



## ÇİN-HİNDİÇİN YARIMADASI EKONOMİ KORİDORU

Cenk TAMER

Çin Devlet Başkanı Şi Cinping'in 2013 yılı sonunda kamuoyuna duyurduğu Kuşak ve Yol Girişimi, Pekin'in Asya, Avrupa ve Afrika'ya açılmasını öngören altı temel ekonomi koridorundan oluşmaktadır. Bunlar; "Çin-Moğolistan-Rusya Ekonomi Koridoru", "Yeni Avrasya Kara Koridoru", "Çin-Orta Asya-Batı Asya Ekonomi Koridoru", "Çin-Pakistan Ekonomi Koridoru", "Bangladeş-Çin-Hindistan-Myanmar Ekonomi Koridoru" ve "Çin-Hindiçin Yarımadası Ekonomi Koridoru"dur. Çalışmanın konusunu oluşturan Çin-Hindiçin Yarımadası Ekonomi Koridoru'ndaki ülkeler ise Kamboçya, Laos, Malezya, Myanmar, Tayland ve Vietnam'dır. Bunun yanı sıra Hindiçin Yarımadası, Japonya ve Hindistan tarafından Çin'in Kuşak Yol Girişimi'ne alternatif olarak geliştirilen "Asya-Afrika Kalkınma Koridoru Projesi"nde de önemli bir yer tutmaktadır.<sup>1</sup> Bu durum söz konusu yarımadadaki jeoekonomik rekabetin derinleşmesine yol açmaktadır. Bu bağlamda Çin, Laos, Kamboçya, Vietnam, Tayland ve Myanmar'dan oluşan Büyük Mekong Alt Bölgesi'ndeki altyapı projeleri, başta Japonya, ABD ve Çin olmak üzere büyük güçler arasındaki jeoekonomik rekabete konu olmaktadır.

### 1. BÜYÜK MEKONG ALT BÖLGESİ YATIRIMLARI

Büyük Mekong Alt Bölgesi, ismini Tibet Platosu'ndan doğan ve Laos, Kamboçya ve Vietnam'dan geçerek Güney Çin Denizi'ne dökülen Mekong Nehri'nden almaktadır. Nehrin güney ucunda yer almaları sebebiyle Myanmar, Tayland, Laos, Vietnam ve Kamboçya'dan oluşan havzaya Büyük Mekong Alt Bölgesi denmektedir. 300 milyondan fazla insana ev sahipliği yapan bu bölge, 1992 yılında Asya Kalkınma Bankası'nın Çin'in Yünnan ve Guangxi eyaletleri başta olmak üzere Laos, Kamboçya, Myanmar, Tayland ve Vietnam'ı bir araya getiren bir kalkınma programı başlatmasıyla ortaya çıkmıştır. Bu tarihten itibaren Büyük Mekong bölgesindeki altı ülke, ekonomi koridorlarının geliştirilmesi, ticaret ve seyahatin kolaylaştırılması ve çevresel tehditlerin azaltılması için ekonomik işbirliği programı kapsamında ortak projeler üretmeye başlamışlardır. Program ortaklarının desteğiyle ilk aşamada tarım, enerji, çevre, sağlık, turizm, ulaştırma ve kentsel gelişim gibi çeşitli sektörlerde yüksek öncelikli projelerin gerçekleştirilmesi amacıyla 20 milyar dolardan fazla yatırım yapılmış ve 1998 yılından itibaren ekonomik büyüme ve gelişmeyi teşvik etmek maksadıyla

1 "What is an Economic Corridor?", *Reconnecting Asia*, <https://reconnectingasia.csis.org/analysis/entries/what-economic-corridor/>, (Erişim Tarihi: 02.07.2019).

ekonomi koridorlarına ağırlık verilmiştir.<sup>2</sup> Büyük Mekong Alt Bölgesi'nde üç ana ekonomi koridoru bulunmaktadır. Bunlar; "Kuzey-Güney Ekonomi Koridoru", "Güney Ekonomi Koridoru" ve "Doğu-Batı Ekonomi Koridoru"dur.<sup>3</sup>

Asya Kalkınma Bankası'nın üstlendiği Büyük Mekong Alt Bölgesi'ndeki altyapı projeleri, 21. yüzyılın son çeyreğinde Çin, Hindistan ve Japonya'nın bahsi geçen büyük ekonomi koridoru projelerini geliştirmesi için ilham kaynağı olmuştur. Diğer bir ifadeyle Hindin Yarımadası ve daha özelde Büyük Mekong Alt Bölgesi, bölgesel ekonomi koridorlarının ilk örneğini teşkil etmiş ve küresel ekonomi koridorlarına yön vermiştir. Çin, Hindin Yarımadasında transit taşımacılığı (kara koridorları) projelerine öncelik verirken; Japonya ve Hindistan, Hindin üzerinden Afrika'ya açılan yeni deniz yolları, limanlar ve bu limanlara uzanan ulaştırma koridorlarına odaklanmıştır.

