



Çin'in Deniz İpek Yolu Projesi: Gwadar Limanı *China's Marine Silk Road Project: Gwadar Port*

Yeşim DEMİR*

Dr. ANKA Enstitüsü, Ankara/Türkiye
Dr. ANKA Institute, Ankara/Türkiye
yesimdemirhd@yahoo.com
ORCID: 0000-0001-5881-0063



VAN YÜZÜNCÜ YIL ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER
ENSTİTÜSÜ
1982

Makale Bilgisi | Article Information

Makale Türü / Article Type:

Araştırma Makalesi/ Research Article

Geliş Tarihi / Date Received:

17/12/2021

Kabul Tarihi / Date Accepted:

11/03/2022

Yayın Tarihi / Date Published:

31/03/2022

Atf: Demir, Y. (2022). Çin'in Deniz İpek Yolu Projesi: Gwadar Limanı. *Van Yüzüncü Yıl Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, 55, 101-117

Citation: Demir, Y. (2022). China's Marine Silk Road Project: Gwadar Port. *Van Yüzüncü Yıl University the Journal of Social Sciences Institute*, 55, 101-117

Öz

Enerji ve diğer kaynakların önem kazanması, bu kaynaklara ulaşabilme, kaynakların deniz yolu ile kolay taşınması ve enerji yollarının güvenliğini sağlama isteği denizcilik alanında mücadeleye ve liman arayışlarına neden olmuştur. Bu doğrultuda dünyanın en büyük ikinci ekonomisi olan Çin'in "Tek Kuşak Tek Yol" projesi çerçevesinde enerji ihtiyacı ve bu ihtiyacı karşılamadaki güvenlik arayışı karada olduğu kadar denizde de zorunlu hale gelmiş ve Çin, güvenliğini denizlerde "İnci Dizisi Stratejisi" kapsamında "Son İnci" Gwadar Limanı ile sağlamayı hedeflemiştir. Gwadar Limanı, jeo-politik ve jeo-ekonomik konumundan dolayı bölge devletleri arasında rekabeti de artıran bir faktör olmuştur. Çünkü stratejik konumdaki yol ve limanlara sahip bölgesel bir güç küresel güç olmaya adaydır. Bu liman projesi ile kendini çevrelenmiş hisseden Hindistan ise Çabahar Limanı projesine yatırım yapmıştır. Çin ve Pakistan için jeo-ekonomik ve jeo-stratejik avantajlar sunan Gwadar Limanı, coğrafi şartlar nedeniyle Çabahar'dan daha avantajlı durumdadır. Bunun yanında, terör tehdidi ve finansman sorunu gibi engeller ve zorluklar aşılabildiği ölçüde Gwadar Limanı'nın başarılı bir proje olabileceği öngörülmektedir.

Anahtar Kelimeler: Çin, Pakistan, Hindistan, Gwadar Limanı, Çabahar Limanı

Abstract

The importance of energy and other resources, access to these resources, easy transportation of resources by sea and the desire to ensure the safety of energy routes have led to a struggle in the field of maritime and the search for ports. In this direction, within the framework of the "One Belt One Road" project of China, which is the second largest economy in the world, the energy needs and the search for security in meeting this need have become obligatory at sea as well as on land. China aimed to ensure its security at sea with the "Last Pearl" Gwadar Port within the scope of the "Pearl Sequence Strategy". Due to its geo-political and geo-economic location, Gwadar Port has also been a factor that increases the competition between the states of the region. Because a regional power with strategically located roads and ports is a candidate to become a global power. Feeling surrounded by this port project, India invested in the Chabahar Port project. Gwadar Port, which offers geo-economic and geo-strategic advantages for China and Pakistan, is more advantageous than Chabahar due to geographical conditions. In addition, it is foreseen that Gwadar Port will be a successful project to the extent that obstacles and difficulties such as terrorist threat and financing problem can be overcome.

Keywords: China, Pakistan, India, Gwadar Port, Chabahar Port

Giriş

Tarihin her döneminde denizcilik önemini korumuştur. Geçmişte denizlerde mücadele veren denizci devletler gibi günümüzde de birçok devletin denizlerde mücadelesinin devam ettiği görülmektedir. Denizcilik alanında gelişme ve genişleme faaliyetleri çerçevesinde devletler arasında ekonomik ve siyasi mücadele de artmıştır. Deniz yolunun kara yoluna göre daha kolay ve ucuz olması deniz yollarını cazip hale getirmiştir. Bu anlamda limanlar ayrıca önem kazanmıştır. Limanlar, bir ülkenin deniz ile kara bağlantısını sağlamakla birlikte gelişimini de hızlandırmaktadır. Bu çerçevede güçlü devletler kendi ülkeleri dışında deniz ticaret yollarını kontrol altına alma isteği ile liman sahibi olma yarışına dahi girmektedirler.

Son yıllarda büyüme hızını artıran Çin, tarihi İpek Yolu'nu yeniden canlandırma girişimlerinde bulunmuştur. Denizlerde de etkisini artırma çabası gösteren Çin, Modern İpek Yolu projesi kapsamına "Deniz İpek Yolu" projesini de ekleyerek 2013 yılında devlet politikası olarak benimsenen İpek Yolu ve Deniz İpek Yolu projesini "Tek Kuşak Tek Yol" projesi olarak adlandırmıştır (Durdular, 2016: s.79). Orta Asya'da önemli konumda olan ancak geri planda kalmış devletler ve limanları 2000'li yılların başından itibaren özellikle Çin'in "Tek Kuşak Tek Yol" projesi kapsamında dikkat çekmeye başlamıştır. Çin'in enerji ihtiyacı ve bu ihtiyacını karşılamadaki güvenlik arayışı karada olduğu kadar denizde de zorunlu hale gelmiş ve bu güvenlik arayışı limanlar, askeri üsler, ulaşım yolları ve alt yapı çalışmalarıyla sağlanmaya çalışılmıştır. Denizlerde "İnci Dizisi Stratejisi" kapsamında Güney Çin Denizi, Hint Okyanusu ve Arap Denizi, Çin için oldukça önem arz etmektedir. Gwadar Limanı da bu stratejinin önemli bileşenlerinden birini oluşturmaktadır.

Güney Asya jeopolitiğinin temelini oluşturan etmenler arasında Çin-Pakistan ilişkileri dikkat çekmektedir. Pakistan ile Hindistan arasındaki anlaşmazlık Pakistan-Çin ilişkilerinin gelişmesinde önemli rol oynamıştır. Aynı zamanda Çin (Sincan Uygur Özerk Bölgesi) ile Pakistan'ın sınır olması, Hindistan'ın Pakistan ve Çin ile anlaşmazlığı, Pakistan'ın Batı'dan uzak olması iki devlet arasındaki işbirliğinde etkili olmuştur (Linowski ve Lukas, 2021: s.1).

Her geçen dönem enerji ve diğer kaynakların önem kazanması, Orta Doğu, Akdeniz ve Afrika'ya ulaşabilme, enerji kaynaklarının deniz yolu ile kolay taşınması, enerji yollarının güvenliğini sağlama arayışları Çin ile Hindistan arasındaki rekabeti artırarak sınırlarının ötesinde liman arayışlarına itmiştir (Kaplan, 2011: s.14). İşte bu bağlamda Gwadar Limanı ön plana çıkmaktadır. Pakistan'ın güneybatı sahilinde Belucistan bölgesinde yer alan ve Arap Denizi kıyısında olan liman, Güney Asya bölgesinin jeo-politik ve jeo-ekonomik sorunsalını ortaya koymaktadır.

