

CHINA INDIA COMPETITION AND THE PATH TO DEVELOPMENT

TUĞRUL ÇAMAŞ

ABSTRACT

The September 11, 2001 attacks on the Twin Towers were perhaps one of the most significant turning points in the political, military, and strategic history of humanity. The global geopolitical struggle that began after this event has been multi-faceted and comprehensive, encompassing economics, diplomacy, defense and security policies, and bilateral relations. This struggle has directly affected the trade networks and routes developed over centuries, as well as the countries these routes pass through. It is an undeniable fact that this competition revolves around establishing dominance over these networks and routes, aiming to influence processes in these regions in favor of the competing powers. This rivalry and conflict in international relations have also initiated a process of reshaping global trade. China and India, the two most populous countries in the world, are both striving to achieve global economic dominance. While China seeks to maintain its position as the world's manufacturing hub, India is pursuing its goal of becoming a global player in technology, the service sector, and production. Turkey, on the other hand, is situated at the center of the global geopolitical struggle and the wars emerging from this struggle. It is striving to achieve development and maintain stability simultaneously. The Development Road Project and the Zangezur Corridor are concrete outcomes of this process. The fact that the Development Road Project is located in the Middle East a region that is a focal point of competition for these two global economic powers and on routes leading to their target markets, will undoubtedly keep it on their agendas as a significant issue. Over time, the Development Road Project will transform into an area of competition, positioning Turkey as a stronger player at the center of global trade.

Keywords: Development Road, China, India, Türkiye, Logistics

Dr., TC. Çevre Şehircilik ve İklim Değişikliği Bakanlığı
tugrulcamas@gmail.com
ORCID: 0000-0001-9146-0878

Makale Atıf Bilgisi:	Çamaş, T. (2024). "Çin Hindistan Rekabeti ve Kalkınma Yolu ". <i>Ulaştırma ve Altyapı</i> , Yıl: 1, Sayı: 1, s. (146-165)
Makale Türü:	Araştırma
Geliş Tarihi:	27.11.2024
Kabul Tarihi:	22.12.2024
Yayın Tarihi:	30.12.2024
Yayın Sezonu:	Temmuz-Aralık 2024

ÇİN HİNDİSTAN REKABETİ VE KALKINMA YOLU

TUĞRUL ÇAMAŞ

ÖZET

11 Eylül 2001'de gerçekleşen İkiz Kule saldırıları insanoğlunun siyasi, askerî ve stratejik tarihindeki kırılma noktalarından belki de en önemlisi olmuştur. Bu olaydan sonra başlayan küresel jeopolitik mücadele içeriği ve kapsamı bakımından ekonomiden, diplomasiye, savunma ve güvenlik politikalarından ikili ilişkilere kadar çok yönlü ve çok kapsamlıdır. Küresel jeopolitik mücadele özellikle yüzyıllar içerisinde oluşan ticaret ağları ve yolları ve de bu yolların geçtiği ülkeleri doğrudan etkilemektedir. Mücadelenin bahse konu ağlar yollar ve ülkeler üzerinde egemenlik kurma, bu coğrafyalarda süreçleri kendi lehine çevirmek için nüfuz kurmak amacıyla yapıldığı yadsınamaz bir gerçektir. Uluslararası ilişkilerde yaşanan bu rekabet ve kapişma uluslararası ticaretin de yeniden şekillendiği bir süreci başlatmıştır. Çin ve Hindistan, dünyanın en kalabalık iki ülkesi ve her ikisi de küresel anlamda ekonomik hâkimiyet elde etmeyi hedeflemektedirler. Çin, dünyanın üretim merkezi olma konumunu korurken Hindistan da teknoloji, hizmet sektörü ve üretimde küresel bir aktör olma arayışını sürdürmektedir. Türkiye ise küresel jeopolitik mücadelenin ve bu mücadeleye bağlı olarak oluşan savaşların merkezinde olarak hem kalkınmaya hem de istikrarını korumaya çalışmaktadır. Kalkınma Yolu Projesi Zengezur Koridoru ile birlikte bahse konu sürecin somut çıktılarıdır. Kalkınma Yolu Projesi'nin küresel ekonomik güç olmak isteyen iki ülkenin rekabet hâlinde olmak istedikleri bir coğrafyada yani Orta Doğu'da ve yine ulaşmak istedikleri hedef pazarlara giden güzergâhlar üzerinde olması önemli bir konu olarak gündemlerinde yer alacaktır. Kalkınma Yolu Projesi zamanla bir rekabet alanına dönüşecek ve Türkiye'yi daha güçlü bir aktör olarak küresel ticaretin merkezine oturtacaktır.

Anahtar Kelimeler: Kalkınma Yolu, Çin, Hindistan, Türkiye, Lojistik

1. Giriş

11 Eylül 2001'de gerçekleşen İkiz Kule saldırıları insanoğlunun siyasi, askerî ve stratejik tarihindeki kırılma noktalarından belki de en önemlisi olmuştur. Bu saldırı aslında sadece Afganistan'daki savaşın başlangıcı değil genel olarak lokalize edilmiş jeopolitik mücadeleler savaşlar ve krizler çağının başlangıcı olarak kabul edilmektedir (Gearóid Ó Tuathail, 2010). Afganistan ve Irak Savaşları, Turuncu Devrimler, 2008 Gürcistan-Rusya savaşı (Osetya savaşı 2008), Arap Baharı, iç savaş gibi görünen ancak küresel jeopolitik mücadelenin taraflarının vekâlet savaşlarını etkin bir şekilde yürüttüğü Suriye İç Savaşı, Kırım'ın Rusya tarafından işgali, 2022 Şubat ayında başlayan ve halen devam eden Rusya-Ukrayna savaşı, İsrail'in 7 Ekim 2023'te Filistin topraklarının tamamını ele geçirmek için başlattığı savaşlar ve Soğuk Savaş'ın bittiği günden bu yana yaşanan devrim hareketleri savaş çağının somut birer örnekleridir. Soğuk savaşın sıcak çatışmaya dönüştüğü bu dönem insanoğlunun ne kadar medenileşirse medenileşsin savaşı kültürünün bir parçası haline getirdiğinin de ispatı olmuştur (Dower, 2010). Ancak tüm bu savaşların çıkış noktası Amerika Birleşik Devletleri (ABD) merkezli Batı'nın Soğuk Savaş sonrası oluşan tek kutuplu dünya düzenini sürdürmeye çalışmasına karşın Rusya, Çin ve Türkiye gibi ülkelerin ise çok kutuplu bir uluslararası ilişkiler sistemine geçmeye çalışması temelinde gelişen küresel jeopolitik bir mücadeledir. Bu durum sistem kavgasına da dönüşmüştür (Hansen, 2010). Bahse konu küresel jeopolitik mücadele, içeriği ve kapsamı bakımından ekonomiden, diplomasiye, savunma ve güvenlik politikalarından ikili ilişkilere kadar çok yönlü ve çok kapsamlı olması nedeni ile uluslararası ilişkilerin tüm yönleri ile etkilenmesinden dolayı irdelenmesi gereken bir konudur (Cohen, 1991). Bu büyük mücadelenin sonuçları çalışmamızın konusunu yakından ilgilendirmektedir.

2. Küresel Jeopolitik Mücadele ve Ticaret Yollarına Etkisi

Küresel jeopolitik mücadelenin derinlemesine etkilediği konular arasında ticaret yolları ilk sırayı almaktadır. İkinci Dünya Savaşı sonrasında karşılıklı bağımlılık ilkesi çerçevesinde gelişen küresel üretim, tüketim ve ulaşım/ticaret yolları mekanizmaları jeopolitik rekabete dayalı bir ayrışma sürecine girmiştir (Barbieri, 2024). Bu ayrışma süreci yukarıda değinilen savaş ve çatışmaların yaşandığı/yaşanacağı coğrafyalar ve bölgelerde gerçekleşmektedir. Demokratikleşme sloganı ile ABD öncülüğünde Batı koalisyonu tarafından yürütülen siyasi, askerî ve ideolojik yayılma ve aynı zamanda ayrışmanın yaşandığı sahalardır (Çamaş, 2018). Bu saha aynı zamanda soğuk savaşın başlamasıyla oluşturulan ve Sovyetler Birliğini kuşatan NATO/ittifak çemberinin Türkiye harici daha da daralmış hâlidir. Rusya'nın Batı ve Pasifik, Türkiye'nin Batı ve Güney, İran'ın güney ve batı sınırları, Çin'in Çin Denizi ve Tayvan adası arasında kalan boğazı, günümüzde kuşatma çemberinin içerisinde kalmaktadır.

