

Bir Kuşak Bir Yol Projesinin İktisadi Kapasitesi ve Çin Tarafından Uygulanan Borç Diplomasisi

 SERDAR YILMAZ^a

Geliş Tarihi: 17.03.2020 | Kabul Tarihi: 16.08.2020

Öz: 2049 yılında bitmesi planlanan ve toplamda 100 trilyon dolar harcanacağı öngörülen dünyanın ekonomik anlamda en pahalı projesi olan BİR KUŞAK BİR YOL (OBOR) projesi ile Çin, Asya, Avrupa ve Afrika kıtalarını deniz ve kara yoluyla birbirine bağlamak istemektedir. Bu amaç doğrultusunda Çin, Asya Altyapı ve Yatırım Bankası, İpek Yolu Fonu, Çin Kalkınma Bankası, Yeni Kalkınma Bankası gibi birçok ulusal ve uluslararası kurumları kullanarak büyük miktarlarda hibe ve kredi vermektedir. Borç diplomasisi ise tam da bu noktada başlamaktadır. Çünkü gelen yüksek miktardaki kredilerin nasıl harcanacağına yönelik katı bir müdahale olmaması durumu Çin'den kredi alan devletleri borç batağına sürüklemekte ve bu durumun Çin'e siyasi bir müdahale imkanı vermektedir. Başka bir ifadeyle, ekonomik saiklerle başlayan ikili ilişkiler borç diplomasisi ile siyasi bir baskı aracına dönüşmektedir. Çin devleti bu strateji ile kendine bağımlı devletlerin sayısını artırarak küresel tahakkümünü konsolide etmektedir. Bu çalışma önemli bir hipotez ortaya atmaktadır. OBOR projesi ile projeye dâhil olan ülkeler için fırsatlar ve avantajlar oluşacağı gibi Çin'e her geçen gün artan finansman bağımlılığı da yaşanacak ve bu durum Çin'e siyasi müdahale imkânı verecektir.

Anahtar Kelimeler: Bir Kuşak Bir Yol projesi, iktisadi kapasite, Çin, küresel tahakküm, borç diplomasisi.

^a Muğla S. K. Üniversitesi, İBF, Siyaset Bilimi ve Uluslararası İlişkiler Bölümü
serdaryilmaz@mu.edu.tr

The Economic Capacity of One Belt One Road Project and The Implementation of Debt Diplomacy by China

Abstract: With the One Belt One Road (OBOR) project, the most expensive project in the world planned to be completed in 2049 and is expected to spend 100 trillion dollars in total, China would like to connect Asia, Europe and Africa continents by sea and land. Thus, China provides large amounts of grants and loans using many national and international institutions such as the Asian Infrastructure and Investment Bank, the Silk Road Fund, the China Development Bank and the New Development Bank. Debt diplomacy starts at this point. The lack of rigorous intervention by the Chinese government on how to spend high amounts of loans pushes the borrowing states to borrow more from China who earns a political intervention over debtor countries. In other words, bilateral relations, which started with economic motives, turn into political pressure through debt diplomacy. With this strategy, the Chinese state consolidates her global domination by increasing the number of dependent states to China. This study makes an important claim. OBOR project will both provide opportunities and advantages for the countries involved in the project and it will create an opportunity for political intervention for China.

Keywords: One Belt One Road project, economic capacity, China, global domination, debt diplomacy.

Giriş

7 Eylül 2013 tarihinde Kazakistan'ın o dönemki başkenti olan Astana'da kara ipek yolundan ve 3 Ekim 2020'de Endonezya'da deniz ipek yolundan bahseden Çin Devlet Başkanı Xi Jinping, 21. yüzyılın Asya çağı olacağına dair önemli bir hamlede bulunmuştur. Uluslararası sistemdeki büyümesine paralel olarak Çin; Avrupa, Latin Amerika, Orta Doğu, Güney Doğu Asya ve Afrika'ya kadar küresel sahnede etki yaratmaya çalışmaktadır. 1990'lar itibariyle neo-liberal ekonomiye geçiş politikalarında başarılar gösteren ve 2000'li yıllara gelindiğinde üretim merkezi haline gelen Çin, 2008 krizine kadar çift haneli büyüme rakamlarına ulaşmış, 2011 yılına kadar ise ekonomik büyümede inişler ve çıkışlar yaşamıştır. Böylece Çin, büyüme hızının yavaşladığı, iç piyasada yeniden canlanma çalışmaları başlatma amaçlı "Yeni İpek Yolu Projesi" ya da Kuşak-Yol Girişimi veya Bir Kuşak Bir Yol (One Belt One Road - OBOR) olarak bilinen projenin çalışmalarına başlamıştır.

Kara yolları, demir yolları, petrol, doğal gaz boru hatları ve diğer altyapı yatırımları ile Asya, Avrupa ve Afrika kıtaları boyunca uzanan çok boyutlu koridorlar oluşturulmak istenmektedir. Çin proje kapsamında ülkelerle çok boyutlu iş birliklerinin kurulması planlanmaktadır. Ayrıca Çin, kendi ekonomisini dış dünyada daha aktif hale getirerek; ticari, ekonomik ve siyasi etkilerini sürdürülebilir bir şekilde geliştirip devam ettirmeyi amaçlamaktadır. Proje kapsamı itibariyle içinde daha çok az gelişmiş ve gelişmekte olan ülkeleri barındırmaktadır. Çin bu devletler ile işbirlikleri imzalarken, devletlere alt yapı çalışmaları için yüksek krediler vermektedir. Bu durum ise ekonomisi güçsüz devletler için çeşitli siyasi, ekonomik ve ticari sorunlara sebep olmaktadır. Çin her ne kadar kazan-kazan ilişkilerine vurgu yapıyor olsa da projenin ekonomik olarak ülkelere ağır yükler yüklediği ve Çin'e karşı bir bağımlılık yarattığı da tartışılmaktadır.

