Abhijit Singh, “China’s Ten-dash Line: Deciphering Disputes in the South China Sea”, *Eurasia Review*, 20.09.2023, <https://www.eurasiareview.com/20092023-chinas-ten-dash-line-deciphering-disputes-in-south-china-sea-analysis/>, (Erişim Tarihi: 19.11.2023).

⁴⁸⁹ Guilfoyle, “Strategy and Law in the South China Sea”, s. 5-6.

⁴⁹⁰ Guilfoyle, “Strategy and Law in the South China Sea”, s. 6.

⁴⁹¹ Aslıhan Genç, “Enerji Kaynakları Çatışmasının Ortasında Güney Çin Denizi”, *Mesleki ve Sosyal Bilimler Dergisi*, 2 (1), 2019, s. 16.

parçaları olduğunu ve dolayısıyla buralarda savunma altyapısı inşa etmenin sadece ulusal egemenliğin uygulanması anlamına geldiğini savunmaktadır.⁴⁹²

Çin 2023 yılında GÇD'deki hak iddiaları çerçevesinde yayınlamış olduğu “2023 standart haritası” ile yeni bir hamlede bulunmuştur. Bu yeni harita, Çin'in GÇD'ye yönelik toprak iddialarında uzun süredir kullanmış olduğu dokuz çizgi hattının güncellenmiş on çizgili hali olarak dikkat çekmektedir. Zira dokuz çizgi hattı GÇD'nin %90'ından fazlasını kapsamaktayken, yeni harita Tayvan'ın doğusunda yer alan ve Çin'in bölgedeki iddialarını genişleten ek bir çizgiye yer vermektedir.⁴⁹³ Çin'in on çizgili yeni haritası hem diğer egemenlik talebinde bulunan ülkelerde hem de Hindistan'da büyük bir tepkiyle karşılanmıştır. Tayvan'ı kızdıran Tayvan'ın, Vietnam'ı kızdıran Spratly ve Paracel Adalarının, Filipinler ve Malezya'yı kızdıran Spratly Adalarının tamamının ve en son olarak Hindistan'ın tepkisine yol açan ise Arunachal Pradesh⁴⁹⁴ ve Aksai Chin'in haritada “Çin” olarak yer alması olmuştur.⁴⁹⁵

3.4.3.2. Hindistan'ın Güney Çin Denizi'ndeki Dengeleyici Rolü

Hindistan için deniz ticaretinin önemi yadsınamaz bir gerçektir ve Hindistan kendisi için önemli gördüğü bir denizde kendi çıkarları doğrultusunda hareket edebilme kabiliyetine erişmek istemektedir. Üstelik Hindistan'ın Batı Pasifikte güvenli bir uluslararası nakliye hattına sahip olma arzusu göz önünde bulundurulduğunda Hindistan'ın da GÇD'deki güvenlik dinamiklerinin bir paydaşı olduğu görülmektedir. Zira bu bölgede yaşanacak bir güvenlik sorunu Hindistan ekonomisinde önemli bir rol oynayacaktır.⁴⁹⁶ Enerji tedarikinin güvenliğine büyük bir önem veren Hindistan için

⁴⁹² Guilfoyle, “Strategy and Law in the South China Sea”, s. 6.

⁴⁹³ Singh, “China's Ten-dash Line”.

⁴⁹⁴ Çin ve Hindistan, Çin yönetimindeki 40.000 kilometrekarelik Aksai Chin ve 92.000 kilometrekarelik Hindistan'ın Arunachal Pradesh eyaleti civarında, sınır anlaşmazlıkları yaşamaktadırlar. Bu durum, Çin-Hindistan sınırlarının dünyanın en uzun ihtilaflı sınırlarından biri olarak geçmesine sebep olmuştur. Hindistan tarafından, aralarındaki sınırların anlaşmalar çerçevesinde yasal bir zemine oturtulduğu belirtilmişse de Çin, Hindistan'ın bu söylemini kabul etmemektedir. Çin tarafına göre sınırlar hiçbir zaman kesinleştirilememiş ve sözde yasal anlaşmalar Çin'e dayatılan İngiliz emperyalizminin ürünü olan anlaşmalar olarak kalmıştır. Rajshree Jetly, “India and China: Emerging Dynamics and Regional Security Perspectives”, ISAS, No. 114, 2010, s. 6-7.

⁴⁹⁵ Mark Raymond ve David A. Welch, “China's New Standard Map”, *The Diplomat*, 05.09.2023, <https://thediplomat.com/2023/09/chinas-new-standard-map-does-not-mean-what-you-think-it-means/>, (Erişim Tarihi: 26.11.2023).

⁴⁹⁶ Saha, “India Calibrates its South China Sea”, s. 68.

Malakka Boğazı ve GÇD iki stratejik bölge olarak öne çıkmaktadır.⁴⁹⁷ Hindistan'ın ticaretinin %55'inden fazlasının bu bölgeden geçiyor olması, Hindistan için Güneydoğu Asya'daki deniz güvenliği konusuna daha fazla yoğunlaşmasına neden olmuştur. Hindistan'daki siyasi elitler ise GÇD'yi Hindistan'ın çıkarlarının bulunduğu kritik bir geçit olarak tanımlamaktadır.⁴⁹⁸ Öyle ki Hindistan, GÇD'de yaşanacak bir sıcak çatışmanın, uluslararası güvenliği sarsacağını bilmektedir.⁴⁹⁹

Hindistan için GÇD'yi daha önemli hale getiren diğer bir konu, Hindistan'ın Hint-Pasifik stratejisine her zamankinden fazla yoğunlaşmasıdır. Hint-Pasifik'teki çıkarlarını birinci sıraya koyan Hindistan, Çin'in GÇD'de büyük bir egemen ve kontrol sahibi olmasının kendisinin Hint-Pasifik stratejisini tehlikeye atacağını düşünmektedir. Zira GÇD'deki konumunu güçlendiren Çin, Hint-Pasifik bölgesindeki etkinliğini artırma fırsatı elde edecektir. Böyle bir riski göze almak istemeyen Yeni Delhi, GÇD sorununa olan yaklaşımında daha kararlı bir tavır sergilemeye başlamıştır. Bu doğrultuda GÇD sorununda Güneydoğu Asya ülkelerinin yanında bir tutum sergileyen Hindistan'ın, bölge ülkeleriyle ikili ilişkilerini geliştirmeye çalıştığı görülmektedir. Bakıldığında ASEAN ülkeleri için de Hindistan büyük bir pazardır ve bu ülkeler Hindistan pazarının dışa açılmasının getirebileceği ekonomik fırsatları kaybetmek istememiştir. Üstelik Güneydoğu Asya ülkeleri üzerindeki Çin baskısı, gerek 1992'de Filipinler'deki ABD üslerinin kapatılmasından gerekse Çin'in GÇD üzerinde artan egemenlik iddialarının ardından bölgedeki mücadelenin daha da yoğunlaşmasından dolayı artmaya başlamıştır. Hindistan tarafından bakılırsa her ne kadar Çin karşısında dengeleyici bir unsur olarak gözükme fikrinden hoşlanmasa da Çin egemenliğinin sağlandığı bir Güneydoğu Asya bölgesi düşüncesi, Hindistan'ın isteyeceği bir şey değildir.⁵⁰⁰

Hindistan'ın GÇD'de ortak hareket ettiği ülkelerin başında Vietnam gelmektedir. Çin tehdidine karşı Hindistan'ı bölgede dengeleyici bir unsur olarak gören Vietnam'ın, petrol arama konusunda Hindistan ile ortak hareket ettiği görülmüştür. Öyle ki Hindistan 1988'den bu yana bölgede petrol arama faaliyeti yürütmektedir. Aynı yıl Vietnam açıklarındaki bir petrol sahasında hisse sahibi olan

⁴⁹⁷ Manhas, "India, China and the South China Sea", s.220.

⁴⁹⁸ Singh, China's Ten-dash Line".

⁴⁹⁹ Bayram ve Arafat, "Hindistan-Çin-ABD Üçgeninde", s. 86.

⁵⁰⁰ Naidu, "India and Southeast Asia", s. 291.

Hindistan, 2006 yılında iki petrol sahasının işletilmesini ve madencilik haklarını üzerine almıştır. Bu sahaların Çin'in egemenlik iddiasında bulunduğu alanlarda olduğu bilinmektedir. 2013 yılında ise Hindistan'a Vietnam tarafından beş petrol sahası seçmesi için sunulmuş ve Hindistan bu sahalardan iki ya da üç tanesine işletmeye almıştır.⁵⁰¹ Üstelik Hindistan, askeri kapasitesini artırabilmesi için Vietnam'a çeşitli savunma kredileri sağlamaktadır. Bu doğrultuda Hindistan Vietnam'a 600 milyon değerinde savunma kredisi vermiş ve 12 adet yüksek hızlı koruma botunun inşasında yardımcı olmuştur. İki ülke donanmaları 2021 yılında ise GÇD'de ortak ikili tatbikatlara katılmış ve Hindistan bu tatbikatlar için dört cephe gemisi görevlendirmiştir.⁵⁰²

Hindistan ile bölgede önemli ilişkiler geliştiren diğer bir ülke ise Filipinler olmuştur. 2015 yılında Filipinler Dışişleri Bakanı Del Rosario ve Hindistan Dışişleri Bakanı Swaraj ikili ortak komite toplantısında bir araya gelmiş ve toplantının ardından yayınlanan bildiride GÇD, '*Batı Filipin Denizi*' olarak adlandırılmıştır. Çin, Hindistan'ın bu eylemini bir hata veya ihmal olarak algılamamakla birlikte aksine bu tutumu GÇD sorununda Filipinler'e verilen bir destek olarak görmüştür.⁵⁰³ Hindistan ve Filipinler arasında 2017 yılında lojistik ve savunma iş birliği konularında bir mutabakat uzlaşısı imzalanmıştır. Bu mutabakatın ardından iki taraf arasında 2019 yılında beyaz gemicilik⁵⁰⁴ bilgilerinin paylaşılmasına yönelik başka bir mutabakat uzlaşısı imzalanmıştır. Üstelik Hindistan ve Filipinler'e ait sahil güvenlikler düzenli olarak ikili deniz tatbikatları düzenlemektedirler.⁵⁰⁵

Hindistan'ın diplomatik açıklamalarının aksine GÇD'deki donanma varlığının daha fazla olduğu görülmektedir. Hindistan'ın bölgede gerçekleştirdiği ikili tatbikatlar, dostane liman ziyaretleri ve bu sulardan gerçekleştirdiği transit geçişlerin yanı sıra Singapur ile gerçekleştirilen Singapur-Hindistan İkili Deniz Tatbikatları (SIMBEX) da Hindistan'ın bölgedeki varlığını göstermektedir. Ayrıca Brunei, Malezya, Endonezya,

⁵⁰¹ Guomin, "Understanding Westward Policy of China", s. 48.

⁵⁰² Rajeswari Pillai Rajagopalan, "India-Vietnam Ties Deepen in Dynamic Indo-Pacific", 06.06.2022, The Diplomat, <https://thediplomat.com/2022/06/india-vietnam-ties-deepen-in-dynamic-indo-pacific/>, (Erişim Tarihi: 20.08. 2023).

⁵⁰³ Guomin, "Understanding Westward Policy of China", s. 47.

⁵⁰⁴ *Beyaz Gemicilik Anlaşması, ülke donanmalarının kendi okyanus bölgelerine giren ticari (beyaz kodlu) gemiler hakkında karşılıklı bilgi alışverişi yapmalarını mümkün kılan bir anlaşmadır.*

⁵⁰⁵ Saha, "India Calibrates its South China Sea", s. 16.

