GÜÇ BOŞLUKLARINI DEĞERLENDİREREK BÜYÜYEN ÇİN

Gözde KILIÇ YAŞIN

-

Dünyanın yükselen gücü olarak Çin, İran-Suudi Arabistan arasında ilişkilerin normalleştirilmesindeki rolüyle Orta Doğu siyasetine etki edebilecek bir potansiyeli olduğunu sergilemiştir. Başarısı, uluslararası uzlaşma faaliyetlerinde rolünü büyütecektir. Çinin 2013te ilan ettiği Kuşak Yol Projesi güzergâhında istikrar, işbirliği ve güvenlik araması olağan bir durumdur. Diğer taraftan Nisan 2021'de İran ile enerji işbirliği anlaşması imzalayarak enerji çeşitliliğini arttırırken enerji güvenliğini sağlama ihtiyacı duyması da beklenen bir gelişmedir. Ancak özellikle Rusya-Ukrayna savaşının bir nevi Batı-Rusya savaşına dönüşerek Rusyanın dikkatinin büyük kısmının Ukraynaya yönelmesinin Orta Asyada olduğu gibi Orta Doğuda da Çine alan kazandırması yeni bir durum sayılabilir.

18-19 Mayıs 2023te Çinin eski başkenti Şianda gerçekleştirilen Çin-Orta Asya Zirvesi, Çinin bölgede daha aktif bir politika izlemek istemesinin işareti olarak değerlendirilmişti. Çin zaten Avrupa pazarına uzanan Büyük İpek Yoluna işlevsellik kazandırmak üzere bölge ülkeleriyle siyasi, ticari, enerji ve ulaşım alanlarında işbirliğini geliştirmeye çalışıyor, özellikle alt yapı yatırımlarıyla yeni bir ekonomi rotası yaratıyordu. Çin-Kırgızistan-Özbekistan demiryolu ve karayolu inşaatı projesi için uzlaşıldı[1] ve Şiandaki zirvede Çin, Orta Asya ülkelerine 3,8 milyar dolarlık hibe yardımında bulunacağını açıkladı. Açıktır ki Kuşak-Yol Projesi Avrupaya sadece Çini değil Orta Asya ülkelerini de yakınlaşacaktır. Bunun doğal bir sonucu olarak tamamının Rusyaya olan bağımlılığı azalacaktır. Ticari rotaların güvenlik ihtiyacı, bölge ülkeleri arasındaki sorunların çözümünde Çinin etkisini de arttıracaktır. Çinin projeler ve sağladığı kredilerle ülkeleri kendi eksenine alması ve hatta kredi şartlarının açıklanmasını engelleyen gizlilik hükümleri, krediyi geri çekme ve ödemeleri hızlandırma hakkını saklı tutarak devletler açısından bir nevi borç esareti yaratması artık gizli bilgi değil.[2] Ancak Çinin IMF ya da herhangi bir kredi kurumundan çok daha hızlı, uzun vadeli ve sorgusuz kredi vermesi de cazibe yaratıyor. Bu anlamda Çin, enerji ve ulaşım altyapı projelerinde en önemli finans kaynağı olarak ön plana çıkıyor.

Çin, sadece Orta Asyada değil, Şian kentinden başlayarak Avrupanın Batı ucuna dek uzanan bir rotada pek çok ülkenin şehirlerini ve limanlarını birbirine bağlayan bir tedarik zincirini oluşturuyor. Başlangıçta Kuşak Yol Projesi 69 ülkeyi hedefliyordu ama şimdi bunun iki katı ülkeyle anlaşmalar imzalandı. Birbirine alternatif pek çok rotayı parça parça oluşturdu. Diğer taraftan Kuşak Yol Projesinin deniz taşımacılığı rotası, Doğu Akdenizi de Çinin etkisini giderek arttırdığı bölgeler arasına sokuyor. Yunanistanın Pire, İsrailin Aşdod,

Mısırın Ebu Kir Limanına yatırımları ve satın almalarının yanı sıra Çin, geri saha lojistik yapılanması ve hinterlant ulaşım imkânlarını geliştirmek için de alternatifli yatırımlara yöneldi. Beyrut Limanına da ilgi gösteren Çinin Trablus'u Beyrut ve Suriye'ye bağlayacak bir tren yolu fikrinin bulunduğu da ifade ediliyor. Çini Balkanlardan çıkarmaya çalışırken güç boşluğu yaşanan Orta Doğuda Çinin etkisini arttırmasını önleyemeyen ABD açısından Doğu Akdeniz gibi kontrol edene güç sağlayan bir yerde Çinle karşılaşmak rahatsızlık verici olsa gerektir. Çinin Afrika kıtasındaki güç yayılımı da zaten uzun zamandır nedenleri ve nasıllarıyla incelenen bir konu.

Çin'in Doğu Akdeniz'de artan varlığı, ABD'nin bölgedeki liderlik pozisyonu açısından potansiyel bir tehdit olarak değerlendirilebilir. Üstelik ABD, Çinin Doğu Akdenizde etkisini arttırmasını Orta Asya ve Orta Doğudaki rolünü büyütmesinden daha önemli bulabilir. Zira jeopolitik ve jeoekonomik çıkar odaklı dış politika anlayışıyla hareket eden ABD için enerji kaynaklarına erişim, deniz yollarının açıklığını koruma çabası ve güvenlik konuları nedeniyle Doğu Akdeniz çok önemli. Ancak ABD, Doğu Akdenizdeki denge politikasından bilhassa 2016dan itibaren uzaklaştı, bu da hem güç boşluğu yarattı hem de denge politikasından rahatsız olan bölge ülkelerini yeniden denge kurabilecekleri alternatif arayışına zorladı. Bugün artık Mısır-Türkiye, İsrail-Türkiye ilişkilerinin normalleştirilmesi girişimleri bölgenin iç dengelerini yeniden tesis ediyorsa da denge arayışına ABDnin de katkı sunması gerekecektir.