Hindin Yarımadasındaki altyapı ve ulaştırma koridorlarına yatırım yapmak isteyen şirketlere kredi sağlayan büyük bankalar bulunmaktadır. Bunlardan bazıları, Çin'in Kuşak Yol Girişimini finanse etmek için kurulan İpek Yolu Fonu (Silk Road Fund/SRF), Asya Altyapı Yatırım Bankası (Asian Infrastructure Investment Bank/AIIB) ve BRICS inisiyatifindeki Yeni Kalkınma Bankası'dır. (New Development Bank/NDB) Diğer taraftan Japonya ve ABD'nin en fazla hisseye sahip olduğu Asya Kalkınma Bankası, 1990'lı yıllarda Büyük Mekong Alt Bölgesi'nin altyapı ve ulaştırma koridorlarının geliştirilmesi için bölge ülkelerini bir araya getirmiştir.<sup>4</sup> Asya Kalkınma Bankası'nın hisselerinin yüzde 25,5'i ABD ve Japonya'ya ait iken, sadece

yüzde 5,4'lik bir kısmı Çin'e aittir.<sup>5</sup> Ayrıca söz konusu bankanın başkanlığını Japonya üstlenmektedir. Diğer taraftan 2016 yılında Kuşak Yol Girişimi'ni finanse etmek amacıyla kurulan Asya Altyapı Yatırım Bankası'nın hisselerinin yüzde 30'u Çin'e ve yüzde 10'u Hindistan'a aittir.<sup>6</sup> Söz konusu bankada ABD ve Japonya pay sahibi değildir.

Her iki banka arasında teknik konularda işbirliği yapılmaktadır. Diğer taraftan Japonya, Asya Kalkınma Bankası'nın dünyanın ikinci büyük ekonomisi olan Çin'e daha fazla kredi ayırmaması çağrısı yapmaktadır.<sup>7</sup> Zira Tokyo, Çin'in Kuşak Yol Girişimi'ni finanse etmek için kurduğu bankalar üzerinden artık başka ülkelere de kredi sağladığını ve bunu yaparken Asya Kalkınma Bankası'nın Çin'e kredi vermesinin doğru olmadığını düşünmektedir. Zira Çin, 1960'larda kurulan ve hisseleri büyük oranda ABD ve Japonya'da olan Asya Kalkınma Bankası'nın teknik altyapısından yararlanarak Büyük Mekong Alt Bölgesi'ndeki projelere daha fazla dahil olmak istemektedir. Hatta Çin, bölgeye yatırım yapmak için kendi kurmuş olduğu Asya Altyapı Yatırım Bankası'ndan kredi almayı tercih etmemektedir. Bunun yerine Pekin, bu bankanın kredilerini yabancı yatırımcılara ayırmasını ve bölgeye daha fazla yatırım çekilmesini arzulamaktadır. ABD-Japonya destekli Asya Kalkınma Bankası ve Çin destekli Asya Altyapı Yatırım Bankası bugüne kadar Bangladeş, Hindistan ve Pakistan'da devlet kredisi yöntemi ve Myanmar'da özel sektör girişimi olmak üzere dört projeyi ortaklaşa finanse etmiştir.<sup>8</sup> Bu işbirliğine rağmen Japonya, Çin'in Asya Kalkınma Bankası'nın yardımlarını Kuşak Yol Girişimi projeleri için

2 "Greater Mekong Subregion", Wikizero, <http://www.wikizero.biz/index.php?q=aHR0cHM6Ly9lbi53aWtpcGVkaWEub3JnL3dpa2kvR3JlYXRlc19NZWtvdmdfU3VicmVnaW9u>, (Erişim Tarihi: 04.07.2019).

3 "Economic Corridors in the Greater Mekong Subregion", *Greater Mekong*, <https://www.greatermekong.org/content/economic-corridors-in-the-greater-mekong-subregion>, (Erişim Tarihi: 04.07.2019).

4 "Çin'in Dünyaya Açılma Girişimi: Kuşak ve Yol", *Boğaziçi Asya*, [http://bogaziciasya.com/cinin-dunyaya-acilma-girisimi-ku-sak-ve-yol/#\\_ftn10](http://bogaziciasya.com/cinin-dunyaya-acilma-girisimi-ku-sak-ve-yol/#_ftn10), (Erişim Tarihi: 02.07.2019).

5 "Japan Pushes Asian Development Bank To End China Loans", *Beltandroad*, <https://www.beltandroad.news/2019/04/18/japan-pushes-asian-development-bank-to-end-china-loans/>, (Erişim Tarihi: 03.07.2019).

6 "AIIB: Promoting Regional Integration", *Bjreview*, [http://www.bjreview.com/Opinion/201804/t20180416\\_800127060.html](http://www.bjreview.com/Opinion/201804/t20180416_800127060.html), (Erişim Tarihi: 03.07.2019).

7 "Japan Pushes Asian Development Bank To End China Loans", *a.g.e.*

8 "ADB, AIIB Sign Agreement On Cofinancing Arrangement For Further Cooperation", *Yidaiyilu*, <https://eng.yidaiyilu.gov.cn/qwyw/rdxw/83525.htm>, (Erişim Tarihi: 03.07.2019).

harcadığını ve bu sayede kendi projelerine yatırımcı çektiğini iddia etmektedir. Bu bağlamda uzmanlar, Japonya destekli Asya Kalkınma Bankası ile Çin destekli Asya Altyapı Yatırım Bankası arasındaki rekabete dikkat çekmektedirler.<sup>9</sup>

### Harita 1: Büyük Mekong Alt Bölgesi Koridorları



**Kaynak:** "Regional Cooperation in Infrastructure is Boosting Economic Growth in Southeast Asia: The Case of Economic Corridors (Part 1)", Developmentaid, <https://bit.ly/2RWJVF5>, (Erişim Tarihi: 04.07.2019).