Bu çalışma bu minvalde önemli bir iddia ortaya atmaktadır. OBOR projesi ile projeye dâhil olan ülkeler için fırsatlar ve

avantajlar oluşacağı gibi Çin'e her geçen gün artan finansman bağımlılığı da yaşanacak ve bu durum Çin'e siyasi müdahale imkânı verecektir. Çin'in Kenya'daki Mombasa Limanı, Sri Lanka'daki Hambantota Limanı, Zambia'daki Kenneth Kaunda Uluslararası Havalimanı'na el koyması ve Pakistan'ın Çin'e olan artan borçlarından dolayı Gwadar Limanı'nı Çin'e vermesi çalışmanın hipotezini doğrular niteliktedir.

Ağustos 2017 yılında proje kapsamında işbirliği imzalayan ülke ve uluslararası kuruluşların sayısı 69'a ulaşmıştır. Bu ülkeleri genel olarak gruplandırarak olursak bu ülkeler şöyledir: **Orta Asya ve Batı Asya:** Türkmenistan, Kazakistan, Özbekistan, Kırgızistan, Tacikistan, Afganistan, Pakistan, Hindistan, Ermenistan, Azerbaycan, Gürcistan, İran, Türkiye, Rusya. **Doğu Asya:** Çin, Moğolistan, Güney Kore. **Güney, Güneydoğu Asya:** Brunei, Kamboçya, Endonezya, Laos, Malezya, Myanmar, Filipinler, Singapur, Tayland, Doğu Timor, Vietnam, Bangladeş, Sri Lanka. **Avrupa:** Arnavutluk, İtalya, İngiltere, Macaristan, Yunanistan, İspanya, Polonya, Belarus, Litvanya, Letonya, Ukrayna, Almanya, Bosna Hersek, Estonya, Çekya, Hırvatistan, Sırbistan, Romanya, Slovakya. **Orta Doğu ve Afrika:** Bahreyn, Mısır, Irak, İsrail, Suudi Arabistan, Ürdün, Kuveyt, Lübnan, Umman, Filistin, Katar, Suriye, Birleşik Arap Emirlikleri, Yemen, Güney Afrika, Etiyopya, Tunus. **Okyanusya:** Yeni Zelanda, Avustralya.¹

Kuşak-Yol Projesinin Kapsam ve İçeriği

Projenin İpek Yolu Ekonomik Kuşağı (Belt) ve Deniz İpek Yolu (Road) olarak iki kısmı vardır.

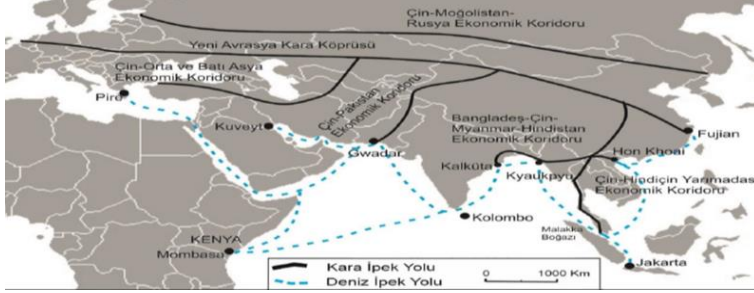
Kara güzergâhında altı koridor bulunmaktadır.² Çin-Hindicini Yarımadası Ekonomik Koridoru, Çin-Pakistan Ekonomik Koridoru, Çin-Orta Asya-Batı Asya Ekonomik Koridoru, Bangladeş-Çin-Hindistan-Myanmar Ekonomik Koridoru, Çin-

¹ Aslıhan Genç, Bir Kuşak Bir Yol Projesi ve Çin, (İçinde). Bir Kuşak Bir Yol Projesi, Kavramlar, Aktörler, Uygulamalar, (Ed). Serdar Yılmaz, Astana Yayınları, Ankara, 2019, s. 21

² The Silk Road Economic Belt, Belt and Road Initiative, <https://www.beltroad-initiative.com/belt-and-road/> Erişim Tarihi 21.01.2020

Moğolistan-Rusya Ekonomik Koridoru, Yeni Avrasya Kara Köprüsü Ekonomik Koridoru.

Ek-1: İpek Yolu Ekonomik Kuşağı'nın Kara ve Deniz Yolu Ağı



Kaynak: Bülent Güner, "OBOR Girişimi'nin Coğrafyası", Marmara Coğrafya Dergisi, sayı 37, Ocak 2018.

Kara İpek Yolu Güzergâhları

Çin-Hindičini Ekonomik Koridoru Çin ile Hindičini Yarımadası'nı kara ve deniz yolları ile 32 Asya ülkesini birbirlerine ve Avrupa'ya bağlayacak olan Asya koridorunun bir parçasıdır. Vietnam, Laos, Kamboçya, Taylan, Myanmar ve Malezya gibi ülkeleri içinde bulunduran Hindičini Yarımadası ile Çin'i birbirine bağlayacak ASEAN ülkeleri arasında Güneydoğu Asya'da Kuzey-Güney doğrultusunda ticareti artıracak ekonomik bir koridor oluşturmaktadır.³

