ÇİN

KUŞAK YOL İNİSİYATİFİ

TÜRKİYE'NİN ULUSLARARASI TİCARETİNE ETKİSİ



EDİTÖR
DR. TUĞÇENUR EKİNCİ FURTANA

AVRASYA
STRATEJİK ARAŞTIRMALAR MERKEZİ
YAYINLARI

ISBN: 978-605-80009-7-1

İsteme Adresi:
Fatih Mah. Kızılay Sk. No: 19/A
Küçükçekmece - İstanbul
Tel: 0212 580 08 53
Belgegeçer: 0212 541 99 44

e-posta: asam@asam.org.tr

web sitesi: www.asam.org.tr

Kapak Tasarım ve Sayfa Düzeni
Selçuk ESER

Basım Yeri
Aktif Matbaa ve Reklam Hiz.San.Tic.Ltd.Şti.
Halkalı cad. No: 245/1 A
Sefaköy-Küçükçekmece / İstanbul
Tel: 0212 698 93 54-55
www.aktifmatbaa.com
Sertifika No: 47477

aktif yayınları

Aksi belirtilmedikçe, Aktif yayınlarından çıkan görüşler,
Aktif Yayınları'nın resmi görüşü niteliğini taşımamaktadır.
Sadece yazarını bağlar.

SUNUŞ

Tarihin bilinen en eski ve en uzun karayolu olma özelliğini taşıyan ve Milattan Önce 2. yüzyıldan 1800'lü yılların başına kadar çok önemli fonksiyon üstlenen Tarihi İpek Yolu bugün yeniden canlandırılmaya çalışılıyor. Doğu, Batı, Güney ve Kuzey ticaret yollarını birbirine bağlayan Tarihi İpek Yolu'nu modern ulaşım araçlarıyla ayağa kaldırmayı hedefleyen yeni girişim, Pekin'den Londra'ya kadar kesintisiz bir ticaret yolu oluşturmayı hedefliyor.

2013'te Çin lideri Xi Jinping öncülüğünde başlatılan "Bir Kuşak Bir Yol Projesi"ne (yeni adıyla Kuşak Yol İnisiyatifi) ilk katılan ülkelerden biri de Türkiye oldu. Orta Kuşak Girişimi ile projede yer aldı. Projeye dahil olan ülkelere Çin altyapı ve finansal destek sağlayacağını açıkladı. O yüzden 65 olarak açıklanan katılımcı ülke sayısı 70'e yaklaştı.

Proje, küresel ekonomiyi tamamen değiştirecek büyüklükte bir girişim. Hatta ülke siyasetlerini bile dönüştürme gücüne sahip. Gelecek 50 yılın en büyük projesi olan Kuşak Yol İnisiyatifi, 10 trilyon dolarlık yatırımla yaklaşık 3 milyar nüfusu etkileyecek büyüklükte bir proje...

Kuşak Yol İnisiyatifi, iki kısımdan oluşuyor:

1. Kara yolu ve demir yolundan oluşan İpek Yolu Ekonomik Kuşağı

2. 21. Yüzyıl Deniz İpek Yolu.

Orta Koridor Girişimi, demir yolu marifetiyle Türkiye'den başlayarak Gürcistan ve Azerbaycan, oradan da Hazar Denizi'ni geçip Türkmenistan ve Kazakistan'ı da aşıp Çin'e uzanıyor. Geçen yıl hizmete alınan Bakü- Tiflis- Kars demir yolu, Yavuz Sultan Selim ve Osman Gazi köprüleri, Marmaray ve Avrasya tünelleri, 1915 Çanakkale Köprüsü başta olmak üzere yeni yapılan bölünmüş yollar, otobanlar, hızlı tren hatları, lojistik üsler ve iletişim altyapıları da projeyi tamamlayan yatırımları oluşturuyor.

5. BÖLÜM

Kuşak-Yol Girişimi Türkiye için Risk mi, Fırsat mı?

Ömer KUL*

Çin lideri Xi Jinping'in 2013 yılında Kazakistan'da yaptığı "Daha İyi Bir Gelecek Yarat" başlıklı konuşmasında ortaya attığı "İpek Yolu Ekonomik Kuşağı" ile aynı yılın Ekim ayında Endonezya parlamentosunda yaptığı konuşmada belirttiği "Deniz İpek Yolu"[1] fikirlerinin tarihi geçmişi çokça ifade edilenin aksine 2007-2008 yılına kadar gitmektedir. Projenin son adı ise "Kuşak ve Yol Girişimi" olarak ifade edilmektedir. Projenin günümüze kadarki hızlı ilerlemesinde "nakliye ucuzlayacak, fasılasız olarak ihracat malları Çin'den İngiltere'ye ulaşacak, dahası bu ulaşım çok daha kısa bir zamanda gerçekleşecek" gibi ifadeler etkili olmuştur denilebilir. Bununla birlikte projenin geçtiği ülkelerin ise bu projeden nasıl kârlı çıkacağına dair değerlendirmeler ise neredeyse yok denecek kadar azdır.

Bununla birlikte "Kuşak ve Yol Girişimi" günden güne gelişirken proje bir nevi sınırları, bütçesi, taraf ülkelerin sorumluluklarının neler olduğunun belli olmadığı, dahası önümüzdeki süreçte ortaya çıkabilecek ihtilaflarda sorunların çözümüne dair hukuki durum da net olarak ortaya konulmaması yönleriyle zamanla tartışılır hale gelmiştir. Dahası projenin hızla büyümesinde etkili olan "projenin geçtiği ülkeler zenginleşecek" sözü, yerini "projenin geçtiği her ülke giderek borçlanıyor" cümlesine bırakmıştır.

Girişim kapsamında veya daha önce Çin'den kredi kullanan devletler (Pakistan, Sri Lanka, Bangladeş, Kenya ... gibi) zamanla ya borçlarını yeniden ama kendilerini daha da Çin'e bağımlı hale getiren

* Doç. Dr., İstanbul Üniversitesi Türkiyat Arş. Enst. Öğrt. Üyesi, omer.kul@istanbul.edu.tr, orcid: https://orcid.org/0000-0002-6905-4811

1 Ragıp Kutay Karaca, "Kuşak ve Yol Projesi Çin için küresel askeri güç olma aracı mı?", https://fikirturu.com/jeo-strateji/kusak-ve-yol-projesi-cin-icin-kuresel-askeri-guc-olma-araci-mi/8.2.2020.

koşullarda yapılandırmış ya da birer birer liman veya havaalanı gibi stratejik mevkilerini uzun yıllar Çin'e kiralamak veya kullanım hakkını devretmek durumunda kalmıştır. Bununla da yetinmeyen Çin, bilhassa borçlarını ödeyemeyen ülkelere yeni kredi imkânları sunmakta, buna karşılık bu kredilerin büyük çoğunluğunu "Kuşak Yol Girişimine katkı sağlayacak projelere harcanmasını teşvik etmektedir.[2] Bilhassa son 10 yıllık süreçte Çin devleti "yumuşak güç" ifadesi ile devletlerin içişlerine karışmamayı prensip olarak öne çıkarsa da,[3] Sudan'da darbe ile iktidarın değişmesine,[4] Pakistan, Sri Lanka ve Kenya'da lojistik mer-kez olan stratejik limanları cüzi ücretlerle uzun süreli kiralama,[5] Cibuti gibi ülkelerde askeri üs kurma[6] yoluna gitmiştir. Bu bağlamda Çin'in "yumuşak güç" kavramından kastının da Doğu Türkistan, Tibet, Hong Kong, İç Moğolistan gibi bölgelerdeki insan hakları ihlallerinden mütevellit ortaya çıkan durumlara diğer devlet ve uluslararası teşkilatların karışmasının önüne geçmek olduğu söylenebilir. Ayrıca 2003 yılında ABD liderliğinde BM'den geçirilen "Teröre karşı global savaş" stratejisini[7] de bu minvalde değerlendirmek mümkündür.