Başka bir deyişle Finlandiya'dan başlayarak Kore yarımadasına kadar devasa bir coğrafya, içinde yer alan ülkelerle birlikte bir kuşatma çemberinde kalmaktadır (Çamaş, 2018). Burada süreç artık domino etkisi ile yıkılan ve özellikle İkinci Dünya Savaşı sonrası kurulan devletlerin zayıf rejimleri, değişen iktidarlar olmaktan çıkarak stratejik hamlelerin yapıldığı köklü devlet geleneğine sahip ulusların sınırlarına gelmiş ve burada bir satranç tahtasına dönüşmüştür (Ullah, 2019). Bu satranç tahtasında mücadele kuşatma içerisinde kalan ülkeler ve kuşatmacı agresif bir dış politika sergileyen Batı koalisyonu ve müttefikleri arasında gerçekleşmektedir. Aslında bu kuşatma bir bakıma yaklaşık 125 yıl önce Osmanlı coğrafyasının maruz kaldığı kuşatma çemberinin daha da daralması hâlidir.

Kuşatma içerisinde kalan ülkeler stratejik hâkimiyet ve kabiliyetlerini korumak istemelerine bağlı olarak alan daralması yaşamamak için kuşatma çemberinde gedikler açmaya çalışmakta ancak Batı koalisyonu da eş zamanlı olarak kuşatma çemberinin içine sızacak arka kapı arayışlarını sürdürmektedir. Bu duruma bağlı olarak kuşatma çemberi üzerinde Batılı koalisyon ile kuşatma içerisindeki ülkeler arasında büyük bir mücadele yaşanmaktadır. Lokalize bölgeler hâlinde büyük bir kuşatma çemberi üzerinde yürütülen bu mücadeleden ilk etkilenen ise küresel ticaret ve ekonomi olmuştur. Batı koalisyonunun hedef rejim ve ülke yönetimlerine karşı kendisine yakın isimleri iktidara getirmek için yürüttüğü devrim teknolojisinin başarısız olması durumunda hedef ülke ve bölgede yaratılan çatışma ve diğer krizler "bölgesel istikrarsızlaştırma" için birer araç olarak kullanılmaktadır. Başka bir deyişle kuşatma çemberi üzerinde bölgesel istikrarsızlaştırmayı sağlayacak mekanizmaların oluşturulmasının öncelikli amacı sosyo-ekonomik istikrarın bozulmasıdır. Bir bakıma küresel jeopolitik mücadelenin nedenlerinden biri de zaten ABD'nin küresel ekonomideki lider pozisyonunu Çin'e kaptırmama çabası olduğu düşünüldüğünde küresel jeopolitik mücadelenin aslında yüzyıllar içerisinde oluşan ticaret ağları ve yolları ve de bu yolların geçtiği ülkeler üzerinde egemenlik kurma, bu coğrafyalarda süreçleri kendi lehine çevirmek için nüfuz kurmak amacıyla yapıldığı yadsınamaz bir gerçektir. Örneğin, ABD öncülüğündeki Batı, Çin'den gelen ürün ve malların dünya pazarına gideceği yollarda barikatlar kurmaya çalışırken Çin bu ticaret yollarını korumaya ve alternatif yollar üretmeye çalışmaktadır. Küresel ekonomik rekabette bir adım öne geçen Çin'in lojistik ağını Kızıl Deniz'de vurmak isteyen Batı koalisyonu bunun için Somalili korsan saldırılarını dahi kullanmıştır. Buna karşın Çin, Kuzey Buz Denizi, Bir Kuşak Bir Yol gibi alternatif projeleri etkinleştirmiştir. Aynı Batı koalisyonu Afrika açılımı yapan Türkiye'yi Kızıl Deniz, Aden Körfezi ve Libya'dan çıkartarak Doğu Akdeniz'in doğusuna hapsetmeye çalışırken Rusya'yı Baltık Denizi'nin en doğusuna itmeye çalışmaktadır. İran'a uygulanan ambargo ile petrol satışının yaptırılmaması Hürmüz Boğazı'nın savaş gemileri ile abluka içerisine alınması gibi kritik ve stratejik adımların amacı kuşatma içerisindeki ülkelerin ekonomilerini vurmaktır. Ancak bunun dışında eş zamanlı olarak bölgesel istikrarsızlık ile kuşatma çemberinin içerisinde kalan ülkelerin de dış dünya ile başta ekonomi olmak üzere tüm bağının kopmasını sağlamak önemli bir istikrarsızlaştırma çabası olmuştur.

Uluslararası ilişkilerde yaşanan rekabet ve kapişma uluslararası ticaretin de yeniden şekillendiği bir süreci başlatmıştır. Diğer yandan tüm bu hamlelere karşın kuşatma içerisindeki ülkeler kendi topraklarından geçen veya kullandıkları ticaret yollarını açık tutmak kendi ve bölgelerinin ekonomilerini abluka içerisinde korumak için iş birliği yapmaktadırlar. Çin bu denklem içerisinde öncelikle Batı koalisyonu tarafından kendi topraklarında ve denizlerinde kendisine karşı kurulan abluka içerisinde küresel ticaretine devam etmektedir. Ancak Batı'nın uyguladığı gayriresmi ticari abluka içerisinde yeni güzergâhlar aramakta kalmıştır. Bu arayış büyük üretici ülkelerin kendi pazar yollarını ve ağlarını kendi coğrafyalarından uzak ülkelere aramasına neden olmuştur. Bu da yeni bir ittifak sistemi ve müttefik ilişkisine kapı aralamıştır. Çin Halk Cumhuriyeti'nin Bir Kuşak Bir Yol projesi bu kapsamda yapılmış alternatif bir projedir. Yine tam olarak bu nedenle abluka içindeki ülkelere dışarıya doğru Zengezur Koridoru, Kafkasya'da Kuzey-Güney koridoru gibi yeni ticaret ve ulaşım koridorları kurmaya çalışmaktadırlar (Bukhari, 2024). Yine bu duruma bağlı olarak abluka yapan ülkelere karşı da kuşatma çizgisi üzerinde veya yakınında ülkeler arasında lokal bloklar gelişmektedir. Batı yanlısı lokal bloklar ile kuşatma içerisinde kalan ülkeler arasında oluşan bloklar arasında alışlagelmiş dışında yeni bir tür devletler arası ilişki ve mücadele yaklaşımı gelişmiştir. Bu ilişki ve mücadele yaklaşımı Çin ve Hindistan arasında da yaşanmaktadır. Bu anlamda Orta Doğu ve Kafkasya üzerinden Avrupa'ya açılmak için kendi ticaret yollarını ve bu yol üzerinde bulunan ülkelerle kurdukları ittifaklar sistemi nedeni ile Türkiye'nin Kalkınma Yolu Projesi de çok büyük önem arz etmektedir. Kalkınma Yolu Projesi bahse konu ittifaklar sistemi içerisinde Türkiye ile iş birliği yapan ülkelerin çıkarlarına katkı sağlayacak ve Zengezur Koridoru ile eş güdümlü çalışması sağlandığı takdirde ise Orta Doğu ve Kafkasya bölgesini ticaret yolu ve ağı bakımından domine edecektir.

3. Çin-Hindistan Rekabeti ve Rekabet Alanları

Genel olarak Çin ve Hindistan; tarihî, jeopolitik, ekonomik ve stratejik faktörlerden oluşan çok çeşitli alanlarda rekabet hâlindeyler. Ancak küresel anlamda yukarıda bahsi geçen mücadele Asya kıtasında hâli hazırda olan Çin ile Hindistan arasındaki rekabetinin yeni bir alanda daha yaşanmasına neden olmuştur (He, 2020). Geleneksel rekabet sahalarının yanı sıra ekonomik olarak Çin ve Hindistan artık hem üretici ülkeler hem de pazarda etkinlik bakımından bir yarış içerisindeyler. Bu yarışın şiddetlenmesinde Batı koalisyonu ülkelerinin rolü Çin'in üretim gücünü kırma çabası bu ülkeye alternatif ucuz üretim yapan ülkeler bulma çabası nedeni ile önemlidir.

Çin ve Hindistan arasında yaşanan geleneksel rekabette bölgesel anlaşmazlıklar ilk sırayı almaktadır. Bu geleneksel rekabet alanı iki ülke arasındaki çatışmaların temel nedenidir. Aksai, Çin ve Arunachal Pradesh bölgeleri iki ülke arasında uzun süredir gerginlik kaynağı olmuştur (Goswami, 2011). Burada yaşanan sınır anlaşmazlıkları, 1962 Çin-Hindistan Savaşı ve 2020 Galwan Vadisi

çatışması gibi daha yakın tarihli çatışmalar da dâhil olmak üzere çeşitli askerî çatışmalara yol açmıştır. Bu anlaşmazlıkların çözülememiş doğası iki ülke arasındaki rekabeti canlı tutan önemli bir faktördür.