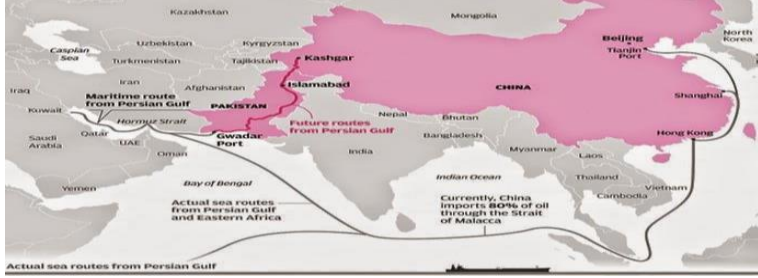
Çin-Pakistan Ekonomik Koridoru için yaklaşık 46 milyar dolarlık yatırım yapılmış olup 2015 yılında 30'dan fazla işbirliği anlaşması imzalanmıştır. Bu koridorun inşasının 2030 yılında tam olarak tamamlanması beklenmektedir.⁴ Güney ve Orta Asya ile Kuzey Afrika ve Basra Körfezi arasındaki bağlantıyı sağlayacak ve üç milyara yakın nüfusu bir araya getirecek olan bu koridorun korunması Pakistan ordusu bünyesinde özel komandolar ve paramilis güçlerin meydana getirdiği 12 bin kişilik

³ Ben Derudder, XingjianLiu, Charles Kunaka, Connectivity Along Overland Corridors of the Belt and Road Initiative, October 2018, *World Bank Group*, MTI Discussion Paper Series, No:6, p.11.

⁴ Çin-Pakistan Ekonomik Koridoru, *China.org*, 20.04.2017, http://turkish.china.org.cn/china_key_words/2017-04/20/content_40657426.htm, Erişim Tarihi:24.05.2019.

bir özel kuvvet ile sağlanmaktadır. Koridor, Çin'in Sincan eyaletindeki Kaşgar'dan başlayarak Hint Okyanusun'daki Pakistan'ın Gwadar Limanı'na bağlanmaktadır.⁵

Ek-2: Çin-Pakistan Ekonomik Koridoru



Kaynak: Mushtaq, T. China-Pakistan Economic Corridor : An insight. 16-02-2018; Available from: <https://dailytimes.com.pk/28660/chinapakistan-economic-corridor-an-insight/>. Erişim Tarihi 15.03.2020

Bunun Dışında enerji güvenliği OBOR süreci için kritik ve önemli bir yere sahiptir. Günümüzde Çin'in ihtiyaç duyduğu petrolün %80'i deniz yoluyla karşılanmaktadır. Bu nedenle enerji boru hatlarından oluşan "Enerji İpek Yolu" Çin için stratejik önemdedir. Özellikle Ortadoğu ve Kuzey Afrika'dan Çin'e gemilerle taşınan petrol, 12.000 km yol alarak, Malakka Boğazı ile Çin'e ulaşmaktadır. Çin'in 2017 yılının ilk altı ayında petrol ithalatı 212 milyon ton olmuştur. Ancak Çin'in, ABD ile Malakka Boğazı geçişi konusunda olası bir sorunla karşılaşması, ulaşımda da sorun yaratacaktır. Bu nedenle Çin, Malakka Boğazı'na bağımlılıktan kurtulmaya çalışmakta ve çok alternatifli yeni "enerji koridorları" oluşturmaktadır.⁶

Çin-Orta Asya-Batı Asya Ekonomik Koridoru, Doğu'da Çin ile Arap Yarımadası'nı içine alan Orta Asya ve Batı Asya arasında oluşturulan ve Eski İpek Yolu güzergâhı ile kesişen bu koridor, Çin'in Xinjiang (Sincan) Uygur Özerk Bölgesi'nden başlayıp

⁵ Long Term Plan For China-Pakistan Economic Corridor (2017-2030), CPEC, <http://cpec.gov.pk/long-term-plan-cpec>, s.14, Erişim Tarihi:20.04.2019.

⁶ Bülent Güner, "OBOR Girişimi'nin Coğrafyası", Marmara Coğrafya Dergisi, sayı 37, Ocak 2018; Clemens Morgan. (2015), The Maritime Silk Road And The PLA, November 6, 2017, s.8. https://www.cna.org/cna_files/pdf/Maritime-Silk-Road.pdf (21.01.2020)

Orta Asya ülkelerini içine alarak, İran, Suudi Arabistan ve Türkiye'nin de dâhil olduğu 17 Batı Asya ülkesi ve bölgesine ulaşmaktadır.⁷ Bu koridor kapsamında Türkiye'de yapılan çalışmalar arasında Ankara-İstanbul Hızlı Tren Hattı, Marmaray, Yavuz Sultan Selim Köprüsü, İstanbul Havalimanı ve yapımı sürmekte olan Çanakkale 1915 Köprüsü ile Edirne-Kars Demiryolu hattı vardır.⁸

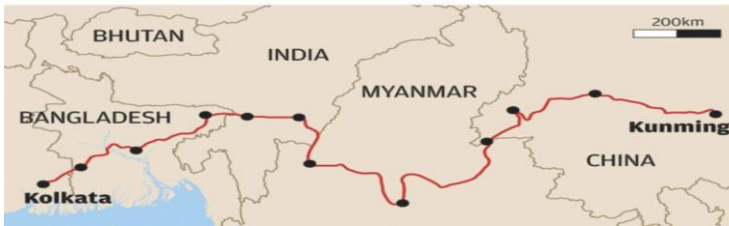
Ek-3: Çin-Orta Asya-Batı Asya Ekonomik Koridoru



Kaynak: <https://www.milliyet.com.tr/ekonomi/orta-koridordan-ipek-yolu-atagi-2895700> Erişim Tarihi:15.03.2020

Bangladeş-Çin-Hindistan-Myanmar Ekonomik Koridoru ile Asya'nın güneyi, doğusu ve güneydoğusu arasında ortak bir kalkınma beklenmektedir. Bu koridor, Çin'in güneybatısındaki Kunming kenti, Myanmar'ın Mandalay kenti, Bangladeş'in başkenti Dakka ve Hindistan'ın Batı Bengal eyaletinin başkenti Kalküta arasında bağlantı sağlamaktadır.⁹

Ek-4: Bangladeş-Çin-Hindistan-Myanmar Ekonomik Koridoru



⁷ Jonathan Fulton, "An Analysis of Two Corridors in China's One Belt One Road Initiative: China-Pakistan and China Central-West Asia", 2016, *Proceedings of International Conference on Inter-Regional Connectivity: South Asia and Central Asia*, s.46-47.