1.Gwadar Limanı

Dünyada olduğu gibi Asya Devletleri arasındaki rekabette de okyanusa açılan her liman önem taşımaktadır. Dolayısıyla güçlü devletlerin, çıkarları ve bölgede etkinliklerini artırma çabaları doğrultusunda okyanusa açılmaya elverişli konumdaki limanları şekillendirilmekte olduğu görülmektedir. Böyle bir konumda limana sahip olmak isteyen güçlerin, ekonomik fırsatlar kazanmaya çalışırken diğer taraftan da hem bölge devletleri ile hem de bölge dışı güçlerle karşı karşıya gelmeleri kaçınılmaz hale gelmektedir. "Tek Kuşak Tek Yol" Projesi çerçevesinde karada olduğu gibi denizde de hâkimiyet kurmaya çaba gösteren Çin, Pakistan'ın Gwadar Limanı'na yaptığı yatırım ile bu hedefini gerçekleştirmeye çalışmaktadır.

Beluci dilinde "rüzgâr kapısı" anlamına gelen Belucistan Eyaletindeki Gwadar Limanı, Makran Sahili'nin en uç kısmında 640 km'lik sahil şeridine sahip Pakistan'ın doğal derin su limanı özelliğini taşımaktadır. Karaçi'ye 533 km ve İran'a 120 km uzaklıkta 64.000 metrekarelik alana sahip liman

(Gwadarport, 2021), dünya petrol trafiğinin %17'sinin geçtiği Hürmüz Boğazı'na 405 deniz mili uzaklığı ile Basra Körfezi'ni gözetleme noktasında önemli konumdadır (bkz. Şekil 1). Bu nedenle Gwadar Limanı, dünya petrol trafiğinin izlenmesi bakımından önem taşımaktadır (Sakhuja, 2007: s.213).

Şekil 1.

Gwadar Limanı'ndan batı Çin'e giden stratejik kargo yolu.



Kaynak: Resim China Dialogue Ocean web sayfasından alınıp Türkçeleştirilmiştir.

Çekiç görünümündeki (bkz. Şekil 2) ve stratejik öneme sahip Gwadar Limanı, geçmişte de Afrika ve Arap yarımadasından Orta Asya'ya yapılan köle, fildişi ve baharat ticaretinde önemli rol üstlenmiştir (Nicolini, 1998).

Tarihin farklı dönemlerinde farklı devletler tarafından fethedilen Gwadar, geçmişte Büyük İskender dönemine kadar gitmekle birlikte 1891 yılında İngiliz, 1947-1958 yılları arasında da Umman egemenliğinde kalmıştır. 1958 yılında Umman'a üç milyon sterlin ödenmesiyle Pakistan'a bırakılmıştır. 1960'lı yıllarda Pakistan Cumhurbaşkanı Muhammed Eyüp Han döneminde Gwadar'ın stratejik önemi fark edilmiş, Karaçi'ye alternatif olabilecek ve Pakistan'ı bölgede önemli güç haline getirecek üs merkezi yaratma düşüncesi hâkim olmuştur. Ancak Pakistan'ın içinde bulunduğu durum ve sosyo-ekonomik koşullar limanın geliştirilmesine izin vermemiştir. 1977 yılında ise ayrı bölge olarak ilan edilmiştir (District Development Profile, 2011: s.3; Kaplan, 2011: s.26,69).

Gwadar'ın önemini kavrayan sadece Pakistan olmamıştır. Ruslar da yakından ilgilenmiştir. Sovyet Sosyalist Cumhuriyetler Birliği (SSCB), Afganistan'ı işgal (1979-1989) ile Makran sahiline ve Gwadar'a ulaşma fırsatı elde ederek hem sıcak denizlere inme hem de Orta Asya'nın önemli yeraltı zenginliklerini kolayca ihraç edebilme hayaline yaklaşmıştı.

Hatta Zülfikar Ali Butto'nun liman inşası için SSCB'yle anlaşma yapmaya hazır olduğu bilinmektedir. İddialara göre Butto'nun ölümü ile liman inşası konusu ilişkilendirilmektedir. Ancak Afganistan işgalinin sona ermesi ile bu hayaller de gerçekleşmemiştir (Kaplan, 2011: s.69; Mollazehi, 2016). İşgal sonrası doğunun iki gücü Çin ve Hindistan bölgede etkinlik kazanma mücadelesine girişmiştir.

Şekil 2.

Çekiç görünümündeki Gwadar Limanı bölgesi.



Kaynak: https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Pakistan_Balochistan_province_-_Gwadar_IMG_7931.jpg

Geçmiş yıllarda Gwadar Limanı'nın İran tarafından da inşa edilmesi gündeme gelmişti. İran Şahı, Basra Körfezi'nin kontrolünü sağlamak amacıyla İran'a yakınlığından dolayı Gwadar'da, İran donanması için bir üs kurulmasını sağlayacak liman inşa edilmesini istemiştir.

Gwadar Limanı'nın geliştirilmesi yönünde Pakistan da oldukça çaba göstermiştir. Limanın geliştirilmesi amacıyla Benazir hükümeti 1995 yılında bir Umman firmasını görevlendirmiş, Navaz Şerif hükümeti ise bu firma ile yapılan anlaşmayı iptal etmiştir. Ardından, Gwadar Limanı'nın işletilmesi için Amerika Birleşik Devletleri (ABD) menşeli "Forbes and Company" şirketinden yardım istemiştir. Limanın işletilmesine yardım için limanın ABD donanmasının kullanımına açık olması teklifi dahi yeterli olmamış, 1998'de Çağai ekonomik yaptırımlarından dolayı yardım isteğine olumsuz yanıt gelmiştir (Sakhuja, 2007: s.213-214). 2000'li yılların başına kadar geliştirilemeyen liman, 2002 yılında Çin tarafından yapılan 200 milyon dolar yatırımla derin deniz limanı olarak inşa edilmeye başlanmıştır. Singapur Liman Otoritesi tarafından 2007 yılında yapımı başlayan ve 350 Çinli mühendisin çalıştığı limanın yapım işi 2013 yılında Çin devletine ait China Overseas Ports Holding şirketine devredilmiştir

(Jaffrelot, 2011; South China Morning Post, 2014). Böylece Çin, bu liman aracılığıyla ABD'nin Körfezdeki çıkarlarını etkileyecek konumdaki Makran sahilini de kontrol etme fırsatı elde etmiştir (Majumbar, 2007: s.45).

Gwadar Limanı aynı zamanda hem Çin'in özel ekonomik bölgesi olan Kaşgar şehrini denize bağlamakta hem de Çin'i, Orta Doğu ve Afrika'ya bağlayacak "Deniz İpek Yolu"nun önemli ayağını teşkil etmektedir. Gelecek vadede 50 bin dwt tonajlı 2-3 gemi yanaştıracak alana sahip limanın, 2045 yılına kadar 150 gemi ve 400 milyon ton kargo taşınması hedeflenmektedir (Ebrahim, 2021). Ayrıca 90 bin nüfusa sahip balıkçı kasabası olan Gwadar'da inşa edilen limanın, Kartaca, Semerkant, Dubai ve Singapur gibi gelecekte önemli limanlar arasında olacağı öngörülmektedir (Kaplan, 2011: s.69).

Çin'i, Orta Doğu petrollerine ve Afrika'ya ulaştıracak liman, Çin-Pakistan Ekonomik Koridorunun (CPEC) ana noktası olmakla birlikte aynı zamanda Çin'in petrol ve gaz ihtiyacının artması ve bu bağlamda enerji güvenliğini sağlaması bakımından önem taşımaktadır. Dolayısıyla bu limanın aktif hale getirilmesi ile CPEC'in başarıya ulaşması hedeflenmektedir. Ancak liman inşası tamamlansa dahi hinterlandında olan bölgelerin ulaşım alt yapısı tamamlanmadığı sürece limandan çok fazla verim alınması mümkün görülmemektedir (Ebrahim, 2021).