İkinci bir geleneksel rekabet alanı ise Asya bölgesinde nüfuz artırma çabasıdır. Her iki ülke de Asya'da ve Asya kıtasının dışında nüfuzlarını artırmayı amaçlamaktadır. Çin, Asya, Afrika ve Avrupa genelinde altyapı bağlantıları oluşturarak ABD ve müttefiklerinin engellemesine rağmen "Bir Kuşak Bir Yol Girişimini" teşvik etmede son derece iddialı olmuştur (Sarker, 2018). Çin'in Pakistan ile yakın bağları, özellikle Çin-Pakistan Ekonomik Koridoru (CPEC) aracılığıyla, Hindistan için önemli bir endişe noktasıdır (Abid, 2015). Bu anlamda iki ülke arasındaki ticari rekabet günden güne daha da şiddetlenmektedir. Öte yandan Hindistan, Çin'in Nepal, Bangladeş, Sri Lanka ve Pakistan gibi komşu ülkelerindeki artan varlığından endişe duymaktadır. Bu nedenle Hindistan bu ortaklığı stratejik bir kuşatma olarak görmekte ve kendi ittifaklarını kurma yoluna gitmektedir. Hindistan, özellikle Çin'in Hint-Pasifik bölgesindeki artan etkisine karşı bir denge unsuru olarak görülen Dörtlü Güvenlik Diyaloğu (QUAD) aracılığıyla ABD, Japonya ve Avustralya ile bağlarını derinleştirmektedir.

Üçüncü önemli bir rekabet alanı ise ekonomidir. Çin ve Hindistan dünyanın en kalabalık iki ülkesi ve her ikisi de küresel anlamda ekonomik hâkimiyet elde etmeyi hedeflemektedir. Çin, dünyanın üretim merkezi olma konumunu korurken Hindistan da teknoloji, hizmet sektörü ve üretimde küresel bir aktör olma arayışını sürdürmektedir. İki ülke yatırım, pazar ve kaynaklar için rekabet etmektedir. Özellikle COVID-19 küresel salgını sırasında küresel tedarik zincirinde yaşanan kesintiler, Hindistan'ı Çin üretimine bir alternatif olarak da ilgi odağı haline getirmiştir. Son yıllarda Batı ve Çin arasında yaşanan ekonomik rekabet Hindistan'ı Batı için Çin'e alternatif bir ülke haline gelmesinde önemli rol oynamaktadır. Buna karşın Hindistan mega ticaret ve kalkınma projeleri geliştirmiştir. Sagarmala ve Bharatmala gibi girişimler aracılığıyla alternatif bağlantı projeleri ve yerel altyapısını geliştirerek Çin'in altyapı becerisiyle rekabet etmektedir. Bir Kuşak Bir Yol Projesi veya Kuzey Kutbu üzerinden Avrupa ve Kuzey Amerika'ya ulaşmaya çalışan Çin'e karşı Hindistan SagarMala ve Brahmala Projesini geliştirmiştir.

Sagarmala Programı ilk olarak 2003 yılında Başbakan olarak görev yapan Shri Vajpayee döneminde başlatılmıştır (Ministry of Ports, Shipping and Waterways, 2024). O zamanlar Altın Dörtgen olarak bilinen karayolları geliştirme programının denizcilik eşdeğerinde olan bir proje olarak gündeme gelmiştir. Girişimi yönlendiren temel fikir, limanları geliştirerek endüstrilerin büyüme hızını artırmaktır. Hindistan hükümeti projeyi 2015 yılında onaylamıştır. Amaçlar liman öncülüğündeki gelişmeyi teşvik etmek, lojistik maliyetlerini düşürmek ve ekonomik büyümeyi hızlandırmaktır. Program, mevcut limanların ve terminallerin modernizasyonu, RoRo/RoPax ve turizm iskelelerinin inşası, liman bağlantısının iyileştirilmesi, balıkçı limanları, beceri geliştirme ve teknoloji merkezleri vb. gibi çeşitli kategorilerden projeleri içermektedir.

Sagarmala Programı kapsamında uygulanmak üzere 839 proje bulunmaktadır. Bunlardan 241 proje tamamlanmıştır. Bu projeler ilgili merkezi hükümete bağlı bakanlıklar, eyalet hükümetleri, büyük limanlar tarafından uygulanmakta ve PPP, limanların iç kaynakları ve sermaye yatırımları kapsamında desteklenen projeleri içermektedir. Yüksek sosyal etkiye sahip ancak getirisi olmayan veya düşük iç getiri oranına sahip projelere Limanlar, Nakliye ve Su Yolları Bakanlığının Sagarmala Planı kapsamında mali yardım sağlanmaktadır. Bugüne kadar, toplam 171 proje kısmi fonlama için Sagarmala Planı kapsamında desteklenmiş ve 171 projeden 55'i tamamlanmıştır (Ministry of Ports, Shipping and Waterways, 2024).



Şekil 1: Hindistan Hükümeti Gemicilik Bakanlığı, Sagarmala Projesi (Ministry of Shipping, 2024).

Bharatmala Projesi; Hindistan Ulaştırma ve Karayolu Bakanlığı, Hindistan'ın sınır bölgelerine karayolu bağlantısını geliştirmek, büyük olmayan limanlar için karayolu bağlantısı da dâhil olmak üzere kıyı yollarının geliştirilmesi, ülke içerisinde ulusal koridorların verimliliğinin artırılması, koridorlar arası besleyici rotaların geliştirilmesi ve Sagarmala ile entegrasyon amacıyla "Bharatmala Pariyojana" kapsamında geliştirilmiştir. Bharatmala Pariyojana, Altın Dörtgen, Kuzey-Güney ve Doğu-Batı koridorları ile birlikte yollardaki yük trafiğinin çoğunu taşıması beklenen yaklaşık 26.000 km uzunluğundaki ticari koridorların geliştirilmesini öngörmektedir. Ayrıca, kuzey-güney, doğu-batı tüm koridorların etkinliğini artırmak için yaklaşık 8.000 km koridorlar arası ve yaklaşık 7.500 km besleyici rota belirlenmiştir. Program, şehirlerden geçen trafiği rahatlatmak ve lojistik verimliliğini artırmak için çevre yolları/baypaslar ve yükseltilmiş koridorların geliştirilmesini öngörmektedir. Çevre yolları için 28 şehir seçilmiş ve iyileştirmeleri için 125 dar geçit ve 66 tıkanıklık noktası belirlenmiştir. Ayrıca, önerilen koridorlardaki tıkanıklığı azaltmak, lojistik verimliliği artırmak ve yük hareketlerinin lojistik maliyetlerini düşürmek için Multimodal Lojistik Parkları geliştirmek üzere 35 yer belirlenmiştir. Hindistan Kamu Yatırım Kurulu (PIB), 16.06.2017 tarihinde

düzenlenen toplantısında bahse konu proje önerisini sunmuş ve Ekonomi İşleri Kabine Komitesi (CCEA), Bharatmala Pariyojana Aşama-I'i onaylamıştır (Ministry of Road Transport and Highways, 2024). Bharatmala Projesi Hindistan ticaretinin ve üretiminin iç ve dış pazarda yeni bir seviyeye çıkması için yapılan mega projelerden biri olarak dikkat çekmektedir. Bu proje denizleri iç koridor ve yollarla bağlamanın yanı sıra iç ağların da birbirine bağlanmasına katkı sağlamaktadır. Burada da amaç Çin ile yaşanan rekabette Hindistan'ın daha ileriye taşımak olduğu unutulmamalıdır.



Şekil 2: Bharatmala Projesi koridor ve ağları gösteren harita (Ministry of Shipping, 2024).

Dördüncü önemli rekabet alanı ise, savunma sanayi ve askerî alanlarda yaşanmaktadır. Özellikle sınır anlaşmazlıkları nedeni ile sıklıkla çatışma zeminine giren ilişkilerde her iki ülke de rakibine karşı askerî üstünlük sağlamak istemektedir. Bu anlamda Çin ve Hindistan askerî modernizasyona büyük yatırımlar yapmaktadır. Çin'in askerî bütçesi Hindistan'ınkinden önemli ölçüde daha büyük ve füze teknolojisi, siber savaş ve deniz genişlemesi gibi alanlarda yeni yetenekler geliştirmiştir. Hindistan bu alanlarda Çin'e oranla geride kalsa da özellikle hem Çin hem de Pakistan'dan algılanan tehditlere yanıt olarak savunma teknolojilerini yükseltmek için çalışmaktadır. Hindistan'ın Kore Savaşı ile gelişmeye başlayan Çin savunma sanayisine karşı kendini göstermeye başlaması ise 1990'lı yıllar itibarıyla başlamıştır (Bitzinger, 2015). Hindistan bu anlamda büyük yol kat etmiş olsa da Çin'e oranla istenilen seviyede değildir. Bu anlamda Batılı ülkeler Hindistan'a olan desteğini açıkça göstermektedir.

Teknolojik ve endüstriyel konular iki ülke arasındaki rekabette beşinci sırayı alırken her iki ülke özellikle yapay zekâ (AI), 5G, yarı iletkenler ve uzay araştırmaları gibi alanlarda teknolojiye önemli yatırımlar yapmaktadır. Hindistan'ın uzay ajansı ISRO Hindistan için çok önemli bir kilometre taşı olmasının yanı sıra koyduğu hedefler bakımından da gerek Çin gerekse bu alanda önemli başarılarla imza atmış ülkelerle rekabet edecek düzeye gelmiştir (<https://www.isro.gov.in/Vision-Mission-Objectives.html>, 2024). Çin de uzay, yapay zekâ ve ileri üretimde çığır açan ilerlemeler kaydederek uzay çalışmalarında önemli bir avantaj elde etmiştir. Bu alanlardaki rekabet, teknolojik üstünlük için daha geniş mücadelelerinin bir yansıması olarak değerlendirilmektedir.