Bu noktada belirtmek gerekir ki Büyük Mekong Alt Bölgesinde çok sayıda ekonomi koridoru ve buna bağlı olarak geliştirilen altyapı projeleri bulunmaktadır. Kuşak Yol Girişimi kapsamındaki "Çin-Hindiçin Yarımadası Ekonomi Koridoru" ise temel olarak Çin'in Kunming kentinden başlayarak Tayland'ın başkenti Bangkok'a uzanmaktadır. Bu aynı zamanda Büyük Mekong Alt Bölgesindeki "Kuzey-Güney Koridoru"nu oluşturmaktadır. Hattın buradan Malezya sınırındaki Patani Bölgesine ve oradan Malezya ve Singapur'a kadar ulaştırılması hedeflenmektedir. Bunun yanı sıra Çin; Myanmar ve Vietnam üzerinden Tayland'ın başkenti Bangkok'a uzanan koridorları da geliştirmeyi arzulamaktadır. Fakat buradaki esas

husus, Büyük Mekong Alt Bölgesindeki altyapı projelerinin Asya Kalkınma Bankası tarafından desteklenmesidir. Hatta söz konusu bölgede ulaştırma altyapısının güçlendirilmesini hedefleyen bir ekonomik işbirliği programının kurulması bu banka sayesinde gerçekleşmiştir. 2008 yılından itibaren Japonya, bölgedeki altyapı ve ulaştırma koridorlarını geliştirmek adına hükümetler arası yeni işbirliği mekanizmaları geliştirmeye başlamıştır.<sup>10</sup> Bunlardan en önemlileri; "Mekong-Japonya Zirve Konferansı", "Mekong-Japonya Dışişleri Bakanları Toplantısı" ve "Japonya-Mekong Bağlantı Girişimi" dir.

Bölgedeki projelerin tamamlanması hem Çin'in Kuşak Yol Girişimi'ne hem de Japonya ve Hindistan'ın "Asya-Afrika Kalkınma Koridoru"na katkı sağlayacaktır. Bu bağlamda Çin, çoğunlukla Japonya'nın inisiyatifinde yürütülen Büyük Mekong Alt Bölgesi yatırımlarına ortak olmaya çalışmaktadır. Çin Başbakanı Li Keqiang Aralık 2014 tarihinde Bangkok'taki 5. Büyük Mekong Alt Bölgesi Liderler Toplantısı'nda bölgedeki ekonomik ilişkilerin derinleşmesiyle ilgili üç öneride bulunmuştur. Bunlar aşağıdaki gibidir:<sup>11</sup>

1. Bir dizi endüstriyel işbirliği projesinin yanı sıra kapsamlı bir ulaştırma ağını birlikte planlamak ve inşa etmek
2. Projelere finanse etmek için yeni bir işbirliği mekanizması oluşturmak
3. Eşgüdümlü ve sürdürülebilir bir sosyo-ekonomik kalkınmayı sağlamak

Günümüzde bölge ülkeleri, "Kuzey-Güney", "Güney" ve "Doğu-Batı" ekonomi koridorlarını geliştirmeye çalışmaktadır. Bunlardan Kuzey-Güney Ekonomi Koridoru, 2 bin km uzunluğunda olup Çin-Laos-

<sup>10</sup> "Japan-Mekong Cooperation", Ministry of Foreign Affairs of Japan, <https://www.mofa.go.jp/region/asia-paci/mekong/cooperation.html>, (Erişim Tarihi: 04.08.2019).

<sup>11</sup> "The ASEAN Link in China's Belt and Road Initiative", Hong Kong Means Business, <https://hkmb.hktdc.com/en/1X0A3U00/hktdc-research/The-ASEAN-Link-in-China%E2%80%99s-Belt-and-Road-Initiative>, (Erişim Tarihi: 04.07.2019).

<sup>9</sup> "Japan Pushes Asian Development Bank To End China Loans", a.g.e.

Tayland'ı kapsamaktadır. Bu koridor, Çin-Hindiçin Yarımadası Ekonomi Koridoru dahilinde geliştirilmektedir. 1030 km uzunluğundaki Güney Ekonomi Koridoru ise Vietnam-Kamboçya-Tayland'dan oluşmaktadır. Son olarak Doğu-Batı Ekonomi Koridoru, 1320 km uzunluğa sahip olup Vietnam-Laos-Tayland-Myanmar'ı içerisine almaktadır. Bahsi geçen iki ekonomi koridoru ise Japonya'nın Büyük Mekong Alt Bölgesi yatırımlarına konu olmaktadır. Zira 2009 yılında birincisi gerçekleşen Mekong-Japonya Zirve Konferansı'nda Tokyo'nun "Güney" ve "Doğu-Batı" ekonomi koridorlarını geliştirmesi kararlaştırılmıştır.<sup>12</sup>

Çin'in Güney Çin Denizi'ne en kısa yoldan açılacağı güzergâh, Laos ve Tayland üzerinden geçen Kuzey-Güney Ekonomi Koridoru'dur. Bu bakımdan Çin ve Tayland, söz konusu koridordaki özellikle demiryolu ağlarını geliştirmek için ortak projeler yürütmektedir. Örneğin Ekim 2015 tarihinde Tayland'ın en büyük limanlarından Laem Chabang'ı Laos sınırındaki Nong Khai'ye ve oradan Çin'in Kunming kentine bağlayacak olan yeni bir çift hatlı demiryolu projesi başlatılmıştır. Bunun haricinde Kuming'den Bangkok'a uzanan Çin-Tayland Demir Yolu projesinde de önemli ilerlemeler kaydedilmiştir. Bu demiryolu projeleri sayesinde Singapur-Kunming demiryolu hattının Tayland, Laos ve Çin kısımları büyük ölçüde tamamlanmış olacaktır. Bu koridordaki en önemli zorluklardan biri de kara ve demiryolu altyapısı henüz tamamlanmamış olan Tayland-Malezya hattıdır. Ayrıca, bu koridorun Tayland'ın güneyindeki sorunlu Patani bölgesinde geçecek olması da bir başka zorluktur.