Filipinler ve Vietnam gibi kıyıdaş ülkelere gerçekleştirilen dostane liman ziyaretleri de Hindistan donanmasını GÇD sularına girişini sağlamaktadır.⁵⁰⁶

Hindistan-ASEAN arasında GÇD’de 2-8 Mayıs 2023 tarihinde AIME deniz tatbikatı gerçekleştirilmiştir. Düzenlenen tatbikata Satpura ve Delhi adlı iki ön cephe Hint savaş gemisi katılmıştır. İki taraf arasında gerçekleştirilen bu tatbikat Hindistan ve ASEAN ülkeleri arasında bir blok olarak gerçekleştirilen ilk deniz tatbikatı olmuştur. Buradaki asıl amaç ise Çin’e karşı bir kararlılık sergilendiğini göstermek olmuştur. Hindistan Deniz Kuvvetleri Komutanı Amiral Hari Kumar’ın tatbikatı Singapur’dan başlatması ise Hindistan için konunun önemini göstermektedir. Zira Hindistan şimdiye kadar Çin’i kışkırtabilecek bu tarz çok taraflı askeri tatbikatlar düzenlemekten imtina etmiştir.⁵⁰⁷ Hindistan’ın bölge ülkeleri ile gerçekleştirdiği diğer önemli tatbikatlar ise Singapur-Hindistan-Tayland deniz tatbikatı (SITMEX), Endonezya ile 'Garuda Shakti' kara tatbikatı ve 'Samudra Shakti' deniz tatbikatı, Malezya Ordusu ile Harimau Shakti tatbikatıdır. Bu tatbikatlara ek olarak Yeni Delhi yönetimi, bölge ülkelere savunma platformları da transfer etmektedir. Yakın bir tarihe kadar bu transferler küçük silahlar ve küçük gemiler ile sınırlı tutulmuştur. Ancak 2022 yılında BrahMos süpersonik seyir füzesi gibi daha büyük platformların Filipinler’e transferi açıklanmıştır.⁵⁰⁸ Hindistan Hint-Pasifik bölgesinde kurallara dayalı bir düzen arayışında olduğu için, burada yaşanılacak anlaşmazlıklarda 1982 Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi’ne (UNCLOS) bağlı kalınmasını istemektedir. Bu doğrultuda Hindistan kendisinin GÇD’de gerçekleştirdiği deniz tatbikatlarının seyrüsefer erişimi ve açık deniz özgürlüklerinin zorunluluğunu vurgulamaya yönelik olduğunu savunmaktadır.⁵⁰⁹ Üstelik Hindistan, Güneydoğu Asya ülkelerinin yanındaki duruşunu güçlendirmek adına 2023 yılında Filipinler ile birlikte, Çin’i 2016 yılında çıkan tahkim kararına⁵¹⁰ uymaya çağıran ortak bir açıklamada

⁵⁰⁶ Saha, “India Calibrates its South China Sea”, s. 7.

⁵⁰⁷ Abjihit Singh, India’s South China Sea posture is still in its infancy, *Observer Research Foundation*, 17.05.2023, <https://www.orfonline.org/expert-speak/indias-south-china-sea-posture-is-still-in-its-infancy/>, (Erişim Tarihi: 20.08.2023).

⁵⁰⁸ Sripathi Narayanan, “India, the South China Sea and the Indo Pacific Region”, *Indian Council of World Affairs*, 07.07.2023, https://www.icwa.in/show_content.php?lang=1&level=3&ls_id=9687&lid=6213, (Erişim Tarihi: 26.11.2023).

⁵⁰⁹ Singh, “India’s South China Sea posture”.

⁵¹⁰ 2012 yılında Çin ve Filipinler arasında Scarborough Kayalığında yaşanan gerginliğin ardından Filipinler 2013 yılında, UNCLOS kapsamında kendi egemenliğinin sınırlandırıldığını söyleyerek

bulunmuştur. Bu doğrultuda Hindistan'ın hem Pasifik'in jeopolitiğini etkilemeye çalışan hevesli bir aktör hem de bölgedeki sorumlu bir paydaş olarak kimliğini güçlendirmeye çalıştığı görülmektedir. Hindistan'ın bu tutumu, Doğuya Hareket politikasının ve SAGAR doktrinin tamamlayıcısı olarak değerlendirilmektedir.⁵¹¹

Sonuç olarak bakıldığında Hindistan'ın GÇD'ye yönelik tutumunu, Çin'in Hint Okyanusu'ndaki faaliyetleri doğrultusunda şekillendirdiği görülmektedir. Öyle ki Çin'in, Sri Lanka, Maldivler ve Bangladeş ile ilişkilerini güçlendirerek Hint Okyanusu'nda eylemlerini artırması, Hindistan'ın da GÇD'ye yönelik ilgisinin yoğunlaşmasına sebep olmuştur.⁵¹² Bu doğrultuda Hindistan'ın GÇD sorunundaki ileriye yönelik eylemlerinin de Çin'in Hint Okyanusu'ndaki artan varlığına göre şekilleneceği tahmin edilmektedir.

konuyu Daimi Tahkim Mahkemesine taşımıştır. 2016 yılında mahkeme, UNCLOS uyarınca Çin'in bölgeye yönelik %90'a varan hak iddialarının gayri meşru olduğuna ve Çin'in Filipinler'e ait MEB'e izinsiz girdiğine hükmetmiştir. ClearIAS, "South China Sea: Why is it strategically important?", 14.09.2023, <https://www.clearias.com/south-china-sea/>, (Erişim Tarihi: 26.11.2023).

⁵¹¹ Singh, "China's Ten-dash Line".

⁵¹² Manhas, "India, China and the South China Sea", s. 221.

SONUÇ

Çin ve Hindistan gibi iki kadim medeniyet ortak bir coğrafyayı paylaşmaktadırlar. Bu temelde bakıldığında aralarında uzun tarihi bağların olduğu görülmektedir. Bağımsızlıklarından çok öncesine dayanan ilişkiler, bağımsızlıklarını kazandıktan sonra da devam etmiştir. Kuruluşlarının ilk yıllarında iki ülke arasındaki ilişkilerin olumlu yönde ilerlediği görülmüştür. Ancak aralarındaki bu olumlu havanın bozulması da yine ortak bir coğrafyada komşu olmalarından kaynaklanmıştır. Aralarında kesinleştirilemeyen uzun sınırların varlığı, iki ülkeyi karşı karşıya getirmiş ve bu sorun günümüze kadar taşınmıştır.

Ortak bir coğrafyayı paylaşmanın, o bölgede öne çıkan güçlerin çıkar çatışmasına düşmesine zemin hazırladığı görülmektedir. Çin ve Hindistan gibi iki Asya devi için de bu durum geçerli olmuş ve iki ülke uzun süredir bölgesel bir rekabetin içerisinde olmuşlardır. İçinde bulundukları rekabet ortamı ise ilişkilerini oldukça çalkantılı bir hale getirmiştir. Ancak aralarında yaşanan tüm gerginliklere rağmen ikili ilişkilerinde tamamen bir kopma yaşanmamış aksine iki ülke de özellikle ticari ilişkilerini sürdürmeye devam etmişlerdir.

Jeopolitik teoriler geçmişte olduğu gibi bugün de devletlerin stratejilerinde kendilerine önemli bir yer bulmaktadırlar. Özellikle ortak bir jeopolitik alana sahip olan ülkeler, kendi çıkarları doğrultusunda bu jeopolitik teorilerden yararlanmaktadırlar. Bugün Çin ve Hindistan arasındaki rekabette de jeopolitik teorilerin etkisi daha görünür hale gelmiştir. Klasik jeopolitik teoriler içerisinde yer alan Deniz Hakimiyet Teorisi, Çin ve Hindistan'ın stratejilerinde kendisine yer bulmuş ve Mahanyan bir vizyona sahip olan bu iki ülke denizlerde rakip hale gelmiştir.

Çin başlatmış olduğu Kuşak ve Yol Projesi ile hem karada hem de denizde etkin bir güç olmaya çalışmaktadır. Kuşak ve Yol Projesinin deniz ayağında Çin'in Hint-Pasifik bölgesinde artan etkinliği göze çarpmaktadır. Çin bu sayede Hint-Pasifik'teki eylemlerini daha da artırabilmiş ve bölgede önemli limanlara sahip olmuştur. Çin özellikle Hint Okyanusu'nda önemli liman ve üsler edinerek, Hindistan'ın hareket kabiliyetini kısıtlamaya çalışmaktadır. Ayrıca Çin bu liman ve üsleri modernize ederek buraları askeri birer üs haline getirmek için çaba harcamaktadır. Bu sebeple

Hindistan'ın kendisini Çin tarafından çevrelenmiş hissettiği görülmektedir. Zira bu liman projeleriyle bölgedeki eylemlerini artıracak olan Çin, aynı zamanda Hindistan'ı da sürekli bir gözetim altında tutmuş olacaktır. Sahip olduğu üs ve limanlara yenilerini ekleme girişimleri de söz konusu olan Çin'in, geleceğin en önemli Hint-Pasifik oyuncularından biri olacağı ön görülmektedir. Çin'in geliştirmiş olduğu denizcilik stratejilerinde ise Mahanyan bir bakış açısı göze çarpmaktadır. Mahan'ın üzerinde durduğu gibi deniz ticareti, güçlü bir donanma ve deniz üsleri, Çin'in de öncelik verdiği konular haline gelmiştir. Öyle ki Çin donanması okyanuslardaki hareket kabiliyetini de büyük oranda artırmıştır. Üstelik gemi inşa kabiliyetlerini de son derece geliştiren Çin, bugün sahip olduğu gemi yapım şirketleriyle tüm dünyada adından söz ettirmektedir.

Hindistan'ın ortaya koymuş olduğu Doğuya Hareket Politikası, Hindistan'ın deniz gücü haline gelmesinde önemli bir politika olarak öne çıkmaktadır. Özellikle Hindistan için hayati bir öneme sahip olan Hint Okyanusu'nu merkez alan Doğuya Hareket Politikası, Hindistan'ın Güneydoğu Asya ülkeleri ile olan bağının artmasında önemli bir rol oynamaktadır. Bu çerçevede Hindistan'ın Hint-Pasifik stratejisinde Güneydoğu Asya bölgesinin önemi giderek artmaktadır. Çin'in Kuşak ve Yol projesine karşılık Hindistan da Doğuya Hareket politikası ile bölgede Çin'i çevrelemeye çalışmaktadır. Zira Hindistan, Güneydoğu Asya ülkeleri ile iş birliği mekanizmaları geliştirerek Çin'in dengelenmesinde en önemli aktör haline gelmiştir. Üstelik Modi döneminde Doğuya Hareket Politikası daha da genişletilerek Hint-Pasifik bölgesinde daha etkin bir rol üstlenilmesi amaçlanmıştır. Benzer şekilde Hindistan'ın da denizcilik stratejilerinde Mahancı bir yol izlediği görülmektedir. Özellikle Modi döneminde Hindistan denizcilik stratejilerini yeniden şekillendirmiştir. Bu doğrultuda Hindistan kendisi için önemli gördüğü deniz ilgi alanlarını genişletmiştir. Hindistan donanmasına ayırdığı sermaye bütçesini de artırmaya başlamıştır. Donanmasını büyük ölçüde yerlileştirerek kendi kendine yeter hale gelmeye çalışan Hindistan, ayrıca bugün dünyanın önemli silah ihracatçısı ülkeleri arasındadır.

Çin ve Hindistan için deniz gücü olabilmek, kendi ulusal çıkarlarının korunması için bir zorunluluk olarak görülmeye başlamıştır. İki ülke de deniz gücü olmak adına önemli adımlar atmışlar ve bu doğrultuda donanma kapasitelerini geliştirerek Hint-Pasifik'te birbirlerini dengelemeye çalışmışlardır. Birbirlerinin arka

bahçelerinde güç gösterisi yapan iki ülke de geliştirdikleri projeler ve iş birlikleri ile bölgede birbirlerini çevrelemeye çalışmaktadırlar. Özellikle Hindistan'ın GÇD'de, Çin'inse Hint Okyanusu'nda birbirlerinin hamlelerini gözlemledikleri ve buralarda etkinlik kurmaya çalıştıkları görülmüştür.

