



# TESAM Akademi Dergisi

## Journal of TESAM Academy

ISSN 2148-2462 / E-ISSN 2458-9217

### Hedging Stratejisi Çerçevesinde Hindistan'ın Kuşak ve Yol Girişimi'ne Yaklaşımı

*India's Approach to the Belt and Road Initiative within the Framework of Its Hedging Strategy*

#### Öz

Bu çalışmanın amacı, önemli ekonomik ve ticari fırsatlar sunması sebebiyle pek çok ülke tarafından olumlu karşılanan Çin'in Kuşak ve Yol Girişimi'ne neden Hindistan'ın dahil olmak istemediğini, bu ülkenin Çin'e yönelik uyguladığı hedging stratejisi kapsamında açıklamaktır. Zira Hindistan'ın Kuşak ve Yol Girişimi'ne dahil olmama tercihinin Çin'e yönelik hedging stratejisinden bağımsız değerlendirmek mümkün değildir. Hindistan bir taraftan ekonomik ve ticari çıkarlarını gözeterek Çin ile yakınlaşmakta, diğer taraftan ise güvenlik kaygılarını göz önünde bulundurarak Çin'i dengeleyecek ortaklık ve işbirliklerine yönelmektedir. Bu kapsamda Yeni Delhi bir yandan Kuşak ve Yol Girişimi için önemli bir fon mekanizması olan Asya Altyapı Yatırım Bankası içerisinde aktif bir rol oynarken öte yandan Japonya, Amerika Birleşik Devletleri ve Avustralya gibi Pasifik bölgesi ülkeleri ile güvenlik alanında girişimlerde bulunmaktadır. Hindistan'ın ekonomi alanında angajman, güvenlik alanında dengelemeye dayanan bu hedging stratejisi, Çin – Pakistan Ekonomik Koridoru ve Çin'in Hint-Pasifik bölgesindeki etkinliğini artırma girişimlerinden rahatsız Yeni Delhi'yi Kuşak ve Yol Girişimi'nin dışında kalmaya sevk etmektedir.

**Anahtar Kelimeler:** Hedging stratejisi, Kuşak ve Yol Girişimi, Hindistan dış politikası, Hint-Pasifik

#### Abstract

The main aim of this paper is to explain the reasons behind India's decision to stay away from China's Belt and Road Initiative, which is welcomed by many countries due to its significant economic and commercial opportunities, within the scope of its hedging strategy toward China. It is not possible to interpret India's this decision without taking into account

#### Onur KAYA

Arş. Gör.,  
İstanbul Gelişim Üniversitesi,  
İİSBF, Siyaset Bilimi ve Uluslararası  
İlişkiler Bölümü.  
onkaya@gelisim.edu.tr  
ORCID: 0000-0002-4060-8438

#### Emine AKÇADAĞ

Doç. Dr.,  
İstanbul Gelişim Üniversitesi,  
İİSBF, Siyaset Bilimi ve Uluslararası  
İlişkiler Bölümü.  
eakcadag@gelisim.edu.tr  
ORCID: 0000-0001-5430-9298

Cilt / Issue: 9(1), 229-260

Geliş Tarihi: 11.04.2021

Kabul Tarihi: 17.08.2021

Atf: Kaya, O. ve Alagöz, A.  
E. (2021). Hedging stratejisi  
çerçevesinde Hindistan'ın Kuşak  
ve Yol girişimi'ne yaklaşımı. *Tesam  
Akademi Dergisi*, 9(1), 229-260. [http://  
dx.doi.org/10.30626/tesamakademi.  
913308](http://dx.doi.org/10.30626/tesamakademi.913308)

its hedging strategy, since on one hand, India approaches China by considering its economic and commercial interests, on the other hand, it tries to create partnerships and collaborations that will balance China, due to its security concerns. Within this context, India plays active role in Asia Infrastructure Investment Bank (AIIB) which is an important fund mechanism for Belt and Road Initiative and seeks regional cooperation strategies with other Pacific countries such as Japan, United States and Australia. India's hedging strategy, which is based on economic engagement and strategic balancing, prompts New Delhi to stay out of the Belt and Road Initiative, considering the China-Pakistan Economic Corridor and China's attempts to increase its influence in the Indo-Pacific region.

**Keywords:** Hedging strategy, Belt and Road Initiative, Indian foreign policy, Indo-Pacific

### Extended Abstract

China's and other Asian countries' economic rise have led to the relocation of the *world's economic centre of gravity* from West to the East. Many scholars have even predicted that *the 21st century* is going to be dominated by Asian countries. Asia's economic rise increased the number of studies devoted to role of China and India in the international trade and finance system. China's Belt and Road Initiative (BRI) has quickly become a popular subject among IR scholars following its launch by Xi Jinping in 2013. This paper focuses on India's perception of the BRI and aims to offer an understanding of India's rejection of the BRI. The central question this study seeks to answer is the following: What are the main factors that shape India's attitude towards China's Belt and Road Initiative and what kind of foreign policy strategy is India adopted towards China? The main assumption of the article is that India is pursuing a hedging strategy against China, taking into consideration its economic and commercial interests, as well as its security concerns.

Hedging strategy is defined by Evelyn Goh as a set of strategies aimed to eliminate situations where states cannot decide a certain strategy such as balancing, bandwagoning or neutrality strategies. Hence this strategy is different than other traditional strategies. Hedging is an alternative strategy used by states when they are bent on avoiding a choice between pure balancing or pure bandwagoning. Kei Koga identifies six main patterns of this strategy: (1) military balancing/economic bandwagoning (conventional hedging); (2) diplomatic balancing/

economic bandwagoning (soft hedging); (3) military bandwagoning/ economic balancing (economic hedging); (4) military bandwagoning / diplomatic balancing (security hedging); (5) economic balancing/ diplomatic bandwagoning (diplomatic hedging); and (6) military balancing/diplomatic bandwagoning (politico military hedging).

India's economic and security relations with China led New Delhi to implement heading strategy and this strategy shapes India's attitude towards the BRI. Hence this article provides an extensive analysis of these relations, concentrating particularly on the security dimension of the Sino-Indian relationship. First of all, this study examines economic and trade relations to demonstrate India's economic dependence towards China. Then, it deals with bilateral security relations in order to present how security concerns build distrust between two countries and thus shape India's hedging strategy. Finally, this study analyses India's perception of the BRI within the framework of its hedging strategy.

It is possible to say that India and China have similar economic backgrounds. Both were considered as undeveloped country in the middle of 20<sup>th</sup> century and as rising economic power in the 21<sup>st</sup> century following their implementation of economic reforms to promote free trade, foreign direct investment, and economic growth. Despite historical animosities and border disputes, bilateral economic relations have grown since the early 2000s. Today *China* is a major trading partner of *India*. However, *India's economic* relationship with *China* is characterised with an extremely high reliance on *Chinese* imports. The trend in trade deficit gap for India dramatically widened over the years.

As for security relations, India has fluctuating relationship with China since the beginning of their diplomatic relations in 1950 due to the border issues. Mutual *suspicion* related to the border dispute still continues to permeate the Sino-Indian relationship. Moreover, India's relations with Tibet and China's close ties with Pakistan intensify mutual distrust. Also, the increasing importance of the oceans in the globalizing world has increased the competition between China and India over the control of the Indian Ocean. These security concerns have shaped New Delhi's perception of the BRI. China's increasing ties with Pakistan, the *China-Pakistan Economic Corridor*, one of the most ambitious components of the BRI and China's increasing influence on the Indian Ocean, considered by New Delhi as its backyard are seen by the Indian government as *major threats* to its national *security*. In order to balance China's BRI, India tries to establish its own regional initiatives by developing alternative

projects such as Mausam Project, India-Japan Act East Forum, and QUAD between India, Japan, U.S. and Australia which have similar security concerns about China.

As a result, on the one hand, India continues to intensify its economic relations with China and meticulously avoid damaging these relations. For example, although New Delhi decided to stay out of the BRI, it is one of the largest shareholders in the Asian Infrastructure Investment Bank. On the other hand, due to its objection to China-Pakistan Economic Corridor and its concern over China's increasing influence in South Asia, India tries to balance China's BRI through strong partnerships and cooperation with the US, Japan and Australia.

## Giriş

20. yüzyılın ikinci yarısından itibaren başta Çin olmak üzere Asya ülkelerinin yadsınamaz ekonomik yükselişi, dünyanın ekonomik ağırlık merkezinin Doğu'ya kaydığı ve içinde bulunduğumuz yüzyılın Asya yüzyılı olduğu değerlendirmelerine sebebiyet vermiştir. Söz konusu değerlendirmelerin temelinde Kenneth Organski'nin güç geçişi teorisini bulunduğunu söylemek mümkündür. Organski'ye göre uluslararası sistemde dikey bir hiyerarşi bulunmaktadır. Piramit şeklindeki uluslararası sistemin en altında "küçük devletler", küçük devletlerin üstünde bölgesel düzlemde etkiye sahip "orta seviyeli devletler", bir üstte "büyük devletler", en üstte ise "hegemon devlet" yer almaktadır. Mevcut uluslararası sistemde tek bir hegemon güç bulunmaktaysa, hiyerarşik ortama istikrar hâkimdir. Fakat birden fazla ülkenin hegemon olma yönünde potansiyeli ve mücadelesi söz konusu ise istikrardan söz edilemeyeceği gibi büyük güçler arasında hegemon olma yarışının yaşandığı ve güç geçişi görüldüğü zamanlarda savaş çıkma olasılığı da artmaktadır (Organski,1969). 2000'li yılların başından itibaren Organski'nin güç geçişi teorisini Çin'in yükselişine uyarlayan araştırmacı ve akademisyenler, ABD ve Çin arasında bir güç geçişi sürecinden bahsetmektedirler (Bkz. Goldstein, 2007; Chan, 2008; Levy, 2008; Beeson, 2009; Lai, 2011; Heywood, 2016). Söz konusu güç geçişinin bir savaşla gerçekleşip gerçekleşmeyeceği ayrı bir tartışma konusu olmakla beraber, 21. Yüzyılda dünya üzerindeki hakimiyet gücünün ABD önderliğindeki Batı'dan, Çin başta olmak üzere Asya bölgesine kaydığı iddiası hiç olmadığı kadar önemli bir boyuta ulaşmıştır. Örneğin, David N. Balaam ve Bradford Dillman (2018, ss. 430-431) Çin ve Hindistan gibi yükselen güçlerin uluslararası ticaret ve finans alanında önemli bir ilerleme kaydettiğini, Batı dünyasını değişmeye zorladığını ve sonuçta uluslararası güç merkezinde bir kayma olduğunu belirtmiştir.

Bu hususta Çin ve Hindistan'ın özellikle 2000'li yıllardan sonra artan ekonomik gücü oldukça önemli bir yere sahiptir. 1980'li yıllarda gayri safi yurtiçi hasıla (GSYH) açısından düşük gelirli ülke olarak konumlandırılan bu iki ülke, Uluslararası Para Fonu'nun (IMF) 2020 Ekim ayı dünya ekonomik görünümü verilerine göre dünyanın ilk on ekonomisi arasında yer almıştır. 2020 yılında Çin dünyanın en büyük ikinci ekonomisi olmaya devam ederken, Hindistan ise dünyanın en büyük altıncı ekonomisi konumundadır (IMF, 2020). Bu iki ülke, artan ekonomik ve siyasi güçlerine bağlı olarak küresel düzende daha fazla söz sahibi olmaya başlamışlardır.