Bölgesel rekabete yol açan Gwadar Limanı ile ilgili gelişmeler ilk zamanlardan itibaren Hindistan tarafından endişe ile izlenmektedir. Çin ile Pakistan'ın Gwadar Limanı projesindeki işbirliği Hindistan'ı oldukça rahatsız etmiştir. Çin'in "İncisi Dizi Stratejisi" nin batıdaki son noktası olan liman aracılığıyla Çin donanmasının Hindistan, Japonya ve diğer ülkelerin enerji nakliyesini izleme avantajı elde edeceği (Malik, 2014: s.16), Çin ve Pakistan'ın Arap Denizi'nde avantajlı hale geleceği, Çin'in başka bölgelerde yer alan limanları ile birlikte bölgede daha da güçleneceği endişesi hâkim olmuştur. Hindistan da bu yüzden Gwadar'a karşı İran'da bulunan Çabahar Limanı'nın inşası için 2014 yılında girişimde bulunmuştur (Chowdhury, 2013).

Endişelerin bir başka boyutu da güvenlik bakımından olmuştur. Pakistan Deniz Kuvvetleri Komutanlığının, Gwadar Limanı'na gelebilecek tehdide karşı sabit ve hareketli (Hatf, Shaheen ve Ghauri) füze sistemi kurmuş olması tehdit algısı yaratmıştır. Her ne kadar Gwadar'ın sivil liman olarak inşa edildiği vurgusu yapılmışsa da kurulan füze sistemi ve Çin'in Coco Adası ile Bengal Körfezi'ndeki faaliyetleri göz önüne alındığında hem Hindistan'ın hem de diğer devletlerin projeye şüphe ile yaklaşmasına neden olmuştur (Sakhuja, 2007: s.215-216).

2.Gwadar Limanı'nın Çin için Önemi

Doksanlı yılların ortasından başlayarak enerji ithal etmeye ve deniz ticareti yapmaya bağımlı hale gelen Çin, ticaretinin çoğunluğunu deniz yolu ile sağlamış ve bu nedenle ihtiyaçları doğrultusunda strateji belirlemeye yönelmiştir. Deniz ticaretinden önemli gelir elde eden Çin, ticari mallarının yaklaşık %90'ını, petrol ve gaz ithalatının ise %95'ini deniz yolu ile gerçekleştirmektedir (Shambaugh, 2013: s.289; Sakhuja, 2007: s.216).

Dünyanın önemli üretici ve ihracatçı ülkesi olan Çin, elverişli ulaşım yollarına sahiptir. İhtiyaç duyduğu Orta Doğu petrolü için iki güzergâh kullanmaktadır: Basra Körfezi ve Malakka Boğazı. Ancak, 16. yy'dan beri güvensiz ve korkunun hâkim olduğu güzergâh Malakka Boğazı ve Hint Okyanusu'nu kullanmak zorunda kalması Çin açısından güvenlik sorunu teşkil etmektedir (Kaplan, 2011: s.58). Bu nedenle kıtadaki liman ve diğer güzergâhlarla yakından ilgili olan Çin, Asya kıtasında bölgesel gücünü genişletmeye çaba göstermiştir. Bu bağlamda

Pakistan ile iyi ilişkileri önem kazanmaya başlamıştır. Çünkü Pakistan, “Tek Yol Tek Kuşak” projesi kapsamında Orta Doğu'nun enerji zenginliğini ve Avrupa pazarını Orta Asya'ya ulaştırmada stratejik konumda yer almaktadır. Aynı zamanda Hint Okyanusu'na, Orta Doğu'ya ve Afrika'ya açılan kara bağlantısı olma yönünde önem taşımaktadır. Dolayısıyla 2001 yılında ABD'nin, Körfez bölgesindeki çıkarları doğrultusunda Pakistan üzerinde yeniden etkisini artırma girişimleri dahi Çin-Pakistan ilişkilerini etkilememiştir (Majumdar, 2007: s.45).

Pakistan'ın önemli limanı Gwadar'ın sunabileceği imkânlar Çin için önemli avantajlar sağlamaktadır. Çin'in, Kaşgar ve Tianjin gibi şehirlerine aynı mesafede olan Gwadar Limanı Çin'in Afrika ve Avrupa ile bağlantısını kolaylaştırmakta (Linowski ve Lukas, 2021: s.1), Orta Doğu gaz ve petrolünü Sincan bölgesi üzerinden Çin'in tamamına bağlayabilecek ana hatlardan biridir. Bu liman sayesinde Çin, alternatif kara ve deniz yolları açarak Malakka Boğazı'na ve Hint Okyanusu'na olan bağımlılığını azaltmaya, diğer taraftan da Hint Okyanusu'ndaki varlığını “İnci Dizisi Stratejisi” ile genişletmeye çalışmaktadır (Bhalla, 2007: s.258).

1960'ların sonunda yapılan Çin'in, Pakistan ve Güney Asya'ya kara erişimini sağlayan Karakorum otoyolundan sonra bu liman projesi denizde hâkimiyet açısından önemli bir adım olmuştur (Lawrence ve Prabhakar, 2007: s.238). Dünyanın en kalabalık 5. ülkesi olan Pakistan'ın (TUİK, 2021) 2017 yılında Çin'in desteği ile Şanghay Örgütüne üye olması ve 2018 yılında ABD'nin, Pakistan'a güvenlik yardımını kesmesi sonucunda (Euronews, 2018) Çin, Gwadar'da askeri varlığını genişleterek bölgede etkinliğini artırmaya başlamıştır (Linowski ve Lukas, 2021: s.4). Hatta Çin'in bu girişimlerine bakıldığında dış ticaretinin Gwadar'dan yönlendirildiği görülmektedir.

Deniz İpek Yolu'nun önemli bir aşaması olarak değerlendirilen Gwadar Limanı için Çin'in önemli miktarda finansal yatırımı hem limanın altyapısını geliştirmiş hem de Pakistan'ın siyasi olarak desteklenmesine imkân vermiştir (Lawrence ve Prabhakar, 2007: s.237). Bunun yanında Çin'in, enerji güvenliği stratejisini Güney Asya Bölgesel İşbirliği Teşkilatı (SAARC) üyesi Pakistan ile işbirliğine giderek belirlemesi oldukça önemli bir girişim olmuştur. Çin'in bölgesel organizasyonlarda etkin olan devletlerle ilişkili olması ve Hindistan'a komşu devletlerde deniz üsleri kurması (Bangladeş-Çitagong, Myanmar-Coco Adaları, Sri Lanka-Hambantota, Maldivler-Marao, Pakistan-Gwadar) Hindistan'ın nüfuz alanını daraltmıştır (Huchet, 2010: s.100). Ayrıca Gwadar Limanı üzerinden Arap Denizi'ne açılma fırsatı elde eden Çin, ABD-Hindistan yakınlaşmasından rahatsızlık duymaktadır. Çin, İslami tehditle ilgili endişeleri olmasına rağmen Hindistan'ın çevrenmesi için Pakistan'ın İslami hassasiyetlerine duyarlı olmaya çalışmıştır (Laruelle vd., 2010: s.5). Çin sadece Pakistan'la değil yer altı zenginlikleri için çeşitli yollar inşa ederek Afganistan'a da ulaşmayı hedeflemiştir (Singh, 2010: s.89).