Tüm bunlardan hareketle iki ülkenin de gerek ekonomik kalkınmalarında gerekse yükselişlerinde deniz gücü olmadan bir ilerleyişin mümkün olmadığını anladıkları kanısına varılmaktadır. Bu doğrultuda çalışmanın ana sorusu olan, hızla deniz gücü olmaya çalışmalarının ve denizlerde rakip hale gelmelerinin altında yatan başlıca sebebin küresel gücü elinde bulundurmak olduğu sonucuna varılmaktadır. Zira denizlerdeki enerji tedarığının güvenliğinin sağlanması, stratejik deniz yolları üzerinde egemenlik kurulması ve önemli bir askeri gücün elinde bulundurulması gibi hedefler de yükselişin devamının sağlanması için gerekli görülmektedir. Özellikle Xi yönetimindeki Çin ve Modi yönetimindeki Hindistan'ın, dış politikalarına bakıldığında küresel sistemde daha fazla söz sahibi olmak istedikleri anlaşılmaktadır. Üstelik iki ülkenin de sahip oldukları potansiyel kapasiteleri onları daha ileriye taşımaya yetecek seviyededir. Mahan'ın üzerinde durduğu denizlere hakim olan gücün dünyaya da hakim olacağı varsayımı, bu iki Asya devi için de mümkün görülmektedir. Öyle ki iki ülkenin de söylemlerinde kendini bir deniz ulusu olarak tanımlamaya başladıkları ve gelişmelerinde de okyanus temelli bir kalkınmaya öncelik verdikleri görülmektedir.

Özellikle iki ülke arasında bir karşılaştırma yapıldığında Çin'in bu hedefe daha yakın olduğu açıktır. Gerek büyüyen devasa ekonomisi gerekse şu anda dahi ABD ile rekabet edebilir bir seviyede olması ve her alanda kendisini geliştirmeye devam etmesi onu her anlamda küresel bir lider konumuna gelmeye daha da yaklaştırmaktadır. Geleceğin hegemon gücünün ABD'den sonra Çin olacağı varsayımları da giderek daha fazla işlerlik kazanmaktadır. Öyle ki Xi'nin Çin Rüyası söylemi ve 2035-2050 yılları arasında Çin'i küresel bir lider haline getirme hedefi göz önünde bulundurulduğunda, Çin'in bu hayale ulaşmak adına istikrarlı bir şekilde ilerleyeceği ön görülmektedir. Bu doğrultuda çalışmanın, daha sonraki çalışmalara ışık tutması sebebiyle önemli olduğu varsayılmaktadır.

Çin ve Hindistan gibi kendilerini bir deniz gücü ulusu olarak yeniden inşa eden iki dev ülkenin arasındaki rekabetin, gelecekte Güneydoğu Asya ülkeleri ile Hint Okyanusu ada ülkeleri arasında daha fazla hissedilir olacağı tahmin edilmektedir. Bu sebeple Hint-Pasifik'te mevcut iş birliklerine yenilerinin eklenmesi ve bölgenin geleceğin en önemli rekabet alanı olarak öne çıkması beklenmektedir. Bu doğrultuda hem söz konusu ülkelerin hem de Hint-Pasifik'in kaderinin bu iki ülke arasındaki ilişki ve rekabet üzerinden şekilleneceği varsayımına ulaşılabilir. Özellikle Hint Okyanusu Bölgesinde Hindistan'ın Güney Asyalı komşusu olan Bangladeş ile Hint Okyanusu'ndaki küçük ada ülkeleri olan Sri Lanka ve Maldivler, Çin ve Hindistan arasında jeopolitik mücadele alanı haline gelmişlerdir. Çin ve Hindistan arasında bir denge politikası izlemeye çalışan bu ülkeler, iki taraf ile de ilişkilerini zedelemeyen yürütmeye çalışmaktadırlar. Ancak bu ülkelerde gerçekleşen iktidar değişikliği zaman zaman dengeleri bir ülkenin lehine olacak şekilde bozmaktadır.

Bugün hem Güneydoğu Asya hem de Hint Okyanusu ülkeleri Çin ve Hindistan ile denizcilik ilişkilerini geliştirmeye devam etmektedir. Ancak ileride bir taraf seçmeleri gerekirse Kuşak ve Yol projesiyle bölgede etkili olan Çin'in mi yoksa ABD gibi küresel bir aktörle stratejik ortak olarak değerlendirilen Hindistan'ın yanında mı duracakları, başka bir çalışmanın araştırma konusu olabilir. Sonuç olarak bakıldığında ise gerek Asya'nın gerekse Çin-Hindistan arasındaki ilişkilerin gidişatının, denizlerdeki rekabet üzerinden şekilleneceği ön görülmektedir.

KAYNAKÇA

- ADITYA, Satyaki “Bangladesh’s Dilemma between Big Brothers India and China”, *South Florida Journal of Development*, 2(3), 2021, ss. 4468-4479.
- ADNAN, Mubeen ve FATİMA, Bushra, “China-Pakistan Economic: A Road to Development and its Challenges”, *A Research Journal of South Asian Studies*, 31(2), 2016, ss.225-241.
- AKDEMİR, Sevim ve SEY, Nurhan, “Hindistan Ekonomisinin Büyüme Dinamikleri: Svar Analizi”, *Ekonomik ve Sosyal Araştırmalar Dergisi*, 16 (1), 2020, ss.41-62.
- AKGÜL, Öner “Güç Geçiş Teorisi ve Çoklu Hiyerarşi Modelini Yeniden Düşünmek: Dünya Güç Hiyerarşisindeki Değişimin Teorik Analizi”, *Mehmet Akif Ersoy Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi*, 6 (3), 2019, ss.815-831.
- ALATAS, Sharifah Munirah, “Power Politics and Securitization: India’s Recent Maritime Projection in Southeast Asia”, *Cambodian Journal of International Studies*, 2018, ss.193-205.
- ALKİN, Kerem, “Küresel Sistemde ‘Stratejik Özerklik’ Kavramı Yükseliyor”, *SABAH*, 08.05.2023, <https://www.sabah.com.tr/yazarlar/kerem-alkin/2023/05/08/kuresel-sistemde-stratejik-ozerklik-kavrami-yukseliyor>, (Erişim Tarihi: 20.09.2023).
- ALPEREN, Ümit, “Çin Dış Politikasından Arap Halk Ayaklanmalarına Bir Bakış”, *Bilgi Strateji*, 5(9), 2013.
- ALPEREN, Ümit, Hindistan: “Dünyanın Yükselen Yeni Ekonomik Gücü”, *Independent*, 12.10.2021, <https://www.indyturk.com/node/422881/t%C3%BCrki%C3%BC%87yeden-sesler/hindistan-d%C3%BCnyan%C4%B1n-y%C3%BCkselen-yeni-ekonomik-g%C3%BCc%C3%BC>, (Erişim Tarihi: 13.12.2023).
- ARSLAN, Aynur, *Gelişmekte Olan Ülkeler Arasındaki Ticaret: Türkiye-Hindistan Örneği*, Uludağ Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Bursa, 2020.
- ATAY, Sibel Özsaş, “Dış Politika Açısından Deniz Gücünün Jeopolitik Önemi”, *Balkan Sosyal Bilimler Dergisi*, 5 (10), 2016, ss.98-105.
- AYDIN, Figen, “Çin Dış Politika Dinamiklerini Anlamlandırmak”, *İş ve Hayat Dergisi*, 6 (11), 2020, ss.142-155.
- AYDIN, Figen, “Çin, Gwadar Limanı ve Hindistan’ın Tehdit Algısı”, *TASAV*, No: 24, 2020.
- BAJPAEE, Chietigj, “China-India Regional Dimensions of the Bilateral Relationship”, *Strategic Studies Quarterly*, 2015, ss.108-145.
- BARUAH, Darshana M. “It is time to reimagine the Indian Ocean”, 30.03.2021, *Hindustan Times*, <https://www.hindustantimes.com/opinion/it-is-time-to-reimagine-the-indian-ocean-101617111891839.html>, (Erişim Tarihi: 29.08.2023).
- BARUAH, Darshana M., “India in the Indo-Pacific: New Delhi’s Theater of Opportunity”, *CARNEGIE*, 30.06.2020, <https://carnegieendowment.org/2020/06/30/india-in-indo-pacific-new-delhi-s-theater-of-opportunity-pub-82205> (Erişim Tarihi: 04.12.2023).

- BAYRAM, Duygu Çağla ve Arafat, Mohammad, “Hindistan-Çin-ABD Üçgeninde “Hint-Pasifik Kavramsallaştırması”, *Bölgesel Araştırmalar Dergisi*, 2 (2), 2018, ss.69-102.
- BAYRAM, Duygu Çağla, “Hindistan’daki Kovid Kabusunun Küresel Etkileri Olabilir”, *Anadolu Ajansı*, 26.05.2021, <https://www.aa.com.tr/tr/analiz/hindistandaki-kovid-kabusunun-kuresel-etkileri-olabilir/2254535>, (Erişim Tarihi: 13.10.2021).
- BAYRAM, Duygu Çağla, *21. Yüzyıl Hindistan Dış Politikası’nda ‘Hint-Pasifik’ Kavramı Tartışmaları*, Karadeniz Teknik Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Doktora Tezi, Trabzon, 2020.
- BBC News, “Xi, Çin’de Mao’dan Sonraki En Güçlü Lider, 24.10.2017, <https://www.bbc.com/turkce/haberler-dunya-41732933>, (Erişim Tarihi: 14.09.2023).
- BBC Türkçe, “AUKUS: ABD, İngiltere ve Avustralya’nın Çin’i dengeleme amaçlı, nükleer denizaltı projesine dayalı güvenlik paktı”, 14.03.2023, <https://www.bbc.com/turkce/articles/cn03j528ee0o>, (Erişim Tarihi: 04.12.2023).
- BERK, Fatih Mehmet ve ARSLAN, Mustafa “Alfred T. Mahan ve Deniz Egemenliği Teorisi”, *Uluslararası Tarih ve Sosyal Araştırmalar Dergisi*, (2), 2009, ss.16-28.
- BHALLA, Abhishek, “Increase in Indian Navy’s Budget Aims at Enhancing Fleet to Deter Chinese Navy Expansion”, *India Today*, 02.02.2022, <https://www.indiatoday.in/business/budget-2022/story/increase-indian-navy-budget-aims-enhancing-fleet-deter-chinese-navy-expansion-1907972-2022-02-02>, (Erişim Tarihi: 09.11.2023).
- BHATIA, Rajiv, “Maldives Pivot to China- A New Turn in Indo-Pasific Geopolitics”, *WION*, 11.01.2024, <https://www.wionews.com/opinions-blogs/maldives-pivot-to-china-a-new-turn-in-indo-pacific-geopolitics-678893>, (Erişim Tarihi: 25.01.2024).
- BICKFORD, Thomas, “China and Maritime Power: Meanings, Motivations and Strategy”, *CNA*, 2016, ss.7-21.
- BLACK, Bruce J., *The Legacy of Mahan for the 21st Century*, US Army War College, 2006.
- BO, Peng, “China, Global Governance and Hegemony: Neo-Gramscian Perspective in the World Order”, *Journal of China and International Relations*, 6 (1), 2018, ss.48-72.
- BOPAGAMAGE Arunoda N. ve ALGAMA, Pranidhi P. “Significance of the Indian Ocean Region in Indo-China Geopolitical Game”, *BCISESS*, 2019, ss.1-16.
- BOUTILIER, Jim, “The New Indo Pacific Naval Dynamic”, Naval Association of Canada, 2021.
- BOYLE, Michael J. “Great Leap Forward: What It Was, Goals and Impact”, *The Investopedia*, 16.09.2022, <https://www.investopedia.com/terms/g/great-leap-forward.asp>, (Erişim Tarihi: 10.12.2023).
- BREWSTER, David, “An Indian Ocean Dilemma: Sino-Indian Rivalry and China’s Strategic Vulnerability in the Indian Ocean”, *Journal of the Indian Ocean Region*, 11 (1), 2015, ss.1-12.
- BROBBEY, Thomas Ameyaw, “The Belt and Road Initiative: Debt Trap and its Implication on International Security”, *Asian Journal of Multidisciplinary Studies*, 1 (2), 2018, ss.73-81.