Kuşak Yol Girişimi'nin Türkiye için fırsat mı yoksa bir tehdit mi olduğu hususuna geçmeden önce Çin'in ekonomisi, bu proje kapsamında yaptıkları, Afrika ve Latin Amerika'daki yatırım ve uygulamaları ile ekonomik durumu ve çevre ülkelerle ilişkilerin değerlendirilmesi konunun anlaşılmasına katkı sağlayacaktır.

Çin Ekonomisi

Çin ekonomisi lehine söylenen gelişmişlik ve güçlü ekonomi ifadeleri gerçekte doğruları ifade etmemektedir. Yapısal ciddi prob-

2 Muhammed Tandoğan, "Çin'in borç diplomasisi ve Afrika", https://www.aa.com.tr/tr/analiz-haber/cin-in-borc-diplomasisi-ve-afrika/1260770/9.12.2020.

3 Geniş bilgi için bkz. Hasan Selim Özertem-M. Turgut Demirtepe, "Yükselen Tehdit Algısı Karşısında Çin'in Yumuşak Güç Siyaseti: Politikalar ve Sınırlılıkları", **BİLİG**, Bahar 2013, S.65, s. 95-118.

4 Geniş bilgi için bkz. Göktürk Tüysüzoğlu, "Kızıldeniz'e Odaklanan Güç Mücadelesi: Sebepler ve Aktörler", **Ortadoğu Etütleri**, (2019), s.324-267. Krş. İçin bkz. Fehim Taştekin, "Sudan'da darbe: 30 yıllık Ömer el Beşir dönemi nasıl bitti?", https://www.bbc.com/turkce/haberler-dunya-47867441/9.12.2020.

5 "Pakistan'ın Gwadar Limanı, 43 yıllığına Çin'e emanet!",https://www.denizhaber.net/pakistanin-gwadar-limani-43-yilligina-cine-emanet-haber-66589.htm/9.12.2020; "Çin, Kenya'nın limanına borcunu ödemediği için el koyuyor", https://haberglobal.com.tr/dunya/cin-kenya-nin-limanina-borcunu-odemedigi-icin-el-koyuyor-13622/9.12.2020; Mühdan Sağlam, "Sri Lanka: Çin'e borçlu gözyaşı ülkesi", https://www.gazeteduvar.com.tr/yazarlar/2018/02/14/sri-lanka-cine-borclu-gozyasi-ulkesi/9.12.2020.

6 "Çin'in ilk yurtdışı askeri üssü Cibuti'de faaliyete geçti", https://www.aa.com.tr/tr/dunya/cinin-ilk-yurt-disi-askeri-ussu-cibutide-faaliyete-gecti/873707/9.12.2020. Cibutide askeri üsler konusunda geniş bilgi için bkz. Harun Şahin-Fırat Karaköy, "Doğu Afrika'nın Dünya'ya Açılan Penceresi: Cibuti", **Bingöl Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi**, Yıl.2, C.2/S.2, (Aralık 2018), s.61-77.

7 Murat Toman-Halil Akman, "Küresel Teröre Karşı Savaş Doktrinin Oluşumu ve Ortadoğuya Yansımaları", **Uluslararası Sosyal Araştırmalar Dergisi**, C.7/S.35, (2014), s.297-316.

lemleri ve potansiyel patlama noktaları olan Çin ekonomisinin gerçek durumunu yayınlamış olan makro göstergelerden de anlamak mümkündür. Çin'de uzun yıllar arka arkaya süren yüksek büyüme ivmesi 2014 sonrasında gerilemeye başlamıştır. 2007'te yıllık %14,2 ile ülke tarihinin büyüme zirvesini yaşayan Çin ekonomisi son beş yılda ise ortalama % 6,1-6,5 aralığında bir büyüme göstermiştir. Bununla birlikte Çin ekonomisinin yıllık % 6'nın altında büyümesinin ekonomik problemleri arttıracağına dair görüşler bulunmaktadır[8].

Çin'de 2014-2018 yılları arasında cari fazlanın GSMH'ya oranı % 9,9'dan %1,1'e düşmüştür. 2014 yılı sonrası Çin'e giden doğrudan yabancı yatırımlarda % 50 azalma yaşanmış, yine bu dönemde döviz rezervleri 900 milyar dolar azalmıştır.

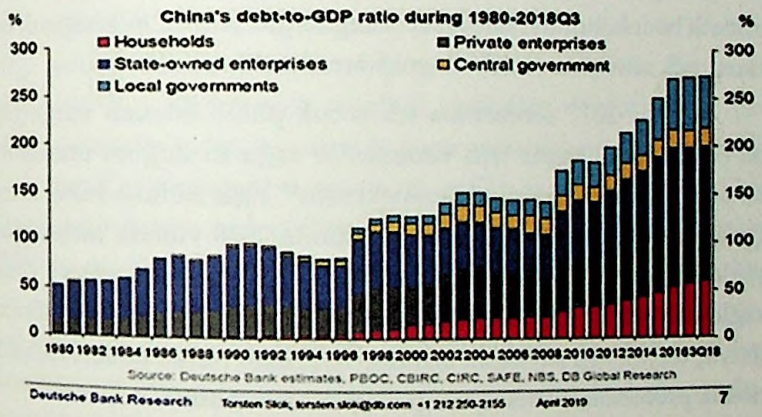
Tablo-1: Çin ekonomisinin büyüme ve cari fazla rakamları

	Büyüme (yıllık %)	Cari Denge (GSMH'nin %)
2007	14,23	9,94
2008	9,65	9,15
2009	9,40	4,76
2010	10,64	3,90
2011	9,54	1,80
2012	7,86	2,52
2013	7,76	1,54
2014	7,30	2,25
2015	6,90	2,75
2016	6,70	1,80
2017	6,90	1,58
2018	6,75	0,18
2019	6,11	0,98

Kaynak: Dünya bankası (https://data.worldbank.org/country/china)

Yukarıdaki tabloda da görüldüğü üzere Çin ekonomisinin en önemli iki itici gücü olan büyüme ve cari fazla rakamlarının 2007 yılından itibaren sürekli bir düşüş içinde olduğu görülmektedir. Ayrıca Çin'in toplam borcu (yurtiçi ve yurt dışı) ülke ekonomisinin üç katına ulaşarak (%300) 43 Trilyon Doları geçmiş durumdadır.[9] Bu rakam devletin borcu ile karıştırılmamalıdır. Bu borç stoku ekonomideki bütün unsurların (devlet, finansal sektör, reel sektör ve hane halkı) ülke içinden ve dışından aldıkları toplam borcu göstermektedir. İç borcun ödenemeyecek boyuta geldiğinde ekonomilere ne olduğunu hatırlamak isteyenlerin, 2001'de Türkiye'de yaşanılan krizi hatırlamaları yeterli olacaktır. Günümüzde Çin'de özellikle inşaat sektörüne verilen borçlar ile ilgili ciddi sıkıntılar bulunmaktadır. Ayrıca bu rakamlar Çin'in resmi rakamları olması hasebiyle güvenilirliği sorgulanmaktadır. Bütün rakamların Covid-19 pandemisi öncesine ait olduğu da ayrıca değerlendirilmelidir.