⁸ Şerif, "Turkey-China Relations within the Concept of The New Silk Road Project", *Ankasam*, Aralık 2017, Sayı:1(3), s.83.

⁹ Connectivity Along Overland Corridors of the Belt and Road Initiative, *a.g.m.*, s.11-12.

Kaynak: thedailystar.net/opinion/pleasure-all-mine/closer-china-bangladesh-ties-shouldnt-worry-india-1498687. Erişim Tarihi: 16.03.2020

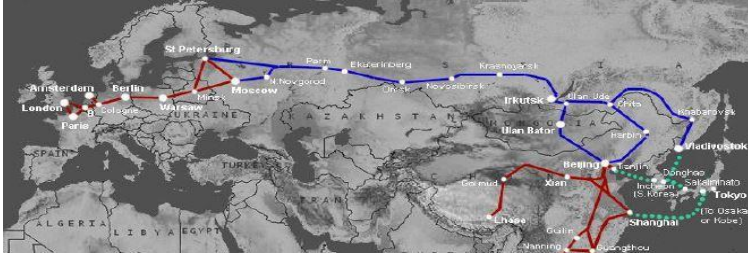
Çin-Moğolistan-Rusya Ekonomik Koridorunda iki temel güzergâh hazırlanmıştır. Bunlar Çin'in Pekin-Tianjin-Hebei kentlerinden başlayarak Çin'in İç Moğolistan Özerk Bölgesi'ndeki Hohhot üzerinden Moğolistan'a uzanır. Çin'in Dalian, Shenyang, Changchun, Harbin, Manzhouli kentlerinden geçerek, Rusya'nın Chita şehrine kadar devam etmektedir. Ulaşım altyapısı, sınır geçişleri, sanayi ve yatırım alanında işbirliğinin artırılması, ticari ekonomik ilişkilerin geliştirilmesi, insani etkileşim, çevre koruma alanında ortak hareket ve sınır ötesi işbirliğinin sağlanması alanlarında temel işbirlikleri bu koridorda esas olarak belirlenmiştir. Bu koridor ile Rusya liderliğinde Avrasya Ekonomik Birliği (The Eurasian Economic Union - EAEU) ve Moğolistan'ın Bozkır Yolu (Steppe Road) projeleri arasında bağlantı kurulması amaçlanmaktadır.¹⁰

Yeni Avrasya Kara Kıta Köprüsü Ekonomik Koridoru, Pasifik ve Atlantik'i birbirine bağlamakta ve Kazakistan, Rusya, Belarusya üzerinden; Çin ve Avrupa arasındaki bağlantıyı oluşturmaktadır. Bu koridor, dünyanın 30'dan fazla ülkesine yayılmakta ve yaklaşık 10 bin 800 kilometre uzunluğuna erişmektedir. Rusya'nın Doğu kıyısı olan liman kenti Vladivostok'tan Trans Sibirya demiryolu aracılığıyla Moskova ile doğuda Çin'in Lianyungang ile Shandong sahil kentlerine uzanmaktadır. Batı'da ise Hollanda'nın Rotterdam ve Belçika'nın Antwerp kentleri ile birleşmektedir.¹¹

¹⁰ Dinara Taldybayeva, Çin Moğolistan Rusya Ekonomik Koridoru: Tarafların Menfaatleri, 21.01.2019, *Ahmet Yesevi Üniversitesi Avrasya Araştırma Enstitüsü*, No:195, <https://eurasian-research.org/web/publications/Haftalik-e-bulten-21-012019-27-01-2019-No-195.pdf?1551762289>, Erişim Tarihi:24.05.2019.

¹¹ Ben Derudder, Xingjian Liu, Charles Kunaka, Connectivity Along Overland Corridors of the Belt and Road Initiative, October 2018, *World Bank Group*, MTI Discussion Paper Series, No.6. p.11.

Ek-5: Yeni Avrasya Kara Kıta Köprüsü Koridoru



Kaynak: <https://www.defenceturk.net/yeni-kusaga-eski-yol-cin-batiya-acilan-kapisi-obor> Erişim Tarihi:25.05.2019

21.Yüzyıl Deniz İpek Yolu Güzergâhları

21. Yüzyıl Deniz İpek Yolu güzergâhı çalışmanın başında da değinildiği üzere Xi Jinping'in 3 Ekim 2013 tarihinde Endonezya Parlamentosu'nda yaptığı konuşması sırasında ortaya çıkmıştır. Yalnızca ASEAN ülkeleri ile değil Güney Asya, Batı Asya, Kuzey Afrika ve Avrupa ekonomilerini de birbirine bağlayacak ekonomik bir koridor oluşturmak amaçlanmaktadır. Bu bağlamda Kuşak Yol Projesi Güney Çin Denizi, Pasifik Okyanusu ve Hint Okyanusunu kapsayan stratejik bir ekonomik kuşaktır.