Hızla artan dünya nüfusu içerisinde Çin ve Hindistan demografik rekabeti de doğrudan bir diğer rekabet alanıdır. Hindistan'ın genç nüfusu, gelecekte daha büyük bir iş gücü potansiyeli sunarken, Çin'in nüfusunun yaşlanması bir dezavantaj olarak görülmektedir. Her iki ülke de demografik avantajlarından yararlanmaya ve hızlı kentleşme ve modernleşmeyle birlikte gelen zorlukları ele almaya çalışmaktadır.

Tarihsel olarak Çin ve Hindistan, Asya'da uzun süreli nüfuz geçmişine sahip büyük medeniyetlerdir. Ancak sömürgecilik ve ardından gelen bağımsızlık hareketleri modern sınırlarını ve hırslarını şekillendirmiştir. Bu tarihsel bağlam, ulusal gurur ve küresel etkiyi iddia etme arzusuyla birleşince rekabeti körükleyen bir diğer alan daha oluşmuştur. İki ülke arasındaki rekabete konu bir diğer alan ise ülkelerin siyasal rejimleridir. Bu alanda da her iki ülke küresel nüfuz sağlamaya çalışmaktadırlar. Komünist Parti liderliğindeki Çin'in otoriter siyasi sistemi, Hindistan'ın demokratik sistemiyle keskin bir tezat oluşturmaktadır. Bu ideolojik farklılık genellikle dış politikalarında ve küresel etkilerinde kendini göstermektedir. Hindistan, özellikle çok taraflı forumlarda, Çin'in yönetim modeline karşı demokratik bir denge unsuru olarak konumlanmaktadır.

Bölgesel güç dinamikleri bakımından her iki ülke BRICS, Şanghay İş Birliği Örgütü (ŞİÖ) ve Asya Altyapı Yatırım Bankası (AIIB) gibi bölgesel örgütlerde kilit oyuncularındır. Bazı alanlarda iş birliği yaparken, bu örgütler içinde liderlik ve etki için de rekabet etmektedirler.

Özetle, Çin ve Hindistan arasındaki rekabet çok yönlüdür ve sınır anlaşmazlıkları, jeopolitik etki, ekonomik rekabet, askerî güç, stratejik ittifaklar ve kültürel faktörleri içermektedir. Her iki ülke de Asya'da önemli yükselen güçlerdir ve rekabetleri bölgedeki hâkimiyet ve etki için daha geniş mücadeleyi yansıtmaktadır. İkinci bir sektör ise her iki ülkenin de özellikle Orta Asya ve Afrika'da enerji kaynaklarına erişim konusundaki rekabetleridir. Çin, devlet şirketleri aracılığıyla enerji anlaşmaları sağlamada agresif davranırken, Hindistan enerji rotalarını güvence altına almaya ve enerji tedarikini çeşitlendirmeye çalışmaktadır. Çok taraflı diplomasi ve küresel liderlik diplomasisi iki ülkenin rekabet ettiği bir diğer alandır. Birleşmiş Milletler Güvenlik Konseyi (BMGK/UNSC) ve uluslararası forumlarda Hindistan, daimî bir koltuk arayışında iken, Çin Hindistan'ın hırsları konusunda daha temkinli davranmaktadır. Her iki ülke de küresel kurallar ve

normlar belirlemede liderlik ve etki için Dünya Ticaret Örgütü (DTÖ), BRICS ve ŞİÖ gibi çok taraflı forumlarda sıklıkla rekabet etmektedir.

İklim değişikliği alanında iki ülke arasında yine bir mücadele sahası bulunmaktadır. Gelişmekte olan büyük ekonomiler olarak Çin ve Hindistan, küresel iklim müzakerelerinde önemli roller üstlenmektedir. İklim finansmanı ve karbon emisyonlarıyla ilgili konularda genellikle benzer pozisyonlara sahip olmalarına karşın güneş enerjisi ve elektrikli araçlar gibi yeşil teknolojilerde rekabet etmektedirler (Siddiqi, 2011).

Hem Çin'in hem de Hindistan'ın, kültürel etkilerini küresel olarak genişletmeye çalışmaktadırlar ve bu alan da onların rekabetine sahne olmaktadır. Çin'in Konfüçyüs Enstitüleri ve medya erişimi, yumuşak güç stratejisinin bir parçasıyken Hindistan, kültürünü Uluslararası Yoga Günü, Bollywood ve Budizm ile tarihi bağlantılar aracılığıyla tanıtmaktadır. Diasporanın da küresel düzeyde etkileme gücü bulunmaktadır. Hindistan'ın özellikle ABD, Orta Doğu ve Avrupa'da büyük ve etkili bir diasporası bulunmaktadır. Öte yandan Çin, Kuşak ve Yol Kültür Değişimi gibi girişimlerle küresel kültürel etkisini artırmaya çalışmaktadır. Özetle, Çin ve Hindistan, toprak anlaşmazlıklarından ve askerî güçten ekonomik büyümeye, teknolojik inovasyona ve küresel diplomasiye kadar geniş bir yelpazede rekabet etmekte ve rekabetleri, baskın bölgesel ve küresel güçler olma hırslarından kaynaklanmaktadır.

4. Çin Hindistan Rekabetinin Kalkınma Yolu Projelerine Olan Etkisi

Çin ve Hindistan'ın Orta Doğu ve Kafkasya'daki siyasi ve ticari süreçlere katılımı enerji güvenliği, ticaret yolları ve jeopolitik konumlanma gibi konularda bölgesel nüfuzlarını genişletmeyi amaçlamaktadırlar. Her iki ülkenin yaklaşımları farklı olsa da bölgedeki nüfuzları hızla artmaktadır. Orta Doğu, özellikle petrol ve gaz olmak üzere geniş enerji kaynakları nedeniyle hem Çin hem de Hindistan için önemli bir bölgedir. Ancak, bölgedeki rolleri enerjinin ötesine uzanmaktadır ve her iki ülke de stratejik ortaklıklar, ekonomik yatırımlar ve diplomatik etki aramaktadır. Şu anda dünyanın en büyük üretim gücü olan Çin, Orta Doğu'dan ham petrolün en büyük ithalatçısıdır ve Suudi Arabistan, İran ve Irak gibi ülkeler büyük tedarikçilerdir. Enerji güvenliği, Çin'in bölgedeki dış politikasının temel taşıdır ve çok sayıda uzun vadeli enerji anlaşması imzalamıştır (Sevilla Jr, 2020). Bir Kuşak Bir Yol Girişimi (BRI) aracılığıyla Çin, Orta Doğu genelinde altyapı gelişimine yoğun bir şekilde katılıyor. Buna Mısır (Süveyş Kanalı geliştirme), BAE (liman ve altyapı projeleri) ve Umman gibi ülkelerdeki projeler de dâhildir. Çin'in altyapı, teknoloji ve enerjiye yaptığı yatırımlar varlığını sağlamlaştırmıştır. Çin bu bölgelerden enerji alımı yapmakla birlikte bu bölgelerin ulaşım altyapısının gelişimine katkı sunarak ürün ve mallarının da bölgeye sevkini kolaylaştırmaktadır.

Çin, Suudi Arabistan ve Birleşik Arap Emirlikleri (BAE) gibi geleneksel ABD müttefikleriyle ilişkiler kurarken aynı zamanda İran ile bağlarını da koruyarak dengeli bir diplomatik yaklaşım sürdürmekte ve nüfuz alanı içerisinde kalan ABD müttefiki ülkelerle de yakın ilişkiler geliştirmektedir. Bu anlamda hem ABD ile rekabet etme potansiyelini artırmakta hem de muhtemel nüfuz alanında güç dengeleri için de kendi lehine oluşumlar sağlamaya çalışmaktadır. Çin'in Suudi Arabistan-İran rekabeti gibi bölgesel çatışmalara karşı tarafsız duruşu, son derece karmaşık siyasi ilişkiler ağı içerisinde kendisine yeni alanlar açmasına fayda sağlamıştır (Alterman, 2008). Çin'in Orta Doğu'da önemli bir askerî varlığı olmasa da Aden Körfezi'ndeki korsanlıkla mücadele operasyonlarına katılımı ve Cibuti'deki (Afrika Boynuzu'ndaki) askerî üssü, Kızıldeniz ve Arap Denizi gibi stratejik rotaları güvence altına alma konusundaki ilgisini göstermektedir.