Grafik-1: Çin'in Borcunun Ekonomik Büyüklüğe Oranı (1980-2018/Eylül



Kaynak: Alman Deutsche Bank'ın hazırladığı "Çin'in Borcunun Ekonomik Büyüklüğe Oranı 1980-2018/Eylül" Kırmızı: Hane halkı (genel halk), Koyu Mavi: Devlet Şirketleri, Açık Mavi: Yerel hükümetler, Gri: Özel Şirketler, Sarı: Merkezi Hükümet

Yukarıdaki grafikten de anlaşılacağı üzere Çin, 1980 yılından günümüze bilhassa 2000 yılından itibaren ciddi bir borçlanma içine girmiştir. Hane halkının da borçlanması alım gücünün zayıflamasını, bu durumun da üretim fazlası veren Çin'in mallarını ihraç edeceği pazar aramasına sebep olmuştur. Çin'de yatırım yapan şirketler ise Çin'de alım gücünün zayıflığı dolayısıyla Çin'i bir pazar olarak

görmekten vazgeçer noktaya gelmiştir. Çin ekonomisinin sadece kendisini değil, dünya ekonomisini de etkileyecek tehdidi "borç sorunu"dur. Çin'in 2019 yılı itibariyle toplam borcu (kamu, özel sektör ve hane halkı dâhil) 43 trilyon doların üzerine çıkmış durumdadır. Toplam borcu Çin yerel yönetimlerinin 10 trilyon dolara ulaştığı tahmin edilen, gölge bankacılık diye de tabir edilen kayıt dışı piyasalardan aldıkları rakam dâhil değildir. 2014 sonrasında Çin'de yıllık ekonomik büyüme hızlı şekilde düşerken borç aynı hızda artış göstermiştir. Çin'de 2007 yılında borcun ekonomik büyüklüğe oranı %141 iken bu rakam 2017'de %266'ya yükselmiş, 2019'da %300'ü bulmuştur.

Bu verilerden de anlaşılacağı üzere, bilhassa Türkiye'de Çin ekonomisinin büyüklüğü ve gücü üzerinden üretilen algı reel ekonomik göstergelerde farklı sonuçların olduğunu göstermektedir. Bu açıdan Çin ekonomisinin sürdürebilirliği için güçlü bir ekonomi olduğu algısı ile ayakta tutulmaya çalışıldığı, çökmesi durumunda irtibatlı her ekonomiyi de sarsabileceği öngörülüp, Çin'e bağımlı bir ekonomik sistemden uzak durmak tercih edilmelidir.

Çin'de 2017 sonrasında tek çocuk politikasından vazgeçilip iki çocuk yapılmasına izin verilmesine rağmen doğum oranlarında artma yerine düşüş gözlenmektedir.[10] Yaşlı nüfusu hızla artan Çin'in bu durumu devam etmesi halinde 2050 yılında nüfusunun yaklaşık % 35'ine tekabül eden 487 milyon kişinin 60 yaş ve üzeri kişilerden oluşacağı, bunun da çalışan nüfusun azalması ve bakıma ihtiyaç duyan kişi sayısının artması ve azalan nüfus nedeniyle ekonomik problemleri tetikleyeceği öngörülmektedir.[11]

Covid-19 pandemi süreciyle beraber ortaya çıkan küresel ekonomik krizin Çin ekonomisini etkilediğini söylemek mümkündür.[12] Bu durum Çin'de var olan ama bir şekilde Çin Komünist Par-

10 Fuat Kabakçı, "Çin'de 'tek çocuk politikası' kalkmasına rağmen çocuk sayısı düştü", https://www.aa.com.tr/tr/dunya/cinde-tek-cocuk-politikasi-kalkmasina-ragmen-cocuk-sayisi-dustu/1372164/9.12.2020.

11 Patrizia Farina, "The Consequences of China's Demographic Slowdown", https://www.ispionline.it/it/pubblicazione/consequences-chinas-demographic-slowdown-22433; "China's falling birth rate threatens economic growth", https://www.ft.com/content/a245eef4-3a5e-11ea-a01a-bae547046735/12.12.2020.

12 Orhan Şanlı, "Keynesyen Model Bağlamında Covid-19 Pandemisinin Küresel Ekonomiye Muhtemel Etkileri: ABD ve Çin Ekonomileri Üzerine Bir Araştırma", **ASEAD**, C.7/S.5, (2020), s.597-634; Andrew Walker, "Covid-19: Koronavirüs, Çin ve dünya ekonomisini nasıl etkileyecek?", https://www.bbc.com/turkce/haberler-dunya-51412099/9.12.2020.

ti idaresinin katı tutumu dolayısıyla konuşulmayan sosyal ve idari problemleri de tetikleyeceği bazı araştırmalarda yer almaktadır. Yıllık ortalama %6,1 büyümeyen Çin ekonomisinin sürdürülebilir bir ekonomi olabilmesi için yıllık ortalama %10 büyüme gerçekleştirmesi gerekmektedir. %10'luk bir büyüme takriben 1,4 milyar nüfuslu Çin nüfusunun refahını sağlayabilir. Daha düşük bir büyüme Çin'de sosyal olayların da patlak vermesine yol açabilecektir.[13]

Çin'de ekonomik büyümenin düşmesine sebep olarak ihracatın düşmesi, iç talebin ihracatı karşılayacak durumda olmaması, karşılamış olsa bile halkın alım gücünün düşük olması söylenebilir.[14] Bu durumun sürdürülebilir bir hale dönüştürülmesi ise ancak kapsamlı bir yapısal reform süreci ile mümkün olabilecektir. Çin'de gelir dağılımın ciddi olarak bozuk olduğu, Şanghay'da 10 bin dolarla yaşayan bir Çinli yanında hemen bir saatlik mesafede bir tas pirinçle gününü geçiren insanlar bulunduğu bilinmektedir. Çin'de metropol şehirler dışında ciddi bir talep eksikliği bulunmaktadır.[15]

Bilindiği üzere büyümenin düşmesinin doğal bir sonucu vergi gelirleri de düşmekte, vergi gelirlerinin düşmesi de kamu harcamalarının kısılmasına, aradaki boşluğun doldurulması için de borçlanmaya giden bir sürecin yaşanmasına neden olmaktadır. Bu durum Çin'de alenen yaşanmakta ve Çin ekonomisinin kısır bir döngüye girmesine neden olmaktadır. Çin'de bu durumdan en fazla etkilenen sektör ise bankalardır. Bu süreç batık krediler için bankalara sağlanan desteklerin kesilmesine, bankalardaki döviz yokluğunun kamu ve yerel yönetimlerin zorlukla ayakta durmasına neden olmaktadır.[16] Bütün bu gelişmelerin Çin ekonomisine darbe vurduğu söylenebilir.

---

13 Meriç Subaşı Ertekin, "Çin'de Ekonomik Büyüme, Yoksulluk ve Gelir Eşitsizliği: Dünya Ekonomisinde Konumu", **Bilgi Ekonomisi ve Yönetimi Dergisi**, C.XII/S.I, (2017) s.13-37, s.17; Belgin Yakışan Mutlu, "Çin ekonomisinde koronavirüs nedeniyle tarihi daralma", https://www.aa.com.tr/tr/dunya/cin-ekonomisinde-koronavirus-nedeniyle-tarihi-daralma/1808605/9.12.2020.

14 Ömer Faruk Çolak, "Çin ekonomisi sallanıyor", https://www.dunya.com/kose-yazisi/cin-ekonomisi-sallaniyor/463118/9.12.2020.

15 Çin'de gelir dağılımı dengesizliği ile ilgili ayrıntılı bilgi için bkz. Shenggen Fan, Ravi Kanbur, Xiaobo Zhang,"China's regional disparities: Experience and Policy", Review of Development Finance, S.1, (2011), s.47-56.

16 Gökhan Kurtaran, "Kovid-19 uluslararası bankalarda batık kredi endişesini arttırdı", https://www.aa.com.tr/tr/ekonomi/kovid-19-uluslararasi-bankalarda-batik-kredi-endisesini-artirdi/1840427/9.12.2020.