İki koridor şeklinde oluşmaktadır. İlk olarak Çin ile Hindicini Yarımadası ekonomik koridoru ile bağlantı kurmak üzere; Güney Çin Denizi'nden Batı'ya ve Hint Okyanusu'na ulaşan rota ile Çin-Pakistan ve Çin-Bangladeş-Hindistan-Myanmar Ekonomik Koridoru bağlanmaktadır. Böylece Çin-Hint Okyanusu-Afrika-Akdeniz Deniz Ekonomik Koridoru oluşturulmaktadır. İkinci olarak Güney Çin Denizi'nden güneye uzanıp, Pasifik Okyanusu, Okyanusya ve Güney Pasifik Ekonomik Koridoru proje kapsamında oluşturulmaktadır. Bu rota ile Arap Yarımadası, İran Körfezi ve Kızıl Deniz'de Mısır, Somali ve Kenya'ya ve de Kızıldeniz ve Akdeniz'den Venedik'e ulaşmaktadır.¹²

¹² The Belt and Road: Economic Corridors and Maritime Connectivity, 03.06.2018, *Greater-europe.org*, <http://greater-europe.org/archives/5244>, Erişim Tarihi:22.05.2019.

Ek-6: Kuşak-Yol Projesi Kara ve Deniz Yolu Haritası



Kaynak: <https://www.sundayobserver.lk/2017/10/08/business/silk-road-across-indian-ocean?page=2> Erişim Tarihi 02.03.2020

Kuşak-Yol Projesi kapsamında Deniz İpek Yolu'nun genel amaçları arasında stratejik limanlar inşa etmek vardır. Çin bu limanları öz sermaye yatırımı ya da devletlerle ortak girişimler aracılığı ile inşa etmektedir. Finansal olarak zayıf ülkelerde ise bu limanları işletme hakkına sahip olmaktadır. Proje başlangıcı itibarıyla Çinli işletmeler 17 liman ve terminali işletme hakkını elde etmişlerdir. Böylece 4 kıtadaki 8 ülkede 15 terminali işletme yetkisini almışlardır. Bunlar şöyledir:

Belçika'daki Anvers ve Zeebrugge Limanları, Mısır - Süveyş Kanalı Terminali, Türkiye - İstanbul'daki Kumport, Yunanistan'da Pire Limanı, Singapur'da Pasir Panjang Limanı, Hollanda - Rotterdam'da Euromax Limanı (Avrupa Kapısı olarak adlandırılan Avrupa'nın en büyük limanı), Birleşik Arap Emirlikleri - Abu Dabi'deki Khalifa Limanı, İtalya - Ligurya'daki Vado Limanı, Doğu Afrika - Cibuti Limanı ve Panama Kanalı (aynı zamanda burada Çin'in askeri üssü bulunmaktadır), Malezya - Malakka Boğazı'ndaki Kuantan Limanı,

Bir Kuşak Bir Yol Projesinin Ticari Kapasitesi

Bu devasa projedeki yapıları meydana getirmek için finansman sağlamak önem arz etmektedir. Kredi sağlayacak kurumlar iki şekilde ortaya çıkmaktadır. Bunlar çok uluslu kurumlar ve Çin ulusal finansal kurumlardır.¹³ Çin Tarımsal Kalkınma Bankası, Çin Kalkınma Bankası, Çin İhracat-İthalat

¹³ Belt and Road Initiative, <https://www.beltroad-initiative.com/belt-and-road/>, Erişim Tarihi:27.05.2019.

Bankası, Çin Tarımsal Bankası, Çin Bankası, Çin İnşaat Bankası, Çin Sanayi ve Ticaret Bankası, Çin Yatırım Kurumu ve İpek Yolu Fonu Çin devletine ait bankalar ve fonlardır. Asya Kalkınma Bankası, Asya Altyapı Yatırım Bankası ve Yeni Kalkınma Bankası ise kredi sağlayan uluslararası finans kuruluşlarıdır.

Bu kuruluşlardan ilki Çin'in liderliğinde 100 milyar doları aşan bir yatırımla kurulan Asya Altyapı Yatırım Bankası'dır. 16 Ocak 2016'da Pekin'de kurulmuş uluslararası bir kurum niteliği taşıyan bu bankada Çin'in %8.8, Hindistan'ın 6.88 ve Rusya'nın da sermayede payı bulunmaktadır. Bu kuruluşta 97 üye vardır. Asya ve Asya ötesinde sürdürülebilir altyapı projeleri ve diğer birçok sektöre yatırım yapılmaktadır. Dünya kamuoyuna göre bu kuruluş Dünya Bankası'na alternatif olarak görülmektedir.¹⁴

Çin'in devlet kuruluşlarından olan İpek Yolu Fonu ise 29 Aralık 2014'te orta ve uzun vadeli bir fon olup, 10 milyar dolarlık başlangıç sermaye ile kurulmuştur. Şu anda fonun toplam sermayesi 40 milyar Amerikan doları ve 100 milyar Yuan'dır.¹⁵ Son olarak BRICS ülkeleri (Brezilya, Rusya, Hindistan, Çin Güney Afrika) girişimi kapsamında olan Yeni Kalkınma Bankası ise 7 Temmuz 2015'de kurulmuş ve ÇHC Hükümeti ile 27 Şubat 2016'da imzalanan anlaşma ile tamamen faaliyete geçmiştir. Bankanın başlangıç sermayesi 100 milyar dolardır. Bankanın merkezi Şangay'da olup eş zamanlı olarak Güney Afrika'da, Afrika Bölge Merkezi bulunmaktadır. 2016-2017 döneminde banka yeşil ve yenilenebilir enerji, ulaştırma, sulama ve diğer alanlardaki projelerde 3.4 milyar doların üzerinde finansal yardım kredisi imkânı sağlamıştır. Hindistan Mumbai Metro Demiryolu Projesi, Çin Hohhot Yeni Havaalanı Projesi, Güney Afrika Yenilenebilir Enerji Sektörü Geliştirme Projesi bunlardan birkaçıdır.¹⁶

¹⁴ Jonathan Holslag, "How China's New Silk Road Threatens European Trade", 2017, *The International Spectator*, Cilt: 52 Sayı: 1, s.54.