- BUTT, Khalid Manzoor ve BUTT, Anam Abid “Impact of CPEC on Regional and Extra-Regional Actors: Analysis of Benefits and Challenges”, Proceedings of International Conference on CPEC Held at GC University, Lahore, 2015.
- CAIRNS R., ve LLEWELLYN, J. “The First Five Year Plan”, *Alpha History*, 2016, <https://alphahistory.com/chineserevolution/first-five-year-plan/>, (Erişim Tarihi: 10.12.2023).
- CERDEIRO, Diego A. ve Chandra, Sonali J. “China’s Economy is Rebounding but Reforms are Still Needed”, *IMF*, 03.02. 2023, <https://www.imf.org/en/News/Articles/2023/02/02/cf-chinas-economy-is-rebounding-but-reforms-are-still-needed>, (Erişim Tarihi: 25.02.2023).
- CHAKRABORTI, Tridib, “Indian Ocean: A New Turf of Power Struggle between India and China”, *World Focus, Special Issue-India and Indian Ocean Region*, 42(4), 2021, ss.5-18.
- CHAMBER, PHD, India’s Foreign Trade: January 2022, <https://www.phdcci.in/wp-content/uploads/2022/02/Indias-Foreign-Trade-January-2022-1.pdf>, (Erişim Tarihi: 15.09.2023).
- CHANG, Felix K. “Strategies Behind China and the Asia-Pacific’s Military Base Construction”, *FPRI*, 14.04.2022, <https://www.fpri.org/article/2022/04/strategies-behind-china-and-the-asia-pacifics-military-base-construction/>, (Erişim Tarihi: 06.11.2023).
- CHATTOPADHYAY, Pratip, “The Politics of India’s Neighbourhood Policy in South Asia”, *South Asian Survey*, 18 (1), 2011, ss.93-108.
- CHENG, Enfu ve LI, Jing, “Kuşak ve Yol Girişimi’nde Deniz İşbirliği’nin Günümüzdeki ve Gelecekteki Durumu”, *BRIQ JOURNAL*, 1(4), 2020, ss.20-33.
- China Power*, “How is China Modernizing its Navy?”, 20.04.2022, <https://chinapower.csis.org/china-naval-modernization/>, (Erişim Tarihi: 03.11.2023).
- China Power*, “How much trade transits the South China Sea?”, <https://chinapower.csis.org/much-trade-transits-south-china-sea/>, (Erişim Tarihi: 20.11.2023).
- ClearIAS*, “South China Sea: Why is it strategically important?”, 14.09.2023, <https://www.clearias.com/south-china-sea/>, (Erişim Tarihi: 26.11.2023).
- COŞKUN, Sümeyra Betül, *Güney Çin Denizi ’nde ABD ve Çin ’in Çatışma Eğilimli Rekabeti ve İkili İlişkilere Yansımaları*, Uludağ Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi, Bursa, 2019.
- Council on Foreign Relations*, “China’s Maritime Disputes”, <https://www.cfr.org/timeline/chinas-maritime-disputes>, (Erişim Tarihi: 19.11.2023).
- DAEKWON, Son, “Xi Jinping Thought vs. Deng Xiaoping Theory”, *The Diplomat*, 27.10.2017, <https://thediplomat.com/2017/10/xi-jinping-thought-vs-deng-xiaoping-theory/>, (Erişim Tarihi: 18.09.2023).
- DAISS, Tim “South China Sea Energy Politics Heat Up”, *Oil Price*, 02.03.2019, <https://oilprice.com/Geopolitics/Asia/South-China-Sea-Energy-Politics-Heat-Up.html>, (Erişim Tarihi: 20.11.2023).

- DAS, Angana, "India's Neighbourhood Policy: Challenges and Prospects", *Jindal Journal of International Affairs*, 4 (1), 2016, ss.18-37.
- DAS, Chinmoyee, "India's Maritime Diplomacy in South West Indian Ocean: Evaluating Strategic Partnerships", *Journal of Strategic Security*, 12 (2), 2019, ss.42-59.
- DAS, Deb Kusum, ERUMBAN Abdul Azeez ve MALLICK, Jagannath, "Economic growth in India during 1950–2015: Nehruvian Socialism to Market Capitalism", *Journal of Economic Surveys*, 35(3), 2021, ss.926-951.
- DAVIS, Alexander E. ve BALLS, Jonathan N. "The Indian Ocean Region in the 21st Century: Geopolitical, Economic and Environmental Ties", *Australia India Institute*, 31, 2019, ss.1-24.
- DE SILVA, Shakthi, "Tightrope Balancing in a Time of Rising Great Power Competition: An Assessment of Sri Lanka's Relations with India and China." *Oasis*, No:37, 2023, <https://www.redalyc.org/journal/531/53174940004/html/> (Erişim Tarihi: 24.01.2024).
- DEFAY, Alexandre, *Jeopolitik*, Dost Kitabevi Yayınları, Birinci Baskı, Ankara, 2005.
- Defence Review Asia*, "India India cumulative defense expenditure to reach \$445.7 billion during 2024-28", 02.05.2023, <https://defencereviewasia.com/india-cumulative-defense-expenditure-to-reach-445-7-billion-during-2024-28/>, (Erişim Tarihi: 09.12.2023).
- Defence Street*, "The 10 Most Powerful Navies in the World 2024", 01.01.2024, <https://www.defencestreet.com/most-powerful-navies-in-the-world/>, (Erişim Tarihi: 12.02.2024).
- DEMİR, Emre, "Xi Jinping Dönemi Çin Dış Politikası ve Kuşak ve Yol Girişimi", içinde: *Küresel Politikalar ve Bölgesel Dönüşümler*, (Ed. Fulya Köksoy), Nobel Yayınları, 2020.
- DEMİR, Fatih, *Alfred Thayer Mahan ve Deniz Hakimiyet Teorisi*, Bolu Abant İzzet Baysal Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi, Bolu, 2018.
- DEMİR, Yeşim, "Çin'in Deniz İpek Yolu Projesi: Gwadar Limanı", *Van Yüzüncü Yıl Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, S:55, 2022, ss.101-117.
- DEMİREL, Feyza Nur, *Çin Halk Cumhuriyeti'nde Milliyetçilik Algısının Dış Politika Üzerindeki Etkisi*, Afyon Kocatepe Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Afyonkarahisar, 2019.
- DEMİRTEPE, Turgut ve ÖZERTEM, Hasan Selim "Yükselen Tehdit Algısı Karşısında Çin'in Yumuşak Güç Siyaseti: Politikalar ve Sınırlılıkları", *Bilig-Türk Dünyası Sosyal Bilimler Dergisi*, (65), 2013, ss.95-118.
- DENG, Kent ve SHEN, Jim H., "From State Resource Allocation to A 'Low Level Equilibrium Trap': Re-evaluation of Economic Performance of Mao's China, 1949-78", *LSE*, No: 298, 2019, ss.1-54.
- DEVONSHIRE ELLIS, Chris "India's Trade and Development with BRICS: Analysis and Opportunities", *India Briefing*, 22.08.2023, <https://www.india-briefing.com/news/indias-trade-and-development-with-brics-analysis-and-opportunities-29333.html/>, (Erişim Tarihi: 10.12.2023).

- Dhaka Tribune*, “Bangladeshi, Indian Navies Launch Joint Maritime Patrol”, 27.06.2018, <https://www.dhakatribune.com/bangladesh/foreign-affairs/149035/bangladeshi-indian-navies-launch-joint-maritime>, (Erişim Tarihi: 31.01.2024).
- DING, Sheng, “To Build A “Harmonious World: China’s Soft Power Wielding in the Global South”, *Journal of Chinese Political Science*, 13 (2), 2008, ss.194-213.
- DISIS, Fill, “Çin ABD’nin Önüne Geçeği Dönemin Provasını Yapıyor”, Independent, 02.02.2021, <https://www.indyturk.com/node/309376/d%C3%BCnyadan-sesler/%C3%A7in-abdnin-%C3%B6n%C3%BCne-ge%C3%A7ece%C4%9Fi-d%C3%B6nemin-provas%C4%B1n%C4%B1-yap%C4%B1yor>, (Erişim Tarihi: 13.12.2023).
- DİLEK, şerif, “Deniz İstikbal ve Merve Yanartaş, Küresel Ekonomide Yeni Bir Güç Odağı: “BRICS”, *SETA*, S: 256, 2018.
- DOSTER, Barış, “Çin’in Yükselişi ve Bir Kuşak Bir Yol Girişimi”, Yıldırım Beyazıt Üniversitesi, *İran Araştırmaları Merkezi*, Ankara, 2018, ss.7-16.
- DUGGAL, Mahima, “The China Factor in France’s Indo-Pasific Strategy”, *Air Universty*, 13.07.2022, <https://www.airuniversity.af.edu/JIPA/Display/Article/3091134/the-china-factor-in-frances-indo-pacific-strategy/#sdendnote10sym>, (Erişim Tarihi: 04.12.2023).
- DULKADİR, Dilek, “Dünya Güç Hiyerarşisinde Dönüşüm ve Çin’in Hegemonik Yükselişi”, *Necmettin Erbakan Üniversitesi Siyasal Bilimler Fakültesi Dergisi*, 2 (2), 2020, ss.78-94.
- DUNFORD, Michael “China’s Development Path, 1949-2022”, *Bristol University Press*, 22.06.2023, <https://bristoluniversitypressdigital.com/view/journals/gd/aop/article-10.1332-204378921X16829257689272/article-10.1332-204378921X16829257689272.xml>, (Erişim Tarihi: 10.12.2023).
- E FARUQUE, Taufiq “Sino-Indian Geostrategic Competition: Bangladesh Perspective”, *Elk AsiaPacific Journal of Social Science*, 5(1), 2018, ss.1-23.
- EKREM, Nuraniye Hidayet, *Çin Halk Cumhuriyetinin Dış Politikası*, ASAM Yayınları, Ankara, 2003.
- EKşİ, Muharrem, “Çin ve ABD Arasındaki Soğuk Savaşta 2. Perde: Jeoekonomik Rekabetten Jeopolitik Meydan Okumaya”, 31.07.2017, *ANKASAM*, <https://www.ankasam.org/cin-ve-abd-arasindaki-soguk-savasta-2-perde-jeoekonomik-rekabetten-jeopolitik-meydan-okumaya/>, (Erişim Tarihi: 13.12.2023).
- ERCAN, Murat ve ALGÜR, Betül, “Deniz Hakimiyet Teorisi Kapsamında Doğu Akdeniz ve Kıbrıs Jeopolitiğinin Türkiye’ye Etkileri”, *Anadolu Akademi Sosyal Bilimler Dergisi* 3(2), 2021, ss. 192-206.
- EROL, Mehmet Seyfettin ve KOYUNCU, Mustafa Cem “Çin’in İnci Dizisi Stratejisi”, *Bölgesel Araştırmalar Dergisi*, 6 (1), 2022, ss.41-66.
- ERYILMAZ, Filiz, “2023 G20 Liderler Zirvesi ile Hindistan’ın Beklediği An Geldi,” *SETA*, 07. 09.2023, <https://www.setav.org/odak-2023-g20-liderler-zirvesi-ile-hindistanin-bekledigi-an-geldi-dunyadaki-herkes-icin-adil-ve-esitlikci-buyume/>, (Erişim Tarihi: 15.09.2023).