Cari fazla veren Çin ekonomisinden kendisini zor çeviren bir ekonomiye gidiş yaşanmış, boş duran devasa alışveriş merkezleri, kimsenin geçmediği köprüler veya yollar kamu bankalarının verdiği kredilerle yapılmıştır. Küresel ekonomik krizde, ekonomiyi canlandırmak gayesiyle yine bu türden devasa projelerin desteklenmesi, kısa vadede ekonomide bir canlanma sağlamışsa da uzun vade de döndürülemeyen bir ekonomi ortaya çıkarmaya başlamıştır. Bankalardan alınan krediler geri ödenemez hale gelince "batık krediler" ortaya çıkmaya başlamıştır. Devlet ise bankalar batmasın diye onları desteklemeye başlamıştır. Bu durum Çin ekonomisinin GSMH'sının üç katı borçlanmasını beraberinde getirmiştir.[17]

Çin ekonomisinin bir başka sorunu ise "gölge bankacılık"tır. Bir tür bankacılık denilen ama bankacılık düzenlemelerine tabi olmayan bu oluşumlar bankalar gibi mevduat toplayamasalar da kredilere aracılık ederken, farklı yollardan topladıkları paraları banka gibi dağıtmaktadır. ABD'deki emeklilik fonlarına benzer hareket eden bu yapılar, topladıkları primleri başkalarına kredi olarak vermektedir. Çin'de bu şekilde hareket eden yapıların gerçek boyutu tam olarak bilinmemektedir. Çin'in hemen her konuda olduğu gibi bu hususta da açıkladığı veriler güvenilir olmaktan uzak, dahası tartışmalıdır.[18] ABD ile olan "ticaret savaşları" da Çin ekonomisini daha da sıkıntılı bir sürece sokmuştur.[19] Çin-ABD ilişkileri düzelse bile Çin'in ABD'ye eskisi kadar kendi lehine ticaret yapması mümkün görünmemektedir.

Çin'de büyümeye karşılık gelir eşitsizliği de büyümüş durumdadır. Çin, gelir eşitsizliğinde dünyada ilk sıradadır. Çin ayrıca sanayileşirken enerji kaynağı olarak tükettiği kömürün küresel karbon emisyonları açısından da dünyada ilk sıraya çıkmış durumdadır. Bu bağlamda Çin'in üç temel sorunu olan gelir eşitsizliği, bölgeler arası eşitsizlikle ve çevre sorunlarının yakın gelecekte Çin'deki sınıf müca-

17 Şant Manukyan, "Adı "İpek" Olsa da Yol Taşlı", https://www.dunya.com/kose-yazisi/adi-ipek-olsa-da-yol-tasli/364437/12.12.2020.

18 Mahfi Eğilmez, "Gölge Bankacılık ve Çin", https://www.mahfiegilmez.com/2013/07/golge-bankaclk-ve-cin.html/9.12.2020.

19 Arzu Al-Hayri Kaya, "Çin-ABD ticaret savaşı hakkında geniş bilgi için bkz. Ticaret Savaşları Bağlamında Çin-ABD İlişkileri: Düzenin Sonu", ed. Dimitar Kirilov ve diğ., XI. IBANESS Kongreler Serisi, Tekirdağ, 9-10 Mart 2019, s.857-869.

delesine dönüşme ihtimalini göz ardı etmemek gerekir.[20] Bütün bu olumsuz gidişattan Çin kurtulamadığı takdirde 2008 ekonomik krizinin benzerini yaşayacak, bu durum dünyanın üretim üssü haline getirilen Çin ekonomisiyle bağlantılı olan ekonomileri de fazlasıyla etkileyecektir.

Çin'in Borç Diplomasisi

Ekonomik anlamda borçlanan ülkeler, borçlarını kapatabilmek için farklı yollar aramaktadır. Ekonomik döngünün iflasla sonuçlanmaması için ülkeler, borçlarını uluslararası kuruluşlar, IMF, gelişmiş ülkeler ve bilhassa Çin'den alınan kredilerle sağlamaktadır. Bu bağlamda Çin-Pakistan ekonomik ilişkileri süreçle alakalı aydınlatıcı bilgiler sunmaktadır. Pakistan Çin'den aldığı 60 milyar dolar krediyi, son tahlilde Kuşak Yol Girişimi'ne yarayan altyapı projelerine harcayınca borç krizi yaşamaya başlamıştır. Ülkede hızla artan ödemler dengesi krizi yaşanmasına neden olmuştur. Doğu Türkistan'ın Kaşgar şehrinden başlayan ve Pakistan'ın Gwadar limanında son bulan "Çin-Pakistan Ekonomik Koridoru" projesinin başlangıçta maliyeti 46 milyar dolar idi. Bu miktar 2019 yılı itibariyle 62 milyar dolara yükselmiş durumdadır. Çin destekli Pakistan'da yürütülen projeler altyapıyı geliştirmek, modern ulaşım ağları kurmak, enerji projelerini çoğaltmak, özel ekonomik bölgeler inşa etmek ve nihayetinde ülke ekonomisini canlandırmayı hedeflemiştir. Projelerin yapılmaya başlanması Pakistan'ı her geçen gün borçlu bir ülke haline getirmiştir.[21] Bu durum ise Çin'in "borç tuzağı"na[22] düşen bir Pakistan ortaya çıkarmıştır.

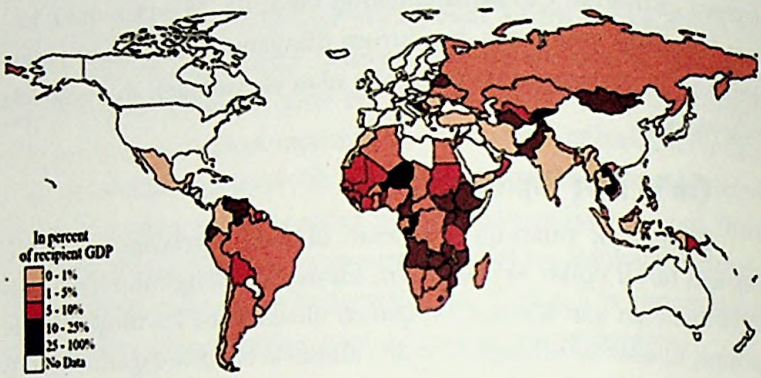
---

20 Geniş bilgi için bkz. Ertekin, a.g.m., s.13-37.

21 Hüseyin Korkmaz, "Asya jeopolitiğinde stratejik ortaklık: Çin ve Pakistan", https://www.aa.com.tr/tr/analiz/asya-jeopolitiginde-stratejik-ortaklik-cin-ve-pakistan/1595779/9.12.2020; Gökhan Tekir, "Kuşak ve Yol Projesi Koridorlarının Karşılaştığı Güvenlik Tehditler", Ekonomi, Politika & Finans Araştırmaları Dergisi, 4/1, (2019), s.91-105; "Çin-Pakistan Ekonomik Koridoru ve Yeni Güney Asya Jeopolitiği", https://www.intell4.com/cin-pakistan-ekonomik-koridoru-ve-iki-ulke-iliskilerinin-gelecegi-haber-182446/9.12.2020.

22 Deborah Brautigam, "A critical look at Chinese 'debt-trap diplomacy': the rise of a meme", Area Development and Policy, Vol.7/N.1, (2020), s.1-14; Çağla Vural-Hasan Aydın, "Dolar Diplomasisi ve Borç Tuzağı Diplomasisi: ABD ve Çin Örneklerinin Karşılaştırılması", Uluslar arası Politik Araştırmalar Dergisi, C.5/S.3, (Aralık 2019), s.174-194; Ersan Bocutoğlu, "Çin'in "Bir Kuşak-Bir Yol" Projesinin Ekonomik ve Jeopolitik Sonuçları Üzerine Düşünceler", International Conferance on Eurasian Economies, (2017), s.265-270.

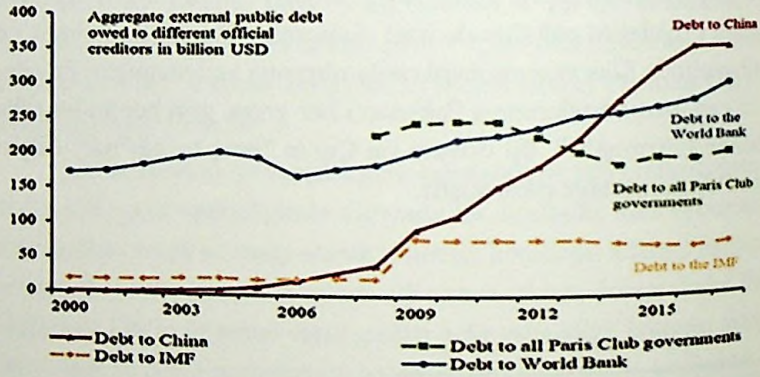
Harita-1: Ülkelerin Ekonomik Büyüklükleri Oranında Çin'e Borçluluk Durumu.