Sonuç olarak enerji yollarının güvenliği için Çin'in Gwadar'a yöneldiği görülmektedir. Çünkü ABD, yıllardan beri Çin'in denizaşırı ticaretine yoğunlaşmıştır. Bu nedenle Çin, 2000 yılından itibaren limanlar inşa etmeye yönelmiş ve denizlerdeki gücünü artırmıştır. Şu da unutulmamalıdır ki eğer ABD Hindistan ile Çin'in ihracatını gerçekleştirdiği dünyanın önemli boğazlarından biri olan Malakka'ya olası bir müdahalede bulunursa Çin'e ekonomik ve askeri kayıplar verdirebilir (NetEase, 2021).

3. Gwadar Limanı'nın Pakistan için Önemi

Çin ve Pakistan için jeo-ekonomik ve jeo-stratejik avantajlar sunan Gwadar Limanı'nın

inşası konusunda oldukça istekli olan Pakistan limanının, sanayi ve ticaret merkezi olan Karaçi'den sonra en önemli deniz ticaret merkezi olacağını öngörmektedir. Pakistan'ın, Hindistan ile 1999 yılında yaptığı Kargil Savaşı'ndan aldığı ders, denizaltı ve savaş gemilerini kolaylıkla yanaştırabileceği Karaçi'den daha avantajlı derin su olma özelliği taşıyan Gwadar Limanı'nı inşa etmede etken olmuştur. Pakistan'a önemli kazançlar sağlayacak liman, Körfez ülkeleri, Orta Asya, Çin, Afganistan ve Arap Denizi arasında ticari canlılığı sağlayacak bağlantıyı kurarak boru hatları ile petrol taşınmasında stratejik konumda yer almaktadır (Lawrence ve Prabhakar, 2007: s.237-238).

Gwadar Limanı projesi, Çin gibi Pakistan'da da olumlu beklentilere neden olmuştur: Pakistan'ı Orta Asya ve Orta Doğu'ya bağlayarak önemli ekonomik fırsatlar yaratmak; iç politika ve ayrılıkçı sorunlara çözüm bulmada etkili olmak. Ancak Mayıs 2019'da Belucistan bölgesindeki ayrılıkçıların Çinli çalışanların otellerine saldırması sonucu 5 kişinin ölmesi güvenlik sorununun ve ayrılıkçı hareketlerin hala devam ettiğini göstermiştir. Buna karşın Çin'in Pakistan'daki varlığı askeri ve istihbarat işbirliği sayesinde Pakistan'a iç çatışmalarda otoriteyi sağlayabilme avantajı yaratmıştır (Linowski ve Lukas, 2021: s.3).

Liman projesi, avantajlar ve olumlu beklentiler yanında bazı endişeleri de beraberinde getirmiş ve muhalefet, Çinlilerin ülkede sanayi kollarını ele geçirdiği yönünde yönetimi eleştirmiştir (Times of India, 2021). Liman inşası, bazı bölgelerin gelişimine katkı sağlamış olsa da limanın bulunduğu balıkçı kasabasının yerel halkını çok memnun etmemiştir. Eğitim kurumlarının yetersizliği, elektrik, su vb. temel ihtiyaçların karşılanmaması, projenin bitme süresinin uzaması, yerli halkın istihdamdaki yetersizliği ve ayrıca ihmal edildiklerini düşünen ve çoğunluğu balıkçılıkla geçinen Gwadar halkının, limanın inşasında alınan güvenlik önlemleri nedeniyle denize erişimleri engellenmesi bu memnuniyetsizliklere örnek olarak gösterilebilir (Ebrahim, 2021). Ayrıca, yerel halk, Gwadar'a gelen Çinli balıkçıların avlanmaları sonucu balık stoklarının tükendiği gerekçesiyle protesto gösterileri yapmıştır (Notezai ve Rehman, 2021). Tüm bu tepkilere karşı İmran Han yönetimi tarafından CPEC kapsamında, işlerin hızlı bir şekilde ve güvenli yürütülebilmesi için yasa çıkarılmıştır (Times of India, 2021).

Çin ve Pakistan'ın işbirliği ile yürütülen Gwadar Limanı projesi, komşu ülkeler Hindistan ile İran için aynı heyecanı yaratmamıştır. Rekabete yol açan liman ve denizcilik faaliyetleri karşısında Hindistan ve İran, Çabahar Liman Projesini ortaya atmışlardır.

4. Çabahar-Gwadar Rekabeti

Okyanusa ve dünyaya rahat açılacak limana sahip olmak ve ekonomik fırsatlar elde edebilmek her devletin hedefidir. Tabii bu hedefe ulaşmak isteyen devletler arasında rekabet de kaçınılmaz olmaktadır. Bu duruma örnek olarak Gwadar Limanı ile Çabahar Limanlarının rekabeti gösterilebilir. Güney Asya'nın Çabahar ile Gwadar Limanları, Asya'yı Afrika ve Orta Doğu'ya bağlaması bakımından önem taşımaktadır (Sushil, 2019). İran için askeri ve ekonomik açıdan stratejik öneme sahip Çabahar Limanı projesi aslında Şah Döneminde başlamış fakat İslam Devriminin ardından bu proje ertelenmiştir. Ancak son yıllarda İran'ın içinde bulunduğu zorlu siyasi ve ekonomik sorunlar liman projesinin yeniden aktif hale getirilmesini zorunlu hale getirmiş, Kuzey-Güney ulaşım koridorunu (Avrupa-Rusya-İran-Hindistan) birbirine bağlayacak liman için altyapı süreci başlamıştır.

İran'ın Sistan-Belucistan Eyaletinde bulunan Arap Denizi'nin kuzeyindeki Çabahar Limanı, İran'ın diğer limanlarından farklı olarak Hürmüz Boğazı dışında Hindistan'a direk

ulaşım yolu üzerinde ve uluslararası deniz erişimine açık noktada bulunmaktadır (Chabaharport, 2021; ayrıca bkz. Şekil 3). İran-Afganistan sınırında bulunan Milak kasabasına kadar uzanan liman güzergâhı Afganistan'ın Nimruz Eyaletinde Hindistan tarafından inşa edilen Zaranj-Delaram otoyoluna bağlanmaktadır. Böylece Hindistan, Orta Asya'nın zengin kaynaklarına ulaşabilmek amacıyla inşa ettiği ulaşım koridoru ile Afganistan'la arasındaki geçişi engelleyen durumu yani Pakistan ve Çin'in Afganistan'a ulaşım tekeli ortadan kaldırmayı hedeflemektedir (Padukone, 2014: s.119).

1947 yılından beri Hindistan ile Pakistan arasında devam eden anlaşmazlık ve son yıllarda da Çin'in deniz yollarına odaklanması Hindistan'ı, Çabaha Liman projesiyle Çin ve Pakistan ile rekabet çerçevesinde Afganistan'a ve Orta Asya'ya ulaşarak bölge liderliği mücadelesi vermeye yönlendirmiştir. Gwadar Limanı projesinin başladığı ilk yıllarda kuşatılmışlık hissine kapılan Hindistan, 2005 yılında Hindistan'ın güneybatısında yer alan ve stratejik öneme sahip Karwar'da 8 milyar dolar yatırımla "Deniz Kuşu" projesi kapsamında deniz üssü kurmuştur (Defense Industry Daily, 2013).

Hindistan'ın ticari amaçla yola çıktığı Çabaha Liman projesi, jeopolitik değişimler ve CPEC gibi Hindistan'ın Asya ve Orta Doğu ile bağlantısını kesebilecek durumlara karşı tedbir almaya çalışması sonucunda stratejik önemini artırmıştır. Orta Asya piyasasında önemli etkisi olması beklenen ve 2016 yılında gündeme gelen Çabaha Limanı projesi ile Hindistan'ın, Çin ve Rusya gibi devletlere rakip olabileceği hatta liman ve demiryolu ağı ile Afganistan'a bağlanabilirse hedefine ulaşabileceği beklentisi hâkim olmuştur.