Uluslararası arenadaki etkinliğini daha da artırma hedefindeki Çin, bazı

çevrelerce ABD tarafından İkinci Dünya Savaşı sonrası Avrupa ülkelerine yapılan Marshall Yardımı ile kıyaslanan Kuşak ve Yol Girişimi'ni (popüler adıyla Yeni İpek Yolu projesi) 2013 yılında dünyaya duyurmuştur. Yaklaşık 65 ülke ve 850 milyar dolarlık yatırım hacmine sahip 900 projeden oluşan Kuşak ve Yol Girişimi'nin (Belt and Road Initiative – BRI) Çin'e yadsınamaz bir siyasi / ekonomik güç kazandıracağını söylemek mümkündür. Bu girişim sadece Çin'in yükselen gücünden ve küresel finans alanındaki güç değişiminden rahatsız olan ülkelerin değil, bir diğer yükselen güç olarak tanımlanan ve Çin'in bölgesel girişimlerine yönelik güvenlik endişeleri bulunan Hindistan'ın da bölgesel ve uluslararası politikalarının şekillenmesinde belirleyici bir rol oynamaya başlamıştır. Bu çalışmanın amacı da Hindistan'ın Kuşak ve Yol Girişimi'ne yönelik politikasını şekillendiren faktörlerin neler olduğu ve Çin ile olan ilişkilerinde nasıl bir dış politika stratejisi tercih ettiği sorusuna yanıt aramaktır. Zira Hindistan'ın Kuşak ve Yol Girişimi'ne dahil olmama tercihini Çin'e yönelik dış politika stratejisinden bağımsız değerlendirmek mümkün değildir. Makalenin temel varsayımı Hindistan'ın bir taraftan ekonomik ve ticari çıkarlarını, diğer taraftan güvenlik kaygılarını göz önünde bulundurarak Çin'e karşı hedging stratejisi izlediği ve bir yandan Çin ile ekonomik alanda bir işbirliği içerisine girerken diğer yandan güvenlik açısından Çin'i dengeleyecek ortaklık ve işbirliklerine yöneldiğidir.

Bu kapsamda çalışmanın ilk bölümünde hedging stratejisinin kavramsal analizi yapılacak, akabinde iki ülke arasındaki ekonomik ve siyasi ilişkilere değinilecektir. Öncelikle iki ülke arasındaki ekonomik ilişkilerden bahsedilerek ticari – ekonomik bağımlılık durumu ve bu duruma bağlı olarak Hindistan'ın ekonomik çıkarları doğrultusunda neden Çin ile iyi ilişkiler geliştirmek zorunda olduğu vurgulanacaktır. İkinci olarak ise, iki ülke arasındaki siyasi ilişkilerin tarihine kısaca değindikten sonra sınır anlaşmazlıkları, tehdit algılamaları ve bölgesel güvenlik meseleleri gibi güvenlik alanındaki ilişkileri ilgilendiren hususlar ele alınacaktır. Akabinde, söz konusu ekonomik/ticari ilişkiler ile güvenlik ilişkilerinin mevcut durumunun Hindistan'ın Kuşak ve Yol Girişimi'ne yönelik bakışını nasıl şekillendirdiği incelenecektir. Buna bağlı olarak Hindistan'ın Çin'e yönelik politikalarının dengeleme stratejisi kapsamında nasıl şekillendiği ve Hindistan'ın bu doğrultuda ABD ve bölge ülkeleriyle ne tür siyasi girişimlerde bulunduğu incelenecektir. Çalışmanın son kısmında ise hedging stratejisinin Hindistan'ın Kuşak ve Yol Girişimi'ne yönelik tavrını nasıl belirlediğine, diğer bir deyişle bir yandan Çin ile ekonomik işbirliğini koruma ve artırma amacıyla olan Hindistan'ın, diğer taraftan ABD ve bölge ülkeleriyle gerçekleştirdiği siyasi girişimlerle Çin'i dengelemeye çalıştığına değinilecektir.



## Hedging Stratejisi: Kavramsal Çerçeve

Hindistan'ın genel olarak Çin'e yönelik dış politikasını, özel olarak da Çin inisiyatifinde başlatılan BRI girişimine yaklaşımını anlayabilmek adına öncelikle izlediği hedging stratejinin genel özelliklerinden bahsetmek gerekmektedir. Hedging finansal terminolojiden diğer disiplinlere geçmiş bir kavram olup riskten korunma anlamına gelmektedir. Fakat anlam karmaşasına sebebiyet vermemek adına bu çalışmada literatürde yer aldığı şekliyle 'Hedging' olarak kullanılacaktır. Geleneksel dış politika stratejilerinin aksine, 2000'li yıllardan itibaren Uluslararası İlişkiler literatüründe (çoğunlukla güç dengesi teorisi kapsamında) kullanılmaya başlanılan bu stratejiye ilişkin genel kabul görmüş bir tanım bulunmamaktadır. Evelyn Goh (2006) hedging stratejisini *devletlerin dengeleme, eklemlenme veya tarafsızlık gibi doğrudan stratejilere başvurma kararı alamadığı durumları ortadan kaldırmayı amaçlayan stratejiler bütünü* olarak tanımlamaktadır. Hedging stratejisi angajman, uluslararası ve bölgesel ilişki ağının bir parçası olma (*enmeshment*), dengeleme ve mesafeli politika izleme gibi farklı stratejik araçların bir arada kullanılmasına olanak sağlamaktadır. Bu sebeple de dengeleme (*balancing*), eklemlenme (*bandwagoning*) ve çevreleme gibi geleneksel stratejilerden farklıdır. Örneğin dengeleme stratejisine başvuran bir devlet savunma kabiliyetlerini artırma veya benzer tehdit algısına sahip ülkelerle ittifak oluşturma yoluna gitmektedir. Başka bir deyişle dengeleme stratejisi ile devlet, kendisinden daha güçlü ve tehditkâr devleti dengeleyecek bir strateji takip etmeyi hedefler (Özlük, 2017, s. 232). Eklemlenmeye yönelen devlet ise tehdit kaynağı olarak gördüğü ülkeyle yakınlaşarak, özerkliği pahasına, güvenliğini sağlamaya ve çıkarlarını korumaya odaklanmaktadır. Özlük (2017, s. 248) eklemlenme stratejisiyle birlikte devletin kendinden büyük bir devlet ile işbirliğini artırmayı hedefleyerek kazanç ve güvenlik elde edebileceğini dile getirmektedir. Benzer şekilde Lim ve Cooper (2015, s. 700) da hedging stratejisini iki geleneksel strateji olan dengeleme ve eklemlenme stratejilerinden oluşan bir yelpazenin üzerine yerleştirmiştir. Bu stratejilerden birini tercih etmenin getireceği zararları en aza indirmeyi hedefleyen hedging stratejisi, bu iki strateji de dahil olmak üzere farklı dış politika stratejilerinin bir arada kullanılması anlamına gelmektedir. Diğer bir deyişle hedging, devletlere belli bir süre veya devamlı olarak herhangi bir tarafı (büyük güç, bölgesel güç, ittifak vs) tercih etmeme imkânı vermektedir. Devlet, hedging stratejisi ile birlikte hem çıkarlarını korumanın bir yolunu bulmayı hedeflerken hem de olası risklerle doğrudan yüzleşmekten kaçınır (Salman, 2017, s. 361). Daha kapsamlı bir tanım yapan Kuik, hedging stratejisini *bir ülkenin, yüksek belirsizlikler ve yüksek riskli durumlar karşısında karşılıklı olarak önleyici etkiler yarama amaçlı*

*birden fazla politika seçeneği izleyerek riskleri azaltmaya çalıştığı bir davranış biçimi* olarak tanımlamaktadır (Kuik, 2008, s. 163). Bu tanım hedging stratejisinin temel amacı olarak, mevcut riskleri azaltma ve çıkarların çatıştığı ülkelerin tepkisini çekmeme unsuruna dikkat çekmektedir.

Günümüzde dengeleme, eklemlenme, tarafsız kalma gibi kesin çizgili stratejileri uygulamaktan kaçınan devletler hedging stratejisine başvurmayı tercih etmektedir. Zira değişen güç dengesi veya yeni bir gücün uluslararası sistemde yükselişi gibi değişimler, alternatif stratejilere sahip olmayı gerekli kılmaktadır. Günümüz küresel dünyasında uluslararası güvenlik sorunları ve karşılıklı ekonomik bağımlılık nedeniyle hedging, hem büyük güçler hem de bölgesel güçler tarafından en fazla kullanılan stratejilerden biri haline gelmiştir. Ülkeler ortak çıkarlar sebebiyle ilişkilerini riske atmak istemediklerinden, çevreleme veya karşı blok oluşturma gibi tehdit kabul edilebilecek yöntemlere başvurmaktan imtina etmektedirler. Bunun yerine, bir yandan ekonomik/ticari ilişkilerini geliştirirken diğer yandan askeri gücünü pekiştirme ve güç projeksiyonu yeteneğini artırma yoluna gitmektedirler.

Hedging stratejisi kapsamında devletlerin stratejik tercihlerine bakılarak temelde altı farklı hedging türü olduğu öne sürülmektedir:

- 1) askeri dengeleme/ekonomik eklemlenme (geleneksel hedging),
- 2) diplomatik dengeleme/ ekonomik eklemlenme (yumuşak hedging),
- 3) askeri eklemlenme/ ekonomik dengeleme (ekonomik hedging),
- 4) eklemlenme/diplomatik dengeleme (güvenlik hedging),
- 5) ekonomik dengeleme/diplomatik eklemlenme (diplomatik hedging),
- 6) askeri dengeleme/ diplomatik eklemlenme (siyasi-askeri hedging) (Koga, 2018, ss. 641-642).

Bu çerçevede örneğin ekonomik dengeleme uygulayan devletler ilgili ülkeye yönelik ekonomik yaptırım uygulama yoluna giderken, ekonomik eklemlenme tercihinde bulunan devletler bağımlılığın artması pahasına ilgili ülkeyle ekonomik ilişkilerini geliştirmektedirler. Benzer şekilde tehdit algılanan ülkeye yönelik olarak benzer kaygılara sahip ülkelerle



askeri ittifaklar gerçekleştirileceği gibi, söz konusu ülkeyle askeri müttefiklik ilişkisi içerisinde de girilebilmektedir. Özetle bir devletin tehdit olarak algıladığı veya çıkarlarına aykırı politikaları olduğunu düşündüğü, fakat karşısına almak veya tepkisini çekmekten kaçındığı bir devlete karşı benimseyeceği hedging stratejisinin temel özelliklerini iki ülke arasındaki ilişkilerin niteliği belirlemektedir. Örneğin ekonomik veya askeri anlamda ciddi bir bağımlılık söz konusu ise devletler bir yandan bu bağımlılığı dengeleyecek diğer taraftan ilişkilere ciddi bir zarar getirmeyecek tercihlere yönelecektir.

Salman (2017, s. 356) hedging stratejisinin üç temel özelliğini, ekonomik işbirliği ile birlikte ekonomik büyümenin sağlanması ve rekabet gücünün artırılması; olası askeri çatışma ihtimali göz önünde bulundurularak askeri kapasitenin geliştirilmesi ve son olarak doğrudan tahrik edici politikalardan kaçınma olarak tanımlamıştır. Salman'ın işaret ettiği bu özellikler sebebiyle, hedging hem büyük güçler hem de bölgesel güçler tarafından en fazla kullanılan stratejilerden biri haline gelmiştir. Ülkeler karşılıklı ekonomik bağımlılık ve ortak çıkarlar sebebiyle ilişkilerini riske atmak istemediklerinden, bir yandan ekonomik/ticari ilişkilerini geliştirirken diğer yandan askeri güçlerini pekiştirme ve güç projeksiyonu yeteneklerini artırma yoluna başvurmaktadırlar. Örneğin, Çin'in ulusal çıkarlarını koruma amacıyla izlediği politikalar, Çin ve komşuları arasında var olan asimetrik güç dağılımını tetiklemede ve bu durum karşısında birçok Asya ülkesi Çin karşısında hedging stratejisi uygulama yoluna gitmektedir (Zhao ve Qi, 2016, s. 1). Çin'in gerek küresel gerekse bölgeler anlamındaki yükselişi ve buna paralel olarak ortaya koyduğu politika ve girişimler, uzun süre bağlantısız politika izleyen ve geleneksel olarak Amerikan karşıtı söylemlerin öne çıktığı Hindistan'ı söz konusu dış politika tercihlerinde değişikliğe itmiştir. Bir yandan Çin ile gelişen ekonomik ve ticari ilişkiler, diğer yandan bölgesel etkinlik rekabeti, çakışan çıkarlar ve güvenlik endişeleri Yeni Delhi'yi hedging stratejisi izlemeye yöneltmiştir. Hindistan'ın hedging stratejinin genel özelliklerinden ve niteliğinden bahsetmeden önce Çin-Hindistan ilişkilerine değinmek bu stratejik tercih anlayabilmek adına önem taşımaktadır.