Hindistan ise yeni aynı nedenlerde dolayı Orta Doğu'da varlık göstermeyi amaçlamaktadır. Bu anlamda Çin gibi Hindistan da enerji ihtiyaçları için Orta Doğu'ya büyük ölçüde bağımlı ve ham petrol ithalatının %60'tan fazlası bölgeden, özellikle de Suudi Arabistan, Irak ve BAE'den gelmektedir. Enerji tedarik hatlarının istikrarını sağlamak Hindistan için büyük bir önceliktir. Diğer yandan Hindistan'ın Orta Doğu'da, özellikle Körfez İş Birliği Konseyi (GCC) ülkelerinde (Suudi Arabistan, BAE, Kuveyt, Katar, vb.) büyük bir gurbetçi nüfusu bulunmaktadır. Bu diaspora Hindistan için önemli bir para transferi kaynağıdır ve bölgedeki yumuşak gücünü korumaktadır (Storbeck, 2021). Yine Hindistan, enerji, savunma ve teknoloji gibi alanlara odaklanarak Suudi Arabistan ve BAE gibi ülkelerle daha derin bağlar geliştirmektedir. Son yıllarda Hindistan, BAE ve Suudi Arabistan ile büyüyen stratejik ortaklığı yansıtan çeşitli savunma anlaşmaları imzalamıştır. Hindistan, Suudi Arabistan gibi Sünni çoğunluklu ülkelerle ve Şii çoğunluklu İran ile dengeli bir ilişki sürdürmeye çalışmaktadır. Bu dengeleme eylemi, Hindistan'ın enerji güvenliği ve bölgesel diplomasisi için hayati önem taşımaktadır. Ancak, ABD ile İran arasındaki gerginlikler (özellikle ABD'nin İran'a uyguladığı yaptırımlardan sonra) Hindistan'ın Tahran ile olan ilişkisini, özellikle de Çabahar Limanı gibi projelerde sorunların çıkmasına neden olmuştur (Pant, 2018). Çin'in Bir Kuşak Bir Yol Girişimi bölgede daha çok nüfuz sağlamasına vesile olurken Türkiye ile yaptığı iş birliği bunda önemli rol de oynamıştır. Ancak Hindistan'ın bölgeye daha geç gelmiş olması onun dezavantajlı olduğu anlamına gelmemelidir. Hindistan-Pakistan ilişkisinin Türkiye-Hindistan ve Türkiye-Pakistan ilişkilerinden etkileniyor olması Hindistan'ı bölgeden Türkiye harici ülkelere iş birliği yapma çabasıdır. Bu anlamda İran, Ermenistan ve Gürcistan Hindistan'ın Kafkasya'da iş birliği yaptığı en önemli ülkelerdir.

Ermenistan, Azerbaycan ve Gürcistan'ı kapsayan Kafkasya, Avrupa ile Asya arasındaki konumu ve Hazar Denizi'nden Avrupa'ya enerji boru hatları için bir geçiş rotası rolü nedeniyle stratejik öneme sahiptir. Kuşak ve Yol Girişimi (BRI) ile Çin'in Kafkasya'ya olan birincil ilgisi, Çin'i Orta Asya ve Kafkasya üzerinden Avrupa'ya bağlamayı amaçlayan Kuşak ve Yol Girişimi'nin bir parçası olarak oynadığı roldür. Bölge, Çin mallarının Avrupa pazarlarına gitmesi için önemli bir geçiş koridoru görevi görmektedir. Ancak bu koridora Hindistan'ın ilgisinin art-

tığı da görmezden gelinmemelidir. Gürcistan Çin, limanların ve demiryollarının modernizasyonu da dâhil olmak üzere Gürcistan'daki altyapı projelerine yatırım yapmıştır. Gürcistan, BRI'nin kara ve deniz yollarının, özellikle Trans-Hazar Uluslararası Taşımacılık Rotası'nın önemli bir parçasıdır.

Çin ayrıca Azerbaycan'ın ulaşım altyapısına, özellikle Asya ile Avrupa arasında kritik bağlantılar görevi gören Bakü-Tiflis-Kars demiryolu ve Bakü Limanı'na yatırım yapmaktadır. Çin, Kafkasya'daki enerji sektöründe Orta Asya'daki kadar derinlemesine yer almamış olsa da özellikle Azerbaycan'daki bölgenin petrol ve gaz altyapısına giderek daha fazla ilgi göstermektedir. Çin, Ermenistan ile Azerbaycan arasındaki Dağlık Karabağ anlaşmazlığı gibi bölgesel çatışmalara dâhil olmaktan kaçınarak Kafkasya ülkeleriyle tarafsız ilişkiler sürdürmektedir ve odak noktası, politik veya askerî olmaktan ziyade öncelikle ekonomidir.

Hindistan'ın Kafkasya'ya olan ilgisinde ise öncelikli konu Orta Asya ve Avrupa'ya olan bağlantıyı artırma arzusudur. Hindistan'dan Avrupa'ya İran ve Kafkasya üzerinden uzanan Uluslararası Kuzey-Güney Ulaşım Koridoru (INSTC), Hindistan için önemli bir stratejik projedir. Bu koridor, Pakistan'ı atlayarak Hindistan'a Avrupa pazarlarına daha hızlı ve daha güvenli erişim sağlamayı amaçlamaktadır. Hindistan'ın İran'daki Çabahar Limanı'nı geliştirmesi, Kafkasya'daki stratejisiyle uyumludur. Hindistan Limanlar, Nakliye ve Su Yolları Bakanı Sarbananda Sonowal ve İran Yollar ve Kentsel Kalkınma Bakanı Mehرداد Bazrpash, güneydoğu İran'daki Umman Körfezi'ndeki Chabahar Limanı'nın işletilmesi için 10 yıllık bir anlaşma imzalamışlardır. Anlaşmaya göre Hindistan, limandaki Shahid Beheshti terminalinin altyapısının geliştirilmesine 120 milyon dolar yatırım yapacak ve İran'a 250 milyon dolarlık bir kredi limiti sağlayacaktır. Hindistan bu proje ile Çabahar'dan, Pakistan ve Çin'in bölgedeki etkisini atlayarak Orta Asya ve Kafkasya'ya malları taşımayı amaçlamaktadır. Ancak ABD başta olmak üzere Batılı ülkelerin İran'a uyguladığı yaptırım ve Çin-İran, Çin Pakistan arasındaki ilişkilerin yakınlığı bu projede yine Hindistan'ın elini kolunu bağlamaktadır (Salami, 2024). Buna karşın denizlere ulaşımı olmayan Afganistan ve Türkistan ülkeleri açısından bu proje Pakistan'a bağımlılığa alternatif geliştirmesi nedeni ile son derece önemlidir. İran açısından ise Kafkasya jeopolitiği açısından bu proje son derece önemli bir altyapı projesidir. Hindistan, özellikle savunma ve ekonomik ilişkileri büyüyen Ermenistan olmak üzere Kafkasya ülkeleriyle daha güçlü diplomatik bağlar kurmaktadır ve İran ile bu anlamda büyük bir uyum içerisindedir. Hindistan'ın bağlantısı kısmen Çin'in bölgedeki etkisini dengeleme arzusundan kaynaklanmaktadır. Diğer yandan Hindistan'ın Kafkasya ile tarihi, kültürel bağlarının olduğu unutulmamalıdır. Özellikle de Ermeni toplumunun Hindistan'da derin köklerinin bulunması Hindistan'ın bölgedeki yumuşak gücü ve diplomatik angajmanı için önemli bir enstrümandır.



Şekil 3: Çahabahar Liman Projesi (Kaynak: <https://www.clearias.com/chabahar-port/12.12.2024>)

Kafkasya'da genel olarak bir Çin-Hindistan rekabetinden bahsetmek mümkündür. Hem Çin hem de Hindistan, Kafkasya'yı bağlantı stratejilerinin kritik bir parçası olarak görmektedir. Çin'in Bir Yol Bir Kuşak Projesi küresel bir strateji ortaya koymakta ve Kafkasya Bölgesini kilit bir konumda görmektedir. Çin, bölgenin altyapı gelişimine hâkimken, Hindistan'ın geliştirdiği Uluslararası Kuzey-Güney Ulaştırma Koridoru (INSTC) Asya ve Avrupa arasındaki ticaret için alternatif bir rota sağlamaktadır. INSTC, Hindistan'dan Rusya'ya, Azerbaycan ve İran üzerinden Avrupa ve Orta Asya'ya uzanan, çoğunlukla karadan geçen 7.200 km'lik bir ağıdır. Yeni bir ivmeye sahip eski bir fikir olarak ortaya çıkan bu inisiyatif aslında Bir Kuşak Bir Yol Projesi'ne rakip olmak için ortaya çıkmıştır. Kaldı ki Rusya'nın Batı ile bağlantıları hem enerji hem de finansal bağlar açısından bozulduğu bir dönemde Moskova, bir sonraki büyük pazarları ve ticaret ortakları için Hindistan Yarımadası ve Çin'e yönelmiştir. Bu, güney-güney ilişkileri ve genellikle BRICS kısaltmasında kümelenen orta düzey güçler için büyük bir fırsat sunmaktadır. Bu rekabet, her iki ülkenin de altyapı projeleri aracılığıyla nüfuz için yarıştığı Azerbaycan ve Gürcistan gibi ülkelerde özellikle belirgindir (Panda, 2024). Hindistan bu durumu fırsata çevirmekten geri durmayacaktır. Tabii bu proje doğası itibarı ile Türkiye'nin Kalkınma Yolu Projesi'ne alternatif olmaktadır ve Türkiye'nin bölgesel etkisini ve gücünü zayıflatabilecek imkâna sahiptir. Başka bir deyişle Çin'den gelen ticaret yolunun Zengezur Koridoru ile

Batı'ya geçişine alternatif olarak Hindistan'dan gelerek İran ve Ermenistan, Gürcistan üzerinden Karadeniz'e ve oradan Avrupa'ya açılan bir koridor kurma fikri Hindistan için hem Çin ile rekabet bakımından hem de Kafkasya'da Türkiye, Azerbaycan ve Pakistan ittifakına karşı ittifaklar oluşturmayı amaçlayan çok yönlü bir stratejiye sahiptir. Diğer yandan doğu-batı yönlü enerji koridorlarına ev sahipliği yapan Kafkasya, Bakü-Tiflis-Ceyhan boru hattı da dâhil olmak üzere enerji boru hatları için önemli bir geçiş rotası görevi görmektedir. Çin bu anlamda bölgede enerji altyapısına yatırım yaparken, Hindistan'ın odağı daha çok Çin ve Pakistan'ı atlayan geçiş rotaları ve bağlantı projeleri oluşturmaktır.