Kaynak: https://voxeu.org/article/china-s-overseas-lending-and-looming-developing-country-debt-crisis

Yukarıdaki haritada görüldüğü üzere Çin ilişki kurduğu genelde ekonomik durumları kötü olan ülkeleri borçlandırarak yanına çekmekte ve akabinde geliştirdiği ilişkilerle onları sömürgeleştirme siyasetinin geldiği noktayı göstermektedir. Ayrıca haritadan Çin'in hangi ülkenin ekonomik büyüklüğünün % kaçı oranında Çin'e borcu olduğunu da görmek mümkündür.

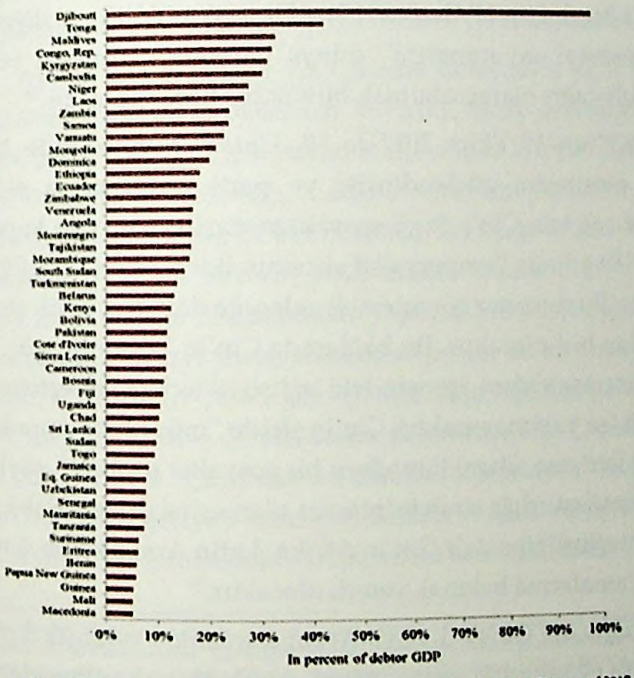
Tablo-2: Gelişmekte olan ülkelere borç veren kurumlar



Tablodan da anlaşılacağı üzere Çin'in verdiği borç rakamı 2000 yılında nerdeyse sıfır iken, 2017 yılında 350 milyar dolara yaklaşmıştır. Bu durum bilhassa BM gibi uluslararası teşkilatlarda Çin lehine parmak kaldıran ülke sayısını arttırmıştır.

Takriben 310 milyar dolar GSMH'sı olan Pakistan 2018'de GSMH'sının %5'i kadar cari açık veren bir ülke idi. Pakistan'ın 1980-2018 arasındaki cari açığı ortalama %2,35 idi. Açık durumu 2003'te % 4,9'a, 2008'de %8,5'e yükselmiştir. Pakistan'ın dış borcu 2004'te 36 milyar dolarken bu rakam 2019'da 100 milyar dolara yükselmiştir.[23] Ekonomisini döndürmek isteyen Pakistan, bu açığı kapatmak gayesiyle Çin gibi ülkelere kredi başvurusunda bulunmuş, lakin alınan kredi borçları cari açığı kapatmaya yetmemiştir. Pakistan borçlarını geri ödemede sıkıntı çekince Çin'den ödemlerini yeniden yapılandırmasını istemiştir. Çin ise Sri Lanka ve Afrika'da bazı ülkelerde yaptığı gibi kredilerini geri ödeyemeyen Pakistan'dan değerli ticari yükümlülükler istemiştir.[24]

Tablo-3: Ülkelerinin 2017 itibariyle Çin'e borcunun ekonomilerine oranı



Note: This figure shows the stock of total external debt from direct loans owed to China as of 2017, focusing on the 50 countries most indebted to China. Total debt includes loans to public borrowers (PPG debt) as well as private borrowers (Chinese official loans to private entities abroad amount to less than 10% of total). The estimates are based on our loan-level consensus database (see also Appendix I). Chinese portfolio debt holdings and short-term trade debt are excluded from these estimates. GDP is from the IMF's WEO database.

Sri Lanka da ise aynı durum Hambantota limanının 99 yıllığına, limanı genişletmek ve derinliği arttırmak karşılığında liman gelirlerinin %70'inin Çin'e verilmesini beraberinde getirmiştir. Ayrıca Çin, Sri Lanka ile borçlarını yapılandırmış lakin yeni faiz oranlarını açıklamamıştır. Kanaat faiz oranlarının bir önceki orandan daha yüksek olduğu yönündedir. Bu durum Sri Lanka'nın Çin'in bir nevi yarı eyaleti haline dönüşmesine yol açtı.[25]

Kuşak Yol Girişimi'nin Stratejik Hedefleri

ABD'deki bir önceki dönem seçimleri kazanan D. Trump, yönetime gelir gelmez, küreselleşmenin sonunun geldiğini yüksek sesle ifade etmesine karşılık Çin Devlet Başkanı Xi Jinping ise küreselleşmenin devam etmesi gerektiğini deklare etmiştir. Bu bağlamda Xi Jinping'in 17 Ocak 2017'de Davos'ta "Milliyetçiliğe karşı küreselleşmeyi savunmasını" dünya barışını korumaya yönelik barışçıl bir çağrı olarak okumak büyük bir hata olacaktır.[26]

ÇKP'nin 19 Ekim 2017'de 19. Ulusal Kongresinde Xi Jinping'in otoritesini güçlendirdiği ve parti programına eklettiği "yeni bir çağ için Çin'e özgü sosyalizm düşüncesi" Çin kapitalizminin 2049 yılında "emperyalist sistemin lideri olma" niteliği taşımaktadır. Bu durumu görememek geleceğe dair en büyük stratejik hatalardan biri olacaktır. Bu bağlamda Çin'in hegemon güç hedefi uluslararası sistem içerisindeki eşitsizlikleri derinleştirmekten başka bir işe yaramayacaktır. Çin'in sözde "müreffeh, demokratik, kültürel ilerleme, ahenkli modern bir sosyalist toplum" söylemleriyle meşrulaştırdığı stratejisinin var olan eşitsizlikleri daha nasılda derinleştirdiğine dair Çin'in Afrika, Latin Amerika ve Asya'daki uygulamalarına bakmak yeterli olacaktır.[27]

Kuşak Yol Girişimi, Asya-Avrupa arasında yaklaşık 3 milyarlık nüfusa ev sahipliği yapan, resmi olarak 65, son gelişmelerle 145 ülkeyi kapsayan bir ticarî yatırım ağı olmayı hedeflenmektedir. Bu yönüyle Girişim, "Kara ve Demiryolu" ile "Deniz İpek Yolu" olarak

25 Maria Adele Carrai, "China's Malleable Sovereignty Along The Belt and Road Initiative: The Case of 99 year Chinese Lease of Hambantota Port", International Law and Politics, S.51, (2019), s.1061-1099.
26 Karaca, a.g.m.,
27 Karaca, a.g.m.,

iki ana kol üzerinden ilerlemekte, Deniz İpek yolu ise Güney Çin Denizi-Hint Okyanusu-Kızıl Deniz ve Akdeniz'deki önemli limanları birbirine bağlayacak bir ticari hattan oluşmaktadır.[28]

Asya Kalkınma Bankası, 2030 yılına kadar gelişmekte olan Asya ülkeleri için 26 trilyon dolarlık altyapı yatırımı öngörmektedir.[29] Kuşak Yol Girişimi ile 2049 yılı itibariyle en az 4 trilyon dolarlık altyapı yatırımının yapılması hedeflenmiştir. Bu rakam ve taraf ülkeler zaman içerisinde fazlalaşma göstermektedir. Girişimi "Çin'in dünyanın hegemon gücü olma stratejisinin bir aracı" olarak değerlendirmek mümkündür. Girişim ayrıca Çin'in Amerika tarafından çevrelenmesine karşılık ilgili bütün ülkelerin refahını arttırmayı, kalkınmayı tetiklemeyi ve yeni iş alanları yaratmayı vaat etmektedir. Taraf ülkelerdeki bilhassa altyapı ve ulaşım projelerinin Çin tarafından destekleniyor olmasını ise "Çin'in Borç Tuzağı" olarak değerlendirmek yerinde olacaktır.