## 2. ÇİN-HİNDİÇİN YARIMADASI EKONOMİ KORİDORU

Hindiçin Yarımadası ülkeleriyle Pekin hükümeti arasında Kuşak Yol Girişimi kapsamında yapılan işbirliği, 2013-2014 yıllarına kadar uzansa da bu projelerin "Çin-Hindiçin Yarımadası Ekonomi Koridoru" şeklinde resmîyet kazanması 2 ila 3 yılı bulmuştur. 26 Mayıs 2016 tarihinde "9. Pan-Beibu Körfezi Ekonomik İşbirliği Forumu" ve "Çin-Hindiçin Yarımadası Ekonomi Koridoru Kalkınma Forumu" tarafından imzalanan ortak bir deklarasyonla "Çin-Hindiçin Yarımadası Ekonomi Koridoru Girişimi" hayata geçirilmiştir.<sup>13</sup> Bu doğrultuda Çin, Kuşak Yol Girişimi kapsamında başta Laos, Kamboçya, Vietnam ve Tayland olmak üzere bölge ülkeleriyle işbirliği anlaşmaları imzalamıştır. Kuşak Yol Girişimi'ndeki ilk çalışmalar, Çin ve Vietnam arasında kara koridorunun geliştirilmesi maksadıyla Lancang-Mekong Nehir kanalının yenilenmesi, Çin-Laos Demiryolu inşası ve Çin-Tayland Demiryolu yapımı konularında gerçekleştirilmiştir. Ayrıca Çin ile Laos arasındaki sınır ekonomisinin geliştirilmesi için Mohan-Boten Ekonomik İşbirliği Bölgesi kurulmuştur.<sup>14</sup>

Çin'i Hindiçin Yarımadası'na bağlamayı amaçlayan söz konusu koridor, ülkenin Yunnan eyaletinin yönetim merkezi olan Kunming'den başlayarak Vietnam'ın başkenti Hanoi ve sahil şeridini takip ederek Ho Chi Minh kentine ve oradan Kamboçya'nın başkenti Punom Pen ve nihayet Tayland'ın başkenti Bangkok'a uzanmaktadır. Vietnam'dan geçen koridorun haricinde Çin'in yine güney batısındaki Guangxi ve Yunnan eyaletlerini doğrudan Bangkok'a ve oradan Singapur'a bağlanması planlanan orta koridor da bulunmaktadır. Bundan farklı olarak Çin'i Myanmar üzerinden Tayland'a bağlamayı öngören batı koridoru da mevcuttur.

12 "Mekong-Japan Action Plan 63", Ministry of Foreign Affairs of Japan, <https://www.mofa.go.jp/region/asia-paci/mekong/summit0911/action.html>, (Erişim Tarihi: 04.07.2019).

13 Building the Belt and Road: Concept, Practice and China's Contribution, Foreign Languages Press, <https://eng.yidaiyilu.gov.cn/wcm.files/upload/CMSydylyw/201705/201705110537027.pdf>, s. 15.

14 Aynı yer.



## Harita 2: Çin-Hindiçin Yarımadası Ekonomi Koridoru



**Kaynak:** Lehman Brown-International Accountant, *The Belt and Road Initiative*, <https://www.lehmanbrown.com/wp-content/uploads/2017/08/The-Belt-and-Road-Initiative.pdf>, (Erişim Tarihi: 02.07.2019), s. 7.

Yukarıda belirtildiği gibi ekonomi koridorunun geliştirilmesi bağlamındaki en önemli adımlar 2013-2014 yıllarında atılmıştır. Çin Başbakanı Li Keqiang, Aralık 2014 tarihinde Bangkok'taki 5. Büyük Mekong Alt Bölgesi Liderler Toplantısı'nda Hindiçin Yarımadası'ndaki 5 ülkeyle ilişkilerin derinleştirilmesi çağrısı yapmıştır.<sup>15</sup> Çin'in buradaki esas önceliği 2006 yılında geliştirilen Kunming-Singapur veya diğer adıyla Pan-Asya Demiryolu Ağı'nın geliştirilmesi olmuştur. Bunun üzerine, söz konusu demiryolu projesine 2014 yılından itibaren Çin'in Kuşak Yol Girişimi kapsamında hızlı tren projeleri ve şehirler arası metro çalışmaları da dahil edilmiştir.