Hem Orta Doğu'da hem de Kafkasya'da Çin ve Hindistan, enerji anlaşmaları, altyapı yatırımları ve stratejik ortaklıklar aracılığıyla nüfuz için rekabet etmektedir. Çin'in yaklaşımı büyük ölçüde altyapı geliştirme yoluyla ekonomik ve jeopolitik ayak izini genişletmeyi amaçlayan Bir Kuşak Bir Yol Girişimi tarafından yönlendirilmektedir. Öte yandan Hindistan, enerji kaynaklarını güvence altına almaya, stratejik ortaklıklar kurmaya ve Avrupa ve Orta Asya ile bağlantısını artıran alternatif ticaret yolları geliştirmeye odaklanmaktadır. Bu bölgelerde iki güç arasındaki rekabet, küresel sahnede nüfuz için daha geniş mücadelelerini yansıtmaktadır.

5. Türkiye ve Kalkınma Yolu Projesi

Türkiye, uzun yıllardır savaş ve çatışmalar veya dondurulmuş çatışma sahaları nedeni ile yakın coğrafyası ile ticareti yeterince geliştirememiştir. Buna rağmen ülke ekonomisi son 20 yıldır büyük bir ivme kazanarak daha yüksek seviyelere çıkmıştır. Sovyetler Birliği'nin dağılmasından sonra yeni bir dış politika ile yakın coğrafyasına, tarihî coğrafyasına bakan Türkiye, Soğuk Savaş sonrası süreçte Batılı ülkelerin Orta Doğu operasyonları nedeni ile bölgenin istikrarsızlaştırılmasına şahit olmuştur. İran-İrak savaşları, Körfez savaşları, Arap Baharı ile gelen savaşlar sadece Orta Doğu'yu istikrarsızlaştırmamış aynı zamanda Türk ekonomisini ve ihracatını da olumsuz yönde etkilemiştir. Bölgede savaş ve çatışmaların devam etmesine bağlı olarak sorunların çözüme kavuşturulmaması Türkiye'nin sınırlarının istikrarsızlaştırılmak istenmesi jeopolitik ve jeostatejik avantajların yeterince kullanılmasına mani olmuştur. Sonuç olarak uzun yıllar boyunca terör ile zayıflatılmaya, diz çöktürülmeye ve hatta parçalanmaya çalışılan Türkiye bu durumda hem siyasi, askerî hem de ticari hamleler yapmak zorunda kalmıştır. Bu hamleler arasında kendi sınırları içerisinde terörü imha ederek ortadan kaldıran Türkiye kendisini kuşatan istikrarsızlık çemberini yırtacak adımlar atmıştır. Bu adımlardan ilki yine terörün istikrarsızlaştırdığı yakın bölgelerde terörle mücadele etmek ve yerelde de olsa istikrarı sağlamak olmuştur. Bundaki temel amaç istikrarın tüm Orta Doğu'da olması gerektiğine olan inançtır ve Türkiye ancak bu sayede kendi bölgesinde istikrarı koruyacaktır. Ancak istikrarı getiren en önemli enstrüman sosyo-ekonomik yaşamın sağlıklı bir altyapı ile sağlanmasıdır. Bu anlamda Türkiye sürdürülebilir bir bölgesel istikrar için hem terörle mücadele etmekte hem de yeni ticari ve ekonomik altyapı projeleri geliştirmektedir (Akçay, 2024).

Körfez Savaşı'ndan bu yana iç savaş ve bölünmenin eşliğinde olan Irak, Basra Körfezi ile Türkiye arasında eşsiz bir konumda bulunmaktadır. Bu anlamda Türkiye Basra Körfezi ile Türkiye arasında yukarıda değinilen küresel ticaret ve jeopolitik mücadele kapsamında kendisi içine yeni ticaret koridorları üretme yoluna gitmiştir. Türkiye'yi Basra Körfezi'ne bağlayan yeni bir ticaret rotası oluşturmayı amaçlayan Irak üzerinden ulaşım ve ticaret koridoru geliştirmeyi aktif olarak sürdürmektedir. Bu proje, Türkiye'nin ticaret, lojistik ve enerji için önemli bir bölgesel merkez olarak rolünü artırmaya yönelik daha geniş stratejisinin bir parçasıdır. Ancak Türkiye bu yeni yolu koridoru kullanabilmek için öncelikle Irak'ın istikrarına da katkı sunmak durumundadır.

5.1. Türkiye'nin Irak Üzerinden Kalkınma Yolu Projesi'nin Temel Unsurları

Kuru Kanal olarak da bilinen "Kalkınma Yolu" projesinin temel amacı, Türkiye'yi Basra Körfezi ile bağlayan ve Avrupa ile Orta Doğu arasında malların daha hızlı ve daha verimli bir şekilde taşınmasını kolaylaştıran kara tabanlı bir ticaret rotası oluşturmaktır. Proje, malların Süveyş Kanalı gibi geleneksel deniz rotalarını atlama adına olanak tanıyarak küresel ticaret için önemli bir alternatif haline getirecektir. Koridor, Türkiye'nin güney sınırından başlayacak, Kuzey Irak'tan geçecek ve Irak'ın Basra Körfezi kıyısındaki Basra Limanı'na kadar uzanacaktır. Bu, Avrupa ve Türkiye'den Körfez bölgesine ve ötesine, Hindistan ve Asya'nın diğer bölgelerine daha kısa bir karayolu sağlayacaktır. Proje hem demiryolu hem de karayolu ağlarının inşa edilmesini veya yükseltilmesini içermektedir. Önemli bir bileşen, Türkiye'den Irak'a uzanan ve sonunda Basra'ya bağlanan yüksek hızlı demiryolu hattının inşası olacaktır. Ayrıca, aynı rota boyunca karayolu taşımacılığını desteklemek için modern otoyollar da geliştirilecektir. Kalkınma Yolu, Avrupa, Orta Doğu ve Asya arasındaki ticaret akışlarını büyük ölçüde artıracaktır. Avrupa ve Asya arasında zaten önemli bir köprü görevi gören Türkiye, küresel ticaret için önemli bir geçiş merkezi konumunu daha da sağlamlaştıracaktır. Irak ayrıca artan yatırımdan, iyileştirilmiş altyapıdan ve iş yaratılmasından da faydalanacaktır.

Koridor, şu anda küresel deniz ticareti için önemli bir darboğaz olan Süveyş Kanalı'na bir alternatif sunmaktadır. Türkiye ve Irak, daha hızlı ve daha güvenilir bir karayolu sunarak, özellikle Süveyş Kanalı'nda kesintiler olması durumunda, malları göndermek için alternatif yollar arayan uluslararası şirketleri çekmeyi hedeflemektedir.

5.2. Irak'ın Rolü ve Altyapı Gelişimi

Kalkınma Yolu Projesi, uluslararası yatırım çekerek ve ticareti artırarak ülkede ekonomik yeniden yapılanmayı teşvik etmeyi vaat etmektedir. Projenin önemli bir parçası Basra Liman tesislerinin geliştirilmesi ve genişletilmesidir. Basra, Basra Körfezi'ne açılan ana kapı olarak, Türkiye, Avrupa ve Körfez ülkelerinden gelen mallar için kritik bir nokta görevi görecektir. Bu durum liman kapasitesi-

nin, verimliliğinin ve lojistik desteğinin iyileştirilmesini gerektirmektedir. Irak, özellikle kuzey ve orta bölgelerinde bu projeden büyük ölçüde faydalanabilir. Proje sayesinde yıllardır savaş ve çatışmalara maruz kalan Irak ulaşım altyapısı da modernize edilmiş olacaktır. Bu anlamda proje uluslararası alanda ticaretin gelişmesine katkı sağlayacağı gibi Irak için de özel bir anlam ifade edecektir.