Hindistan'ın, Orta Asya'ya açılmasını sağlayan yük taşımacılığında en kısa yol Pakistan olsa da aralarında süregelen çatışma nedeniyle Çabaha ön plana çıkmıştır. İran açısından da son derece önemli olan liman, ABD yaptırımları nedeniyle karşı karşıya kaldığı ekonomik sıkıntıları aşabilmesi için ayrıca önem taşımaktadır.

Şekil 3.

Gwadar ve Çabaha Limanlarının stratejik konumları. İki liman arasındaki uzaklık 76 deniz mili olarak haritada gösterilmiştir.



Kaynak: Kashmir Life Dergisinin 15.8.2021 tarihli "Why Chabahar Stares at Irrelevance as Taliban Take Over Kabul?" adlı yazıdan uyarlanarak Türkçeleştirilmiştir.

Hindistan, küresel ve bölgesel bağlantılarını kolaylaştıracak özelliğe sahip liman projesi ile Gwadar Limanı'ndaki faaliyetleri de yakından izleyebilme fırsatı elde etmiştir (Defense Industry Daily, 2013). Çünkü Hindistan'ın petrol ihracatının yaklaşık %60'unu Hint Okyanusu'ndan gerçekleştirmesi nedeniyle Hint Okyanusu'nu gözlemleyecek konumdaki Gwadar endişeye yol açmaktadır. Hindistan ile Pakistan arasındaki anlaşmazlık dikkate alındığında Çabahar Limanı'nın Pakistan'ı çevreleme anlamına gelmediği, Çin'in Gwadar Limanı'ndaki varlığını dengeleyebilmek amacı taşıdığı yönünde görüşler söz konusudur (Padukone, 2014: s. 163).

2024 yılında hedefe ulaşılması beklenen liman aracılığıyla Orta Asya Devletlerinden ve Afganistan'dan gelen ticari ürünlerin dünya pazarlarına bu limandan gönderilmesi amaçlanmaktadır (Chabaharport, 2021). Hem Hindistan hem de Çin, yatırım yaptıkları limanlar aracılığıyla son zamanlarda gündemde olan Afganistan'ın ve Orta Asya Devletleri'nin sahip olduğu yeraltı zenginliklerine doğrudan ulaşabilmeyi amaçlamaktadırlar. Tüm bölge için fırsatlar yaratabilecek olan iki limana sahip olacak güçler bölgede de üstünlük sağlayacaktır. Ancak Afganistan'ın içinde bulunduğu istikrarsızlığın ve liman projesine sahip ülkeler ile Afganistan arasındaki ilişkilerin limanların faaliyetlerinde belirleyici olabileceği görülmektedir. Halihazırda Afganistan'daki belirsiz durum Çabahar'ın gelişimine engel teşkil etmektedir. Aslında Afganistan'ın istikrara kavuşması sadece terör açısından değil, hangi liman olursa olsun enerji yollarının güvenliği açısından oldukça önem taşımaktadır.

Çabahar ve Gwadar birbirine rakip olabilir mi, olursa hangisi daha avantajlı durumdadır ona bakmak gerekmektedir. Süreç içinde görülebilecek durum eldeki verilerle değerlendirildiğinde coğrafi koşullar nedeniyle Çabahar'ın, Gwadar kadar avantajlı olmadığı ortaya çıkmaktadır (Padukone, 2014: s. 174).

İki liman arasındaki avantaj ve dezavantajlar:

- Çin ile Pakistan'ın sınır komşusu olması, sınır komşuluğu olmayan Hindistan ile İran'a göre avantaj yaratmaktadır.
- Çin'in "İnci Dizisi Stratejisi" ile yaptığı liman inşaatları yönünden tecrübe sahibi olması önemli avantaj sağlamaktadır.
- Hem Gwadar'ın hem de Çabahar'ın, Belucistan bölgesindeki ayrılıkçı güçlerin terör saldırısına uğraması güvenlik konusunda endişe yaratsa da Gwadar'ın Çabahar'dan daha avantajlı durumda olduğu görülmektedir.
- Çabahar Limanı, demiryolu altyapısının yetersizliğinden dolayı Afganistan'a yapılacak taşımada yetersiz kalmakta ve Pakistan üzerinden taşıma yapılması daha kolay hale gelmektedir. Dolayısıyla Gwadar Limanı avantaj olarak ön plana çıkmaktadır (Tehran Times, 2018).
- 1979 yılından beri sistematik olarak yaptırımlara maruz kalan İran, 2018 yılında uygulanan ABD yaptırımları ile ekonomik sıkıntı içine girmiştir. ABD-Hindistan iyi ilişkileri doğrultusunda Çabahar Limanı yaptırım listesi dışında bırakılmıştır. Buna rağmen projenin önemli destekçisi Hindistan'ın petrol alımını durdurması liman projesinin geleceğini belirsiz hale getirmiştir. Böylece Çabahar, Afganistan'a açılacak önemli liman olma özelliğini kaybetmiştir (Aamir, 2020). Dolayısıyla Çin ve projeleri daha güçlü duruma gelmiştir.

Son yıllarda ekonomik ve ticari alanda yükselişe geçen Çin'in, denizlerde de gücünü göstermeye başlamasından rahatsız olan Hindistan, Japonya, Avustralya ve ABD (Quad ülkeleri) ile birlikte Hint-Pasifik bölgesinde Çin'e karşı denge kurma yönünde işbirliklerini

güçlendirmişlerdir. Çin bu durum karşısında boş durmayarak İran ile 25 yıllığına yapılan işbirliği anlaşması imzalayarak yakınlaşma yönünde adımlar atmıştır (Katju, 2021).

Hindistan'ın, ABD ile iyi ilişkilerinin bozulmasından duyduğu kaygı ile hareket etmesi sonucunda İran, geçmişte Çin'in ilgilendiği ancak İran'ın Hindistan'dan yana tavır aldığı liman projesi için ABD'nin tehditleri karşısında tavrını değiştirmeyen Çin ile görüşmeler yaparak "Tek Kuşak Tek Yol" projesi içinde, bölge ekonomisine önemli katkı sağlayacak ve doğu-batı ticaretini geliştirecek Çabahar ile Gwadar Limanlarının birbirine kara ve demiryolu ile bağlanmasını önermiştir (Kürdi, 2021). Çin tarafından da olumlu karşılanan öneri ile İran ve Çin arasında 25 yıllık strateji anlaşmasına giden yol açılmıştır denilebilir. Bu anlaşma ile Çin doğrudan Çabahar Limanı'nda varlık göstermese de zamanla bölgede etkin güç olarak Hindistan ile rekabetini artıracığı net olarak görülmektedir. Çin, yıllardan beri ilgilendiği Çabahar Limanı'na sadece enerji ve Avrasya'ya erişim amaçlı yaklaşmamakta, aynı zamanda Hindistan'ın, Orta Asya ve Afganistan'a erişimini engellemek istemektedir.

Hindistan ve Çin'in liman üzerindeki ilgisi İran için avantajlı bir durum yaratmaktadır. Şöyle ki, ekonomik sıkıntıda olan İran, hem ekonomik olarak rahatlama fırsatı elde etmiş olacak hem de tek bir devletin etkisi altında kalmamış olacaktır. Yani jeopolitik rekabetten fayda sağlayacaktır.

Çabahar Liman projesi kapsamında olan ve Afganistan'a erişimi sağlayacak Çabahar-Zahedan Demiryolu inşası için Hindistan'ın ekonomik olarak (parasal destek yermeyip) pasif davranması nedeniyle İran demiryolunu tek başına inşa etmeye başlamıştır. Bu konuda akıllara ABD'nin yaptırım baskısı etkili olmuş mudur? sorusu gelmektedir. İran, bu projeden Hindistan'ı çıkarıp milli fonundan 400 milyon dolar harcayarak projeyi Mart 2022 yılına kadar tamamlayacağını açıklamıştır (Fars News, 2020).