¹⁵ İpek Yolu Fonu devrede, 17.02.2015, *CRI Türkçe*, <http://turkish.cri.cn/781/2015/02/17/1s166503.htm>, Erişim Tarihi: 20.05.2019.

¹⁶ New Development Bank, <https://www.ndb.int/>, Erişim Tarihi:20.05.2019.

Borç Diplomasisi

İçerisinde doğrudan ve dolaylı olarak 130'dan fazla ülkeyi barındıran OBOR projesinde gerekli yatırımların yapımı için Çin tarafından krediler verilmektedir. Projede yer alan ülkeler genellikle gelişmemiş ya da gelişmekte olan ülkelerdir. Bu ülkelere yapılan yatırımlar, ülkelerin ekonomik durumları göz önüne alındığında bazı ekonomik sıkıntıları doğurmaktadır. Ekonomileri zaten iyi olmayan bu ülkeler, borç yükü altına girerek projenin giderlerini karşılayamamaktadırlar. Bu durum ise yapılan havaalanlarının, limanların, ulaşım yollarının Çin'e kiralanmasına, Çinli işletmelere devredilmesine sebebiyet vermektedir.¹⁷

Bir Kuşak Bir Yol projesi, resmi makamlardan alınan bilgilere bakıldığında hep barışçıl, öncelikle ekonomik ilişkilere ağırlık veren, Doğu ile Batı arasında herkesin istifade edebileceği ticaret yolları inşa edecek olan bir kazan-kazan projesi olarak ele alınmaktadır. Burada farklı bir noktaya dikkat etmek gereklidir. Bu nokta ise Çin devletinin ekonomik ilişkilerde farklı bir yaklaşıma sahip olduğu konusudur. Örneğin Avrupa ülkeleri ya da Batılı devletler, ihtiyaç duyan ülkelere yüksek miktarlarda kredi ya da hibe verdiklerinde bu ülkelere paranın nasıl ve nerede harcanacağı, şeffalık ya da gerekli mekanizma ve kurumlara sahip olmak gibi önkoşullar sunarlar.¹⁸ Ancak Çin devleti, görüldüğü kadarıyla, OBOR çerçevesinde verdiği kredinin nasıl ve nerede kullanılacağına çok müdahale etmiyor ve hatta Batı'nın para yardımı yaparken ortaya koyduğu koşulları iç siyasete müdahale olarak görüyor. Bilhassa gelişmekte olan devletler Çin ile aynı düşünceyi paylaştıklarından Çin devleti, Batı'ya karşı önemli bir para ve alternatif kaynak oluyor. Gelen yüksek miktardaki kredilerin nasıl harcanacağına yönelik katı bir müdahale olmaması durumu ise Çin'den kredi

¹⁷ Kadir Temiz, Hamza Uçar, Çin'in Kuşak-Yol girişiminde sorunlar artıyor, 09.11.2018, *Anadolu Ajansı*, <https://www.aa.com.tr/tr/analiz-haber/cin-in-kusak-ve-yol-girisiminde-sorunlar-artiyor/1307053>, Erişim Tarihi:25.05.2019.

¹⁸ Serdar Yılmaz, Bir Kuşak Bir Yol Projesi: Kavramlar, Aktörler, Uygulamalar, Astana Yayınları, Ankara, 2019, ss. 15-16

alan devletleri borç batağına sürüklüyor ve bundan sonra Çin'in uyguladığı "borç diplomasisi" başlıyor. Çin, yapmış olduğu kasıtlı borçlandırma ile gerek Afrika'da gerek Asya'da kredilerini ödeyemeyen devletlerin önemli varlıklarına el koyuyor. Başka bir ifadeyle, ekonomik saiklerle başlayan ikili ilişkiler borç diplomasisi ile siyasi bir baskı aracına dönüşüyor. Çin devleti bu strateji ile kendine bağımlı devletlerin sayısını arttırarak küresel tahakkümünü konsolide etmiş oluyor.¹⁹

Sri Lanka'nın Hambantota limanının hakları China Merchant Grup'a 99 yıllığına kiralanmıştır. Pakistan'ın Gwadar kentindeki liman Çin'e 44 yıllığına devredilmiştir. Mombasa Limanı Çin'e verilmiştir. Myanmar'da Çin'in 1.5 milyar dolar yatırım ile inşa ettiği petrol boru hattının işletme yetkisi 7 milyar dolar ile Çin'e devredilmiştir.²⁰ Malezya'da Devlet Başkanı Mhathir Muhammed'in göreve gelmesi ile Çin ile olan ilişkiler değerlendirilmiş ve 20 milyar dolarlık demiryolu ile 2.3 milyar dolarlık doğalgaz boru hattı projeleri iptal edilmiştir. Malezya daha sonra bu projelere onay vermiştir.²¹ Maldivler, Çin ile olan borç anlaşmaları ile projelerin tekrar gözden geçirilmesi gerektiğini dile getirmektedir.²²

Orta Asya devletlerinden Kırgızistan ve Tacikistan için de ekonomik olarak çeşitli handikaplar vardır. Özellikle Kırgızistan'ın toplam dış borcunun %42'si Çin devletinedir. Tacikistan'ın ise toplam dış borcu 2.3 milyar dolar iken bunun 1.2 milyar doları Çin'e olan borcudur. Ayrıca 2018 Nisan ayında Çinli şirkete maliyeti yaklaşık 30 milyon olan Duşanbe hidroelektrik

¹⁹ Serdar Yılmaz, a.g.e., ss. 15-16

²⁰ Jonathan Fulton, . "An Analysis of Two Corridors in China's One Belt One Road Initiative: China-Pakistan and China Central-West Asia", 2016, *Proceedings of International Conference on Inter-Regional Connectivity: South Asia and Central Asia*.