Kalkınma Yolu Projesinin, Türkiye ile Irak arasındaki bağları hem ekonomik hem de politik olarak güçlendirmesi beklenmektedir. Türkiye, iki ülke arasındaki karşılıklı bağımlılığı artıracak olan proje için planları tamamlamak üzere Irak hükûmetiyle yakın bir şekilde çalışmaktadır. Türkiye, Irak üzerinden Basra Körfezi'ne nüfuzunu genişleterek, Orta Doğu'daki jeopolitik konumunu güçlendirmeyi amaçlamaktadır. Bu koridor, Türkiye'nin Körfez İş Birliği Konseyi (GCC) ülkeleriyle olan ekonomik bağlarını güçlendirmekle kalmayacak, aynı zamanda enerji ithalatı ve ihracatı için diğer rotalara olan bağımlılığını da azaltacaktır. Projenin ayrıca bölgesel dinamikleri değiştirme potansiyeli de bulunmaktadır. İran şu anda Irak ile Körfez arasındaki ticareti kolaylaştırmada, özellikle de Irak'ın Şii ağırlıklı bölgelerindeki etkisiyle önemli bir rol oynamaktadır. Türkiye'nin yeni koridoru, Irak'a uluslararası ticaret için alternatif bir rota sağlayarak ve Irak'ın İran altyapısına olan ekonomik bağımlılığını azaltarak İran'ın pozisyonunu burada zayıflatabilir. Proje için en önemli zorluklardan biri olan güvenlik meseleleri Türkiye'nin girişimleri ile minimize edilmektedir. Altyapı ve lojistik için güvenliğin sağlanması, projenin başarısında önemli bir faktör olacaktır. Bu noktada Türkiye Irak'ın güvenliğini sağlayacak adımları da atmaktadır. Diğer yandan yüksek hızlı tren, otoyollar ve liman tesisleri dâhil olmak üzere gerekli altyapının inşası önemli miktarda mali yatırım gerektirmektedir.

Kalkınma Yolu, Çin'in Kuşak ve Yol Girişimi de dâhil olmak üzere diğer büyük ulaşım ve altyapı girişimlerinden rekabetle karşı karşıya kalacak. Bu girişim, Asya ve Avrupa'yı karayolları üzerinden birbirine bağlamayı hedeflemektedir. Ayrıca, İran'ın bölgede önemli bir geçiş merkezi olma yönünde kendi hedeflerinin bulunduğunu da hatırdta tutmak gerekmektedir. Proje aynı zamanda Türkiye'nin bölgesel hedeflerinin daha geniş bağlantısını sağlayacaktır. Türkiye uzun zamandır özellikle TANAP ve Türk Akımı gibi doğalgaz boru hatları aracılığıyla Avrupa ve Asya için önemli bir enerji geçiş merkezi olarak konumlanmayı hedeflemektedir. Kalkınma Yolu Projesi, malların ve potansiyel olarak enerji kaynaklarının akışını kolaylaştırarak bu vizyonla örtüşmektedir. Proje, yeni havaalanları, otoyollar ve yüksek hızlı demiryolu ağları gibi Türkiye'nin daha geniş altyapı hedeflerine uymaktadır. Cumhurbaşkanı Erdoğan'ın, Türkiye'yi küresel bir lojistik merkezi haline getirmeye odaklanan vizyonuna bu proje ile stratejik bir hamle gerçekleştirilmiş olacaktır. Bu anlamda Kalkınma Yolu Projesi Türkiye'nin daha büyük altyapı hedeflerinin bir parçası olarak nitelendirilebilir. Türkiye'nin Irak üzerinden Kalkınma Yolu Projesi, Avrupa, Orta Doğu ve Basra Körfezi arasındaki ticaret rotalarını yeniden şekillendirme potansiyeline sahip ve hem Türkiye'yi hem de Irak'ı bölgedeki önemli geçiş merkezleri olarak konumlandırmaktadır. Proje Türkiye'nin bölgesel etkisini genişletme ve ticaret

ve enerji koridorlarını çeşitlendirme çabalarında önemli bir adım ileriye temsil etmektedir. Irak için, çok ihtiyaç duyulan ekonomik büyüme ve altyapı geliştirme fırsatı sunmaktadır. Kalkınma Yolu Projesi Irak'ın uzun yıllardır beklediği ve bir türlü kavuşamadığı istikrar için de önemli bir adım olacaktır. Bu bakımdan proje sadece Irak için değil aynı zamanda bölgenin tamamı için de getirilere sağlayacaktır.

5.3. Kalkınma Yolu Projesi'nde Muhtemel Çin-Hindistan Yaklaşımları

Çin ve Hindistan bugün küresel ticaretin özellikle de üretim ayağının iki dev ülkesi konumunda. Bu durum her iki ülkenin küresel nakliyecisi küresel bir ekonomik güç olma çabasında etkilidir. Bu çaba kendi ülkelerinden başlayan ve tüketiciye kadar giden bir iletim ağının kurulması gibi doğal bir sonucu doğurmaktadır. Küresel oyuncular olma arzusu bu iki ülkeyi aynı amaçlar için kendi coğrafyalarında yaşadıkları rekabetin benzerini başka coğrafyalarda yaşamak zorunda bırakmaktadır. Kalkınma Yolu Projesi bu anlamda iki her iki ülke için yeni bir konjonktür oluşturacaktır. Bu konjonktüre dayalı yeni bir rekabet alanı ortaya çıkacaktır. Bu anlamda öncelikle bu proje Çin ve Hindistan'ın kendi geliştirdikleri ticaret yolları ve koridorlarını etkileyeceğini ifade etmek gerekir.

Kafkasya dâhil yakın coğrafyada Türkiye'nin koridor görevini Rusya-Ukrayna savaşından sonra tam manasıyla üstlenecek başka hiçbir ülke bulunmadığı bir gerçektir. Nitekim yukarıda değindiğimiz ticaret yollarının önemli bir kısmı güçlü tren yolu ağı ve liman altyapısı ile Kafkasya veya Rusya üzerinden Batı'ya ulaşmaktadır. Ancak Rusya-Ukrayna savaşından sonra bu ulaşım koridorlarından birisi ortadan kalktı. Buna karşın Türkiye Orta Asya-Kafkasya, Hint Okyanusu-Orta Doğu, Karadeniz ve Akdeniz üzerinden çok çeşitli bir Avrupa bağlantısına sahiptir. Türkiye bu anlamda küresel ticareti canlı tutabilecek çok yönlülük sağlayan bir jeostratejik imkâna sahiptir. Çin bir bakıma bu durumun zaten fakındadır. Ancak Hindistan, Çin ve Pakistan ile olan rekabetine dayalı olarak Türkiye dışı alternatifler üzerinde odaklanmaktadır. Çünkü Kalkınma Yolu Projesine konu bölge jeopolitik olarak hem Çin'in hem de Hindistan'ın etkisini artırmaya çalıştığı bir bölge. Ancak bölgede Türkiye'ye ve projelerine rağmen bu etkinin artırılması mümkün olmadığı gibi son derece kısıtlı kalacaktır. Diğer yandan Çin ve Hindistan gibi ülkeler deniz ulaşımını ticaretlerinde etkin bir araç olarak görseler de liman sonrası karasal ulaşım ve ulaşım ağı Orta Doğu, Kafkasya ve Balkanlar-Avrupa güzergâhında önemlidir. Bu anlamda Türkiye doğudan gelen Zengezur Koridoru ile güneyden gelen Kalkınma Yolu Projesi'ni birbirine entegre edebilirse ki asıl çabanın bu olduğu göz ardı edilmemeli, Rusya-Ukrayna savaşı sonrası kesintiye uğrayan doğu-batı yönlü ticaret koridorlarına alternatif olacaktır. Başka bir deyişle Rusya-Ukrayna savaşı ile ortaya çıkan ticaret yolu boşluğu bu şekilde giderilmiş olacaktır. Bu durum aynı zamanda başta Orta Asya, Orta Doğu, Kafkasya, Balkanlar ve Avrupa'ya ulaşmayı hedefleyen ticaret yolları için makul bir zemin oluşturacaktır. Bu kapsamda Hindistan ve Çin aralarındaki rekabetin baskısı ile Türkiye ile çalışmayı her durumda isteyecektir. Özellikle

Kalkınma Yolu Projesi'nin güven veren bir proje olmasının sağlanması bu rekabeti belki de bölgede iş birliğine çekecektir. Diğer yandan Al Faw Limanı'nın güçlü altyapısının kara ve demiryolları ile Anadolu'ya bağlanması buradan başka bölgelere yayılması projenin cazibe merkezi olmasına vesile olacaktır. Bu açıdan bakıldığında da Çin ve Hindistan ürün üreten ülkeler olarak güven duydukları bir projeden her zaman istifade etmek isteyeceklerdir. Bu anlamda Türkiye kendi jeopolitiğini sadece transit geçiş değil aynı zamanda dağıtım ve servis merkezi olarak da kullanacaktır. Bu durum üç kıtanın merkezinde yer alan Türkiye'nin bu jeopolitiğini kullanmak mal ve ürünlerini daha hızlı ve kolay ulaştırmak isteyen ülkelerin dikkatinden kaçmayacaktır.