Bu bağlamda Kunming-Singapur Yüksek Hızlı Demiryolu Projesi'nin Çin-Hindiçin Yarımadası Ekonomi Koridoru'nun temelini oluşturduğu söylenebilir. Buna göre Çin, ilk aşamada batı, orta ve

doğu koridorları üzerinden Tayland'ın başkenti Bangkok'a uzanan 3 yüksek hızlı tren yolu projesi geliştirmiştir. Batı koridorunda "Çin-Myanmar-Tayland", ortada "Çin-Laos-Tayland" ve doğuda "Çin-Vietnam-Kamboçya-Tayland" koridorları bulunmaktadır. Hızlı tren projesinin ikinci kısmı ise orta koridorun devamı niteliğinde olup Tayland'dan Malezya ve Singapur'a uzanmaktadır. Böylece orta koridorda Çin-Laos-Tayland-Malezya-Singapur hattı oluşmaktadır. Çin içerisindeki demiryolu projesinin çoğu tamamlanmış olmakla birlikte Vietnam'ın bazı bölgelerindeki hatlar da kullanıma açılmıştır. Batı koridoru ise yapım aşamasında olup Tayland'dan Singapur'a uzanan hat Malezya ve Singapur tarafından inşa edilmektedir.<sup>16</sup>

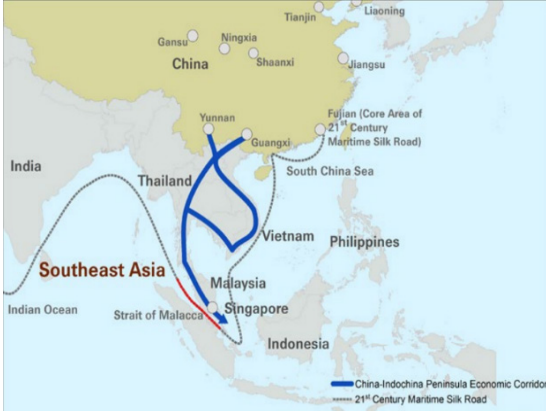
2019 yılına gelindiğinde Kuşak Yol Girişimi kapsamında Kunming-Bangkok Otoyolu tamamlanmış, Çin-Laos Demiryolu ve Çin-Tayland Demiryolu gibi projelerde büyük aşama kaydedilmiştir. Çin-Laos Ekonomi Koridoru inşaatına başlanmış ve Tayland'ı Doğu Ekonomi Koridoru'na bağlamak için yürütülen projeler hızlandırılmıştır.<sup>17</sup> Genel itibariyle bölgedeki ekonomi koridorlarının geliştirilmesinde Çin-ASEAN İşbirliği mekanizması, Lancang-Mekong İşbirliği ve Büyük Mekong Alt Bölgesi Ekonomik İşbirliği önemli bir rol oynamaktadır.

<sup>15</sup> Lehman Brown-International Accountant, *The Belt and Road Initiative*, <https://www.lehmanbrown.com/wp-content/uploads/2017/08/The-Belt-and-Road-Initiative.pdf>, (Erişim Tarihi: 03.07.2019), s. 7.

<sup>16</sup> Aynı yer.

<sup>17</sup> "An Overview of Six Economic Corridors and Six Connectivity Networks", *Yidaiyilu*, <https://eng.yidaiyilu.gov.cn/qwyw/rdxw/88408.htm>, (Erişim Tarihi: 03.07.2019).

### Harita 3: Çin-Hindiçin Yarımadası Ekonomi Koridoru



**Kaynak:** Swiss Re Institute, *China's Belt & Road Initiative: The Impact on Commercial Insurance in Participating Regions*, [http://www.swissrecorporatesolutions.com.cn/sites/default/files/Expertise\\_Publication\\_2017en.pdf](http://www.swissrecorporatesolutions.com.cn/sites/default/files/Expertise_Publication_2017en.pdf), s. 9.

Çin'in Kuşak Yol Girişi kapsamında kurulan Lancang-Mekong İşbirliği (LMİ) mekanizması, Mekong bölgesindeki ekonomi koridorlarının geliştirilmesini amaçlamaktadır. 2016 yılında birincisi düzenlenen LMİ Zirvesi'nde Çin, 1,6 milyar dolar imtiyazlı borç ve 10 milyar dolar tutarında kredi sözü verirken, bir sonraki yıl 45 proje için 1,1 milyar dolar borç ve 5 milyar dolarlık kredi imkanı tanımıştır.<sup>18</sup> Bahsi geçen işbirliği mekanizması kapsamında toplamda 132 proje için finansal taahhütlerde bulunan Çin, 2018-2019 dönemini küçük ve orta ölçekli projelere odaklanan "altyapı hazırlık aşaması" ve 2020-2022 dönemini ise "genişleme aşaması" olarak belirlemiştir.<sup>19</sup> Ocak 2018 tarihli 2. LMİ Zirvesi'nde söz konusu projelerin finansman kaynağı olarak LMİ Özel Fonu, Asya Altyapı Yatırım Bankası ve İpek Yolu Fonu gösterilmiştir. Çin destekli Asya Altyapı Yatırım Bankası, başta Kamboçya ve Tayland olmak üzere Büyük Mekong Alt Bölgesi'ndeki altyapı projelerine finansman sağlamaktadır.<sup>20</sup> Bununla birlikte söz konusu banka, önümüzdeki süreçte Kamboçya'nın elektrik sektörü için teknik destek sunmayı ve Tayland'da yüksek hızlı

<sup>18</sup> "China Is Making Friends With Five Mekong States", *Indepth News*, <https://www.indepthnews.net/index.php/the-world/asia-pacific/1887-china-is-making-friends-with-five-mekong-states>, (Erişim Tarihi: 03.07.2019).

<sup>19</sup> Aynı yer.

<sup>20</sup> "AIIB: Promoting Regional Integration", *a.g.e.*

tren projesi dahil olmak üzere özel ve kamu teşebbüslerine dahil olmayı planlamaktadır.