Her iki liman da önemli deniz taşımacılığı rotaları üzerinde bulunmaktadır. Bu bağlamda, iki liman projesinin başarı şansına bakıldığında Gwadar Limanı projesinin başarılı olma şansının daha yüksek olduğu görülmektedir.

CPEC: Çin-Pakistan Ekonomik Koridoru

Çin ile Pakistan arasında 1963 yılında başlayan ticari ilişkiler 2013 yılından itibaren CPEC ile gelişme göstermiştir (Ministry of Finance, 2014: s. 126). Her iki devletin de "kazan kazan" hedefi ile yola çıktığı, bölgesel istikrara ve ekonomik bütünleşmeye olanak sağlaması hedeflenen (China Daily, 2013) koridor, 2019 yılına kadar gelişim göstermemiş bölgedeki jeopolitik değişimlerin ardından yeniden canlılık kazanmıştır.

CPEC, Gwadar Limanı, enerji, ulaşım ve ekonomik işbirliğini geliştirecek özellikte bir proje özelliği taşımaktadır. Çin'inkuşak yol projesinin en önemli adımını teşkil eden 3000 km'lik bir koridor olan CPEC, Çin ve Pakistan için avantajlar sağlayacak öneme sahiptir. Çin'in 46 milyar dolar (sonrasında 54 milyar dolara yükseltilmiştir) yatırım yaptığı sanayi, enerji ve iletişim altyapısı gibi birçok alanı içinde barındıran bu koridor ile Gwadar Limanı'ndan Kaşgar'a petrol ve gaz taşınması hedeflenen demiryolu, kara ve boru hattı projesinin 2030 yılında tamamlanması öngörülmektedir (Linowski ve Lukas, 2021: s. 2; bkz. Şekil 4 ve Tablo 1).

Şekil 4.
CPEC kapsamında, 2013-2030 arası için Ulaştırma Planlaması.



Kaynak: Harita <https://cpec.gov.pk/maps> adresinden alınıp Türkçeleştirilmiştir.

Tablo 1.
CPEC kapsamındaki Gwadar Projeleri

Biten Projeler	Süren Projeler	Boru Hattı Projeleri
Limn ve Serbest Bölge Geliştirme	Gwadar Eastbay Otoyolu	Dalgakıran İnşaatı
Akıllı Limn Şehri Ana Planı	Yeni Gwadar Uluslararası Havalimanı	Yanışma alanlarının ve kanalların taranması
Pak-Çin Teknik ve Mesleki Enstitüsü	Tatlı su arıtma, su temini ve dağıtım için gerekli tesisler	Batı körfezinde Balık İskelesi ve Balıkçı Teknesi İmalat Sanayii
	Pak-Çin Dostluk Hastanesi	Gwadar Akıllı Çevre Sanitasyon Sistemi ve Depolama Projesi
	300MW Kömür Yakıtlı Elektrik Projesi	
	1.2 MGD Tuzdan Arındırma Tesisi	
	5 MGD Su Arıtma Tesisi Gwadar	

Kaynak: <https://cpec.gov.pk/gwadar>

Gwadar Limanı'nı Çin'in Kaşgar şehrine bağlayan ve Çin'in tarihi ipek yolu projesini tamamlayacak koridora Hindistan tepki göstermiştir. Hindistan, dünyanın en büyük yedinci ekonomisine sahip devlet olarak bölgesel olduğu kadar küresel de bir güçtür. Çin ve Pakistan ile sınır komşuluğu olan Hindistan'ın her iki devletle de geçmişten gelen anlaşmazlıkları söz konusudur. Dolayısıyla Çin ile Pakistan'ın ekonomik ve siyasi yakınlaşması Hindistan açısından tehdit oluşturmaktadır. Hindistan, CPEC'in, Keşmir'in bir parçası olan Gilgit-Baltistan topraklarından geçiyor olması olası Pakistan saldırısı karşısında Çin'in, Hindistan'a karşı Pakistan'ı destekleyebileceğinden endişe duymakta ve aynı zamanda hak iddia ettiği Gilgit-Baltistan topraklarından geçen koridorun egemenliğini ihlal ettiğini düşünmektedir (Aamir, 2020). Bunun yanında CPEC, Hindistan'ı ekonomik açıdan dengelemeyi de hedeflediğinden Çin'in yükselişe geçmesini kendi sanayisi için tehdit olarak algılamaktadır. Çin'in, Basra Körfezi'nden geçen nakliye yollarını kontrol altına alabileceği gibi Hint Okyanusu'na da kolaylıkla erişim sağlayabilecek olması nedeniyle Hindistan, Çin'in projelerine ekonomik ve askeri tehdit olarak yaklaşmaktadır.

Çin ve Pakistan'a önemli kazançlar sağlayacak koridorun bölgesel olduğu kadar küresel etkilerinin de olması beklenmektedir. Pakistan'ın jeopolitik konumu ve geçmişten beri bölge siyasetine olan etkisi CPEC için önemli olmakla birlikte Hindistan'ın tepkisi ve son zamanlarda Afganistan'da yaşanan istikrarsızlık koridor için tehdit oluşturmaktadır. Gwadar Limanı ve CPEC ile Pakistan'ın ekonomik olarak gelişerek ticaret merkezi haline gelmesi ve bölge ekonomisine sağlayacağı katkıyı öngören kuşak yol projesinde önemli devletlerden biri olan İran'ın CPEC konusunda işbirliğine yönelmesi (Dawn News, 2016), Rusya ve diğer bölge devletlerinde CPEC'e dahil olma istekleri Hindistan için rahatsızlık yaratmaktadır (Hindustan Times, 2016). Pakistan'ın ekonomik olarak güçlenmesi doğal olarak askeri bakımdan da güçlenmesi anlamına gelmektedir. Bu nedenlerden dolayı Hindistan, CPEC'i engellemek için ayrılıkçı grupları kullanmak istemiş ve bu iş için dış istihbarat kuruluşu Araştırma ve Çözümleme Kanadına (RAW) özel masa kurdurmuştur (The News, 2015).

Hindistan, çıkarlarını korumak amacıyla Gwadar Limanı'na karşı denizcilik faaliyetlerini geliştirmeye ve genişletmeye çaba göstermektedir. Bu doğrultuda, 2014 yılında, Çin'in "Tek Kuşak Tek Yol" projesinin karşısına, Hint Okyanusu kıyısındaki bölgeler ile iç bölgeler arasındaki kültürel ve ekonomik bağları ortaya koyacak kültürel bir girişim olan "Mausam Projesini" çıkarmıştır (Ministry of Culture, Government of India). Bu çerçevedeki diğer bir girişim de 2017 yılındaki "Asya-Afrika Büyüme Koridoru" projesi olmuştur. Çin'i dengeleyebilmek amacıyla Hindistan ile Japonya işbirliği yapma konusunda anlaşmaya varmış ancak somut adım atmamışlardır (Baruah, 2018: s.24).

CPEC'e yönelik Pakistan iç kamuoyundan da bazı tepkiler gelmiştir. Konunun gündeme geldiği dönemde Belucistan'daki milliyetçi partiler dışında genel olarak siyasi anlamda fikir birliği sağlanmışsa da son dönemde Pakistan yönetiminin CPEC ile ilgili Çin ile yapılan anlaşmayı kamuoyundan saklamış olması ve bu koridor sayesinde yalnızca bazı bölgelerin gelişme göstermesi eleştirilere yol açmıştır (Aamir, 2020). Çin ile Pakistan arasında her ne kadar ekonomik ilişkiler temel olsa da geçmişten gelen jeo-stratejik endişeler ve çıkarlar ile enerji ve iç güvenlik endişeleri ortaya konulan projelerin geliştirilmesinde etken olmuştur (Mezzera, 2011: s.4).