2018de ABD, Balkan genişlemesinde istekli davranmaması ve siyasi etkisizliği nedeniyle AByi doğrudan eleştiriyordu ve Avrupa içlerine uzanan Çin ve Rusya etkisinden sorumlu tutuyordu. Çinin Balkanlarda ana oyuncu olarak ABnin yerini almak üzere olduğu iddia ediliyordu. Ne var ki hem Yunanistanın doğu sınırında biten bir Batı algısı yaratma çabası hem Balkanları ABye çapalayarak düzeltme girişimi hem de Rusyaya karşı bir blok hareketi yaratma başarısına rağmen ABD, Çin ekonomisinin Avrupadan beslenmesinin önüne geçemedi.

Aslında genel tablo uluslararası düzenin değiştiğini ve ABD dışında başka güçlerin de yeni sistemi şekillendirmeye çabaladığını gösteriyor. ABDnin Rusyayı etkisiz kılıp Asya-Pasifike yönelmesi beklenirken Çin çoktan Avrupaya ulaştı. Üstelik Rusyaya karşı bir blok oluşturmayı sağlayabilmişse de Avrupanın etkili güçlerini dahi Çinle ticaretten ve işbirliği projelerinden caydırabilmiş değil. Üstelik Çinle ilgili işaret ettiği tehlike çok açık. Çin birbirine alternatif pek çok rotayı parça parça oluşturdu. Geçiş ülkeleri üretebildikleri oranda ticaret yolundan fayda sağlayabilecekler. Asıl kazanan hep Çin olacak çünkü Çin, fazla üretimini dışarı çıkarmak istiyor ve hangi rotanın kullanılacağı da Çinin inisiyatifinde. Dolayısıyla dünya ticaretini kontrol gücüne ulaştığı gibi geçiş ülkesini belirleme diplomasisi imkanını da yarattı. Yatırım için gittiği ülkelerde banka şubelerini açtı, yaptırım yaptığı yerlere kendi işçilerini taşıdı. İşin gerçeği Çin, kapitalist sistemi tüm liberal ilkelere uygun şekilde kullanıyor. Egemenlik prensibine saygı gösterme ve karşılıklı yarar ilkesi doğrultusunda, devletlerin iç işlerine müdahale etmekten kaçınması da projelerini yayma imkanını arttırıyor.

*Resim: *https://www.cadtm.org/A-critical-look-at-China-s-One-Belt-One-Road-initiative*

[1] Çin-Kırgızistan-Özbekistan demir yolu projesi, toplam 5 bin 470 kilometre uzunluğundaki Kaşgar-Oş-Taşkent-Serahs-Tebriz-İstanbul-Varna Limanı'nı birbirine bağlayan Çin-Kırgızistan-Özbekistan-Türkmenistan-İran-Türkiye güzergahında demir yolu taşımacılığının bir parçasıdır.

[2] Örneğin 2012de Tacikistan, Pamir Dağlarının kuzeydoğu kısmındaki 1.158 kilometre karelik toprağı, borcunu ödeyemediği için Çin'e teslim etmek zorunda kalmıştı. Borcunu denkleştirebilmek için Tacikistan, Çinli şirketlere kendi topraklarında altın, gümüş ve diğer mineral cevherleri çıkarma hakları vermiş, tarım arazilerini kiralamış ve Çinin finansmanında olacak bir askeri üs inşasını onaylamıştı. Benzer bir sorunu otoban inşası için Çinden (The Export Import Bank Of China) aldığı 1 milyar dolar borcu ödeyemeyince Karadağ da 2021de yaşamıştı ve yine kredi anlaşmasına göre Çinin ödenmeyen borca karşılık toprak talep etme hakkı vardı. Sri Lanka da borcunu ödeyemeyince 2017de Hambantota Limanını Çin şirketine 99 yıllığına kiralamak zorunda kalmıştı. Kenya Mombasa Limanı'nı, Zambiya ise Kenneth Kaunda Uluslararası Havalimanını borçlarını denkleştirebilmek için Çine devretmekle karşı karşıya kalmıştı.

Yazar Hakkında :

-

Atıfta bulunmak için: YAŞIN, Gözde KILIÇ. 2026. "GÜÇ BOŞLUKLARINI DEĞERLENDİREREK BÜYÜYEN ÇİN." Avrasya İncelemeleri Merkezi (AVİM), Yorum No.2023 / 22. Haziran 08. Erişim Kasım 21, 2026. https://avim.org.tr/tr/Yorum/GUC-BOSLUKLARINI-DEGERLENDIREREK-BUYUYEN-CIN

Süleyman Nazif Sok. No: 12/B Daire 3-4 06550 Çankaya-ANKARA / TÜRKİYE
Tel: +90 (312) 438 50 23-24 • **Fax**: +90 (312) 438 50 26
@avimorgtr
https://www.facebook.com/avrasyaincelemelerimerkezi
E-Posta: info@avim.org.tr
http://avim.org.tr

© 2009-2025 Avrasya İncelemeleri Merkezi (AVİM) Tüm Hakları Saklıdır