²¹ Malaysia in the BRI again, One Belt One Road Europe (OBOReuropa), 20/04/2019, <https://www.oboreuropa.com/en/malaysia-bri-again/>, Erişim Tarihi: 27.01.2019

²² Simon Mundy ve Kathrin Hille, The Maldives counts the cost of its debts to China, FINANCIAL TIMES, 11.02.2019, <https://www.ft.com/content/c8da1c8a-2a19-11e9-88a4-c32129756dd8> Erişim Tarihi, 27.11.2020

istasyonu karşılığında, Yukarı Kumarg altın maden ocağı devredilmiştir. Bu maden ocağı ile birlikte toplam 7 maden ocağı ve bir kömür maden ocağı Çin'e devredilmiştir.²³

Bunlar dışında proje kapsamında yapılmayan fakat kullanım hakları Çin'e devredilmiş olan Yunanistan'ın Pire Limanı ve Türkiye'deki Kumport Limanı bulunmaktadır. Çinli Cosco Denizcilik şirketi Kumport Limanı'nın 2015'te % 65 hissesini 940 milyon dolara satın almıştır.²⁴ Pire Limanı'nı ise ekonomik sıkıntılar yaşayan Yunanistan tarafından 2016 yılında, aynı Çinli şirket Cosco'ya % 67'lik hissesi ile satılmıştır.²⁵ Pire Limanı ile Çin, Ege Denizi'nde de faaliyet göstermektedir. Çin'in bu liman üzerinden Ege Denizi'nde izleyeceği politikalar önemlidir. Olası bir Türk-Yunan anlaşmazlığında Çin'in tavrının ne olacağı belirsizdir. Yine Süveyş Kanalı'nın yeniden inşa edilmesinde en büyük payı elde eden Çin'in gelecek yıllarda Doğu Akdeniz petrolerinde hak iddia edebilmesi ihtimali de vardır. Deniz İpek Yolu projesi kapsamında yer alan Afrika ülkelerinin birçoğu yine benzer sıkıntıları yaşamaktadır. Çin, toplamda 8 ülkede 15 terminali işletme hakkını almıştır. Ayrıca Türkiye gibi birçok ülke Çin ile yapılacak bu projede ihracat ve ithalatta karşılıklı dengelerin sağlanamamasından hoşnut değillerdir.²⁶

Sonuç

Çin'in bir zamanlar geniş coğrafyalara yayılmış olan tarihi İpek yolu projesini yeniden canlandırmayı hedeflediği, dünya nüfusunun neredeyse yarısını içine alan, 4-8 trilyon dolar bütçe-

²³ Eiji Furukawa, (2018, 29 August) Belt and Road debt trap spreads to Central Asia, Nikkei Asian Review, <https://asia.nikkei.com/Spotlight/Belt-and-Road/Belt-and-Road-debt-trap-spreads-to-Central-Asia>, (Erişim Tarihi: 14.06.2019)

²⁴ Kumport Limanına 100 milyon yatırılacak, <https://www.ekonomist.com.tr/haberler/kumport-limanina-100-milyon-yatiracak.html>, Erişim Tarihi:09.07.2019.

²⁵ Pire Limanı Satıldı, *Deutsche Welle*, 08.04.2016, <https://www.dw.com/tr/pire-liman%C4%B1-%C3%A7inlilere-sat%C4%B1ld%C4%B1/a-19173959>, Erişim Tarihi:11.06.2019.

²⁶ Modern İpek Yolu projesi:Beklentiler ve kuşklar, *Deutsche Welle*, 14.05.2017, <https://www.dw.com/tr/modern-ipek-yolu-projesi-beklentiler-ve-ku%C5%9Fkular/a-38832963>, Erişim Tarihi:12.05.2019.

li yeni meydan okuması olarak nitelendirilebilecek Bir Kuşak Bir Yol projesi, Asya, Avrupa ve Afrika kıtalarını hem kara hem de deniz ulaşım ağıyla bir araya getirmektedir. Bu proje, Pasifik ve Atlantik Okyanusları arasındaki Çin'in hegemonya girişimini pekiştirme potansiyeli taşıyan bir projedir. Kıtalararası birçok ülkeyi antlaşmalar ve stratejik ortaklıklar aracılığı ile bağlayan bu proje, Çin'in "Zengin olmak istiyorsan, önce bir yol inşa et" sözünden hareketle 2049 yılında bitecektir.

OBOR projesi, Çin'in Pasifik ve Atlantik Okyanusları arasındaki ilgili ülkeler üzerinde yumuşak güç unsuru olarak varlık göstermesine ve bölgedeki sert politikalara bir alternatif olarak ilgili ülkeler için daha cazip bir devlet haline gelmesine vesile olacaktır. Ancak paydaş ülkelerin Çin'e olan borç bağımlılığının artması durumu ise siyasi bir baskının olduğu/olacağı gerçeğini göz önüne sermektedir. Projeye salt ekonomik saiklerle yaklaşmamak gereklidir. Proje, sahip olduğu potansiyel göz önüne alındığında ülkeler arasındaki insani ve kültürel bağları da güçlendirecek bir niteliktedir. Politik yönün ısrarla geriplanda tutulması ve maksimum ekonomik fayda Çin için en önemli olan hususlardandır. Ancak ilgili bölümlerde de görüldüğü üzere Çin'e borcunu ödeyemeyen devletlerin önemli kurumlarını Çin devletine kiralaması projenin aslında politik yönünün de olduğunu göstermektedir. Bu durum, 21. yüzyılda dünya siyasetinde önemli bir rol oynamak isteyen Çin'i ekonomik ve politik açıdan avantajlı bir konuma getirecek niteliktedir. Zira ekonomik ilişkilerin zamanla politik bir baskı unsuru olarak kullanıldığı/kullanılması kuvvetle muhtemeldir. Bir başka ifadeyle, Çin ejderinin kendi coğrafya alanından ayrılarak diğer kıtalarda da güçlü adımlarla varlığını göstermesi beklenen bir çıktıdır.