- ESPENA, Joshua Bernard, “India’s Growing Naval Power”, *Institute for Security&Development Policy*, 18.09.2023, <https://www.isdp.eu/indias-growing-naval-power-converging-lessons-for-the-philippine-navy/>, (Erişim Tarihi: 10.11.2023).
- FASSLABEND, Werner, “The Silk Road: A Political Marketing Concept for World Dominance”, *European View*, V: 14, 2015, <https://doi.org/10.1007/s12290-015-0381-3>, (Erişim Tarihi: 27.02.2023).
- FRAVEL, M. Taylor, “China’s Strategy in the South China Sea”, *Contemporary Southeast Asia A Journal of International and Strategic Affairs*, 33(3), 2011, ss.292-319.
- FUNAIOLE, Matthew P., HART, Brian ve BERMUDEZ, Joseph S. “In the Shadow of Warships: How Foreign Companies Help Modernize China’s Navy,” *Center for Strategic and International Studies*, 07.04.2022, <https://features.csis.org/china-shadow-warships/>, (Erişim Tarihi: 06.11.2023).
- GABOR, Gabriel ve NEAG, Mihai Marcel, “The Chinese Dream-A Dream or Reality?”, *Land Forces Academy Review*, 25 (3), 2020, ss.181-188.
- GANCHENG, Zhao, "China-U.S.-India: Is a New Triangle Taking Shape?", *China Quarterly of International Strategic Studies*, 2016, ss.1-16.
- GANGTE, Lammuaniam, “The Debt-Trap Diplomacy Revisited: A Case Study on Sri Lanka’s Hambantota Port”, *Artha-Journal of Social Sciences*, 19 (2), 2020, ss.53-66.
- GENÇ, Aslıhan “Enerji Kaynakları Çatışmasının Ortasında Güney Çin Denizi”, *Mesleki ve Sosyal Bilimler Dergisi*, 2 (1), 2019, ss.11-28.
- Global Fire Power*, 2023 Military Strength Ranking, <https://www.globalfirepower.com/countries-listing.php> (Erişim Tarihi: 10.12.2023).
- GÖRGÜLÜ, Büşra, *Çin Dış Politikasında Konfüçyüsçülük*, Pamukkale Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Denizli, 2021.
- GRARE, Frederic, “France, the Other Indo-Pacific Power”, *CARNEGIE*, 21.10.2020, <https://carnegieendowment.org/2020/10/21/france-other-indo-pacific-power-pub-83000>, (Erişim Tarihi: 04.12.2023).
- GUIFANG, Xue ve ZHENG, Jie, “China’s Building of Overseas Military Bases: Rationale and Challenges”, *China Quarterly of International Strategic Studies*, 5(4), 2019, ss.493-510.
- GUILFOYLE, Douglas, “Strategy and Law in the South China Sea Disputes”, *Maritime Security Research Group*, 2019.
- GUOMİN, “Understanding Westward Policy of China and Eastward Policy of India”, içinde *India and China Constructing a Peaceful Order in the Indo-Pacific* (Ed. Gurpreet S. Khurana ve Antara G. Singh), National Maritime Foundation, 2016.
- GUOXING, Ouyang, “Chinese Military Presence in the Indian Ocean Region”, içinde *India and China Constructing a Peaceful Order in the Indo-Pacific* (Ed. Gurpreet S. Khurana ve Antara G. Singh), National Maritime Foundation, 2016, ss.104-112.
- GUPTA, Ranjit, “China, Myanmar and India: A Strategic Perspective”, *Indian Foreign Affairs Journal*, 8(1), 2013, ss.80-92.

- GÜLSEÇGİN, Ahmet, *2000'li Yıllarda Hindistan-Çin İlişkilerinde Bölgesel Rekabet: Jeopolitik Bir Okuma*, İstanbul Medeniyet Üniversitesi, Lisansüstü Eğitim Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi, İstanbul, 2021.
- GÜNER, Bülent “Jeopolitik Açısından OBOR Girişimi”, içinde: Sosyal, Beşeri ve İdari Bilimler Alanında Yenilikçi Yaklaşımlar, (Ed. Kürşat Özdaşlı vd.) Gece Akademi, 1. Basım, Ankara, 2018.
- HAIDER, Ziad “Baluchis, Beijing and Pakistan’s Gwadar Port”, *Georgetown Journal of International Affairs*, 2005, ss.95-103.
- HAOKIP, Thangkholal, “India’s Look East Policy”, *An International Journal of Ideas*, 24 (291), 2011, ss.7-11.
- HARUKO, Wada, "The "Indo-Pacific" Concept: Geographical Adjustments and Their Implications”, No:326, 2020, ss.1-23.
- HEIDUK, Felix ve WACKER, Gudrun, “From Asia-Pacific to Indo-Pacific: Significance, Implementation and Challenges”, *German Institute for International and Security Affairs*, 2020.
- HEWAGE, Kithmina, “China in South Asia: Sri Lanka’s Elusive Attempts to Balance Between India and China”, 25.07.2023, *South Asian Voices*, <https://southasianvoices.org/china-in-south-asia-sri-lankas-elusive-attempts-to-balance-between-india-and-china/>, (Erişim Tarihi: 04.02.2024).
- HEYWOOD, Andrew, *Küresel Siyaset*, (çev. Nasuh Uslu ve Haluk Özdemir), 6. Baskı, Felix Kitap, Ankara, 2019.
- HIEP, Tran X., BINH, Nguyen T. ve BAO, Tran T. “Chinese Factors in India Relationship with Myanmar in the Period 1992-2014”, *Journal of Educational and Social Research*, 11(1), 2021, ss.92-100.
- Hindustan Times*, “Indian, Bangladesh Navies Begin Patrol Exercises in Bay of Bengal”, 22.05.2022, <https://www.hindustantimes.com/india-news/indian-bangladesh-navies-begin-patrol-exercises-in-bay-of-bengal-101653224567278.html>, (Erişim Tarihi: 31.01.2024).
- HOSSAIN Delwar ve ISLAM, Md. Shariful “Understanding Bangladesh’s Relations with India and China: Dilemmas and Responses,” *Journal of the Indian Ocean Region*, 2021, ss.2-18.
- <https://mofa.gov.np/nepal-and-bimstec/> (Erişim Tarihi:31.08.2023).
- <https://pib.gov.in/PressReleaseIframePage.aspx?PRID=1800604> (Erişim Tarihi: 31.08.2023).
- <https://www.mfa.gov.tr/hindistan-kunyesi.tr.mfa>, (Erişim Tarihi: 13.12.2023).
- HUSSAIN, Aijaz, “India Begins to Flex its Naval Power as Competition with China Grows”, *AP News*, 02.02.2024, <https://apnews.com/article/india-china-maritime-security-d53925a976e667f275024fa964818c8f>, (Erişim Tarihi:12.02.2024).
- IGNCA, “Project Mausam”, <https://ignca.gov.in/project-mausam/>, (Erişim Tarihi: 20.11.2023).

IMF,

<https://www.imf.org/external/datamapper/NGDPD@WEO/OEMDC/ADVEC/WEO/WORLD>, (Erişim Tarihi: 15.09.2023).

India Brand Equity Foundation, <https://www.ibef.org/economy/economic-survey-2022-23> (Erişim Tarihi: 15.02.2023).

India Brand Equity Foundation, <https://www.ibef.org/industry/information-technology-india> (Erişim Tarihi: 15.02.2023).

Indo-Pacific Strategy of the United States, The White House, Washington, 2022.

ISLAM, Moutusi “Bangladesh-India Maritime Cooperation in the Bay of Bengal: Bangladesh Perspective”, *BISS JOURNAL*, 44(3), 2023, ss.333-355.

IZUYAMA, Marie ve ISHIHARA, Yusuke, “Australia, India and the Indo-Pacific Concept”, *East Asian Strategic Review* 2019, 2018, ss.8-41.

İNAL, Ceyhun, “Hindistan ve Yazılım Sektörü”, içinde: *Dünya Siyasetinde Asya Pasifik*, (Ed. İ. Ermağan, M. Özay ve Ö. Z. Keyvan) Nobel Yayınları, 1. Basım, Ankara, 2020.

JACOB, Jayanth, “PM talks of good neighbours, B2B ties in Bhutan”, *Hindustan Times*, 16.06 2014, <https://www.hindustantimes.com/india/pm-talks-of-good-neighbours-b2b-ties-in-bhutan/story-0DyOUkSt7nd4l8FmNBYPFsM.html>, (Erişim Tarihi: 11.02.2023).

JAISHANKAR, Dhruva, “Acting East: India in the Indo-Pacific”, *Brookings*, 24.10.2019, <https://www.brookings.edu/articles/acting-east-india-in-the-indo-pacific/>, (Erişim Tarihi: 13.11.2023).

Japon Ministry of Defense, https://www.mod.go.jp/en/d_act/exc/india_pacific/india_pacific-en.html, (Erişim Tarihi: 04.12.2023).

JAVOID, Umbreen, “Assessing CPEC: Potential Threats and Prospects”, *JRSP*, 53 (2), 2016, ss.254-269.

JAYAKUMAR, P. B. “The \$130 Billion Battle For India's Defence Pie”, *Fortune India*, 07.05.2023, <https://www.fortuneindia.com/long-reads/the-130-billion-battle-for-indias-defence-pie/111829>, (Erişim Tarihi: 10.12.2023).

JETLY, Rajshree, “India and China: Emerging Dynamics and Regional Security Perspectives”, *ISAS*, No. 114, 2010, ss.2-22.

JİKANG, Mao, “China's OBOR Initiative and Role in the Indian Ocean Region”, içinde *India and China Constructing a Peaceful Order in the Indo-Pacific* (Ed. Gurpreet S. Khurana ve Antara G. Singh), National Maritime Foundation, 2016, ss.33-40.

JOCHHEIM, Ulrich ve LOBO, Rita Barbosa, “Geopolitics in the Indo-Pacific: Major players' strategic perspectives”, *EPRS*, 2023, ss.2-12.

KAHVECİ, Zeynep ve BİÇER, Aysu, “Mavi Dünya için Mavi Ekonomi”, *AA Haber*, 20.06.2019, <https://www.aa.com.tr/tr/temiz-cevre-temiz-su/mavi-dunya-icin-mavi-ekonomi/1508543>, (Erişim Tarihi: 25.11.2023).

KANODIA, Harshita, “India's SAGAR Policy in the Indian Ocean Region”, *Diplomatist*, 25.12.2020, <https://diplomatist.com/2020/12/25/indias-sagar-policy-in-the-indian-ocean-region/>, (Erişim Tarihi: 18.11.2023).