Ayrıca Çin'in Kuşak Yol Girişimi dolayısıyla ilgili ülkelerde desteklemiş olduğu projelerden kaynaklı ticari ihtilafları çözmek üzere Çin dâhilinde "Uluslararası mahkemeler kurma" kararının[30] ne tür sonuçlar doğuracağı, mahkemelerin temyizlerinin olup olmayacağı, tarafsızlığı gibi belirsizlikler ilerleyen dönemlerde muammalarla dolu bir sürecin yaşanmasını beraberinde getirebilir. Mesela 2018 yılında İslamabad'da yaşanan hükümet değişikliği ile ortaya çıkan projeleri yavaşlatma stratejisi bir kısım stratejistler tarafından Pakistan'ın Çin ile çok içli dışlı olup ABD'den uzaklaşması olarak değerlendirilse de asıl sorun Belucistan'daki Gwadar limanı başta olmak üzere "Çin-Pakistan Ekonomik Koridoru" kapsamında alınan borçların geriye ödenmesindeki sıkıntılardan kaynaklanmıştır.[31] Aynen Sri Lanka'daki Hambantota limanını fiilen Çin'e dev-

28 Geniş bilgi için bkz. Çağdaş Üngör, "Çin ve Üçüncü Dünya", **İ.Ü. Siyasal Bilgiler Fakültesi Dergisi**, N.41 (Ekim 2009), s.27-38; Deniz İstikbal, "Çin'in Latin Amerika Yatırımlarına Politik Ekonomik Yaklaşım (2005-2018)", **Sosyal Bilimler Araştırmaları Dergisi (SBAD)**, Ekonomi&Siyaset Özel Sayısı, (2019), s.181-204; Kubilayhan Erman, "Çin Halk Cumhuriyeti'nin Latin Amerika'da Yükselişi: "Arka Bahçe"de İş Birliği ve Nüfuz Politikaları", **Doğu Asya Araştırmaları Dergisi** (DAAD), Y.2/S.4, (Haziran 2019), s.1-26; İbrahim Arslan, "Bir Ülke-Bir Kıta İlişkileri: Çin-Afrika Örneği", **Yönetim Bilimleri Dergisi**, C.16/S.31, (2018), s.125-142.

29 "Kuşak ve Yol ile 21. yüzyıl ekonomisi yeniden şekilleniyor", https://www.business.hsbc.com.tr/tr-tr/tr/article/belt-and-road

30 Çağdaş Sümer-Özgür Balkılıç, "Çin'in stratejik yönelimi ve artan eşitsizlikler", **Gelenek**, S.147, https://gelenek.org/cinin-stratejik-yonelimi-ve-artan-esitsizlikler/10.12.2020.

31 Göktürk Tüysüzoğlu, "Toplumsal Kimliğe Dayalı Güvenlikleştirmelerin Siyasal Sorunlar Bağlamında İrdelenmesi: Belucistan Örneği", **Güvenlik Stratejileri**, S.21, s.39-85; Barış Adıbelli, "Çin-Pakistan Ekonomik Koridoru ve Belucistan", https://www.yorungedergi.com/2018/09/cin-pakistan-ekonomik-koridoru-ve-belucistan/10.12.2020.

redilmesiyle sonuçlanması girişimi Çin'den borç alan fakir ülkeleri tedirgin etmiş durumdadır.[32]

Belucistan'daki fakir halkın limandaki faaliyetleri istememesi ve Çin'in bölgedeki ticari faaliyetlerine karşı artan saldırılar Çin'in uluslararası mahkemelerde çözemeyeceği sorunlardan sayılabilir. Burada asıl sorun Çin'in ciddi yatırımlarının sekteye uğramaması için şimdilik ikna yollarını denese de bu türden stratejik ve yüksek maliyetli yatırımların tehdit edilmeye başlaması durumunda Çin'in nasıl önlemler alacağı hususudur. Acaba Çin önümüzdeki süreçte zor kullanarak veya bu türden istikrarsız bölgelerde asayiş ve güvenliği Çin'in kendisi sağlamak isteyebilir mi sorusuna da cevap aranmalıdır.[33]

Afrika ve Latin Amerika'da Çin Etkisi

Çin'in 2000'lerden itibaren Afrika ve Latin Amerika ülkelerine karşı olan ilgisi, Amerikan emperyalizminin ne pahasına olursa olsun geriletilmesini arzulayan bir kesim tarafından, Çin'i Afrika ve Latin Amerika'da emperyal hedefleri olan bir ülke olarak değil her iki bölgenin kalkınması için ticari bir partner olarak ifade etmekteydiler.

Afrika ve Latin Amerika'da Çin'in emperyal bir devlet olduğuna dair elde birçok veri bulunmaktadır. Mesela "Çin-Afrika İş birliği Forumu" 2000'lerde kuruldu. Çin ile 53 Afrika ülkesinden oluşan bu forum Çin'in Afrika'ya olan özellikle altyapı yatırımlarının büyük meblağlarda arttırılmasını, Çinli iş adamlarını bölgeye çekmek için "Çin-Afrika Kalkınma Fonu"na ayrılan payın arttırılmasını, Çinli özel şirketlerin Afrika yatırımlarının teşvik edilmesini, Afrika'dan Çin'e ihraç edilen mallarda gümrük vergisi indirimlerini ve Afrikalı ekonomistlerin eğitimi gibi kararlara imza atmıştır. Bu türden ilişkiler Afrika'yı hammadde tedarik edilen bir kıta haline getirirken, Çin'i ise işlenmiş ürünlerini ihraç ettiği hazır bir pazara konmasını sağlamıştır.[34]

---

32 "Sri Lanka ile Çin Hambantota Limanı üzerinden anlaştı", https://denizhaber.tv/v/DXYpyHVG0m4/12.12.2020.

33 Bu hususta geniş bilgi için bkz. Ragıp Kutay Karaca, "Kuşak ve Yol Projesi Çin için küresel askeri güç olma aracı mı?", https://fikirturu.com/jeo-strateji/kusak-ve-yol-projesi-cin-icin-kuresel-askeri-guc-olma-araci-mi/8.2.2020.

34 İbrahim Arslan, "Bir Ülke-Bir Kıta İlişkileri: Çin-Afrika Örneği", **Yönetim Bilimleri Dergisi**, C.16/S.31, (2018), s.125-142, 2018; **Johannesburg Zirvesi ve 6. Çin-Afrika İş birliği Forumu**, https://tasam.org/Files/Icerik/File/6._FOCAC.pdf_ab97365e-2543-4504-bff8-33d0f8e35a13.pdf/10.12.2020; Aydın Aydın-Oğuzhan Tekin, "Çin-Afrika İlişkileri: Çin'in Afrika'daki Etkinliği", **Akdeniz İ.İ.B.F. Dergisi**, S32, (2015), s.1-17; Fatih Kılıç, "Küresel İlişkiler Bağlamında Çin'in Afrika'daki Ekonomi Politiği: Nijerya, Angola, Sudan ve Demokratik Kongo Cumhuriyeti Örnekleri", **IJPS/International Journal of Politics and Security**, 1/1, (2019), s.71-96.