### 3. "21. YÜZYIL DENİZ İPEK YOLU" BAĞLAMINDA GÜNEYDOĞU ASYA

Çin'in 21. Yüzyıl Deniz İpek Yolu Projesi, Kuşak Yol Girişimi'nin deniz ayağını oluşturmaktadır. Bu bağlamda Çin-Hindiçin Ekonomi Koridoru, 21. Yüzyıl Deniz İpek Yolu Projesi'nin başlangıç noktası ve aynı zamanda temelidir, denebilir. Nitekim bu koridor sayesinde Singapur'a ulaşmayı hedefleyen Çin, Kuşak Yol Girişimi'nin deniz yolu güvenliğini de sağlamayı amaçlamaktadır. Bu anlamda Singapur ile Endonezya arasındaki stratejik Malakka Boğazı, Güney Çin Denizi'ni Bengal Körfezi ve Hint Okyanusu'na bağlaması sebebiyle Çin'in 21. Yüzyıl Deniz İpek Yolu Projesi'nde (Mavi Ekonomi Koridoru) kritik bir rol üstlenmektedir.

#### Harita 4: 21. Yüzyıl Deniz İpek Yolu



**Kaynak:** "The ASEAN Link in China's Belt and Road Initiative", *Hong Kong Means Business*, <https://hkmb.hktdc.com/en/1X0A3UU0/hktdc-research/The-ASEAN-Link-in-China%E2%80%99s-Belt-and-Road-Initiative>, (Erişim Tarihi: 03.07.2019).

Çin, lojistik maliyetlerini düşürmek ve deniz ticaretini kolaylaştırmak amacıyla Güneydoğu Asya'daki limanları geliştirmeye ve endüstriyel hinterland alanlarını genişletecek olan kara ve demir yolu bağlantıları inşa etmeye çalışmaktadır. Aynı zamanda Çin, bu geliştirmeler sayesinde ülkesindeki üretimin özellikle Kamboçya, Myanmar, Laos ve Vietnam'a kaydırılmasını hedeflemektedir. Bu sebeplerden ötürü Pekin, bölge ülkeleriyle liman projeleri başta olmak üzere deniz işbirliğine büyük önem vermektedir. Şu anda Büyük Mekong

bölgesi ülkeleri arasında en gelişmiş liman tesislerine sahip ülkeler Vietnam ve Tayland'dır.<sup>21</sup> Dolayısıyla Çin, bu iki ülkeye uzanan Kuzey-Güney Ekonomi Koridorunu hızlı bir şekilde geliştirmeye çalışmaktadır. Ayrıca Endonezya, Malezya, Hindistan ve Sri Lanka'yla okyanus alanıyla ilgili çeşitli işbirlikleri gerçekleştiren Çin, en önemli yatırımlarını Malakka Boğazı üzerine kurgulamıştır. Bu bağlamda Çin ve Malezya, Malakka eyaletinde ortak bir liman projesi üstlenmiştir.<sup>22</sup>

Güneydoğu Asya'da Kuşak Yol Girişimi kapsamındaki projelere yapılan toplam yatırımların 2030 yılına kadar tahmini 1,9 trilyon dolara ulaşması ve bu projelerin büyük bir kısmını Çin'in üstlenmesi beklenmektedir.<sup>23</sup> Yeni limanların inşası, eski limanların geliştirilmesi ve yeni su yollarının oluşturulması dahil olmak üzere ulaştırma ve taşımacılıkla ilgili projeler, Güneydoğu Asya'daki Kuşak Yol Girişimi toplam yatırımlarının %29'unu oluşturmaktadır.<sup>24</sup> Çin, halihazırda büyük liman projeleri olarak gösterilebilecek olan Malezya'nın Kuantan ve Samalaju limanlarının geliştirilmesini üstlenmiş durumdadır. Ayrıca Çin, Endonezya'nın Batam Adası'ndaki Tanjung Sauh Limanı'nın geliştirilmesini ve Myanmar'ın Madae Adası'ndaki derin deniz limanının inşasını üstlenmiştir. Bunlardan farklı olarak Güneydoğu Asya'da çok sayıda Çin destekli demir ve kara yolu geliştirme projesi devam etmektedir.<sup>25</sup>

Güneydoğu Asya'da Çin limanlarıyla yakından bağlantılı 35 liman bulunmakta olup Kuşak Yol Girişimi kapsamında yürütülen projeler sayesinde bu limanların sayısı giderek artmaktadır.<sup>26</sup> Güneydoğu Asya ülkeleri, Singapur'un bölgedeki hakimiyetini azaltmak için liman inşaatı

projelerine önem vermekte ve bu anlamda Çin'in Kuşak Yol Girişimi'ni bir fırsat olarak değerlendirmektedirler. Bundan ötürü Güneydoğu Asya, Çinli liman işletmecileri için önemli bir yatırım alanı haline gelmiştir. Örneğin, Singapur limanındaki bir terminale Çinli üç liman şirketi birden yatırım yapmış, Kuala Lumpur'daki Port Klang'ın geliştirilmesini ise yalnızca bir Çinli şirket üstlenmiştir.<sup>27</sup> Özetle, Çinli şirketler için en önemli limanların Singapur, Port Klang ve Manila olduğunu söyleyebiliriz.