Kaynaklar

Akçay, Nurettin. "Turkey-China Relations within the Concept of The New Silk Road Project", *Ankasam*, Aralık 2017, Sayı:1(3), s.83.

Belt and Road Initiative, <https://www.beltroad-initiative.com/belt-and-road/>, Erişim Tarihi:27.05.2019.

- Connectivity Along Overland Corridors of the Belt and Road Initiative, *a.g.m.*, s.11-12.
- Çin-Pakistan Ekonomik Koridoru, *China.org*,20.04.2017, http://turkish.china.org.cn/china_key_words/2017-04/20/content_40657426.htm, Erişim Tarihi:24.05.2019.
- Derudder, Ben - Liu, Xingjian - Kunaka, Charles. "Connectivity Along Overland Corridors of the Belt and Road Initiative", October 2018, *World Bank Group*, MTI Discussion Paper Series, No.6. p.11.
- Fulton, Jonathan. "An Analysis of Two Corridors in China's One Belt One Road Initiative: China-Pakistan and China Central-West Asia", 2016, *Proceedings of International Conference on Inter-Regional Connectivity: South Asia and Central Asia*, s.46-47.
- Furukawa, Eiji. "Belt and Road debt trap spreads to Central Asia", *Nikkei Asian Review*, (2018, 29 August) <https://asia.nikkei.com/Spotlight/Belt-and-Road/Belt-and-Road-debt-trap-spreads-to-Central-Asia>, Erişim Tarihi: 14.06.2019
- Genç, Aslıhan. Bir Kuşak Bir Yol Projesi ve Çin, (İçinde). Bir Kuşak Bir Yol Projesi, Kavramlar, Aktörler, Uygulamalar, (Ed). Serdar Yılmaz, Astana Yayınları, Ankara, 2019, s. 21
- Güner, Bülent. "OBOR Girişimi'nin Coğrafyası", *Marmara Coğrafya Dergisi*, sayı 37, Ocak 2018
- İpek Yolu Fonu devrede, 17.02.2015, *CRI Türkçe*,<http://turkish.cri.cn/781/2015/02/17/1s166503.htm>, Erişim Tarihi: 20.05.2019.
- Jonathan Holslag, "How China's New Silk Road Threatens European Trade" , 2017, *The International Spectator*, Cilt: 52 Sayı: 1, s.54.
- Kumport Limanına 100 milyon yatırılacak, <https://www.ekonomist.com.tr/haberler/kumport-limanina-100-milyon-yatiracak.html> , Erişim Tarihi:09.07.2019.
- Long Term Plan For China-Pakistan Economic Corridor (2017-2030), *CPEC*, <http://cpec.gov.pk/long-term-plan-cpec>, s.14, Erişim Tarihi:20.04.2019.
- Malaysia in the BRI again, One Belt One Road Europe (OBOReupe), 20/04/2019, <https://www.oboreurope.com/en/malaysia-bri-again/>, Erişim Tarihi: 27.01.2019

- Modern İpek Yolu projesi: Beklentiler ve kuşklar, *Deutsche Welle*, 14.05.2017, <https://www.dw.com/tr/modern-ipek-yolu-projesi-beklentiler-ve-ku%C5%9Fkular/a-38832963>, Erişim Tarihi:12.05.2019.
- Morgan, Clemens. "The Maritime Silk Road And The PLA", November 6, 2017, s.8. https://www.cna.org/cna_files/pdf/Maritime-Silk-Road.pdf (21.01.2020)
- Mundy, Simon - Hille, Kathrin. "The Maldives counts the cost of its debts to China", *FINANCIAL TIMES*, 11.02.2019, <https://www.ft.com/content/c8da1c8a-2a19-11e9-88a4-c32129756dd8> Erişim Tarihi, 27.11.2020
- Pire Limanı Satıldı, *Deutsche Welle*, 08.04.2016, <https://www.dw.com/tr/pire-liman%C4%B1-%C3%A7inlilere-sat%C4%B1ld%C4%B1/a-19173959>, Erişim Tarihi:11.06.2019.
- Taldybayeva, Dinara. "Çin Moğolistan Rusya Ekonomik Koridoru: Tarafların Menfaatleri", 21.01.2019, *Ahmet Yesevi Üniversitesi Avrasya Araştırma Enstitüsü*, No:195, <https://eurasian-research.org/web/publications/Haftalik-e-bulten-21-012019-27-01-2019-No-195.pdf?1551762289>, Erişim Tarihi:24.05.2019.
- The Silk Road Economic Belt, Belt and Road Initiative, <https://www.beltroad-initiative.com/belt-and-road/> Erişim Tarihi 21.01.2020
- The Belt and Road: Economic Corridors and Maritime Connectivity, 03.06.2018, *Greater-europe.org*, <http://greater-europe.org/archives/5244>, Erişim Tarihi:22.05.2019.
- Yılmaz, Serdar. Bir Kuşak Bir Yol Projesi: Kavramlar, Aktörler, Uygulamalar, Astana Yayınları, Ankara, 2019.