## Çin-Hindistan İlişkilerinin Genel Görünümü

Çalışmanın bu bölümünde resmi ilişkilerin başladığı 1950'den 2020 yılına kadar olan dönemde Çin ve Hindistan arasındaki ilişkilerin izlediği seyir kısaca ele alınacaktır. İki ülke arasındaki ilişkiler genel olarak incelendiğinde ilk göze çarpan husus, tarih boyunca iki ülke arasındaki

ilişkilerin rekabet ve işbirliği arasında dalgalı bir seyir izlediğidir (Bajpae, 2015, s. 109). Fakat günümüzde Çin-Hindistan ilişkilerinde rekabet ve işbirliği dönemlerinin bir arada olduğunu belirtmek mümkündür. Zira iki ülke ortak ekonomik çıkarlar doğrultusunda ekonomik ve ticari ilişkilerin gelişimine büyük önem atfederken, bölgesel etkinlik anlamında rekabet içerisindedir.

### *Ekonomik İlişkiler*

Tarihsel açıdan Çin ve Hindistan'ın ekonomik parametrelerine bakıldığında bazı benzerlikler dikkat çekmektedir. Örneğin her iki ülkenin de 20. yüzyılın ortalarında gelişmemiş ülkeler sınıfında yer almakta olduğu ve gayrisafi milli hasıllarının (GSMH) da 50 – 60 dolar aralığında bulunduğu görülmektedir (Athwal, 2007, s. 77). Söz konusu benzerlik iki ülkenin tarihsel olarak izlediği ekonomi politikalarında da kendini göstermektedir. Öncelikle bu dönemde hem Çin hem de Hindistan Sovyet tarzı bir kalkınma stratejisi benimsemişlerdir (Athwal, 2007, s. 77). 20.yüzyılın ikinci yarısında ise her iki ülkede de daha fazla ekonomik reform yapılmaya başlanmış ve kapalı ekonomiden serbest ekonomiye geçiş yaşanmıştır. Örneğin 1978 yılı itibariyle ekonomik reformlar yapmaya başlayan Çin, bu reformlarla birlikte doğrudan yabancı yatırımlara izin vermiştir. Ekonomik reformların başarılı olabilmesi için de uluslararası arenada ticari anlamda iyi ilişkiler kurmaya özen göstermiştir. 2001 yılında Dünya Ticaret Örgütü'ne üye olması sonrasında önemli bir ekonomik büyüme gerçekleştiren Çin, dış ticarete izin ve teşvik ile dış politikada kalkınma odaklı bir yol izlemiştir (Kasım, 2020, s. 550). Öte yandan Hindistan da 1991 itibariyle ekonomik reformlara başlamış, ekonomik kalkınma odaklı bir yol takip etmiş ve büyüme açısından önemli adımlar atmıştır. Bu kapsamda her iki ülkenin de ekonomik reformlar anlamında benzer politikalar izlediğini söylemek mümkündür.

Bir diğer benzerlik her iki ülkenin de aynı dönemlerde doğrudan yabancı yatırımlarının ülkeye çekilmesine özel önem atfetmesidir. 1980'lerden itibaren doğrudan yabancı yatırım oranlarının hızlı bir şekilde arttığı ve gelişmiş ülkelere yapılan yatırımların yıllık ortalama %15 yükseldiği görülmektedir (Gilpin, 2001, s. 7). O dönemde ekonomik reformlara yeni başlayan Çin ve 1990'ların başında serbest ticaret politikalarına geçiş yapan Hindistan için doğrudan yabancı yatırımın ülkeye çekilmesi hususu, ekonomik kalkınma planlarında ayrıcalıklı bir konuma sahip olmuştur. Örneğin Çin, 1991 – 1995 yılları arasında az gelişmiş ülkelere yapılan doğrudan yabancı yatırımlar sıralamasında 114,3 milyar dolar ile birinci sırada yer almıştır (Gilpin, 2001, s. 290). Çin

kendi ekonomik kalkınmasını planlarken daha fazla yatırım çekebilmek adına ülke içi ulaşım ağlarını da geliştirmiştir. Mehmetali Kasım (2020, s. 553) demir, kara ve hava yollarının geliştirilmesi ile ekonomik faaliyetlerin ülke içine yayıldığını, batıdaki enerji kaynaklarının doğuya taşındığını, hammadde ve enerji kaynaklarının daha rahat naklettirildiğini belirtmiştir. Hindistan açısından ise 1991 reformları yabancı yatırımcıyı teşvik edecek biçimde daha çok özelleşme, serbestleşme ve küreselleşme temelinde planlanmıştır (Kasım, 2020, s. 555). Bu kapsamda geleneksel doğrudan yabancı yatırım politikalarında kapsamlı değişiklikler olmuş ve Hindistan hükümeti tüm endüstrileri kapsayan ve yeni bir şirketin kurulması, yeni bir ürünün üretilmesi veya kapasitenin genişletilmesi için devletten lisans alınması gerekliliğini getiren *Licence Raj* isimli sistemini kaldırmıştır (Athwal, 2007, s. 85; Adhia, 2015, s. 19). Ayrıca döviz kuru ayarlaması ve rupi konvertibilitesi, ithalatın serbestleştirilmesi, yabancı sermayeye açılım gibi ekonomik adımlar atılmıştır (Kumar, 2014, s. 50).

Dış ticaretin teşviki, doğrudan yabancı yatırımının ülkeye çekilmesi ve ekonominin gelişmesi için yapılan diğer reformların derinleşmesiyle birlikte hem Çin hem de Hindistan, özellikle küreselleşmenin hız kazandığı 21.yüzyılda ciddi bir ekonomik büyüme gerçekleştirmiştir. Örneğin Hindistan'ın GSYH'si 1960 yılında 37,03 milyar dolar iken, bu tutar reformların başlatıldığı 1991 yılından bir yıl önce yaklaşık 321 milyar dolar seviyesine ulaşmış, 2019 yılında ise 2.869 trilyon dolar olmuştur (Dünya Bankası, 2021). Öte yandan 1960 yılında 59,716 milyar dolar olan Çin GSYH'si, ekonomik reformların başladığı 1978 yılında 149,541 milyar dolar seviyelerine ulaşmış ve Dünya Ticaret Örgütü'ne üye olduğu 2001 yılında ise 1,339 trilyon dolar olmuştur (Dünya Bankası, 2021). Takip edilen yıllarda sürekli olarak büyüme gerçekleştiren Çin'in GSYH'si 2019 yılında ise 14,343 trilyon dolardır (Dünya Bankası, 2021).

İki ülke arasındaki ticari ilişkilere bakıldığında, Çin'in Hindistan'ın en büyük ticari ortağı konumunda olduğu görülmektedir (World Integrated Trade Solution, 2021). Fakat burada dikkat edilmesi gereken nokta, iki ülke arasındaki ekonomik ilişkilerin dengeli olup olmadığıdır. İthalat ve ihracat rakamlarına bakıldığında, 2000 yılında 1,47 milyar dolar olan Hindistan'ın ithalat tutarı, 2010 yılında 41,2 milyar dolara ulaşmıştır. Bu tutar 2019 yılında ise 68,4 milyar dolar seviyesine yükselmiştir (UN Comtrade, 2021). Bununla birlikte aynı artış Hindistan'ın Çin'e olan ihracatında gözlemlenmemektedir. İthalatta Çin'e oldukça bağımlı hale gelen Hindistan, ihracat oranında çok daha düşük seviyelerde kalmış ve iki ülke arasındaki dış ticaret dengesi Hindistan açısından negatif bir sonuç doğurmuştur. 2000 yılında Hindistan'ın Çin'e yönelik

ihracatı 0,73 milyar dolarken 2010 yılına geldiğinde 7,91 milyar dolar seviyesine gelmiş, fakat daha sonrasında düşüş göstermiştir. Her ne kadar son yıllarda Hindistan'ın Çin'e yönelik ihracatında tekrar bir artış gözlemlense de dış ticaret açığının yüksekliği iki ülke arasındaki ekonomik ilişkilerde Hindistan'ı Çin karşısında dezavantajlı duruma sokmuştur. 2016 – 2018 yılları arasında da dış ticaret açığı ortalama yıllık -55 milyar dolar barajının üstünde seyretmiş ve 2019 yılında da Hindistan Çin ile olan ticaretinde 51 milyar dolar açık vermiştir. (UN Comtrade, 2021).

**Tablo 1**

*Hindistan'ın 2000-2019 Yılları Verilerine Göre Çin ile Dış Ticareti*

Yıllar	İthalat Tutarı (milyar dolar)	İhracat Tutarı (milyar dolar)
2000	1,47	0,7
2004	6,05	4,09
2008	31,5	10
2010	41,2	17,4
2012	54,1	14,7
2014	58,7	13,4
2015	61,6	9,5
2016	60,4	8,9
2017	71,9	12,4
2018	73,6	16,3
2019	68,4	17,2

Kaynak: UN Comtrade Database

Hindistan Ticaret ve Sanayi Bakanlığı Ticari İstihbarat ve İstatistik Genel Müdürlüğü (DGCCI&S) resmî sitesinde yer alan bilgilere göre, Hindistan'ın 2020 yılı itibariyle Çin'e ihraç ettiği ürünlerin başında %26 ile mühendislik ürünleri gelmekte, bunu %9 ile mücevher, %9 ile petrol ürünleri, %8 ile ilaç ve eczane ürünleri, %8 ile organik ve inorganik kimyasallar, %5 ile elektronik ürünler ve %4 ile tekstil ürünleri takip etmektedir (DGCCI&S, 2021). Hindistan'ın Çin'den ithal ettiği ürünlerin başında ise %22,5 ile ham petrol ve petrol ürünleri yer alırken, bunu %11,83 ile elektronik ürünler, %10,53 ile altın, %7,41 ile makine, %5,63 inci ve %5,13 ile ulaşım ekipmanları izlemektedir (DGCCI&S, 2021). Özetle Hindistan'ın ihraç mallarının öncelikli olarak doğal kaynaklardan oluştuğu

görülürken; Çin'in Hindistan'a ihracatında ise katma değerli ürünler dikkat çekmektedir. Bir diğer altı çizilmesi gereken husus, Hindistan'ın ihracatında önemli bir yere sahip olan ilaç ve eczane sektöründeki temel bileşenlerin üçte ikisinin Çin'den ithal edilmesidir (Kapoor, 2020). Tüm bu ekonomik veriler, Hindistan açısından Çin'in önemi yadsınamaz bir ekonomik ortak haline geldiğini ve Hindistan'ın ekonomik/ticari açıdan daha fazla bağımlı olan taraf olduğu göstermektedir.

Özellikle 2008 sonrasında Hindistan ve Çin arasındaki ekonomik ve ticari ilişkilerin daha da arttığı görülmektedir. Zira 2008 yılındaki küresel finansal kriz sonrasında yaşanan gelişmeler hem Çin hem de Hindistan için ekonomik anlamda önemli fırsatlar yaratmıştır. 21. yüzyılın yükselen güçleri olarak tanımlanan ve G-20 ülkeleri arasında yer alan Hindistan ve Çin, Brezilya ve Rusya ile birlikte yükselen ekonomileri sebebiyle BRIC olarak adlandırılan ortak bir grup içerisinde yer almıştır. BRIC üyeleri uluslararası finans alanında kurumsal yenilenmenin gerektiğinin altını çizmiş ve bu doğrultuda Yeni Kalkınma Bankası, acil durum fonu gibi girişimlerle birlikte IMF, Dünya Bankası gibi kurumlara alternatif kurumsal yapılar oluşturmaya başlamışlardır (Stuenkel, 2015, s. 9). Bu ülkelere daha sonra Güney Afrika da dahil olmuş ve platform BRICS olarak adlandırılmıştır. Burada değinilmesi gereken ise bu dönemde krizin etkisiyle birçok ülkenin ihracat oranları düşerken bu ülkeler de tam aksine yükselme gözlemlenmiş olmasıdır (Reddy, 2018). BRICS ile birlikte Batı egemen uluslararası finans alanına alternatif üreten Hindistan ve Çin, karşılıklı ekonomik ilişkilerinde de birçok ekonomik ve ticari mekanizmalar oluşturulmuştur.