## SONUÇ

Kuşak Yol Girişimi'nin altı temel koridorundan biri olan Çin-Hindiçin Ekonomi Koridoru, temel olarak Büyük Mekong ülkeleri olan Myanmar, Tayland, Laos, Vietnam ve Kamboçya'yı kapsamaktadır. Buradaki ulaştırma altyapısının geliştirilmesiyle birlikte söz konusu koridorun Singapur'a kadar uzatılması amaçlanmaktadır. Mekong bölgesi kalkınma işbirliği modelinin 1990'lı yıllarda Japonya destekli Asya Kalkınma Bankası tarafından ortaya atılması, Çin'in bölgedeki yatırımlarına engel teşkil etmemiş, aksine bölge ülkelerine sunduğu altyapı desteği, onun bölgeye yatırım yapmasını kolaylaştırmıştır. Bunun üzerine Japonya, Asya Kalkınma Bankası üzerinden Çin'e verilen kredi yardımlarını eleştirmeye başlamıştır. Nihayetinde bölgedeki kara, demir, deniz ve hava yollarının geliştirilmesi hem Japonya'nın Asya-Afrika Kalkınma Koridoru'na hem de Çin'in Kuşak Yol Girişimi'ne olumlu katkı yapmaktadır.

Buradaki en önemli hususlardan biri de Güney ve Güneydoğu Asya'daki limanların geliştirilmesi ve deniz yolu güvenliğinin tesis edilmesidir. 2013 yılından itibaren Çin, Kuşak Yol Girişimi ve 21. Yüzyıl Deniz İpek Yolu Projesi kapsamında yeni lojistik merkezler inşa etmeye başlamıştır. Genel itibariyle bakıldığında Çin'in stratejik hedefi, Kuşak Yol Girişimi kapsamındaki ekonomi koridorlarını, söz konusu projenin deniz ayağını oluşturan "21. Yüzyıl Deniz İpek Yolu

21 Aynı yer.

22 Aynı yer.

23 Swiss Re Institute, *China's Belt&Road Initiative*, [http://www.swissrecorporatesolutions.com.cn/sites/default/files/Expertise\\_Publication\\_2017en.pdf](http://www.swissrecorporatesolutions.com.cn/sites/default/files/Expertise_Publication_2017en.pdf), s.10

24 Aynı yer.

25 Aynı yer.

26 Liehui Wang vd., "Investment Strategy of Chinese Terminal Operators along the '21st-Century Maritime Silk Road'", *MDPI-Sustainability*, 2019, s. 12.

27 Aynı yer.

Projesi"ne bağlamaktır. Bu kapsamda, "Çin-Pakistan Ekonomi Koridoru"nda Gvadar kenti; "Bangladeş-Çin-Hindistan-Myanmar Ekonomi Koridoru"nda Hindistan'ın Kalkota şehri ve Sri Lanka'nın Kolombo ve Hambantota limanları ve "Çin-Hindiçin Yarımadası Ekonomi Koridoru"nda Singapur ön plana çıkmaktadır.

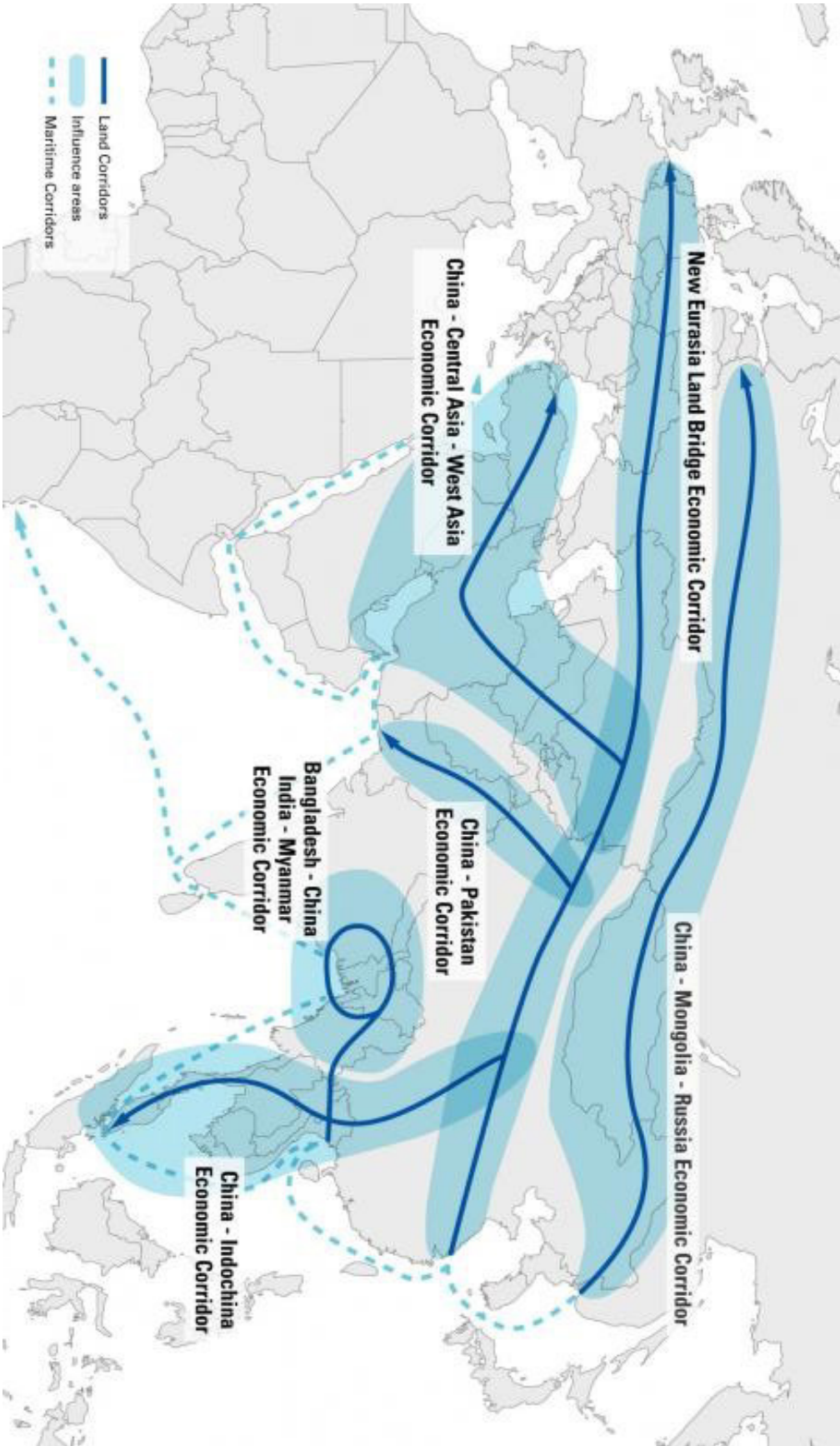
Hindiçin Yarımadası, geniş ulaştırma ağları ve dünya deniz ticaretindeki stratejik önemi sebebiyle özellikle Çin, Japonya ve Hindistan'ın ekonomi koridoru projelerinde hayati bir rol oynamaktadır. 1990'lı yıllarda Japonya'nın Büyük Mekong Alt Bölgesi için geliştirmiş olduğu mikro düzeyli kalkınma modeli, 21. yüzyıla gelindiğinde Çin'in makro düzeyde bir ekonomi kuşağı geliştirmesine zemin hazırlamıştır. Bu bağlamda Pekin, Kuşak Yol Girişimi kapsamında Büyük Mekong Alt Bölgesi'ndeki "Kuzey-Güney Ekonomi Koridoru"nu geliştirmek için başta Tayland ve Laos olmak üzere bölge ülkeleriyle yakın işbirliği ve yatırım ortaklığı geliştirmeye başlamıştır. Dünyanın ekonomik dev olmaya yolunda giden Çin, önümüzdeki süreçte Hindiçin Yarımadası'ndaki altyapı projeleri ve ulaştırma ağlarına dahil olarak Japonya ve Hindistan karşısında "meydan okuyan güç (challenger)" olmaya devam edecektir.