2016 yılı itibariyle Çin, Afrika'dan 1,4 milyon varil petrol almış, buna mukabil Afrika'ya makine, elektronik malzeme ve tekstil ürünleri ihraç etmiştir. Afrika'da Çin ile ticareti en fazla olan beş ülke: Angola, Güney Afrika, Sudan, Nijerya ve Mısır'dır. Bu beş ülkenin en büyük ve ortak özelliği hepsinin petrol ve doğalgaz zengini ülke olmalardır. İthalat-ihracat dengesinin Çin lehine açık vermesi ve ucuz Çin mallarının Afrika'da dolaşıma sokulması yerli üreticilerin rekabet gücünün zayıflığı dolayısıyla kısa zamanda birçok iktisadi işletmeyi kapanma noktasına getirmiştir.[35]

Çin'in Afrika'ya sağladığı dış borç 2017 yılı itibariyle borçlu ülkelerin ekonomik büyüklüklerinin %10'unu geçmiş bulunmaktadır. Bu da kıtaya eşit olarak değil, ağırlıklı olarak Çin'in hammadde alabileceği ülkelere yapılmış durumdadır.[36] Borç konusu başlangıçta Batılılarınkinden daha cazip olsa da en önemli fark borçlandırılan ülkeye (bilhassa altyapı harcamaları için) Çin menşeli mal ve hizmetlerin kullanılmasını şart koşmaktadır. Yine bu borçların bir koşulu olarak özellikle altyapı çalışmaları Çinli firmalar tarafından yürütülmektedir. Bütün bu yaşananlar Çin'e bağımlı bir Afrika ortaya çıkarmış durumdadır.[37]

Aynı durum Latin Amerika ülkeleri için de geçerlidir. 2019 yılı itibariyle Latin Amerika'nın en büyük ticari ortağı Çin oldu. Çin menşeli bankaların Latin Amerika'ya verdikleri borç miktarı Dünya Bankası ve Amerika Kıtası Kalkınma Bankası'nın verdiğinden daha yüksek duruma gelmiştir. Çin'in Latin Amerika'daki yatırımlarının %90'ı petrol, maden ve minerallere odaklanmış durumdadır.[38] Son yıllarda ithalat-ihracat dengesizliği karşısında Arjantin, Brezilya ve Meksika gibi ülkeler ithalatı kısıtlayıcı

35 Geniş bilgi için bkz. Berk Çetintaş, "Çin'in Afrika'daki Enerji Politikaları ", Ufuk Üniversitesi Sosyal bilimler Enstitüsü Siyaset Bilimi ve Uluslar arası İlişkiler Anabilim Dalı Uluslar arası ilişkiler Programı, Basılmamış Yüksek Lisans tezi, Ankara 2020; Gülsüm Sümer, "Kuzey Afrika Pazarı Araştırması", https://fka.gov.tr/sharepoint/userfiles/Icerik_Dosya_Ekleri/FKA_ARASTIRMA_RAPORLARI/KUZEY%20AFR%C4%B0KA%20PAZARI%20ARA%C5%9ETIRMASI.pdf/10.12.2020.

36 Sebastian Horn-Carmen Reinhart-Christoph Trebesch, "China's Overseas Lending", KIEL Working Paper, S. 2132, (2019), s.16-17.

37 Ragıp Kutay Karaca, "Kuşak Yol Projesinin Uluslar arası Etkileri", https://www.youtube.com/watch?v=mfljehUHx0&ab_channel=CEPTV/12.12.2020.

38 Serhat Orakçı, "Afrika Kıtası'nda Küresel Rekabet", https://insamer.com/tr/afrika-kitasinda-kuresel-rekabet_2808.html/10.12.2020.

önlemler almaya başlamıştır. Hem Afrika hem de Latin Amerika ülkelerinde tarafların çıkarları doğrultusunda hareket edildiğini söylemek mümkün değildir.[39]

Türkiye-Çin Ekonomik İlişkileri

1965 yılında başlayan Türkiye-Çin ticari ilişkileri 1995 sonrası dönemde Çin ihraç ürünlerinin çeşitlenmesiyle ciddi bir artış göstermiştir. Başlangıçta ağırlıklı olan tekstil ürünleri yerini giderek mekanik ve elektrik ürünler almıştır. Türkiye'nin Çin'e olan ihracatındaki başlıca ürünler ise çelik, bakır ve mermer taş olarak öne çıkmıştır. Çin'in 2004 yılında 593 milyar dolar olan toplam ihracatı içerisinde Türkiye'nin payı % 0,7 olmuştur. 2004 sonrası dönemde Çin'in Türkiye'ye ihracatı her yıl düzenli artışlarla 20-25 milyar dolar aralığında seyretmeye başlamıştır. Çin, son 20 yılda ise Türkiye'nin ihracatının yaklaşık 10 katı ithalat yaptığı bir ülke haline dönüşmüştür. İki ülke arasında Türkiye her yıl 20 milyar doların üstünde dış ticaret açığı vermiştir.[40]

Türkiye-Çin dış ticaret ilişkisinde verilen 1'e 10 açığı iki ülke arasındaki ihracat-ithalat rakamlarına bakarak görmek mümkündür. Son 20 yıllık rakamla değerlendirildiğinde de aynı durumu görmek mümkündür. Son 10 yılda dış ticaret açığı takriben 195,94 milyar dolara ulaşan iki ülkenin ithalat-ihracat değeri ortalama 215,5 milyar dolara ulaşmıştır. Bu ticari ilişkide Türkiye'nin ortalama 19,5 milyar dolar ihracatına karşılık 195,95 milyar dolar Çin ihracatı görülmektedir. Bu durumun açık şekilde Çin lehinedir. Çin lehine olan bu durum Türkiye'nin dış ticaret açığının neredeyse 1/3'üne tekabül etmektedir. Bu yönüyle Çin ile olan ekonomik ilişkinin Türk ekonomisine yük olduğu söylenebilir. Ayrıca Çin'e nelerin ithal edilip nelerin ihraç edilmediğinin muhakemesi de etraflıca değerlendirilmelidir.

39 İstikbal, a.g.m., s.181-204.

40 Patiguli Kaweili, "Türkiye Çin Dış Ticaretinin İncelenmesi", Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul, İstanbul Ticaret Üniversitesi, Dış Ticaret Ens., 2017, s.113-114.

Tablo-4: Türkiye-Çin dış ticaret verileri (2010-2019)

Yıl	Dış Ticaret Açığı
2010	14.911.630,97
2011	19.227.019,42
2012	18.461.986,56
2013	21.085.020,00
2014	22.057.171,27
2015	22.458.666,44
2016	23.113.388,80
2017	20.434.357,78
2018	17.803.938,81
2019	16.401.401,54
10 Yıllık Toplam	**195.954.581,57**
Yıllık Ortalam	**19.595.458,16**

Kaynak: TUİK

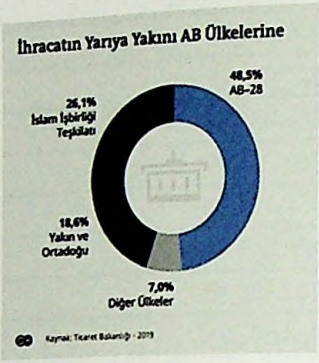
Tablo-5: 2018-2019 Yıllarında Türkiye-Çin toplam dış ticareti arasındaki fark

	2018 (Dolar)	2019 (Dolar)
İhracat	2.726.570,76	2.915.130,70
İthalat	19.127.972,30	20.719.069,51
Toplam	**21.856.561,06**	**23.636.219,21**
Açık	16.401.401,54	17.803.938,81
İhracat	%12	%12
İthalat	%88	%88

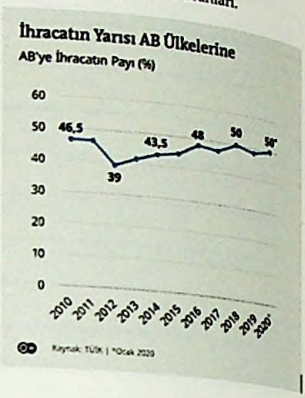
Kaynak: TÜİK

Kuşak Yol girişiminin temel amacı Çin mallarını Avrupa pazarına daha kolay, daha kısa sürede ve hızlı ulaştırmak olduğu geçen 10 yıllık sürede görülüp anlaşılmıştır. Tren ulaşımının başlaması ile de Türkiye şöyle bir risk ile karşı karşıya gelmiş durumdadır. Bilindiği üzere Türkiye'nin en büyük ihracat pazarı AB ülkeleridir. Türkiye'nin ihracatının yaklaşık yarısı AB ülkelerine yapılmaktadır. TÜİK'in verilerinden bu durumu takip etmek mümkündür. AB ülkelerine Türkiye'nin ihraç ettiği ürün kalemlerinde ise Türkiye'nin en büyük rakibi Çin'dir. Türkiye, bir anlamda Kuşak Yol Girişimi'ni desteklemekle, hemen hemen hiçbir alanda rekabet edemeyeceği, dahası pazardaki en büyük rakibine en büyük müşterisini kendi üzerinden ulaştıran bir ülke durumuna gelmiştir.