- KAPLAN, Robert D. "The South China Sea will be the Battleground of the Future", *Business Insider*, 07.02.2016, <https://www.businessinsider.com/why-the-south-china-sea-is-so-crucial-2015-2>, (Erişim Tarihi: 20.11.2023).
- KARLUK, Abdürreşit C. "Çin'in Yeni İpek Yolu Projesi ve Zorlukları Üzerine", *Denge Dergisi*, S: 2, 2017, ss.95-114.
- KASIM, Mehmetali ve YÜCEL, Fatih "İktisat Politikalarının Çin ve Hindistan'ın Kalkınmasındaki Etkileri", *Ömer Halis Demir Üniversitesi İİBF Dergisi*, 13 (2), 2020, ss. 203-212.
- KASIM, Mehmetali, "Bağımsızlıkları Sonrasında Çin ve Hindistan'ın İkili İlişkilerinin Gelişimi ve Avrasya Stratejileri", *Turkish Journal of Social Research*, 24 (3), 2020, ss.547-563.
- KATHAYAT, Sarthak, "India in the Indian Ocean Region: Startegic Analysis of India's Foreign Policy towards the Vanilla Islands," *Jamia Millia Islamia Scholar*. 2020, ss.1-15.
- KESAVAN, K.V. "India's 'Act East 'Policy and Regional Cooperation", *Raisina Debates*, 14.02.2020, <https://www.orfonline.org/expert-speak/indias-act-east-policy-and-regional-cooperation-61375/>, (Erişim Tarihi: 14.11.2023).
- KHAN, Zahid Ali "China's Gwadar and India's Chahbahar." *Strategic Studies* (32), 2012, ss.79-101.
- KHUMANCHA, Oinam G. "India in a Balanced Position in spite of China's CMEC in Myanmar", *Contemporary Chinese Political Economy and Strategic Relations: An International Journal*, 7(1), 2021, ss.221-256.
- KHURANA, Gurpreet Singh, "Security of Sea Lines: Prospects for India-Japan Cooperation", *Strategic Analysis*, 31(1), 2007, ss.139-153.
- KISER, David E. *Indian, Japanese and U.S. Responses to Chinese Submarine Modernization*, Master Thesis, Naval Postgraduate School, Monterey, 2016.
- KOCAKENAR, Mustafa, "Amerikan Dış Politikasında Jeopolitik Teoriler ve Pratikler", 07.09.2015, *TASAM*, https://tasam.org/Files/Icerik/File/amerikan_d%C4%B1%C5%9F_politikas%C4%B1nda_jeopolitik_teoriler_ve_pratikler.pdf_bbb8f41e-d1bd-47e0-9202-38be4882d7b8.pdf, (Erişim Tarihi: 28.11.2023).
- KOÇ, Yusuf Emre, "Asya "Yeniden" Yükselirken: RCEP Anlaşması Ne Anlama Geliyor?", *SETA*, 21.11.2020, <https://www.setav.org/asya-yeniden-yukselirken-rcep-anlasmasi-ne-anlama-geliyor/>, (Erişim Tarihi: 18.09.2023).
- KOÇAKOĞLU, Mehmet Ali, "Deng Xiaoping Sonrası Sloganlarla Çin'in Gelişimi", içinde: *APAM Çin Çalışmaları*, (Ed. Merthan Dünder ve Gürhan Kirilen), APAM Yayınları, Ankara, 2021.
- KÖKÇAM, Selami, "Yükselen Kıta Afrika'da Güç Mücadelesi: Çin", *TRT Haber*, 12.02.2021, <https://www.trthaber.com/haber/dunya/yukselen-kita-afrikada-guc-mucadelesi-cin-549983.html>, (Erişim Tarihi: 28.02.2023).

- KUGELMAN, Michael “India Can Benefit From a Bigger BRICS”, *Foreign Policy*, 30.08.2023, <https://foreignpolicy.com/2023/08/30/india-can-benefit-from-a-bigger-brics/>, (Erişim Tarihi: 09.12.2023).
- KUGELMAN, Michael, “The Maldives: An Island Battleground for India-China Competition”, 16.07.2021, *Georgetown Journal of International Affairs*, <https://gjia.georgetown.edu/2021/07/16/the-maldives-an-island-battleground-for-india-china-competition/>, (Erişim Tarihi: 28.01.2024).
- KUMAR, Rajan, “India’s Foreign Policy under Modi Government”, *Marmara Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, 2 (2), 2014, ss.101-117.
- LELYVELD, Michael, “Mideast Oil Drives China Disputes”, *Radio Free Asia*, 18.07.2011, https://www.rfa.org/english/energy_watch/oil-07182011103202.html, (Erişim Tarihi: 22.08.2023).
- LENDON, Brad, “India Demonstrates Naval Strength with Dual Aircraft Carrier Exercise”, *CNN*, 15.06.2023, <https://edition.cnn.com/2023/06/15/asia/india-navy-dual-aircraft-carrier-operations-intl-hnk-ml/index.html>, (Erişim Tarihi: 10.11.2023).
- LEOROCHA, Ferdy vd. “Comparative Study on Maritime Security Theory of Mahan Alfred Thayer and Geoffrey Till on the Strategic and Practical Implications of Constructing a Sea Defense”, *IJPSAT*, 38(1), 2023, ss.456-464.
- LI, Hansong, “The “Indo-Pacific”: Intellectual Origins and International Visions in Global Contexts”, *Cambridge University Press*, 04.06.2021, <https://www.cambridge.org/core/journals/modern-intellectual-history/article/indopacific-intellectual-origins-and-international-visions-in-global-contexts/21B142B132F694349D46CAD22EA8C7CD> (Erişim Tarihi: 04.01.2024).
- LI, Haizheng “The Covid-19 Pandemic’s Impact on the Chinese Economy”, *China Research Center*, 22(1), 2023, <https://www.chinacenter.net/2023/china-currents/22-1/the-covid-19-pandemics-impact-on-the-chinese-economy/>, (Erişim Tarihi: 30.03.2024).
- LI, Xiaokun, “China Sails Through ‘First Island Chain,’” *China Daily*, 02.08.2013, https://www.chinadaily.com.cn/china/2013-08/02/content_16863833.htm, (Erişim Tarihi:04.12.2023).
- LINTNER, Bertil, “China’s Belt and Road detours downstream in Myanmar”, *Asia Times*, 22.02.2020, <https://asiatimes.com/2020/02/chinas-belt-and-road-detours-downstream-in-myanmar/>, (Erişim Tarihi: 26.11.2023).
- MAHAN, Alfred Thayer, *The Influence of Sea Power upon History, 1660-1783*, Boston: Little, Brown and Company, 1890.
- Make in India Resmi İnternet Sitesi*, <https://www.makeinindia.com/about>, (Erişim Tarihi: 12.02.2023).
- MALIK, Hasan Yaser, “Strategic Importance of Gwadar Port”, *Journal of Political Studies*, 19(2), 2012, ss.57-69.
- MANHAS, Neeraj Singh, “India, China and the South China Sea: Presence, Implications and Possibilities”, *Electronic Journal of Social and Strategic Studies*, 3(2), 2022, ss.217-225.

- MEHROTRA, Lakhan, "India's Look East Policy: It's Origin and Development", *Indian Foreign Affairs Journal*, 7(1), 2012, ss.75-85.
- MEHTA, Sureesh "Freedom to Use The Seas: India's Maritime Military Strategy", *Integrated Headquarters Ministry of Defence*, 2007.
- MERMER, Cengiz Topel, "Myanmar; Büyük Oyunun Doğu Sahnesi", *TASAM*, Rapor, No:77, 2021.
- MERMER, Cengiz Topel, *Keşmir Sorunu ve Hindistan-Pakistan İlişkileri Üzerine Etkileri*, İstanbul Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Doktora Tezi İstanbul, 2018.
- MFA, "China-Bangladesh Relations in 2023: Laying Solid Foundation for Splendid Future", 31.12.2023, https://www.mfa.gov.cn/mfa_eng/wjb_663304/zwjg_665342/zwbd_665378/202401/t20240105_11219041.html, (Erişim Tarihi: 27.01.2024).
- MILLER, J. Berkshire, "Japan's Changing Vision of a Free and Open Indo-Pacific", *Global Asia*, 2019, https://www.globalasia.org/v14no1/feature/japans-changing-vision-of-a-free-and-open-indo-pacific_j-berkshire-miller, (Erişim Tarihi:04.12.2023).
- Ministry for Europe and Foreign Affairs, "France's Indo-Pacific Strategy", 2022.
- Ministry of Foreign Affairs, the People's Republic of China, "The U.S. Indo-Pacific Strategy is Bound to Be a Failed Strategy", 22.05.2022, https://www.fmprc.gov.cn/eng/zxxx_662805/202205/t20220523_10691136.html, (Erişim Tarihi: 06.09.2023).
- MOHAN, C. Raja "China's Two-Ocean Strategy Puts India in a Pincer", *Foreign Policy*, 04.01.2022, <https://foreignpolicy.com/2022/01/04/india-china-ocean-geopolitics-sri-lanka-maldives-comoros/> (Erişim Tarihi: 27.01.2024).
- MOHAN, C. Raja, "Maritime Power: India and China turn to Mahan", *Institute of South Asian Studies*, No:71, 2009, ss.2-14.
- MORAMUDALI, Umesh, "The Hambantota Port Deal: Myths and Realities", *The Diplomat*, 01.01.2020, <https://thediplomat.com/2020/01/the-hambantota-port-deal-myths-and-realities/>, (Erişim Tarihi: 15.11.2023).
- MORAMUDALI, Umesh, "China, India and Sri Lanka's Unprecedented Economic Crisis", *The Diplomat*, 05.03.2022, <https://thediplomat.com/2022/03/china-india-and-sri-lankas-unprecedented-economic-crisis/>, (Erişim Tarihi: 24.01.2024).
- MORAMUDALI, Umesh, "The Economics of the China-India-Sri Lanka Triangle", *The Diplomat*, 01.05.2021, <https://thediplomat.com/2021/05/the-economics-of-the-china-india-sri-lanka-triangle/>, (Erişim Tarihi: 04.02.2024).
- MURATBEKOVA, Albina, "Geostrategic Games in the Indian Ocean: The Case of the Maldives", *Eurasian Research Institute*, <https://www.eurasian-research.org/publication/geostrategic-games-in-the-indian-ocean-the-case-of-the-maldives/> (Erişim Tarihi: 27.01.2024).
- MUSAYEV, Mesud, "Hindistan'ın Stratejik Önemi ve Dış Politika Yapısı", *Türk İslam Dünyası Sosyal Araştırmalar Dergisi*, 2 (5), 2015, ss.278-289.
- NAHA, Alik, "Maritime Security Interests: India in the Western Indian Ocean", *Athena*, (5), 2021, ss.42-53.

- NAIDU, G.V.C. “India and East Asia: The Look East Policy”, *Perceptions*, 18(1), 2013, ss.53-74.
- NAIDU, G.V.C. “India and Southeast Asia”, *International Studies*, 47(2-4), 2016, ss.285-304.
- NARAYANAN, Sripathi, “India, the South China Sea and the Indo Pacific Region”, *Indian Council of World Affairs*, 07.07.2023, https://www.icwa.in/show_content.php?lang=1&level=3&ls_id=9687&lid=6213, (Erişim Tarihi: 26.11.2023).
- NATH, Ela ve KLİNGEBIEL, Stephan, “Geopolitical Competition in the Indo-Pacific: Managing Development Cooperation”, *IDOS Policy Brief*, No:8, 2023, ss.2-8.
- NAWAZ, Allah, “India’s Evolving Maritime Strategy”, *South Asian Voices*, 31.05.2023, <https://southasianvoices.org/indias-evolving-maritime-strategy/> (Erişim Tarihi: 30.08.2023).
- NEEDHAM, Kirsty, “India, Japan, US, Australia hold first Malabar naval exercise off Australia”, *Reuters*, 10.08.2023, <https://www.reuters.com/world/india-japan-us-australia-hold-first-malabar-naval-exercise-off-australia-2023-08-10/>, (Erişim Tarihi: 16.08.2023).
- NGAIBIAKCHING ve PANDE, Amba, "India’s Act East Policy and ASEAN: Building a Regional Order Through Partnership in the Indo-Pacific." *International Studies* 57(1), 2020, ss.67-78.
- NGUYEN, Anh Chuong vd., “India-China Strategic Competition in the Indian Ocean”, *Journal of Liberty and International Affairs*, 8 (3), 2022, ss.307-319.
- NGUYEN, Hong Cuong, *The South China Sea Disputes: ASEAN’s Role in Addressing Disputes with China*, Faculty of the U.S. Army, Master Thesis, Kansas, 2013.
- NOYON, Abbas Uddin “India Cleared to Transport Goods through Ctg. Mongla Ports”, *The Business Standard*, 25.04.2023, <https://www.tbsnews.net/bangladesh/india-cleared-transport-goods-through-ctg-mongla-ports-621978>, (Erişim Tarihi: 31.01.2024).
- NYE, Joseph S. Jr, *Soft Power – the Means to Success in World Politics*, New York, Public Affairs, 2004.
- O’ROURKE, Ronald, “U.S.-China Strategic Competition in South and East China Seas: Background and Issues for Congress”, *Congressional Research Service*, No:143, 2023.
- OĞUŞ, Nezir, *Soğuk Savaş Sonrası Çin-Hindistan İlişkileri*, Urzeni Yayınevi, 1.Baskı, İstanbul, 2021.
- One Planet Nations Online, “ Political Map of the South China Sea”, <https://www.nationsonline.org/oneworld/map/South-China-Sea-political-map.htm>, (Erişim Tarihi: 19.11.2023).
- ÖZDAŞLI, Esme “Çin’in Yeni İpek Yolu Projesi ve Küresel Etkileri”, *Turkish Studies*, 10 (14), 2015, ss.579-596.
- ÖZEKİCİOĞLU, Halil ve KILIÇ, Cüneyt “Küresel Ekonomi Çağında Çin ve Hindistan”, *İktisat Politikası Araştırmaları Dergisi*, 4 (2), 2017, ss.19-34.