Türkiye deniz, kara-kara veya deniz, kara ve tekrar deniz aktarımlarının yapılabildiği dünyada nadir bir coğrafi imkâna sahiptir. Çin'de üretim yapan Batılı şirketlerin aksine Çin'de üretim yaparak Batılı pazarlarda egemenlik kurmak isteyen Çin menşeli veya Asya menşeli şirketler için artık Rotterdam limanlarının kıymeti eskisi kadar önemli değil. Bu nedente ürün ve malların mega altyapı projelerine sahip Türkiye gibi ülkeler üzerinden orta ve doğu Avrupa'ya ulaştırılması Çin veya Hindistan gibi ülkeler açısından son derece önem arz etmektedir. Yine Hindistan'ın Türkiyesiz bir Kafkasya ve Karadeniz ve oradan Avrupa'ya ulaşma çabası Kalkınma Yolu'nun sunduğu imkânlarla nazaran son derece yetersizdir. Kafkasya'da bölgesel istikrarın oluşması da yine Türkiye'nin girişimleri olmadan asla oluşmayacaktır. Türkiye'yi bu bölgede küresel ticaretten elimine etmek yok saymak yanlış bir strateji olacağı gibi sonuçları da Hindistan için olumlu olmayacaktır. Diğer yandan Kafkasya'da İran ve Ermenistan ile stratejik çalışmalar yapan Hindistan yine bu bölgede Ermenistan'ı Fransa ile birlikte silahlandırarak büyük bir tarihi hata yapmaktadır. Karabağ savaşı sonrası göreceli olarak istikrara kavuşan bölgede yeni stratejinin silahlarla kurulması son derece yanlış olacaktır gibi bölgeyi istikrara kavuşturacak olan tek şey bölgenin sosyo-ekonomik refahının yeni projelerle güçlendirilmesidir (De Waal, 2021). Bölgeyi silahlandırmak aynı zamanda bölgenin istikrarsızlaşması anlamına geleceğinden burada ticari güzergahların sağlıklı çalışması da mümkün olmayacaktır. Bu durumda yine istikrarlı bir Kalkınma Yolu Projesi'nin ön plana çıkmasına katkı sağlayacaktır.

6. Sonuç

Tüm bu anlatılanlar kapsamında bölgenin Çin ve Hindistan'ın kendi nüfuzlarını yaymaya çalıştıkları bir bölgede olduğu gerçeğinden hareketle Kalkınma Yolu Projesi'nin bölgedeki tüm dengeleri domine edecek yeni bir proje olduğu anlaşılmaktadır. Kalkınma Yolu Projesi, zaman içerisinde kendi varoluş sürecini sağlıklı bir altyapı ve işletme ile birlikte tamamlayarak Çin ve Hindistan'ın rekabet sahasının odak noktası ve odak projesi olacaktır. Bu durum bölgede rekabet etmek veya bölgedeki varlığını her alanda güçlü tutmak isteyen ülkelerin nüfuzlarını artırmak için projenin bir parçası olma isteğine yol açacaktır. Dünya tarihinin en eski dönemlerinden bu yana ürün ve mal hareketleri doğu-batı yönlü olmuştur. Bu durum böyle olmaya devam edecektir.

Ancak yeni bir dünyanın Türkiye'nin yakın coğrafyasında kurulduğundan hareketle küresel ticaretin merkezinin Türkiye olacağı da hesaba katılmalıdır. Bu nedenle Türkiye bağlantılı projeler yeni düzende veya sistem içerisinde de etkin olacak belirleyici role sahip olacaktır. Bu istikrarı hem kendi ülkesinde hem de bölgesinde sağlayabilecek başka ülke yoktur. Bu nedenle Kalkınma Yolu Projesi hem geçtiği güzergâhın bulunduğu bölgenin hem de buradan taşınacak mal ve ürünlerin devamında gideceği ülkelere sağlıklı bir şekilde ulaştırılacağı bölgelerin istikrarını sağlayacak yegâne ülkedir. Bu durum Çin ve Hindistan arasında yakın coğrafyamızda yaşanan rekabetin de ileride nasıl şekilleneceğini göstermesi bakımından son derece önemlidir.

KAYNAKÇA

Abid, M. (2015). "CPEC: Challenges and opportunities for Pakistan". *Journal of Pakistan Vision*, 16(2), 142-169.

Akçay, E. Y. (2024). "Türkiye's Policy of Fighting the Terrorist Organization PKK After July 15: A Turnaround from Smart Power to Hard Power". *Turkish Studies-Economics, Finance, Politics*, , 19,1.

Alterman, J. B. (2008). *Managing China-U.S. Energy Competition*. Washington: The CSIS PRESS.

Barbieri, K. (2024). *Geopolitics and International Trade*. In: Cope, Z. (eds) *Palgrave Macmillan, Cham. The Palgrave Handbook of Contemporary Geopolitics*, 1-23. doi:https://doi.org/10.1007/978-3-031-25399-7_49-1

Bitzinger, R. A. (2015). "Comparing defense industry reforms in China and India". *Asian politics & Policy*, 531-553.

Bukhari, S. R. (2024). "Global conflicts and economic corridors: Impact of Palestine and Ukraine on key trade routes". *Journal of Development and Social Sciences*, 5(3), 694-705.157

Cohen, S. B. (1991). "Global Geopolitical Change in the Post-Cold War Era". *Annals of the Association of American Geographers*, 551-580. doi:<https://doi.org/10.1111/j.1467-8306.1991.tb01709.x>

Çamaş, T. (2018). "Rusya Ukrayna Krizi ve Soğuk Savaşın Tarihi Simetrisi". *Ankasam Stratejik Bakış*, 1-12. <https://www.ankasam.org/wp-content/uploads/2021/12/3620-Tugrul-CAMAS-Rusya-Ukrayna-Krizi-ve-Soguk-Savas-in-Tarihi-Simetrisi.pdf> adresinden alındı

De Waal, T. (2021). "In the South Caucasus, can new trade routes help overcome a geography of conflict". *Carnegie Europe*, 1-8.

Dower, J. W. (2010). *Cultures of War: Pearl Harbor/Hiroshima/9-11/Iraq*. New York: WW Norton & Company.

Gearóid Ó Tuathail. (2010). "Localizing geopolitics: Disaggregating violence and return in conflict regions". *Political Geography*, 256-265.

Goswami, N. (2011). "China's 'Aggressive' Territorial Claim on India's Arunachal Pradesh: A Response to Changing Power Dynamics in Asia". *Strategic Analysis*, 781-792. doi:<https://doi.org/10.1080/09700161.2011.591248>

Hansen, B. (2010). *Unipolarity and World Politics: A Theory and its Implications* (1st ed.). London: Routledge. <https://doi.org/10.4324/9780203832301> adresinden alındı

He, K. &. (2020). "Understanding the dynamics of the Indo-Pacific: US-China strategic competition, regional actors, and beyond". *International Affairs*, 1-7. <https://doi.org/10.1093/ia/iiz242> adresinden alındı

<https://www.isro.gov.in/Vision-Mission-Objectives.html>. (2024, 12 15). Indian Space Research Organisation: <https://www.isro.gov.in/Vision-Mission-Objectives.html> adresinden alındı

Ministry of Ports, Shipping and Waterways. (2024, 10 5). Overview of Sagarmala Programme: <https://sagarmala.gov.in/about-sagarmala/introduction> adresinden alındı

Ministry of Road Transport and Highways. (2024, 11 9). Ministry of Road Transport and Highways: <https://morth.nic.in/bharatmalaphase> adresinden alındı

Ministry of Shipping, G. G. (2024, 12 26). Ministry of Shipping, GOI, Government of India. Ministry of Shipping, GOI, Government of India: <https://sagarmala.gov.in/> adresinden alındı

Panda, J. (2024, 4 16). Institute for Security and Development Policy. <https://www.isdp.eu>: <https://www.isdp.eu/publication/jagannath-panda-indias-instc-commitment-is-not-reliant-on-western-endorsement/> adresinden alındı

Pant, H. V. (2018). "India-Iran Cooperation at Chabahar Port". *CSIS Briefs.*, 1-4.

Salami, M. (2024, 12 15). <https://www.stimson.org/> STIMSON. <https://www.stimson.org/2024/despise-a-recent-india-iran-agreement-challenges-loom-for-chabahar-port/>: <https://www.stimson.org/2024/despise-a-recent-india-iran-agreement-challenges-loom-for-chabahar-port/> adresinden alındı

Sarker, M. N. (2018). "One belt one road initiative of China: Implication for future of global development". *Modern Economy*, 9(4), 623-638.158

Sevilla Jr, H. A. (2020). "Middle East Geopolitics and China-India Strategic Interaction in the New Era". *Asian Journal of Middle Eastern and Islamic Studies*, 14(2), 179-193.

Siddiqi, T. (2011). "China and India: More cooperation than competition in energy and climate change". *Journal of International Affairs*, 73-90.

Storbeck, D. (2021). "Indian labour migration to the Arab Gulf States: The impact of a growing interdependence. In *Internationales Asien Forum*". *International Quarterly for Asian Studies Arnold Bergsträsser Institut.*, (Vol. 42, No. 1/2, p. 21).

Ullah, M. (2019). "The Arab Spring Genesis: Implications for Global Politics". *The Dialogue*, 14(1), 1-1.