Grafik-2: Türkiye'nin dış ticaret pazarları.



Grafik-3: 2010-2020 Yılları arasında Türkiye-AB dış ticaret oranları.



Sonuç

Türk-Çin ekonomik ilişkilerinin Çin lehine geliştiği görünmesine rağmen aradaki farkın nasıl kapatılacağına dair görünürde yapılan herhangi bir faaliyet bulunmamaktadır. Sanayicilerimiz, iş adamlarımız ve tüccarlarımız "Çin'e ne satabiliriz"den ziyade "Çin'den ucuz mal alıp Türkiye'de satma" şeklinde bir tutum sergilemektedir. Türk-Çin dış ticaret dengesinin kısa sürede dengelenebileceği de öngörülmemektedir. Kurulan sistem sadece Çin lehine işler hale getirilmiş görünmektedir. 1998 sonrası gelişen Çin-Türk ticari ilişkileri bir nevi Çin'e bağımlı bir düzen ortaya çıkarmış durumdadır.

Bu dengesizliğin ve Çin'e bağımlılığın ortadan kaldırılması, ülkedeki küçük sanayi işletmelerinin kapanmaması, üretimin sekteye uğramaması ve bununla ilintili olarak işsizliğin artmaması Çin ile olan ekonomik ilişkilerde bağımlılığı azaltıcı tedbirler alınmasını zorunlu kılmaktadır. Bu anlamda yerli üretimi ve yerli tüketimi teşvik etmek ve gerekli görülen alanlarda desteklemek yanında, bilhassa tekstil gibi dış ticaret pazarımızda önemli yer tutan kalemlerde Çin'den ithalatı sınırlayıcı tedbirler de alınmalıdır. Tarımda, sanayide ve küçük işletmelerde üretimde kendisine yeter bir toplum ortaya çıkarmadan Çin ekonomisiyle başa çıkmak zor görünmektedir. Bu bağlamda ekonomistlerin konuyu etraflıca tartışması, sorunların çözümüne dair fikirler üretmesi ve varılan sonuçların siyasi erkin bilgilendirilmesi ivedilikle sağlanmalıdır. Müteşebbislerimizin "Çin'den daha fazla mal alıp satma yerine Çin'e daha çok ne satabiliriz noktasından konuya bakışları" sağlanmalıdır.

Çin'in bilhassa madenlere ilgisi etraflıca değerlendirilmeli, stratejik madenlerin Çin'e satılmamasına yönelik tedbirler alınmalıdır. Bununla beraber Türkiye'de üretilebilecek ürünlerin Çin'den getirilmemesine yönelik tedbirler alınmalıdır. Latin Amerika ülkelerinden Brezilya, Arjantin ve Meksika gibi ülkelerin milli üretimlerini korumak adına aldığı tedbirler bu hususta incelenmeli, benzer adımlar atılmalıdır.

Çin'in "kuşak-yol girişimi" kapsamına ürün ihracatına ve hammadde ithalatına yönelik şartnameler hazırlanmalı, hazırlanmış olanlar günün şartlarına göre yeniden gözden geçirilip gerekli görülmesi durumunda revize edilmelidir. Bu anlamda Kuşak Yol Girişimi'nin geçtiği ülkelerin ekonomilerini sömüren değil, karşılıklı ihraç ürünlerini satabilecekleri bir yapı kurulmalıdır. Çin'in Girişim'in geçtiği ülkelerde pazarı olan fabrikaları satın alması ve buralarda kendi halkına istihdam sağlaması etraflıca incelenmeli, büyük çoğunluğunu Çinli işçilerin oluşturduğu fabrikaların ülkemizde çalıştırılmasının önüne geçecek düzenlemeler yapılmalıdır. Daha ucuz olduğu düşüncesiyle her şeyi Çin'de imal etmek yerine insanımızın istihdamını önceleyen projeler geliştirilmelidir. Girişim kapsamında ekonomisi etkilenen ve Çin'in ucuz hammadde tedarik ettiği, buna mukabil kalitesiz ürünlerini ihraç ettiği birer pazar halinden kurtarılması adına Girişim'in geçtiği ülkelerle entegre üretim, ihracat ve ithalat konuları bir bütün halinde değerlendirilmelidir. Bu bağlamda Kuşak Yol Girişimi'ne bir şekilde taraf olan ülkelerin bir araya gelerek çalıştaylar yapması ve çıkan sonuçların ilgili ülkelerin tamamının lehine olacak şekilde hukuken de garanti altına alınarak düzenlenmesi gerekmektedir. Yani Girişim, Çin'i sadece ihracat yapan ülke konumunda durmaktan ziyade, girişimin ekonomisini etkilediği her ülkenin aynı zamanda bir pazarı haline de getirilmelidir.

Çin'in başta Türkiye olmak üzere yap-işlet-devret modeli ile destek verdiği projelerde kendi üretimini kullanma ve kendi işçisini istihdam etme şeklindeki uygulamalarına ciddi sınırlandırmalar getirilmelidir. Projelerin milli kaynaklarla yapılmasına öncelik sağlanmalıdır. Çin'in dış ülkelerde istihdam sağladığı vatandaşlarına, o ülkelerin vatandaşlığına geçmeyi teşvik etmesi etraflıca değerlendi-

rilmeli, demografik yapıyı uzun vadede değiştirecek hareketlenmelere dair prosedürler yeniden gözden geçirilmelidir. Ayrıca Kuşak Yol Girişimi'nde önümüzdeki süreçte çıkabilecek anlaşmazlıklar veya proje güzergâhlarındaki güvenliğin sağlanması noktasında Çin'in ortaya atabileceği teklifler (asker konuşlandırma, askeri üs kurma gibi) etraflıca değerlendirilmeli, anlaşmazlıkların çözümüne dair yönetmelikler hazırlanmalıdır. Çin'in kendi ülkesinde kurmayı teklif ettiği uluslararası mahkeme fikrinin bir üst mahkeme süreci olmaması ve zikredilen mahkemelerin Çin'de açılacak olması dolayısıyla tarafsız olamayacağı göz önünde bulundurulmalıdır.

Kuşak Yol Girişimi'ne dair stratejiler geliştirmek üzere ivedilikle ulusal ve uluslararası toplantılar tertip edilmeli, konu kamuoyunda, basın yayın yoluyla uzun uzadıya tartışılmalıdır. Bu bağlamda sempozyum, konferans, kongreler düzenlenmeli, TV ve radyo programları yapılarak konu hakkında bilgi sahibi akademisyenlerden istifade edilmelidir. Ayrıca Kuşak Yol Girişimi ile ilgilenecek bir "başkanlık" veya "enstitü" kurulması ve bu birim üzerinden faaliyetlerin bir bütün halinde takip ve değerlendirilmesi faydalı olacaktır.