Son dönemde Güney Çin Denizi'nde yoğunlaşan ABD-Çin rekabetini de göz önünde bulundurursak, küresel güç mücadelesinin başta Hindiçin Yarımadası olmak üzere Güneydoğu Asya'ya kaymakta olduğunu söyleyebiliriz. Nitekim, Japonya ve ABD'nin 2 Ağustos 2019 tarihinde "Mekong Enerji Ortaklığı"na ilişkin ortak bir deklarasyon yayımlaması,<sup>28</sup> bölgedeki güç mücadelesinin küresel bir nitelik kazandığını bir kez daha gözler önüne sermiştir.

28 "Joint Statement on the Japan-United States Mekong Power Partnership (JUMPP)", *U.S. Embassy in Burma*, <https://mm.usembassy.gov/joint-statement-on-the-japan-united-states-mekong-power-partnership-jumpp/>, (Erişim Tarihi: 06.09.2019).



Harita 5: Çin'in "Kuşak Yol Girişimi" ve "Çin-Hindiçin Yarımadası Ekonomi Koridoru"



**Kaynak:** "New Eurasian Land Transport Initiative (NELTI)", *IRU*, <https://www.iru.org/where-we-work/iru-in-eurasia-and-russia/new-eurasian-land-transport-initiative-neti>, (Erişim Tarihi: 02.07.2019).

## YAZAR

2014 yılında Sakarya Üniversitesi Uluslararası İlişkiler Bölümü'nden mezun oldu. Lisans eğitimi süresince Ankara'da çeşitli stratejik araştırma merkezlerinde eğitim, seminer ve staj faaliyetlerinde bulundu. 2016 yılında Gazi Üniversitesi Ortadoğu ve Afrika Çalışmaları bilim dalında "1990 Sonrası İran'ın Irak Politikası" adlı tez çalışmasıyla yüksek lisansını tamamladı. Akademik düzeyde çeşitli makaleleri ve çalışmaları bulunan Cenk TAMER, halen Gazi Üniversitesi Uluslararası İlişkiler Bölümü'nde Doktora eğitimine devam etmektedir. Ortadoğu, İran, Türk Dış Politikası temel çalışma alanlarını oluşturmaktadır. İyi derecede İngilizce ve başlangıç düzeyinde Farsça bilmektedir.



# ANKASAM

Ankara Kriz ve Siyaset Araştırmaları Merkezi

Çankaya Mahallesi, Cemal Nadir Sokak, No: 20, 06880, Çankaya – Ankara/Türkiye  
Tel: +90 312 474 00 46 • Faks: +90 312 474 00 45 • E-posta: info@ankasam.org

**COPYRIGHT © 2019**

Bu yayının tüm hakları Ankara Kriz ve Siyaset Araştırmaları Merkezi'ne (ANKASAM) aittir. 5846 sayılı Fikir ve Sanat Eserleri Kanunu uyarınca kaynak gösterilerek yapılacak makul alıntılar dışında ANKASAM'ın izni olmaksızın yayının tümünün veya bir kısmının elektronik veya mekanik (fotokopi, kayıt ve bilgi depolama, vd.) yollarla basımı, yayını, çoğaltılması veya dağıtımı yapılamaz. Bu çalışmada yer alan görüş ve değerlendirmeler yazarına ait olup, kurumsal olarak ANKASAM'ın resmi görüşünü yansıtmaz.

**PARA İLE SATILAMAZ.**