- ÖZTÜRK, Hasan, “Yeniden Nükleer Silahlanma”, *TASAM*, 01.01.2007, https://tasam.org/tr-TR/Icerik/4003/yeniden_nukleer_silahlanma, (Erişim Tarihi: 13.12.2023).
- PANIKKAR, Sardar Kavalam Madhava, *India and The Indian Ocean: An Essay on the Influence of Sea Power on Indian History*, George Allen&Unwin Ltd, London, 1951.
- PANT, Harsh V. “India-Iran Cooperation at Chabahar Port”, *Center for Strategic International Studies*, 2018, ss.1-4.
- PARRY, Matthew, “Australia's Strategic View of the Indo-Pacific”, *BRIEFING*, 2022.
- PASKAL, Cleo, "Indo-Pacific Strategies, Perceptions and Partnerships", *Chatham House*, (23), 2021.
- PEKCAN, Cemre, “Xi Jinping Dönemi Çin Dış Politikası ve Türkiye ile İlişkileri”, içinde: *APAM Çin Çalışmaları*, (Ed. Merthan Dünder ve Gürhan Kirilen), APAM Yayınları, Ankara, 2021.
- PHILIP, Snehash Alex, “India’s Defense Budget is Good News for Navy, BRO”, *The Print*, 04.02.2022, <https://theprint.in/opinion/brahmastra/indias-defence-budget-is-good-news-for-navy-bro-bad-news-for-china-but-theres-a-catch/821090/>, (Erişim Tarihi: 09.11.2023).
- PILLALAMARRI, Akhilesh, “Project Mausam: India’s Answer to China’s Maritime Silk Road”, *The Diplomat*, 18.09.2014, <https://thediplomat.com/2014/09/project-mausam-indias-answer-to-chinas-maritime-silk-road/>, (Erişim Tarihi: 20.11.2023).
- RAJAGOPALAN, Rajeswari Pillai, “India-Vietnam Ties Deepen in Dynamic Indo-Pacific”, 06.06.2022, *The Diplomat*, <https://thediplomat.com/2022/06/india-vietnam-ties-deepen-in-dynamic-indo-pacific/>, (Erişim Tarihi: 20.08. 2023).
- RAJENDRAM, Danielle, “India’s New Asia-Pacific Strategy: Modi Acts East”, *Lowy Institute*, 2014, ss.1-20.
- RANA, Renu “Emerging Trend in China’s Foreign Policy: Opportunities and Challenges Ahead”, *A Brazilian Journal of International Relations*, 9 (1), 2020, ss.72-101.
- RASHEED, Athaulla A. “The Role of the Maldives in the Indo-Pacific Security Space in South Asia”, *International Relations*, 09.02.2021, https://www.e-ir.info/2021/02/09/the-role-of-the-maldives-in-the-indo-pacific-security-space-in-south-asia/#google_vignette (Erişim Tarihi: 27.01.2024).
- RATH, Commander Sibapada, “Maritime Strategy of India and China: Influence of Alfred Thayer Mahan”, *Nawal War College Journal*, 2005.
- RAYMOND Mark ve WELCH, David A. “China’s New Standard Map”, *The Diplomat*, 05.09.2023, <https://thediplomat.com/2023/09/chinas-new-standard-map-does-not-mean-what-you-think-it-means/>, (Erişim Tarihi: 26.11.2023).
- REHMAN, Iskander, “Keeping the Dragon at Bay: India’s Counter-Containment of China in Asia”, *Asian Security*, 5 (2), 2009, ss.114-143.
- ROMERO JUNQUERA, Abel, “The rise of China as a maritime power”, *Analysis Paper*, 58, 2023, ss.1-23.
- ROSENFELD, Julia M. “Exploring the China-India Relationship Roundtable Report”, *CNA Roundtable Discussion*, July, 2010.

- ROY-CHAUDHURY, Rahul, "India's Perspective Towards China in their Shared South Asian Neighbourhood", *Contemporary Politics*, 24 (1), 2018, ss.98-112.
- RUY Antonio ve Silva, Almeida, "The Enabling Power of the Oceans", *Contexto Internacional*, 39 (2), 2017, ss.237-243.
- SAHA, Premesha, "India Calibrates its South China Sea Approach," *ORF Issue Brief* No. 477, July 2021.
- SAJEN, Shamsuddoza, "The 10 Most Powerful Navies in the World 2023", 02.10.2023, *Foreign Affairs Insights&Review*, <https://fairbd.net/most-powerful-navies-in-the-world/#:~:text=Indian%20Navy%2C%207th%20strongest%20navy%20in%20the%20world,-With%20a%20balanced&text=The%20Indian%20Navy%20has%20around,its%20carrier%2Dbased%20fighter%20jet.>, (Erişim Tarihi: 10.11.2023).
- SALCI, Turan, "Çin'in Askeri Bütçesi 2023'te 7.2. Artarken ABD ve Müttefikleri Ne Kadar Harcıyor?", *Sputnik*, 07.03.2023, <https://sputniknews.com.tr/20230307/cinin-askeri-butcesi-2023te-72-artarken-abd-ve-muttekikleri-ne-kadar-harciyor--1067942434.html> (Erişim Tarihi: 21.09.2023).
- SALIL, Saloni, "Game Play in the Indo-Pasific: Players, Strategic Interests and Common Challenges", *Journal of Indo-Pasific Affairs*, 2023, ss.119-126.
- SANDER, Oral, *Siyasi Tarih (1918-1994)*, İmge Yayınevi, 23. Baskı, Ankara, 2013.
- SARMA, N. A., "Economic Development in India: The First and Second Five Year Plans", *Staff Papers-International Monetary Fund*, 6(2), 1958, ss. 180-238.
- SATISH, Swathi, "Kaladan Multi-Modal Transit Project", *ClearIAS*, 06.05.2023, <https://www.clearias.com/kaladan-multi-modal-transit-project/>, (Erişim Tarihi:26.11.2023).
- SCOTT, David, "China's Indo-Pasific Strategy: The Problems of Success", *Journal of Territorial and Maritime Studies*, 6 (2), 2019, ss.94-113.
- SCOTT, David, "India's "Grand Strategy" for the Indian Ocean: Mahanian Visions", *Asya-Pacific Review*, 13(2), 2006, ss.97-129.
- SCOTT, Paul D. ve COGAN, Marks S. "Containing China's Maritime Power: A Question of Capability and Intent", *The Diplomat*, 28.09.2022, <https://thediplomat.com/2022/09/containing-chinas-maritime-power-a-question-of-capability-and-intent/>, (Erişim Tarihi: 03.11.2023).
- SEZEN, Seriya "Çin Siyasal ve Yönetim Sistemi Üzerine", *Doğu Asya Araştırmaları Dergisi*, 4 (7), 2021, s.105-119.
- SEZEN, Seriya, "Çin Halk Cumhuriyeti'nde Sosyalist Piyasa Ekonomisine Dönüşüm", *Amme İdaresi Dergisi*, 40 (1), 2007, ss.27-56.
- SHAKIR, Rabia, NEHAL Jaweria ve QUADRI, Suwaibah "China- Pakistan Economic Corridor: A Key to Regional Connectivity and Development", *Journal of Social Sciences and Humanities*, 56 (2), 2017, ss.23-37.
- SHICUN, Wu ve COLOMBAGE, Jayanath "Indo-Pacific strategy and China's response", *Institute for China-America Studies*, 2019.

- SING, Swaran, “Strategic Scenario in the India-Pacific Region: An Indian Perspective”, içinde *India and China Constructing a Peaceful Order in the Indo-Pacific* (Ed. Gurpreet S. Khurana ve Antara G. Singh), National Maritime Foundation, 2016.
- SINGH, Abhijit, “China’s Ten-dash Line: Deciphering Disputes in the South China Sea”, *Eurasia Review*, 20.09.2023, <https://www.eurasiareview.com/20092023-chinas-ten-dash-line-deciphering-disputes-in-south-china-sea-analysis/>, (Erişim Tarihi: 19.11.2023).
- SINGH, Abhijit, “India’s Maritime Power is Growing but Challenges Loom”, *Observer Research Foundation*, 14.08.2023, <https://www.orfonline.org/expert-speak/indias-maritime-power-is-growing-but-challenges-loom/>, (Erişim Tarihi: 09.11.2023).
- SINGH, Abhijit, “Indian Ocean Leadership?”, *Lowy Institute*, 08.09.2017, <https://www.lowyinstitute.org/the-interpreter/indian-ocean-leadership-delhi-s-boasts-ignore-reality/>, (Erişim Tarihi: 10.11.2023).
- SINGH, Abhijit, India’s South China Sea posture is still in its infancy, *Observer Research Foundation*, 17.05.2023, <https://www.orfonline.org/expert-speak/indias-south-china-sea-posture-is-still-in-its-infancy/>, (Erişim Tarihi: 20.08.2023).
- SINGH, Teshu, “China and The Indo-Pacific: Issues and Concerns”, *Indian Council of World Affairs*, 2023, ss.6-58.
- SINGH, Udai Bhanu, “The Geopolitics of Acting East: Past, Present and Future”, içinde: *Five Years of India’s Act East Policy*, IPCS, (207), 2020, ss.1-9.
- SOLANGI, Shafiq ur rehman, “Development of Chabahar Port: Challenges and Implications for Pakistan and CPEC”, *Electronic Research Journal of Social Sciences and Humanities*, 1 (1), 2019, ss.48-57.
- SØRENSEN, Camilla T. N., “The Significance of Xi Jinping’s “Chinese Dream” for Chinese Foreign Policy: From “Tao Guang Yang Hui” to “Fen Fa You Wei””, *JCIR*, 3 (1), 2015, ss.53-73.
- SPUTNİK, “Çin’in Tam Operasyonel Hale Gelen Hint Okyanusu’ndaki Deniz Üssü...”, 18.08.2022, <https://sputniknews.com.tr/20220818/cinin-tam-operasyonel-hale-gelen-hint-okyanusundaki-deniz-ussune-savas-gemisi-demirledi-1060099783.html>, (Erişim Tarihi: 07.11.2023).
- STIFTUNG, Hanns Seidel, “India’s Neighborhood Policy towards the Southeast Asian Region: A Study on Act East Policy”, 2022, ss.1-127.
- ŞEN, Umut Berhan “Hindistan’ın Nükleer Gücünü Anlamak”, *Independent Türkçe*, 02.01.2023, <https://www.indyturk.com/node/594206/d%C3%BCnyadan-sesler/hindistan%C4%B1n-n%C3%BCkleer-g%C3%BCc%C3%BCn%C3%BC-anlamak>, (Erişim Tarihi: 09.12.2023).
- ŞİŞMAN, Deniz “Çin’in Küreselleşme İçinde Rolü: Yeni Bir Hegemon mu?”, *Journal of Life Economics*, 7 (1), 2020, ss.103-122.
- T.C Ticaret Bakanlığı, Hindistan Ülke Profili, 2023, https://ticaret.gov.tr/data/5f58be6a13b8763344b7b62c/H%C4%B0ND%C4%B0STAN_%C3%9Clke_Profil_i_2023.pdf, (Erişim Tarihi: 15.09.2023).