Hindistan ve Çin arasında kurumsal olarak oluşturulan ikili ekonomik ve ticari diyalog mekanizmalarından ilki 1988 yılında oluşturulan ve halen faaliyette olan, Ticaret ve Sanayi Bakanları seviyesinde görüşmelerin yapıldığı *Ekonomik İlişkiler, Bilim ve Teknoloji Ortak Grubu* platformudur. 2008 sonrası hız kazanan ekonomik ilişkilere bağlı olarak birkaç platform daha oluşturulmuştur. *Stratejik Ekonomik Diyalog* mekanizması bunun bir örneğidir. 2010 yılında ekonomik zorlukların aşılması ve sektörler arasındaki işbirliğinin geliştirilmesi için oluşturulan Stratejik Ekonomik Diyalog mekanizmasının temel hedefi, iki ülkenin de ekonomik büyümesine katkı sağlanmasıdır (NITI Aayog, 2021). Oluşturulan ortak çalışma grupları altyapı, enerji, yüksek teknoloji, kaynakların ve çevrenin korunması ve ilaç sanayi alanlarındaki politikalarda koordinasyon sağlamaya çalışmaktadır (NITI Aayog, 2021). İki ülke arasındaki bir diğer kurumsal mekanizma ise ekonomik işbirliğinin artırılması amacıyla 2015 yılında kurulan *NITI Aayog– Araştırma Geliştirme Merkezi Diyalogu*

mekanizmasıdır. Bu mekanizma ile birlikte iki ülke arasındaki ticari ilişkilerdeki dengesizlik, Çin'in Hindistan'a yatırımları, potansiyel ticari alanlar, sürdürülebilir enerjide gelişme gibi alanlarda çalışma grupları kapsamında görüş alışverişleri yapılmaktadır (NITI Aayog, 2021). İki ülke arasındaki ekonomik ilişkilere dair buraya kadar anlatılanlar ışığında her ne kadar Hindistan'ın ekonomik alanda tam anlamıyla Çin'e eklemleendiğini söylemek mümkün olmasa da ekonomik kalkınmasının devam edebilmesi için Hindistan'ın Çin'e ihtiyaç duyduğunu vurgulamak gerekmektedir. 2000'li yılların başından itibaren her iki ülke de ikili ekonomik ilişkilere ivme kazandırmayı hedeflemiştir. Bununla birlikte günümüzde Hindistan'ın daha fazla bağımlı olan taraf haline gelmesi, bu ülkeyi ekonomik alanda Çin ile iyi ilişkiler gözetmek ve Çin ile olan ilişkileri bozacak adımlardan imtina etmek durumunda bırakmaktadır.

### *İlişkilerin Siyasi ve Güvenlik Boyutu*

Çin ve Hindistan arasındaki resmi diplomatik ilişkiler 1 Nisan 1950'de tesis edilmiş ve iki ülke kısa süreliğine de olsa işbirliği geliştirmeyi başarmıştır (Athwal, 2007, s. 20 ; Hongyu, 1995, s. 546). Bunun en açık örneği 29 Nisan 1954 tarihinde Çin'in Tibet bölgesi ve Hindistan arasında Ticaret ve Haberleşme Antlaşması imzalamasıdır. Antlaşma, birbirlerinin toprak bütünlüğüne ve egemenliğine karşılıklı saygı, karşılıklı saldırmazlık, birbirlerinin iç işlerine karışmama, eşitlik ve karşılıklı çıkar ve son olarak barış içinde birlikte yaşama ilkelerine dayanmaktadır (Commonwealth Legal Information Institute). Chietigj Bajpae (2015, s. 108) Hindistan ve Çin arasında imzalanan bu antlaşmanın ilgili dönemde iki ülke arasındaki ilişkilerin zirve noktası olduğunu dile getirmiştir.

### *Sınır Anlaşmazlıkları*

Çin ve Hindistan arasındaki ilişkiler ilk kez 1960'larda sınır sorunlarından dolayı bozulmuştur. Karşılıklı güven ve saygının sağlanması için imzalanan anlaşmanın ilkelerine rağmen, 1950'lerin sonlarına gelindiğinde, sınır çizgisi üzerinden doğan farklı görüşler gün yüzüne çıkmış ve iki ülke arasındaki ilişkilerin bozulmasına neden olmuştur (Athwal, 2007, s. 20). Aynı dönemde Tibet'te yaşanan olaylar ve Çin'den kaçan Tibet lideri Dalai Lama'nın Hindistan lideri Nehru tarafından kabul edilmesinin ardından iki ülke arasında artan gerilim, 1954 yılında imzalanan Ticaret ve Haberleşme Antlaşması'nın da sorgulanmasına yol açmıştır (Athwal, 2007, s. 21). İşbirliği yollarının tıkanmasının ardından 1962'ye gelindiğinde Çin, 1914 yılında İngiliz sömürgesi olan Hindistan'da Dışişleri Bakanlığı yapmış Henry McMahon'un kendi adını taşıyan sınır antlaşmasının geçerliliği olmadığını belirterek Hindistan'a savaş açmıştır



(Ayhan, 2014, s. 83). Çıkan savaşta Hindistan karşısında Çin önemli bir üstünlük sağlamış ve Aksay Chin bölgesindeki Chip Chap Vadisi'ni ele geçirmiştir (Kasım, 2020, ss. 549-550). Günümüzde de Çin'in kontrolünde olan Aksay Chin bölgesi üzerinde Hindistan'ın hak talebi sürmekte ve bölge iki ülke arasında sorun oluşturmaya devam etmektedir. Aksay Chin bölgesinin yanı sıra Ladakh Leh bölgesinde ve Sumdorong Chu Vadisi'nde de sınır çatışmaları yaşanmıştır (Huchet, 2010, s. 98). 1962 – 1976 yılları arasında yaşanan sınır sorunları Hindistan ve Çin arasında işbirliği – diyalog ortamının gelişmesine engel olmuştur. Amardeep Athwal (2007, s. 22) söz konusu zaman dilimini Hindistan ve Çin'in kendi soğuk savaşlarını verdikleri dönem olarak tanımlamaktadır.

Bütün bu güvensizlik ortamında iki ülkenin belirli dönemlerde yeniden işbirliği ortamını oluşturmaya çalıştığı görülmektedir. Örneğin 1962 yılındaki savaş ile birlikte bozulan ilişkiler, 1980'lerin sonunda yumuşamaya başlamış ve iki ülke işbirliği olanaklarını değerlendirmiştir. Wang Hongyu (1995, s. 546) bu dönemde uluslararası ortamda bloklar arası gerginliğin azalmasının Çin-Hindistan ilişkilerinde olumlu bir hava yarattığını ve her iki ülkenin de bölgelerindeki güvenlik ortamını iyileştirmeye odaklandığını belirtmektedir. 1988 yılında oluşturulan ekonomik işbirliği platformu ile ilişkilerin iyileştirilmesinin hedeflenmesi bunun örneklerindedir. Ayrıca Hindistan ve Çin 1996 yılında sınır güvenliği üzerine karşılıklı güven artırıcı önlemler alınması hakkında anlaşma imzalamışlardır. Hindistan-Çin Sınır Bölgelerinde Gerçek Denetim Hattı Boyunca Askeri Alanda Güven Artırıcı Önlemler Hakkındaki Anlaşma'nın birinci maddesine göre taraflardan hiçbiri diğere karşı askeri güç kullanmayacaktır. Aynı anlaşmanın altıncı maddesi uyarınca da taraflar sınır kontrol hattının iki kilometre yakınında ateş açmayacakları taahhüdünde bulunmuşlardır (UN Peacemaker). Ama tüm bu gelişmelere rağmen iki ülke arasındaki anlaşmazlıklar halen çözülememiş olup ikili ilişkilerde belirleyici rol oynamaya devam etmektedir. Örneğin Haziran 2020'de iki ülke arasında gerçekleşen sınır çatışmasında Hindistan, 20 askerinin hayatını kaybettiğini açıklamıştır (Goldman, 2020). Kishore Mahbubani (2020, s. 131) bu sınır çatışmasının 1975 yılından beri gerçekleşen en büyük çatışma olduğunu belirterek, yaşanan bu olayın Başbakan Narendra Modi ve Başkan Xi Jinping'in ikili ilişkilerin gelişimine yönelik girişimlerinin altını oyduğunu dile getirmiştir.

### **Tehdit Algılamaları**

Çin ve Hindistan arasındaki bir diğer problemleri alan ise Çin'in Pakistan, Hindistan'ın ise Tibet ile kurduğu ilişkilerdir. Söz konusu dengeleme

amaçlı politikalar, iki ülke arasındaki güvensizliğin derinleşmesine sebep olmuştur. Pakistan ve Çin arasındaki ittifak ile Hindistan'ın Tibet'e verdiği destek, iki ülke arasındaki ilişkilerinin yeterince geliştirilememesinin sebepleri arasındadır (Huchet, 2010, s. 98). Çin, Hindistan'ın Dalai Lama'ya verdiği desteği tehdit olarak algılamakta (Boon ve Ong, 2021, s. 81), Hindistan da Çin ve Pakistan arasındaki savunma işbirliğini bir bölgesel güvenlik sorunu olarak görmektedir (Kasım, 2020, s. 560). Çin ve Pakistan arasındaki ilişki son yıllarda önemli ölçüde artmıştır. 2005 yılında iki ülke *Dostluk, İşbirliği ve İyi Komşuluk İlişkileri Antlaşması* imzalamıştır. Bunu takiben savunma alanında da işbirliği sağlanmıştır. Pakistan Dışişleri Bakanlığı da iki ülke arasındaki savunma alanındaki işbirliğinin ikili ilişkilerin bel kemiği olduğunu ve askeri teçhizat, uçak, denizaltı ve tank gibi askeri araçların üretiminde ortak girişimlerin mevcut olduğunu belirtmiştir (Pakistan Dışişleri Bakanlığı, 2021). Örneğin 2010 yılında Çin ve Pakistan arasında JF-17 savaş uçaklarının geliştirilmesi kararı alınmıştır (Pakistan Dışişleri Bakanlığı, 2021). Öte yandan Çin'in Tibet'i işgali sonrası on binlerce Tibetlinin Hindistan'a sığınması ve Hindistan'ın Çin karşısında Dalai Lama'ya verdiği destek iki ülke arasındaki tansiyon arttırmıştır (Sikri, 2011, ss. 60-61). Bu desteğin en önemli sebebi, Tibet bölgesinde güçlenen Çin'in Hindistan için daha ciddi bir tehdit oluşturacak olmasıdır. Hindistan'da varlığını sürdüren Tibetliler ise Çin tarafından tehdit olarak algılanmaktadır.