Nihayetinde CPEC'in, Çin ile ilişkisini daha da geliştirecek Pakistan için sosyo-ekonomik kalkınmada fayda sağlayacağı öngörülmektedir.

Sonuç

Tarih boyunca önemini koruyan denizcilik alanındaki gelişmeler, küresel güç olmaya aday devletlerarasında ekonomik ve siyasi rekabetin artmasına neden olmuştur. Deniz yolunun kara yoluna göre daha kolay ve ucuz olması deniz yollarını cazip hale getirmiş, limanlar önem kazanmaya başlamıştır. Devletler deniz ticaret yollarını kontrol altına alma isteği ile liman sahibi olma yarışına girmişlerdir. Bu çerçevede Güney Asya bölgesinde Çin ile Hindistan arasında rekabet alanı olan Gwadar Limanı (Pakistan) ve Çabahar Limanı (İran) dikkat çekmektedir.

Dünyanın en büyük ikinci ekonomisi olan Çin, Asya, Orta Doğu ve Avrupa ile yapacağı ticaret için alternatif, güvenli ve maliyeti düşük yollara ihtiyaç duymuş, geçmişten süregelen iyi ilişkiler doğrultusunda Pakistan ile birçok projeyi birlikte gerçekleştirme yoluna gitmiştir. Pakistan'ın derin su limanı ve Çin'in "İnci Dizisi Stratejisi" kapsamında son incisi olan Gwadar, Orta Asya'da deniz ile bağlantısı bulunmayan devletlerin denize kısa yoldan ulaşabilmesini sağlayacak önemli bir limandır. Basra Körfezi'ne ve dünyanın ana petrol taşıma kanalı Hürmüz Boğazı'na yakın mesafede olan Gwadar, karada ulaşım konusunda engellerle karşılaşmadan Hint Okyanusu'na direk ulaşabilmesi bakımından avantajlar sağladığından Çin için hayati önem taşımaktadır.

Çin'in kuşak yol projesinin Gwadar'dan sonra en önemli adımını teşkil eden diğer proje de CPEC'dir. Çin'in genel olarak ihtiyacını karşılayacak kapasitede ve uzun vadeli bir proje olan CPEC, enerji ve ulaşım alt yapısı ile Kaşgar'ı Gwadar'a bağlayan en uygun yol olarak belirlenmiştir. Ekonomik büyümeyi sağlamak amacıyla planlanan Gwadar Limanı ve CPEC projeleri tamamlanması durumunda Çin'in, Avrupa'ya ve Orta Doğu petrolüne ulaşımını sağlayacak en kısa yol olacağı gibi Hindistan'ı da dengeleyebilecek fırsatı yaratmış olacaktır. Diğer taraftan Pakistan'ı sosyo-ekonomik olarak kalkındıracak ve iç politikada yaşanan ayrılıkçı hareket sorununa çözüm getireceği beklentisi hâkimdir. Ancak bu projelerin geçtiği güzergahta özellikle Pakistan'ın Belucistan gibi bazı bölgelerindeki istikrarsızlık limanın ve koridorun inşasını ve geleceğini tehdit etmişse de tamamlanması durumunda hem Çin ve Pakistan için hem de bölge devletleri için hayati önem taşıyacağı öngörülmektedir.

Çin'in, Güney Asya'da ve denizlerde inşa ettiği limanlarla etkin olması bölgedeki diğer güç Hindistan tarafından endişe ve memnuniyetsizlikle karşılanmıştır. Kendini kuşatma altında hisseden Hindistan, Gwadar Limanı'nın ekonomik faaliyetlerinden çok limanın Çin'in askeri bir üssü konumuna dönüşmesini varlığına tehdit olarak görmüştür. Bu nedenle Çin-Pakistan işbirliğini dengeleyebilmek ve Afganistan ile Orta Asya pazarlarına erişim sağlayabilmek amacıyla Gwadar Limanı'na karşı Çabahar Limanı'nın inşasına yatırım yapmıştır.

Hindistan, İran'da bulunan askeri ve ekonomik açıdan stratejik öneme sahip Çabahar Limanı ile Orta Asya'nın zengin kaynaklarına ulaşabilmeyi diğer yandan da Pakistan ve Çin'in Afganistan'a ulaşım tekeli ortadan kaldırmayı hedeflemiştir. Gwadar Limanındaki faaliyetleri de yakından izleyebilecek konuma sahip Çabahar'ın, Gwadar Limanı ile rekabet edebilmesi coğrafi koşullar ve alt yapı yetersizliği nedeniyle çok mümkün görülmemektedir. Ekonomik etkileşimin arttığı günümüzde bölgedeki önemli gelişmelerin birçok devletin de dikkatini çekmekte olduğu görülmekle birlikte önümüzdeki 20 yıl (2045 yılına kadar) içinde diğer büyük güçlerinde rekabeti muhtemel görünmektedir.

Çin ve Hindistan'ın liman inşasındaki rekabeti İran ve Pakistan için ekonomik kalkınmada önemli fırsatlar yaratmıştır. Gwadar, Çabahar ve CPEC projeleri tamamlandığı

takdirde Orta Asya ile Hazar gazını kıta dışına tahliye edebileceği veyoksul olan coğrafya için sosyo-ekonomik kalkınmayı sağlayabileceği öngörülmektedir. Aslında limanlar üzerinde rekabet yerine ortaklık mümkün olsa limanlar Asya, Orta Doğu ve Afrika için önemli faydaları olabilecek potansiyele sahiptirler.

Bölge güçlerinin jeopolitik ve ekonomik çıkarları nedeniyle projeler ile ilgili planlarda değişimler olabilmektedir. Terör tehdidi ve finansman sorunu gibi engellerle ve zorluklarla karşı karşıya olan CPEC ve Gwadar Limanı'nda bu sorunlar aşılabilirse diğer bölge devletlerine de fayda sağlayacak bir proje olacaktır. Ancak limanın tam anlamıyla işlerlik kazanabilmesi için güvenliğinin sağlanması ve limanı kullanacak yatırımcılar ve tüccarlara güvence verilmesi gerekmektedir.