- T.C. Dışişleri Bakanlığı, <https://www.mfa.gov.tr/guney-asya-bolgesel-isbirligi-orgutu.tr.mfa> (Erişim Tarihi: 04.12.2023).
- TAHİNCİOĞLU, Gökçer, “Yeni İpek Yolu İçin Türkiye Kilit Olacak”, *Milliyet*, 27.04.2015, <https://www.milliyet.com.tr/ekonomi/yeni-ipek-yolu-icin-turkiye-kilit-olacak-2050114>, (Erişim Tarihi: 28.02.2023).
- TAMBI, Radhey, India’s Ambitions in the Indian Ocean Region, *South Asian Voices*, 23.01.2023, <https://southasianvoices.org/indias-ambitions-in-the-indian-ocean-region/>, (Erişim Tarihi: 31.08.2023).
- TAMER, Cenk “Çin-Hindistan Yarımadası Ekonomi Koridoru”, *ANKASAM Stratejik Bakış*, 64 (17), 2019, ss.2-10.
- TAMER, Cenk, “Hindistan’ın Donanma Gücü ve Deniz Stratejisi”, *ANKASAM Stratejik Bakış*, No:69, S:21, 2022, ss.1-8.
- TARAKÇI, Nejat, “Çin’in Yeni Deniz Stratejisi”, *TASAM*, 11.04.2016. https://tasam.org/tr-TR/Icerik/26812/cinin_yeni_deniz_stratejisi, (Erişim Tarihi: 27.08.2023).
- TEKİN, Segah ve DOLU, Melike Tuğba, “Güney-Güney İşbirliğinin İdeolojik Temelleri: Bağlantısızlar Hareketi ve Küresel Güney”, *Dicle Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, (24), 2020, ss. 65-81.
- TEPEHAN, Teoman, “Çin’in Denizcilik Gücündeki Gelişmelerin Asya Pasifik’teki Rekabete Etkileri”, içinde: *Deniz Gücü ve Güvenliği* (Ed. Murat Kağan Kozanhan), Milli Savunma Üniversitesi Yayınları, İstanbul, 2020.
- THAKARE, Bhushan R., “India’s Neighbourhood First Policy in the Shadow of Quadrilateral Security Dialogue”, *IRJMSH*, 12 (1), 2021, ss.229-233.
- THAKUR, Harish K. “Contesting China in the Maldives: India’s Foreign Policy Challenge”, *The Round Table*, 112(4), 2023, ss.421-437.
- The Economic Times*, “How India Helped Sri Lanka Overcome Economic Turmoil: A review of 2023”, 26.12.2023, <https://economictimes.indiatimes.com/news/india/how-india-helped-sri-lanka-overcome-economic-turmoil-a-review-of-2023/articleshow/106286887.cms>, (Erişim Tarihi: 04.02.2024).
- The Hindu*, “Explaining the BRICS Expansion”, 05.09.2023, <https://www.thehindu.com/news/international/infographics-explaining-the-brics-expansion/article67248395.ece>, (Erişim Tarihi:09.12.2023).
- TILL, Geoffrey, *SeaPower: A Guide for the Twenty-First Century*, Second Edition, Abingdon: Routledge, 2009.
- TOKATLI, Seda Gözde, “Neo-Gramsciyan Hegemonya Kavramı Çerçevesinde Çin’in Sistem İçerisinde Artan Etkisine Yönelik Analiz”, *Ege Stratejik Araştırmalar Dergisi*, 12 (2), 2021, ss.47-69.
- TOPRAK, Yusra, *Narendra Modi Dönemi Dış Politikasının Yakın Çevreye Etkisi*, İstanbul Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi, İstanbul, 2022.
- Trade Promotion Council of India*, “India-Bangladesh Trade and the Tricky Chinese Connect”, 22.04.2021, <https://www.tpci.in/indiabusinesstrade/blogs/india-bangladesh-trade-and-the-tricky-chinese-connect/>, (Erişim Tarihi: 24.01.2024).

- TÜYSÜZOĞLU, Göktürk, “Hindistan’ın Doğu’ya Hareket Politikası ve Hint-Pasifik Stratejisi”, içinde: *Dünya Siyasetinde Asya Pasifik*, (Ed. İ. Ermağan, M. Özay ve Ö. Z. Keyvan) Nobel Yayınları, 1. Basım, Ankara, 2020.
- TWINING, Daniel, “India’s Foreign Policy towards East Asia and the Neighborhood under Modi: Implications for Europe”, *NFG Policy Paper Series*, No: 10, February 2015.
- U.S. Department of Defense, “Military and Security Developments Involving The People’s Republic of China”, Annual Report, 2023.
- U.S. Energy Information Administration, “Contested Areas of South China Sea likely Have Few Conventional Oil and Gas Resources”, 03.04.2013, <https://www.eia.gov/todayinenergy/detail.php?id=10651>, (Erişim Tarihi:19.11.2023).
- ÜNAY, Sadık, “RCEP ve Sonrası: Asya-Pasifik’te Bölgesel Entegrasyon ABD’siz İlerlerken”, *Anadolu Ajansı*, Analiz, 28.12.2020, <https://www.aa.com.tr/tr/analiz/rcep-ve-sonrasi-asya-pasifik-te-bolgesel-entegrasyon-abd-siz-ilerlerken/2090782>, (Erişim Tarihi: 18.09.2023).
- ÜNGÖR, Çağdaş “Çin ve Üçüncü Dünya”, *İ.Ü. Siyasal Bilgiler Fakültesi Dergisi*, No:41, 2009, ss.27-38.
- ÜNLÜ, Hayati, “Hindistan Stratejik Kültürü ve QUAD İttifakı”, *Anadolu Ajansı*, 11.11.2020, <https://www.aa.com.tr/tr/analiz/hindistan-stratejik-kulturu-ve-quad-ittifaki/2039782>, (Erişim Tarihi: 21.09.2023).
- VATS, Nikita, “Challenges to China-Myanmar Economic Corridor: Ethnic Protests and the Cost Overruns”, *CESCUBE*, 28.09.2020, <https://www.cescube.com/vp-challenges-to-china-myanmar-economic-corridor-cmec-ethnic-protests-and-the-cost-overruns>, (Erişim Tarihi: 16.08. 2023).
- WEISSMANN, Mikael, “The South China Sea”, *Asian Survey*, 55(3), 2015, ss.596-617.
- WEISSMANN, Mikael, “Chinese Foreign Policy in a Global Perspective: A Responsible Reformer Striving For Achievement”, *Jornal of China and International Relations*, 3 (1), 2015, ss.151-166.
- WENMU, Zhang, “Sea Power and Chinas’s Strategic Choices”, *China Security*, 2006, ss.17-31.
- XIAOYAN, Wu, “China’s Sea Power Nation Strategy”, *Asia Paper*, 2014, ss.4-26.
- YADAV, Dinesh, “Look East to Act East: India’s Policy Shift or Old Wine”, içinde *India and China Constructing a Peaceful Order in the Indo-Pacific* (Ed. Gurpreet S. Khurana ve Antara G. Singh), National Maritime Foundation, 2016.
- YANG, Sun, “Strategic Scenario in the India-Pacific Region: A Chinese Perspective”, içinde *India and China Constructing a Peaceful Order in the Indo-Pacific* (Ed. Gurpreet S. Khurana ve Antara G. Singh), National Maritime Foundation, 2016.
- YONTUR Pelin ve İŞERİ, Reyhan, “Yükselen Güç Çin Halk Cumhuriyeti’nin Ekonomi Politik Stratejisi”, *Kocaeli Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, 1 (41), 2021, ss.49-77.
- YÜCE, Müge “Çin Dış Politikasını Şekillendiren Temel Doktrinler ve Liderlerin Etkisi”, *Ankasam*, 22.02.2021, <https://www.ankasam.org/cin-dis-politikasini-sekillendiren-temel-doktrinler-ve-liderlerin-etkisi/>, (Erişim Tarihi: 13.12.2023).

- ZHANG, Feng, “Striving for Power: Chinese Foreign Policy in Xi Jinping’s New Era”, *The Strategist*, 13.11.2017, <https://www.aspistrategist.org.au/striving-for-power-chinese-foreign-policy-in-xi-jinpings-new-era/>, (Erişim Tarihi: 17.09.2023).
- ZHANG, Jian, “China’s New Foreign Policy under Xi Jinping: towards ‘Peaceful Rise 2.0’”, *Global Change, Peace & Security*, 27 (1), 2015, ss.5-19.
- ZHAO, Tong, The “New Normal” for China’s Economy and Great Power Diplomacy, *CARNEGIE*, 01.03.2015, <https://carnegieendowment.org/2015/03/01/new-normal-for-china-s-economy-and-great-power-diplomacy-pub-60118>, (Erişim Tarihi: 17.09.2023).
- ZHONGYİNG, Pang “From Tao Guang Yang Hui to Xin Xing: China’s Complex Foreign Policy Transformation and Southeast Asia”, *ISEAS*, 2020.
- ZIMMERMAN, Thomas, The New Silk Roads: China, the U.S. and The Future of Central Asia, *New York University Center on International Cooperation*, New York, 2015.

şekil Kaynakları

- Global Data*, <https://www.globaldata.com/media/aerospace-defense-security/globaldata-forecasts-india-defense-expenditure-grow-4-3-cagr-2027/>, (Erişim Tarihi: 10.12.2023).
- <https://politikmerkez.com/konular/politika/hint-pasifik-jeopolitigi-gerilimler-ve-kuresel-ekonomi/>, (Erişim Tarihi: 09.02.2024).
- <https://sonsoz.net/guney-cin-denizinde-gerginlik-tirmaniyor-japonya-ve-asean-cine-karsi-anlasacak/>, (Erişim Tarihi: 09.02.2024).
- <https://starknetworks.ch/bri-clmvt-cross-border-infrastructure/>, (Erişim Tarihi: 26.11.2023).
- <https://tr.tradingeconomics.com/india/full-year-gdp-growth>, (Erişim Tarihi: 14.02.2013).
- <https://www.clearias.com/kaladan-multi-modal-transit-project/>, (Erişim Tarihi: 26.11.2023).
- <https://www.globaltimes.cn/page/202403/1308188.shtml>, (Erişim Tarihi: 30.03.2024).
- <https://www.ekonomistler.org.tr/arsivler/7480>, (Erişim Tarihi: 09.02.2024).
- <https://www.globalvillagespace.com/chabahar-port-the-end-of-gwadar/>, (Erişim Tarihi: 12.02.2024).
- <https://www.jatinverma.org/india-and-indian-ocean-region>, (Erişim Tarihi: 04.12.2023).
- https://www.researchgate.net/figure/Great-Power-Competition-in-the-Indian-Ocean-Region_fig2_318380370, (Erişim Tarihi: 30.08.2023).
- <https://www.rohingyapost.com/myanmar-chinas-strategic-interests-in-the-indian-ocean-basin/china-myanmar-economic-corridor/>, (Erişim Tarihi: 16.08.2023).
- <https://www.tasav.org/index.php/cin-gwadar-limani-ve-hindistan-in-tehdit-algisi.html>, (Erişim Tarihi: 09.02.2024).

Lakshman Kadirgamar Institute, https://www.researchgate.net/figure/The-Indian-Ocean-Economy-Source-Created-by-the-Lakshman-Kadirgamar-Institute-LKI-using_fig1_332654935, (Erişim Tarihi: 20.11.2023).

<https://hotcore.info/act/kareff-111579.html>, (Erişim Tarihi: 26.11.2023).



ÖZGEÇMİŞ

Kişisel Bilgiler

Adı ve Soyadı : İlknur SAR

Doğum Yeri ve Yılı

Medeni Hali

Eğitim Durumu

Lise : 2009-2013 Çatalca Çok Programlı Anadolu Lisesi

Lisans : 2013-2017 Adnan Menderes Üniversitesi

Yabancı Dil(ler) ve Düzeyi

İngilizce-Orta

İş Deneyimi

2018-2019 Özel Çatalca Profesyoneller Öğrenci Etüt Eğitim Merkezi

Bilimsel Yayınlar ve Çalışmalar

SAR, İ., & DEMİRKIRAN, Ö. (2023). Güney Çin Denizi'nde Çin-ABD Güç Mücadelesi. Süleyman Demirel Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi, 1(45), 413-439.