### ***Bölgesel Güvenlik Meseleleri***

Hindistan ve Çin arasındaki sınır sorunlarından kaynaklanan güvensizlik ortamı kendini bölgesel güvenlik meselelerinde de belli etmektedir. Karşılıklı bağımlılığın arttığı günümüz dünyasında; Hint Okyanusu'ndan Pasifik Okyanusu'na kadar olan coğrafyayı, çeşitli Hint-Pasifik Boğazları ve Güney / Doğu Çin ve Filipinler Denizlerini kapsayan Hint Pasifik bölgesi Çin ve Hindistan arasında önemli bir rekabet alanı haline gelmiştir. Her iki ülke için de Hint Okyanusu hem güvenlik hem de ekonomik açıdan ciddi önem arz etmektedir. Çin için Hint Okyanusu'ndaki etkisinin artırılması, deniz yollarının tehditlere karşı korunması açısından elzem politikalardan biri haline gelirken; Hindistan için ise Çin'in kendi arka bahçesinde ve bölgede varlığının artması endişe oluşturmaktadır (Mohan, 2009, s. 1). Küreselleşen dünyada ulusal güvenlik ile deniz gücü arasındaki ilişki Çin ve Hindistan için daha da derinleşmiştir (Mohan, 2009, s. 8). Denizler üzerindeki kontrolün sağlanması hem Çin hem de Hindistan için ulusal güvenlik meselesi haline gelmiştir. Ticaret/enerji güvenliğinin sağlanması ve ticaret için gerekli iletişim hatlarının korunması amacıyla Çin'in daha açık bir şekilde deniz yetki alanları ile

ilgili haklarından ve endişelerinden bahsetmeye, Hint Okyanusu'nun kendisi için artan önemine sürekli değinmeye başlamıştır (Li, 2010, s. 28). Çin'in *İnci Dizisi* stratejisiyle Pakistan'ın Gwadar limanından Güney Çin Denizi'ne uzanan bölgede *stratejik* limanlar inşa etme ve ilgili ülkelerle ortaklıklar tesis etmesi Pekin'in denizlerin kontrolüne verdiği önemin göstergesidir. Öte yandan bölgeyi kendi arka bahçesi olarak gören Hindistan da Çin'in artan etkinliği karşısında deniz güvenlik stratejileri oluşturmaya yönelmiştir. 2015 yılında Hindistan Savunma Bakanlığı tarafından yayınlanan Hindistan Deniz Güvenlik Stratejileri adlı raporda, Hindistan'ın ulusal çıkarlarının doğrudan bağlı olduğu deniz ticaret ve enerji yollarının güvenliğinin sağlanmasına daha fazla önem verileceğinin altı çizilmiştir (Hindistan Savunma Bakanlığı, 2015, s. 7). Hindistan herhangi bir tehdide karşılık verebilme, ulusal kalkınmanın sürekliliğini sağlayabilme, sürekli değişen ve gelişen teknolojiye ayak uydurabilme, tam organizasyon yeteneğine sahip olma, farklı görevleri başarabilme, yeterli lojistiği sağlayabilme ve denizlerde işbirliğini geliştirme gibi prensipler üzerinden deniz güvenlik stratejisini oluşturmuştur (Hindistan Savunma Bakanlığı, 2015, s. 7). Bu prensipler bir bakıma Orta Doğu ile Asya arasındaki ticaretin güzergâhı olan bölgede Hindistan'ın söz hakkından vazgeçmeyeceğinin göstergesidir. Buraya kadar aktarılan ekonomik/ticari ilişkiler ile güvenlik ilişkilerinin mevcut durumu, kaçınılmaz olarak iki ülkenin Kuşak ve Yol Girişimi'ne yönelik yaklaşımını etkilemiştir.

### **Kuşak ve Yol Girişimi Özelinde Hindistan-Çin İlişkileri**

Çin'in artan ekonomik gücü ile birlikte Hint – Pasifik Bölgesinin Çin için önemi de artmış ve Çin'in jeo-ekonomik çıkarları sebebiyle bölgede daha fazla etkin olma ihtiyacı ortaya çıkmıştır. Bunun doğal bir sonucu olarak Çin'in bölgedeki politikaları hem enerji güvenliğinin sağlanması hem de Deniz İpek Yolu girişimi ile ticaretin arttırılması üzerinden şekillenmeye başlamıştır (Scott, 2019, s. 95). Çin enerji açısından ciddi şekilde dışa bağımlı durumda olduğundan, Ortadoğu ve Kuzey Afrika bölgesinden enerji temini Çin ekonomisi için hayati önem taşımaktadır. 2018 yılında Çin'in bu bölgedeki toplam ithalat tutarı 163 milyar dolarken, bu tutarın yaklaşık 127 milyar doları yakıt ithalatına harcanmıştır (World Integrated Trade Solution, 2021). Bu tutarın yaklaşık olarak 96 milyar dolarlık kısmını ise Suudi Arabistan, Irak, Umman, İran ve Kuveyt'ten ithal edilen ham petrol ve petrol yağları olmuştur (UN Comtrade, 2021). Bu durum göz önünde bulundurulduğunda Çin'in etkin bir küresel güç olabilmesi için enerji güvenliğini sağlaması gerektiği açıktır. Hint Okyanusu, Çin için önemli bir deniz ticareti ve enerji kanalıdır ve Çin

ekonomisinin istikrarlı gelişimi için büyük stratejik öneme sahiptir (Li, 2016, s. 21). Dolayısıyla Pekin Hint Okyanusu'na yönelik politik ve ekonomik girişimlerini bu doğrultuda planlanmaya başlamıştır.

### *Kuşak ve Yol Girişimi*

Çin'in tarihi İpek Yolu'nun yeniden canlandırılması olarak betimlediği Kuşak ve Yol Girişimi hem kara hem de deniz ayağı olarak bu kapsamdaki en önemli ekonomi – politik girişim olmuştur. Bu girişim, Çin'in gerek ekonomik gerekse de siyasi etki alanını artırması açısından ciddi potansiyele sahip bir girişimdir. Tarihi İpek Yolu'nu kapsayan bir kara yolu projesiyle birlikte, Güney Doğu Asya ile Ortadoğu ve Akdeniz'i birleştirecek bir deniz yolu projesini içermektedir. Girişimin Çin nezdinde farklı açılardan önem taşıdığını söylemek mümkündür. Girişimin hem altyapı projeleri hem de finansal açıdan ortak bir kalkınma alanı sağlayacağını dile getiren Xi Jinping, uluslararası işbirliğini aktif bir şekilde teşvik edeceğinin de altını çizmiştir (Ekonomik Kalkınma ve İşbirliği Örgütü, 2018, s. 4). Öte yandan, bu iki ayaktan oluşan girişimin hayata geçirilmesi sadece uluslararası işbirliğini ve kalkınmayı sağlamakla kalmayacak, Çin'in bölgede ana itici güç olmasının önünü açacaktır. Johnson (2016, s. 4) Kuşak ve Yol'un kapsamlı ve odak sahibi bir girişim olmasının yanı sıra Çin'e uluslararası alanda daha aktif bir rol sağlayacak olması nedeniyle, Xi Jinping için kişisel öneme sahip bir girişim olduğunu belirtmektedir. Kevin G. Cai (2018) ise Kuşak ve Yol Girişimi'ni Asya Altyapı Yatırım Bankası (AIIB) ile birlikte Çin'in bölgesel ve küresel ekonomik işbirliğini teşvik etmek için tasarladığı ekonomik ve diplomatik amaçları olan bir girişim olarak tarif etmektedir (2018, s. 831). Öte yandan Çin, projenin sadece uluslararası ekonomik kalkınma ve işbirliği amacıyla oluşturulduğunu sürekli olarak dile getirmiştir. Örneğin Başkan Xi, toprak bütünlüğüne ve egemenliğe saygı, karşılıklı saldırmazlık anlayışı, içişlerine karışmama, eşitlik ve karşılıklı fayda ve son olarak barış içinde yaşama gibi ilkeler üzerinden ilerletilecek bu girişim ile tam manasıyla küreselleşmeye ulaşılacağını belirtmektedir (Haldar, 2018, s. 76).

Genel olarak incelendiğinde BRI, ilgili ülkeler arasındaki ortaklıkların ve altyapıların güçlendirilmesiyle birlikte Asya, Avrupa ve Afrika kıtalarının ekonomik olarak birbirine bağlanmasını sağlamayı amaç edinmektedir. Diğer bir deyişle, BRI Asya'dan Avrupa'ya uzanan ve Afrika'nın bazı bölgelerini de içeren altyapı projeleri ağı niteliğindedir. BRI, ticaret ve kalkınma açısından büyümeyi kolaylaştırmak için kara ve demir yolları, petrol ve doğalgaz boru hatları, limanlar, elektrik ve telekomünikasyon

gibi altyapı projelerini içerecek şekilde tasarlanmıştır (Cai, 2018, s. 833). Oluşturulan bu projelerin tüm Avrasya bölgesinin ve Avrupa ve Afrika'ya bağlanan güzergâhın jeopolitiğini ve ekonomisini yeniden şekillendirebilecek güce sahip olduğu düşünülmektedir (Sachdeva, 2018, s. 286). 2014 yılında temelleri atılan bu girişim, kısa zamanda uluslararası alanda hem stratejik hem de finansal açıdan ortaklıklar kurulmasını beraberinde getirmiştir.

Kuşak ve Yol Girişimi'nin finansmanı konusuna gelindiğinde, girişim için ayrılan fon tutarının devamlı olarak güncellendiği, zira artan yatırım maliyetlerinin toplam tutarda düzenli bir değişime neden olduğu görülmektedir (Wolf, 2016, s. 3). Bu durum altyapı projelerinin finansal ve kurumsal açıdan oluşturduğu maliyetlerin getirdiği zorlukların göstergesi niteliğindedir. Asya Kalkınma Bankası (AIB), 2017 yılında yayınladığı *Asya'nın Altyapı İhtiyaçlarını Karşılama* adlı raporda, tüm kıtanın altyapısının geliştirilmesi için 15 yıl içerisinde 26,2 trilyon dolar değerinde bir yatırımın gerekli olduğunu dile getirmiştir (Asya Kalkınma Bankası, 2017, s. 5). Bu da finansal açıdan kaynak ihtiyacını doğurmaktadır. Çin, bu projelerin finansman ihtiyacını Asya Altyapı Yatırım Bankası (AIIB), BRICS Yeni Kalkınma Bankası Fonu (NDB), İpek Yolu Fonu ve Çin Kalkınma Bankası dahil olmak üzere uluslararası veya ulusal kaynaklardan sağlamaktadır. Örneğin Xi Jinping 2014 Aralık sonunda kurulan ve Çin'in hem döviz rezervleri hem de devlete ait finans kuruluşları aracılığıyla desteklenen İpek Yolu Fonu ile birlikte 40 milyar dolarlık bir finansman kaynağı yaratmıştır (Wolf, 2016, s. 10). Çin tarafından kurulan AIIB de BRI için oldukça önemli bir finansman altyapısı oluşturmuştur. AIIB, 2019 yılına kadar toplamda 1,7 milyar dolar değerinde altyapı yatırımı yapmayı kabul etmiştir (Passi, 2019, s. 183).

Genel olarak bakıldığında kara ve deniz yolu altyapı projeleri ile birlikte bölgesel entegrasyonu sağlamayı amaçlayan girişime yönelik katılım önemli sayılara ulaşmıştır. Girişim, 2016 yılında düzenlenen Asya – Pasifik Ekonomik İşbirliği Zirvesi ve 2017'de düzenlenen 1. Uluslararası Kuşak ve Yol Forumu ile birlikte uluslararası alanda yer edinmeye başlamıştır. Toplamda 65 ülke Kuşak ve Yol Girişimi kapsamında altyapı projeleri oluşturmuştur. 14-15 Mayıs 2017 yılında yapılan işbirliği forumuna 29 ülkenin lideri ile birlikte 130 ülke ve 70 uluslararası örgütten toplamda 1500 temsilci katılmış ve ticaret, ekonomi ve ulaştırma alanlarındaki projelerle ilgili birçok anlaşma imzalanmıştır (Anadolu Ajansı, 2017). Forumun bu denli yüksek sayılara ev sahipliği yapması, girişimin uluslararası arenada uyandırdığı yankının açık bir göstergesidir. Girişim ile ilgili ikinci uluslararası forum ise Nisan 2019 yılında 40 ülkenin katılımıyla



birlikte Pekin’de gerçekleşmiş ve altyapı projeleri ve finanse edilmeleri üzerine görüşmeler yapılmıştır (Hürriyet, 2019).