Kaynakça

- Aamir, A.(2020). India's opposition to CPEC on shaky ground. <https://asiatimes.com/2020/04/indias-opposition-to-cpec-on-shaky-ground/>
- Baruah, D. M.(2018). India's answer to the belt and road: A road map for South Asia (1-31).https://carnegieendowment.org/files/WP_Darshana_Baruah_Belt_Road_FINAL.pdf
- Bhalla, M. (2007). Geopolitics of economic relations. In swaran sing (Ed), *China-Pakistan Strategic Cooperation Indian Perspectives* (pp. 251-273). Manohar Publishers.
- Chabaharport. (2021) Chabahar limanı resmi sitesi.
<https://chabaharport.pmo.ir/en/aboutchabaharport>
- China Daily. (2013). Economic corridor links China, Pakistan dreams. http://usa.chinadaily.com.cn/business/2013-09/02/content_16937132.htm
- Chowdhury, D. R. (2013,19 Kasım). Pakistan happy to aid in China's quest for land route to the west; India, not so much.<https://www.scmp.com/business/commodities/article/1359761/pakistan-happy-aid-chinas-quest-land-route-west-india-not-so>
- Christophe J. (2011). A tale of two ports. <https://archive-yaleglobal.yale.edu/content/tale-two-ports>
- Dawn News. (2016,18 Ekim). China welcomes enhanced cooperation with Iran on CPEC. <https://www.dawn.com/news/1290724>
- Defense Industry Daily. (2013). India opens major Western Naval Base near karwar. <https://www.defenseindustrydaily.com/india-opens-major-naval-base-at-karwar-0647/>
- District Development Profile (2011). Gwadar Planning & Development Department, Government of Balochistan (1-125).Quetta.<http://web.ndma.gov.pk/storage/app/public/publications/January2021/iycLcA9qr83yCfNKDGo.pdf>
- Durdular, A. (2016). Çin'in "Kuşak-Yol" projesi ve Türkiye-Çin ilişkilerine etkisi. *Avrasya Etüdüleri*, 49(1), 77-97.
- Ebrahim, Z. (2021, 26 Aralık). Best of 2021: Pakistan's key CPEC port a long way from trade hub vision. <https://www.thethirdpole.net/en/regional-cooperation/pakistan-gwadar-port-long-way-from-trade-hub-vision/>
- Euronews. (2018). Pentagon Pakistan'a 300 milyon dolarlık yardımı kesti. <https://tr.euronews.com/2018/09/02/pentagon-pakistan-a-300-milyon-dolarlik-yardimi-kesti>
- Fars News. (2020). İran Hindistan'ı Çabahar demir yolu projesinden çıkardı. <https://tr.farsnews.ir/economy/news/13990425001212>
- Gwadarport. (2021). Gwadar limanı resmi sitesi. <http://www.gwadarport.gov.pk/about%20us.aspx>
- Hindustan Times. (2016, 26 Kasım). Pakistan allows Russia use of Gwadar port under China-Pak economic corridor. <https://www.hindustantimes.com/world-news/pakistan-allows-russia-use-of-gwadar-port-under-china-pak-economic-corridor/story-8YuUCrYTU2Kj7mQIIvpNzO.html>
- Huchet, J-F. (2010). India and China in Central Asia.In Laruelle, M., Huchet, J-F., Peyrouse, S. ve Balcı B.(Eds),*China and India in Central Asia a New "Great Game"* (pp. 97-115).Palgra ve Macmillan.
- Kaplan, R. D. (2011). *Monsoon: The Indian Ocean and the future of American power*. Random house trade paperbacks.
- Katju, V. (2021, 7 Nisan). India needs to focus on West Asia, site of another 'Great Game'. <https://www.thequint.com/voices/opinion/india-west-asia-another-great-game-china-iran-chabahar-indo-pacific-quad-la-perouse#read-more#read-more>

- Kürdi, A. R. (2021). نى چ و نارى اى راکم در اباچ عفانم (Chabahar interests in cooperation between Iran and China). <https://www.irna.ir/news/84282385/>
- Laruelle, M., Huchet, J-F., Peyrouse, S. and Balcı B.(2010). Why Central Asia? The strategic rationale of Indian and Chinese involvement in the region. In Laruelle, M., Huchet, J-F., Peyrouse, S. ve Balcı B.(Eds.), *China and India in Central Asia a New "Great Game"* (pp. 1-6). Palgra ve Macmillan.
- Lawrence, W. and Prabhakar, S. (2007). The maritime convergence. In Swaran Sing (Ed.), *China-Pakistan Strategic Cooperation Indian Perspectives* (pp. 231-247). Manohar Publishers.
- Linowski D. and Lukas S. (2021). The China-Pakistan economic corridor (CPEC) and its implications for security cooperation in the region(1-6). https://osce-academy.net/upload/file/PB_67.pdf
- Majumdar, J.A. (2007). The changing imperatives. In Swaran Sing (Ed.), *China-Pakistan Strategic Cooperation Indian Perspectives* (pp. 35-51). Manohar Publishers.
- Malik, M. (2014). The Indo-Pacific maritime domain: Challenges and opportunities. In Malik, M. (Ed.), *Maritime Security in the Indo-Pacific*(pp. 1-41). Rowman & Littlefield Publishers
- Mezzera, M. (2011). The nature of a friendship: making sense of Sino-Pakistani relations (1-10). https://www.clingendael.org/sites/default/files/2016-02/20110900_mezzera_noref.pdf
- Ministry of Culture (2021).Government of India. Project Mausam. <https://www.indiaculture.nic.in/project-mausam>
- Ministry of Finance (2014). Pakistan economy survey 2013-2014 (117-130). https://www.finance.gov.pk/survey/chapters_14/08_Trade_and_Payments.pdf
- Mollazehi, P. M. (2016, 14 Haziran). From Gwadar to Chabahar, The Makran Coast is becoming an arena for rivalry between powers. <https://thewire.in/south-asia/from-gwadar-to-chabahar-the-makran-coast-is-becoming-an-arena-for-rivalry-between-powers>
- NetEase. (2021, 19 Ekim.).中国正式接手瓜达尔港 · 一天还没到 · 耶伦就发出重磅预警 (China officially took over the port of Gwadar, Yellen issued a heavy warning before a day). <https://www.163.com/dy/article/GMML120D0528O787.html>
- Nicolini B. (1998, 25 Mayıs). International trade networks: The omani enclave of Gwadar. http://www.oman.org/bonn_007.htm
- Notezai, M. E. ve Rehman, A. (2021, 11 Şubat). Fishers fearful as China eyes Pakistan's fisheries. <https://www.thethirdpole.net/en/livelihoods/gwadar-fishers-fearful-as-china-eyes-pakistans-fisheries/>
- Padukone, N.(2014). *Beyond South Asia, India's strategic evolution and the reintegration of the subcontinent*. Bloomsbury Academic.
- Sakhuja, V. (2007). Naval cooperation. In Swaran Sing (Ed.), *China-Pakistan Strategic Cooperation Indian Perspectives* (pp. 209-230). Manohar Publishers.
- Shambaugh, D. (2013). *China goes global the partial power*. Oxford University Press.
- Singh, S.(2010). Afgan factor in reviving the Sino-Pak Axis. In Laruelle, M., Huchet, J-F., Peyrouse, S. ve Balcı B.(Ed), *China and India in Central Asia a New "Great Game"*(pp. 81-93).Palgra ve Macmillan
- South China Morning Post. (2014). China and Pakistan pave way for 'Economic Corridor'. <https://www.scmp.com/news/china/article/1431218/china-and-pakistan-pave-way-economic-corridor>
- Sushil, A. K. (2019). Rise of China's soft power and how India is fighting the hegemony. <https://www.dkoding.in/newslines/rise-of-chinas-soft-power-and-how-india-is-fighting-the-hegemony/>
- Tehran Times. (2018, 28 Nisan). Pakistani Gwadar port, a double-edged sword for Iran. <https://www.tehrantimes.com/news/423057/Pakistani-Gwadar-Port-a-double-edged-sword-for-Iran>

The News. (2015, 11 Mayıs). Special cell set up in RAW to foil economic corridor. <https://www.thenews.com.pk/print/12423-special-cell-set-up-in-raw-to-foil-economic-corridor>

Times of India. (2021). Despite strong opposition, Pakistan senate passes CPEC authority bill. <https://timesofindia.indiatimes.com/world/pakistan/despite-strong-opposition-pakistan-senate-passes-cpec-authority-bill/articleshow/83066305.cms>

TUIK. (2021). Dünya Nüfus Günü. <https://data.tuik.gov.tr/Bulten/Index?p=Dunya-Nufus-Gunu-2021-37250>

Araştırma ve Yayın Etiği Beyanı

Araştırmacı verilerin toplanmasında, analizinde ve raporlaştırılmasında her türlü etik ilke ve kurala özen gösterdiğini beyan eder.

Yazarların Makaleye Katkı Oranları

Makale tek yazarlı olarak hazırlanmıştır.

Çıkar Beyanı

Makale tek yazarlı olarak hazırlanmıştır.