### *Hindistan’ın Kuşak ve Yol Girişimi’ne Bakışı*

Bu makalenin odak noktasını oluşturan Hindistan’ın Kuşak ve Yol Girişimi’ne bakışı konusuna gelindiğinde, öncelikle bu ülkenin gerek coğrafi konumu gerekse büyüyen ekonomisi sebebiyle söz konusu girişimin deniz yolu ayağında büyük bir etkiye sahip olacağını belirtmek gerekmektedir (Li, 2016, s. 21). Hint Okyanusu üzerindeki en uzun kıyı hattına sahip olan Hindistan, Kuşak ve Yol Girişimi’nin deniz ayağı için muazzam bir öneme sahiptir. Bu yüzden de Çin, Hindistan’ın hem konumu hem de bölgesel önemi dolayısıyla bu girişim içerisinde yer almasını istemiştir. Hindistan, BRI için davet edilen ilk ülkelerden birisi olmuştur. BRI kapsamında Bangladeş-Çin-Hindistan-Burma Ekonomik Koridoru’nun (BCIM) oluşturmak isteyen Çin, bu ekonomik koridor aracılığıyla Hindistan’ı da girişim içerisine almak istemiştir. Öte yandan Hindistan ise BCIM koridorunun tasarlanma şekline şüpheyle yaklaşmaktadır. Özellikle Çin ile arasında var olan sınır sorunlarının da yaşandığı Kuzey Doğu Hindistan bölgesinin ülkenin geri kalanı ile tam anlamıyla bağlantısının bulunmaması Hindistan’ın yaklaşımını etkilemektedir (Halder, 2018, s. 78). Zira Yeni Delhi iki ülke arasında sınır sorununa neden olan ve coğrafi açıdan merkeze tam anlamıyla entegrasyonu sağlanmamış bir bölgeden geçen bu projenin, Hindistan aleyhine Çin’in buradaki etkisini artırmasına sebebiyet vereceğinden ötürü projeye soğuk bakmaktadır. Çin’in Hindistan’ı ikna edebilmek için ekonomik ilişkileri de kullandığını söylemek mümkündür. Örneğin, Xi Jinping’in 2014 yılı Eylül ayında Hindistan’a yaptığı ziyaret sırasında Hindistan ile çeşitli alanlarda ekonomi odaklı anlaşmalar gerçekleştirmiş ve Hindistan’ın ihracat üstünlüğünü sürdürdüğü ilaç ve tarım gibi sektörlerde Çin pazarlarına daha fazla erişim hakkı vermeyi taahhüt etmiştir (Bajpae, 2015, s. 110).

Çin’in bölgesel ve uluslararası düzlemde etkinliğini artıracak Kuşak ve Yol Girişimi’ne yönelik Hindistan’ın bakışı incelendiğinde, Yeni Delhi’nin girişime yaklaşımını etkileyen üç temel faktörden bahsedilebilir. İlk olarak Hindistan, Kuşak ve Yol kapsamında oluşturulan Çin-Pakistan Ekonomik Koridorunun (CPEC) kabul edilemez olduğunu dile getirmektedir ki bu durum Hindistan ile Çin arasında güvenlik endişesine neden olan Çin-Pakistan ilişkilerinin geliştirilmesi kapsamında değerlendirilmektedir. Ayrıca Hindistan’ın hak talep ettiği Keşmir bölgesinin üzerinden geçmesi planlanan koridorun açık bir şekilde Hindistan’ın egemenlik haklarını



ihlal ettiği gerekçesi öne sürülerek girişim reddedilmiştir (Hailin, 2018, s. 60). Hindistan, CPEC Ekonomik Koridorunun Başkan Xi'nin önerdiği barış içinde yaşama ilkeleriyle de ters düştüğünü dile getirmiştir (Haldar, 2018, s. 79). Bu kapsamda hem 2017 hem de 2019 yıllarında düzenlenen forumları da boykot etmiştir (Scott, 2019, s. 98). Planlanan ekonomik koridor projesi özellikle enerji ve ulaşım ağları ile birlikte Çin-Pakistan güzergâhının geliştirilmesinin önünü açmıştır. Böylelikle söz konusu bölgenin kalkınmasına önemli bir katkı sağlanmış olacaktır ki bu da Keşmir bölgesinde hak talep eden Hindistan'ın ulusal çıkarına tamamen ters düşmektedir. Dolayısıyla Hindistan Kuşak ve Yol Girişimi'nin amiral gemisi olarak adlandırılan bu koridor özelinde hoşnutsuzluğunu dile getirmiştir ve girişimin dışında kalmayı tercih etmiştir (Hailin, 2018, s. 60). İkinci olarak Hindistan'ın girişimin Deniz İpek Yolu kısmına da karşı çıktığının altını çizmek gerekmektedir. Bu girişimle birlikte Çin ve Hindistan arasında bir diğer güvenlik endişesine neden olan Hint Okyanusu üzerindeki rekabette Çin'in önemli bir avantaj elde edeceği düşünülmektedir. Çin'in Hint-Pasifik bölgesinde artan nüfuzu ve bu nüfuzu daha da artırmaya dönük stratejik hamleleri, Hindistan'ın ulusal güvenlik çıkarıyla ters düşmektedir. Örneğin, Hindistan bu girişimin Hint-Pasifik Okyanusu'nu kapsayan ayağının kendi çıkarlarına aykırı olduğunu ve bunun bir çevreleme politikası niteliğinde olduğunu dile getirmiştir (Scott, 2019, s. 98). BRI kapsamındaki projelerin gerçekleştirilmesi ve Hindistan'ın bunun içinde yer alması, Yeni Delhi açısından Çin'in bölgede artan varlığını kabul etmek anlamına gelecektir. Son olarak, ekonomik çıkarların da Hindistan'ın yaklaşımı üzerinde etkisi bulunmaktadır. Hindistan açısından Kuşak ve Yol Girişimi, Pekin himayesinde Çin sermayesinin, ticaret politikasının ve standardının ihraç edilmesi anlamına gelmektedir (Mohan, 2017). Hali hazırda dış ticarete Çin'e bağımlı olan Hindistan için Kuşak ve Yol içerisinde yer almak hem hareket alanını kısıtlama hem de Çin'in çıkarlarına karşı daha da savunmasız duruma gelme anlamı taşımaktadır.

### **Hindistan'ın Hedging Stratejisi ve Kuşak ve Yol Girişimi**

Kuşak ve Yol Girişimi'nin dışında kalma tercihinin rağmen, Hindistan'ın Çin'e yönelik dış politika stratejisi incelendiğinde, amacının tamamen Çin'in karşısında yer almak olmadığı görülmektedir ki zaten böyle bir tercih ekonomik ve ticari çıkarlarına aykırıdır. Çin'in bölgede artan etkinliğinden kaynaklanan güvenlik endişelerine rağmen, Hindistan ikili ekonomik ilişkilere büyük önem atfetmektedir. Hindistan'ın politikaları daha geniş kapsamda incelendiğinde, bu ülkenin güvenlik çıkarları açısından Çin'e yönelik benzer kaygıları paylaşan ABD, Avustralya ve

Japonya gibi bölge ülke ülkelerine, ekonomik çıkarları açısından da Çin'e ihtiyaç duyduğu, bu sebeple de hedging strateji uyguladığı görülmektedir. Bir başka deyişle, Hindistan ekonomik anlamda Çin ile yakınlaşırken güvenlik alanında Çin'i dengeleme stratejisi gütmektedir. BRI içerisinde yer almamayı tercih etmesi de bu durumun bir göstergesidir. Burada değinilmesi gereken nokta, Hindistan'ın bölgedeki altyapı projelerinin geliştirilmesine değil, kendi güvenlik alanı olarak tanımladığı bölgede ulusal çıkarlarına ters düşecek girişimlere karşı olduğudur. Sachdeva (2018, s. 287) da Hindistan'ın ne tam anlamıyla projenin içinde yer aldığını ne de tam anlamıyla karşıt olduğunu dile getirerek, sadece Çin-Pakistan Ekonomik Koridoruna yönelik projeleri tam anlamıyla reddettiğini belirtmektedir.

Hindistan, BRI içinde yer almak yerine alternatif politikalar geliştirerek kendi bölgesel girişimlerini kurgulamayı hedeflemektedir. Hindistan'ın BRI içerisinde yer almayı reddederek farklı seçenekler üretmesinin iki ülke arasında yeni bir rekabet ortamının oluşmasına neden olduğunu söylemek mümkündür. Yeni Delhi'yi alternatif politikalar oluşturmaya iten temel sebep daha önce de ifade edildiği üzere, Hindistan'ın Çin karşısındaki güvenlik açığını dengeleme isteğidir. Bu noktada özellikle iki güvenlik meselesi öne çıkmaktadır. Birincisi Hindistan'ın hak talep ettiği Keşmir bölgesinden geçmesi planlanan Çin – Pakistan Ekonomik Koridoru, diğeri ise kendi geleneksel etkinlik sahası olarak gördüğü Hint Okyanusu bölgesinde artan Çin etkisinden duyulan rahatsızlıktır. Bölgede Çin donanmasının faaliyetlerinin artması bölgeyi kendi hakimiyet alanı gören Hindistan'ın temel stratejileri ile örtüşmediği için endişeleri de beraberinde getirmiştir (Li, 2016, ss. 23-24). Bu doğrultuda Hindistan hedging stratejisi uygulayarak güvenlik alanında Çin'i dengeleme yoluna yönelmiştir. Mausam Projesi bu açıdan bakıldığında Hindistan'ın Çin'in Deniz İpek Yolu projesine bir cevabı olarak değerlendirilebilir. Mausam Projesi, Hindistan'ın eski deniz yollarının ve Hint Okyanusu'nda yer alan diğer bölge ülkeleri ile bağlarının geliştirilmesini planlamaktadır. Hindistan Kültür Bakanlığı'nın projesi olan Mausam Projesi, genel olarak Hint Okyanusu üzerindeki ülkeler arasında kültürel bağların güçlendirilmesinin ve güvenlik endişelerinin giderilmesinin yanı sıra, iletişim alanında da yakın işbirliğini amaçlamaktadır (Hindistan Kültür Bakanlığı, 2021). Buna ek olarak, Hindistan diğer bölge ülkeleri ile ortak projeler geliştirerek hem kendi güvenlik zafiyetlerini kapatmak hem de Çin'i bu konuda dengelemek istemektedir. Bu doğrultuda, uluslararası alanda işbirliği politikalarına daha fazla önem vermeye başlamıştır. Bu önem, özellikle son yıllarda Hindistan'ın *Doğu'ya Bakış* politikasının *Doğu'ya Yöneliş* politikasına evirilerek daha kapsamlı bir

nitelik kazanmasını beraberinde getirmiştir.

1991 yılında Hindistan'ın başlattığı ve ülkenin hem ticari anlamda batıdan ziyade doğudaki komşularıyla ilişkili olmasını hem de bölgesel alanda daha aktif bir politika izlemesini öngören *Doğu'ya Bakış (Look East)* politikası, 2014 yılında Başbakan Modi tarafından *Doğu'ya Yöneliş* politikası olarak güncellenmiştir. Doğu'ya Yöneliş politikası, Asya-Pasifik bölgesinde yer alan ülkelerle ekonomik, stratejik ve kültürel ilişkileri teşvik etmeye yönelik diplomatik bir girişim niteliğindedir. 21.yüzyılda özellikle Hindistan açısından büyük önem taşıyan Güneydoğu Asya'da Çin'in etkisinde ciddi bir artış söz konusu olmuştur. Başbakan Modi de Doğu'ya Yöneliş politika ile Çin'in bölgede artan ekonomik ve askeri gücünün olası etkilerinden endişe duyan diğer bölge ülkeleriyle diplomatik ilişkileri geliştirmeyi hedeflemiştir (Kesavan, 2020). Bu doğrultudaki en açık örneklerden biri Japonya ile oluşturulan işbirliği forumudur. *Hindistan-Japonya Doğu'ya Yöneliş* adlı bu forum aracılığıyla Hindistan'ın Doğuya Yöneliş politikası ve Japonya'nın *Özgür ve Açık Hint-Pasifik Stratejisi* arasında bir işbirliği platformu kurulması amaçlanmıştır (Halder, 2018, ss. 80-81). Japonya Başbakanı Shinzo Abe 2016 yılında özgürlük, hukukun üstünlüğü ve piyasa ekonomisi prensipleri temelinde Hint-Pasifik bölgesinin özgür ve açık olması gerektiği inancıyla *Özgür ve Açık Hint-Pasifik Stratejisi'*ni başlatmıştır (Reeves ve Wallis, 2020). 2017 yılında bu iki strateji doğrultusunda oluşturulan platform her iki ülke arasındaki bağların güçlendirilmesi için oldukça önemlidir. Buna ek olarak Hindistan ve Japonya, Mayıs 2017'de *Asya-Afrika Büyüme Koridoru* projesini açıklamışlardır. Bu proje kapsamında iki ülke Asya ve Afrika'da büyümeyi ve karşılıklı bağımlılığı artıracak şekilde altyapıyı geliştirme projeleri ortaya koyarak iki kıta arasındaki entegrasyonu artırmayı amaçlamaktadır (Panda, 2017, s. 2). Asya-Afrika Büyüme Koridoru'nun asıl hedefi, Çin'in Kuşak ve Yol kapsamında Afrika ülkeleri ile planladığı projelere alternatif projeler üreterek Kuşak ve Yol'u dengelemektir. Ayrıca Doğu'ya Bakış politikasından Doğu'ya Yöneliş politikasına geçişle birlikte Hindistan, ASEAN ile de ekonomik, güvenlik ve diplomatik bağlarını genişletmeyi amaçlamıştır. Zira ASEAN ile geliştirilmesi öngörülen ilişkiler Çin'i dengeleme açısından Hindistan için ehemmiyet arz etmektedir. Hoo Tiang Boon (2016, s. 802) Hindistan ve ASEAN arasında özellikle deniz alanında giderek daha fazla işbirliği ortamının tesis edildiğinin ve iki tarafın donanmalarının düzenli olarak tatbikatlar yaptığının altını çizmektedir.

Değinilmesi gereken bir diğer husus ise Hindistan için bölgede Çin'in dengeleme stratejisinin başarısının büyük oranda ABD ile ilişkilerine bağlı olduğu gerçeğidir. Hindistan'ın ABD ile birlikte Çin merkezli bir

Asya-Pasifik bölgesi tanımlamasından kaçındığını ve bu doğrultuda iki ülkenin birbirini önemli birer ortak olarak gördüğünü söylemek mümkündür (Tamer, 2021). Nitekim son dönemde Asya-Pasifik yerine bölgeyi tanımlamakta iki ülkenin Hint-Pasifik kavramını kullandığı görülmektedir. Bu kavram ilk kez 2007 yılında Yeni Delhi Ulusal Deniz Vakfı Başkanı Gurpreet S. Khurana tarafından Hint Okyanusu ve Pasifik Okyanusu'nu kapsayan coğrafyayı betimlemek için kullanılmıştır. Ayrıca ikili ilişkileri geliştirmek adına, ABD ile Hindistan arasında 2018'de *İletişim, Uyumluluk ve Güvenlik Anlaşması (COMCASA)* imzalanmıştır. Bu anlaşma iki ülke arasındaki savunma ilişkilerinde önemli adımların atılmasını ve iletişim ekipman alışverişini esas almıştır. ABD Dışişleri Bakanlığı Politik – Askeri İlişkiler Bürosu Hindistan'ın Hint-Pasifik politikaları için hayati bir role sahip olduğunun altını çizmiş ve imzalanan bu anlaşma ile Hindistan'ın askeri kabiliyetlerinin ve birlikte çalışabilirliğinin artacağını ve böylelikle Hint-Pasifik'teki ortak güvenlik çıkarlarının gözetileceğini belirtmiştir (ABD Dışişleri Bakanlığı Politik – Askeri İlişkiler Bürosu, 2021). Hindistan ve ABD arasındaki güvenlik temelli ilişki sadece ikili diyaloglarla sınırlı kalmamıştır. Diğer bölge ülkelerinin de dahil olduğu bölgesel güvenlik platformlarının da tesis edildiğini belirtmek gerekmektedir. ABD, Avustralya, Hindistan ve Japonya'nın birlikte yer aldığı *Dörtlü Güvenlik Diyaloğu (Quad)* bunun bir örneğidir. Temelleri ilk olarak 2004'te Hint Okyanusu'nda yaşanan deprem ve tsunami sonrasında oluşturulan ortak eylem ve işbirliğini amaçlayan platform ile atılmıştır. 2008 yılında yaraların sarıldığı ifade edilerek dağılan platform, üye ülkelerin Hint-Pasifik bölgesinin güvence altına alınması, bölgede süregelen istikrarsızlığın son bulması ve teröre karşı ortak eylem ihtiyacı sebebiyle 2017'de yeniden canlandırılmıştır (Buchan ve Rimland, 2020, s. 1). Bununla birlikte Dörtlü İttifak'ın yeniden canlanmasındaki temel itici unsur, dört ülkenin Çin'i ortak tehdit olarak değerlendirmesidir.

Öte yandan Hindistan, BRI girişimine karşı katı bir politika izlemesine rağmen, bu girişimin önemli finansman kaynaklarından biri olan Asya Altyapı Yatırım Bankası'na yönelik olumlu bir tavır sergilemektedir. Hindistan Çin'in ardından AIIB içerisindeki en fazla katkıyı sağlayan ikinci ülke olup ulaşım, enerji ve su ile ilgili altyapı projeleri için gerekli fonları bu banka aracılığıyla sağlamıştır. AIIB verilerine göre, Hindistan'ın 2017 - 2020 yılları arasında 7 ulaşım projesi için yaklaşık olarak 2 milyar 309 milyon dolar değerinde onaylanmış kredisi bulunmaktadır (Asya Altyapı Yatırım Bankası, 2021). Bu tutar Hindistan'ın AIIB içerisinde ne kadar aktif olduğunun göstergesidir. 2017 yılında toplamda 1,5 milyar dolar değerindeki kredi ile bankanın en fazla kredi çeken ülkesi olmuştur

(Haldar, 2018, s. 77). Hindistan'ın BRI içerisinde yer almamayı tercih etmesine rağmen AIIB'deki aktif rolü Hindistan'ın uyguladığı hedging stratejisinin bir sonucudur. BRI içerisinde yer almayan Hindistan, Çin ile işbirliğinden önemli ekonomik faydalar elde etmek ve uluslararası finansal alanda statü kazanmak için AIIB'ye karşı sıcak bir politika izlemiştir (Wu, 2019, s. 3). Diğer bir deyişle, Hindistan, güvenlik endişelerini ön planda tutarak BRI kapsamında Çin'i dengeleme politikası izlerken, AIIB içerisinde yer alarak ekonomik kazanç ve statü elde etmeyi planlamıştır. Nitekim Hindistan, her ne kadar Çin'e ekonomik olarak daha fazla bağımlı olmak istemese de ekonomik çıkarları açısından ikili ilişkilere zarar verecek adımlar atmak istememektedir. Bu durum Hindistan'ı stratejilerinin ne tam anlamıyla eklememe ne de tam anlamıyla dengeleme üzerine oluşturmadığının ve hedging strateji uyguladığının bir göstergesidir.

## Sonuç

Hindistan'ın Çin ile olan ilişkilerinin genel görünümüne bakıldığında ticari-ekonomik alanda bir işbirliği, güvenlik alanında ise bir dengeleme söz konusu olduğunu söylemek mümkündür. Çin'in Hindistan'ın en büyük ticari ortağı olması, Hindistan'ın ihracatında önemli bir yere sahip olan ilaç ve eczane sektöründeki temel bileşenlerin büyük kısmının Çin'den ithal edilmesi ve artan ticari ve ekonomik diyalog mekanizmaları Çin'i Hindistan için önemi yadsınamaz bir ticari partner haline getirmiş ve Çin lehine bir ekonomik bağımlılık yaratmıştır. Bununla birlikte iki ülke arasında var olan sınır sorunlarının yanı sıra, Çin'in Pakistan ile kurduğu yakın ilişkinin Hindistan açısından yarattığı güvensizlik ve Hint Okyanusu'nda ortaya çıkan çıkar çatışmaları da Hindistan'ın Çin ile sorunsuz bir ilişki kurmasını engellemektedir. Bu sebeple Hindistan Çin'e yönelik hedging stratejisi izlemekte, bir taraftan ekonomik çıkarlarını korumayı hedeflerken, diğer yandan Çin ile doğrudan karşı karşıya gelmeden Çin'i dengelemeye gayret etmektedir. Söz konusu dengeleme deniz gücü yeteneği başta olmak üzere askeri imkân ve kabiliyetlerin artırılması, ABD ve bölge ülkeleriyle güvenlik ve savunma ilişkilerinin geliştirilmesi vasıtasıyla gerçekleştirilmektedir.

Hindistan'ın Kuşak ve Yol Girişimi'ne bakışını şekillendiren de söz konusu hedging stratejisidir. Çin – Pakistan Ekonomik Koridoru'nun Hindistan'ın ulusal çıkarlarını tehdit ettiği ve Çin'in Hint-Pasifik bölgesindeki etkinliğini artırma girişimlerinin Hindistan'ı çevreleme politikasının sonucu olduğu algısı, Yeni Delhi'nin Kuşak ve Yol Girişimi'ne mesafeli bir politika izlemesine neden olmuştur. Hindistan Kuşak ve Yol Girişimi'nin daha da artırdığı güvenlik endişeleri nedeniyle bölgede



Çin'i dengeleme adına ABD, Japonya ve ASEAN ile savunma alanında işbirliğini artırmakta, ortak projeler ve tatbikatlar gerçekleştirmekte ve çok taraflı güvenlik platformları tesis etmektedir. Bununla birlikte Çin'in ekonomik yükselişinin yarattığı fırsatlardan faydalanmak ve Çin'i tamamen karşısına almamak adına, Kuşak ve Yol Girişimi kapsamında altyapı yatırım projelerinin finansmanı için Çin tarafından kurulan Asya Altyapı Yatırım Bankası'na dahil olmuştur. Orta veya uzun vadede Hindistan'ın Kuşak ve Yol Girişimi'ne yönelik bakışının değişmesi muhtemel görünmemektedir. Bu tutumun en son ve net göstergelerinden biri Haziran 2021'de yapılan G-7 Zirvesi'nde Çin'in söz konusu girişimine rakip olarak duyurulan, ABD liderliğindeki "Daha İyi Bir Dünyayı Yeniden İnşa Et" adlı girişimine Yeni Delhi'nin verdiği destek ve girişimde lider rol oynama isteğidir. Bu girişim Covid-19 salgınının sebep olduğu sağlık ve ekonomi alanlarındaki kargaşadan çıkmak adına gelişmekte olan ülkelerdeki altyapı yetersizliklerinin giderilmesini amaçlamaktadır. Dolayısıyla Hindistan'ın Çin'e yönelik hedging stratejisinin kısa veya orta vadede önemli bir değişime uğramayacağını ve bir yandan Çin ile ekonomik ve ticari ilişkiler devam ettirilirken diğer yandan Çin'in bölgedeki etkinliğini dengelemeye dönük politikaların uygulanmaya devam edileceğini öngörmek mümkündür.

### **Ek Beyan / Declaration**

Makalenin tüm süreçlerinde TESAM'ın araştırma ve yayın etiği ilkelerine uygun olarak hareket edilmiştir.

Bu çalışmada herhangi bir potansiyel çıkar çatışması bulunmamaktadır.

Yazarlar bu çalışma için finansal destek almadığını beyan etmiştir.

1. yazar %60 oranında, 2. yazar %40 oranında katkı sağlamıştır.

In all processes of the article, TESAM's research and publication ethics principles were followed.

There is no potential conflict of interest in this study.

The authors declared that this study has received no financial support.

1<sup>st</sup> author 60%, 2<sup>nd</sup> the author contributed 40%.



## Kaynakça / References

United Nations Peacemaker. (1996). *Agreement between the government of the Republic of India and the government of the People's Republic of China on confidence-building measures in the military field along the line of actual control in the India-China border areas*. Erişim tarihi: 18.12.2020, [https://peacemaker.un.org/sites/peacemaker.un.org/files/CN%20IN\\_961129\\_Agreement%20between%20China%20and%20India.pdf](https://peacemaker.un.org/sites/peacemaker.un.org/files/CN%20IN_961129_Agreement%20between%20China%20and%20India.pdf).

Commonwealth Legal Information Institute. (1954). *Agreement between the Republic of India and the People's Republic of China on trade and intercourse between Tibet region of China and India*. Erişim tarihi: 24.12.2020, <http://www.commonlii.org/in/other/treaties/INTSer/1954/5.html>.

Amerika Birleşik Devletleri Dışişleri Bakanlığı Politik – Askeri İlişkiler Bürosu. (2021). *U.S. Security Cooperation with India*. Erişim tarihi: 04.02.2021, <https://www.state.gov/u-s-security-cooperation-with-india/>.

Anadolu Ajansı. (2017, 16 Mayıs). Kuşak ve Yol Forumu'nun ardından. Erişim tarihi: 03.02. 2021, <https://www.aa.com.tr/tr/dunya/kusak-ve-yol-forumunun-ardindan/819306>.

Asya Kalkınma Bankası. (2017). *Meeting Asia's infrastructure needs*. Erişim tarihi: 04.02.2021, <https://www.adb.org/sites/default/files/publication/227496/special-report-infrastructure.pdf>.

Asya Altyapı Yatırım Bankası. (2021). *Our projects*. Erişim tarihi: 04.02.2021, <https://www.aiib.org/en/projects/list/index.html>.

Dünya Bankası Veri Tabanı. (2021). *GDP (current US\$) – China, India*. Erişim tarihi: 18.12.2020, <https://data.worldbank.org/indicator/NY.GDP.MKTP.CD?locations=CN-IN>.

Ekonomik Kalkınma ve İşbirliği Örgütü. (2018). *China's Belt and Road Initiative in the Global Trade, Investment and Financial Landscape*. Erişim tarihi: 10.02.2021, <https://www.oecd.org/finance/Chinas-Belt-and-Road-Initiative-in-the-global-trade-investment-and-finance-landscape.pdf>.

Hindistan Kültür Bakanlığı. (2021). *Project Mausam*. Erişim tarihi: 10.02.2021, <https://www.indiaculture.nic.in/project-mausam>.

Hindistan Pekin Büyükelçiliği. (2018). *India – China Trade and Economic Relations*. Erişim tarihi: 18.12.2020, <https://www.eoibeijing.gov.in/economic-and-trade-relation.php>.

Hindistan Savunma Bakanlığı. (2015). Ensuring Secure Seas: Indian Maritime Security Strategy. Erişim tarihi: 04.02.2021, [https://indiannavy.nic.in/sites/default/files/Indian\\_Maritime\\_Security\\_Strategy\\_Document\\_25Jan16.pdf](https://indiannavy.nic.in/sites/default/files/Indian_Maritime_Security_Strategy_Document_25Jan16.pdf).

Hindistan Ticaret ve Sanayi Bakanlığı Ticari İstihbarat ve İstatistik Genel Müdürlüğü. (2021). 7 Major Components of India's Exports. Erişim tarihi: 04.02.2021, <http://dgciskol.gov.in/>.

Pakistan Dışişleri Bakanlığı Resmi İnternet Sitesi. (2021). Pakistan and China Diplomatic Relations. Erişim tarihi: 08.02.2021, <http://mofa.gov.pk/pakistan-and-china-diplomatic-relations/>.

UN Comtrade. (2020). Data. Erişim tarihi: 18.12.2020, <https://comtrade.un.org/data>.

Uluslararası Para Fonu. (2020). World Economic Outlook Data: 2020 October Edition. Erişim tarihi: 03.02.2021, <https://www.imf.org/en/Publications/WEO/weo-database/2020/October>.

World Integrated Trade Solution. (2021). India database. Erişim tarihi: 18.12.2020, <https://wits.worldbank.org/countrysnapshot/en/IND/textview>.

Adhia, N. (2015). The history of economic development in India since independence. *Association for Asian Studies*, 20(3), 18-22.

Athwal, A. (2007). *China – India relations: Contemporary dynamics*. New York: Routledge Contemporary South Asia Series.

Ayhan, S. İ. (2014). Çin – Hindistan sınır anlaşmazlığının çözümünü engelleyen faktörler. *Bariş Araştırmaları ve Çatışma Çözümleri Dergisi*, 2(2), 81-99.

Balaam, D.N. ve Dillman, B. (2018). Uluslararası ekonomi politiğe giriş. (N. Uslu, Çev.). Ankara: Adres Yayınları.

Bajpae, C. (2015). China – India: Regional dimensions of the bilateral relationship. *Strategic Studies Quarterly*, 9(4), 108-145.

Beeson, M. (2009). Hegemonic transition in East Asia? The dynamics of Chinese and American Power. *Review of International Studies*, 35(1), 95-112.

Boon, H.T. (2016). The hedging prong in India's evolving China strategy. *Journal of Contemporary China*, 25(101), 792-804.

Boon, H.T. ve Ong, G.K.H. (2021). Military dominance in Pakistan and China – Pakistan relations. *Australian Journal of International Affairs*,

75(1), 80-102.

Buchan, P.G. ve Rimland, B. (2020). Defining the diamond: The past, present, and future of the Quadrilateral Security Dialogue. *Center for Strategic and International Studies BRIEFS*. Erişim tarihi: 28.01.2021, <https://www.csis.org/analysis/defining-diamond-past-present-and-future-quadrilateral-security-dialogue>.

Cai, K.G. (2018). The One Belt One Road and the Asian Infrastructure Investment Bank: Beijing's new strategy of geoeconomics and geopolitics. *Journal of Contemporary China*, 27(114), 831-847.

Chan, S. (2008). *China, the US and power transition theory*. New York: Routledge.

Gilpin, R. (2001). *Global political economy: Understanding the international economic order*. Princeton: Princeton University Press.

Goh, E. (2006). Understanding 'hedging' in asia-pacific security. *PacNet*. No.43. Erişim tarihi: 10.02.2021, <http://www.csis.org/media/csis/pubs/pac0643.pdf>.

Goldman, R. (2020, 17 Haziran). India-China border dispute: A conflict explained. *The New York Times*. Erişim tarihi: 18.12.2020, <https://www.nytimes.com/2020/06/17/world/asia/india-china-border-clashes.html>.

Hailin, Y. (2018). Modi's "Issue – by – Issue" diplomacy with China, *Strategic Studies*, 38(1), 48-65.

Haldar, S. (2018). Mapping substance in India's counter-strategies to China's emergent Belt and Road Initiative. *Indian Journal of Asian Affairs*, 31(1/2), 75-90.

Heywood, A. (2016). Küresel siyaset (Dördüncü Baskı) (N. Uslu ve H. Özdemir, Çev.). Ankara: Adres Yayınları.

Hongyu, W. (1995). Sino-Indian relations: Present and future. *Asian Survey*, 35(6), 546-554.

Huchet, J.F. (2010). India and China in Central Asia: Mirroring their bilateral relations. In M. Laruelle, J.F. Huchet, S. Peyrouse ve B. Balci (Eds.) *China and India in Central Asia: A new great game* (pp. 97-115). New York: Palgrave Macmillan.

Hürriyet. (2019, 26 Nisan). Çin'de Kuşak ve Yol Forumu başladı. Erişim

tarihi: 03.02.2021, <https://www.hurriyet.com.tr/ekonomi/cinde-kusak-ve-yol-forumu-basladi-41195158>.

Johnson, C.K. (2016). President Xi Jinping's "Belt and Road" initiative. *Center for Strategic & International Studies Report*. Erişim tarihi: 02.01.2021, <https://www.csis.org/analysis/president-xi-jinping%E2%80%99s-belt-and-road-initiative>.

Kapoor, M. (2020, 20 Haziran ). Six things to know about India-China economic relations. *BloombergQuint*. Erişim tarihi: 28.01.2021, <https://www.bloombergquint.com/economy-finance/six-things-to-know-about-india-china-economic-relations>.

Kasım, M. (2020). Bağımsızlıkları sonrasında Çin ve Hindistan'ın ikili ilişkilerinin gelişimi ve avrasya stratejileri. *Türkiye Sosyal Araştırmalar Dergisi*, 24(3), 547-563.

Kesavan, K. V. (2020). India's 'Act East' policy and regional cooperation. In K.V. Kesavan, A. Singh, L. Powell, M. Joshi, A. Mukhopadhyay, N. Sahoo (Eds.) *India and South Korea: exploring new avenues, outlining goals*. ORF Special Report No. 101.

Koga, K. (2018). The concept of "hedging" revisited: The case of Japan's foreign policy strategy in East Asia's power shift. *International Studies Review*, 20(4).

Kuik, C.C. (2008). The essence of hedging: Malaysia and Singapore's response to a rising China. *Contemporary Southeast Asia*, 30(2).

Kumar, M. (2014). Impact of economic reforms on India. *International Journal of Informative and Futuristic Research*, 1(7), 46-53.

Lai, D. (2011, Aralık). The United States and China in Power Transition. *Strategic Studies Institute. US Army War College*. <https://publications.armywarcollege.edu/pubs/2166.pdf>.

Levy, J. S. (2008). Power Transition Theory and Rise of China. In S. Ross Robert and F. Zhu (Eds), *China's ascent: Power, security, and the future of international politics*. New York: Cornell University Press.

Li, Z. (2010). China – India relations: Strategic engagement and challenges. *IFRI Center for Asian Studies, Asia Visions 34*. Erişim tarihi: 28.01.2021, <https://www.ifri.org/sites/default/files/atoms/files/asiavisions34zhangli.pdf>.

Li, Z. (2016). The Maritime Silk Road and India: The challenge of overcoming cognitive divergence. *Asia Policy*, 22, 20-26.

Lim, D.J. ve Cooper, Z. (2015). Reassessing hedging: The logic of alignment in East Asia. *Security Studies*, 24(4), 696-727.

Mahbubani, K. (2020). Is China expansionist?. *PRISM*, 9(1), 130-139.

Mohan, C.R (2009). Maritime power: India and China turn to Mahan, *ISAS Working Paper*, 71, 1-2. Erişim tarihi: 28.01.2021, <https://www.isas.nus.edu.sg/papers/71-maritime-power-india-and-china-turn-to-mahan/>.

NITI Aayog (2021). *International Cooperation – China*. Erişim tarihi: 10.02.2021, <https://niti.gov.in/index.php/international-cooperation-china>.

Özlük, E. (2017). Dengeleme mi Peşine Takılmak mı?: Dış Politika Stratejilerini Yeniden Düşünmek. *Akademik Bakış*, 10(20), 221-263.

Passi, R. (2019). Unpacking economic motivations and non-economic consequences of connectivity infrastructure under OBOR. In Li Xing (Ed.) *Mapping China's One Belt One Road Initiative*. (pp. 167-195). Cham: Palgrave Macmillan.

Pempel, T. J. (2010). Soft Balancing, Hedging, and Institutional Darwinism: The Economic-Security Nexus and East Asian Regionalism. *Journal of East Asian Studies*, 10(2), 209-238.

Reddy, S. (2018, 12 Nisan). The growing BRICS economies: An INET series. *Institute for New Economic Thinking*. Erişim tarihi: 02.01.2021, <https://www.ineteconomics.org/perspectives/blog/the-growing-brics-economies-an-inet-series>.

Reeves, J. ve Wallis, J. (2020). A free and open Indo – Pacific: Strengths, weaknesses, and opportunities for engagement. *The National Bureau of Asian Research, Asian Policy*, 15(4). Erişim tarihi: 22.01.2021, <https://www.nbr.org/publication/a-free-and-open-indo-pacific-strengths-weaknesses-and-opportunities-for-engagement-introduction/>.

Sachdeva, G. (2018). Indian perceptions of the Chinese Belt and Road Initiative. *International Studies*, 55(4), 285-296.

Salman, M. (2017). Strategic Hedging and Unipolarity's Demise: The Case of China's Strategic Hedging. *Asian Politics and Policy*, 9(3), 354-377.

Scott, D. (2019). China's Indo-Pacific strategy: The problems of success.

*The Journal of Territorial and Maritime Studies*, 6(2), 94-113.

Sikri, R. (2011). The Tibet factor in India – China relations. *Journal of International Affairs*, 64(2), 55-71.

Stuenkel, O. (2015). *The BRICS and the future of global order*. Lanham: Lexington Books.

Tamer, C. (2021). Jeopolitik güç mücadelesinin terminolojisi: “Asya – Pasifik” mi “ Hint – Pasifik” mi? ANKASAM. Erişim tarihi: 08.02.2021, <https://www.ankasam.org/jeopolitik-guc-mucadelesinin-terminolojisi-asya-pasifik-mi-hint-pasifik-mi/>.

Wolff, P. (2016). China’s “Belt and Road” Initiative—Challenges and opportunities. *German Development Institute*. Erişim tarihi: 08.02.2021, [https://www.die-gdi.de/uploads/media/Belt\\_and\\_Road\\_V1.pdf](https://www.die-gdi.de/uploads/media/Belt_and_Road_V1.pdf).

Wu, F. (2019). India’s pragmatic foreign policy toward China’s BRI and AIIB: Struggling for relative and absolute gains. *Journal of Contemporary China*, 29(123), 354-368.

Zhao, S. Ve Qi, X. (2016). Hedging and Geostrategic Balance of East Asian Countries toward China. *Journal of Contemporary China*. DOI: 10.1080/10670564.2015.1132684.