

Görüş

Çin'in Bir Kuşak Bir Yol Projesi: Kırgızistan Eksen

Fatma Bilgin ^{1,*}

¹ Lisans Öğrencisi, İktisadi, İdari ve Sosyal Bilimler Fakültesi, Siyaset Bilimi ve Uluslararası İlişkiler Bölümü, Kapadokya Üniversitesi, Nevşehir, Türkiye. ORCID: 0009-0008-7166-613X

* İletişim: fatmabilgin45@icloud.com

Gönderim: 19.11.2023; Kabul: 16.12.2023. DOI: 10.38154/CJAS.2024.67

Öz: 1949 yılında kurulan Çin Halk Cumhuriyeti uzun süre katı bir sosyalizm uygulamasına maruz kalmıştır ancak bir süre sonra sistemin devamlılığının sağlamayacağı fark edilince 1978 yılında 'Reform ve Dışa Açılma' politikası adı altında bir plan izlenmiş ve bunun sonucunda da büyük bir ekonomik ilerleme kaydedilmiştir. Ekonomik büyüme hedeflerini ilerletmek için Çin devlet lideri Xi Jinping tarafından 2013 yılında Kazakistan'ın Nazarbayev Üniversite'nde açıklanan 'Bir Kuşak Yol Projesi' (One Belt One Road - OBOR) dünyadaki ekonomik ve jeopolitik dengeleri değiştirmek üzere hazırlanmış önemli bir projedir. Bu çalışmanın amacı projenin önemli bir kısmını içinde bulunduran Orta Asya Coğrafyasında Çin'in ile bölge ülkelerinden olan Kırgızistan ile ilgili politik tutumları ve projeye destek veren yatırımları analiz etmektedir.

Anahtar kelimeler: Çin, Orta Asya, Kuşak Yol Projesi, Yatırım

China's One Belt One Road Project: Kyrgyzstan Axis

Abstract: Founded in 1949, the People's Republic of China was subjected to a strict socialism practice for a long time, but after a while, when it was realized that the continuity of the system would not be ensured, a plan called 'Reform and Opening Up' policy was followed in 1978, and as a result, a great economic progress was achieved. The 'One Belt Road Project', announced by Chinese leader Xi Japing at Nazarbayev University in Kazakhstan in 2013 in

order to advance economic growth targets, is an important project prepared to change the

economic and geopolitical balances in the world. The aim of this study is to establish a region between China and China in the Central Asian Geography, which includes a significant part of the project. It analyzes the countries' cooperation, political attitudes and investments supporting the project.

Keywords: China, Central Asia, One Belt Road Project, Investment

Giriş

Çin'in dünyaya kapalı ekonomik politikalar izlediği yıllarda (1949 -1978) Orta Asya'da Sovyet Sosyalist Cumhuriyet Birliği hegomon güç konumundaydı. Çin açık ekonomi politikası izlemeye 1978 yılı sonrası ile Sovyet Sosyalist Cumhuriyetler Birliği'nin (SSCB) dağılması (26 Ekim 1991) ile Çin'in Orta Asya'yı önemli bir pazar olarak görmesi eşgüdümlüdür.

SSCB'nin dağılması ile Orta Asya coğrafyasında Kazakistan, Kırgızistan, Türkmenistan, Özbekistan ve Tacikistan adı altında 5 bağımsız devlet ortaya çıkmıştır ve Çin bu ülkelerin bağımsızlığını tanıyan ilk devletlerdendir. Bu devletler önemli bir jeopolitik konuma ve zengin yeraltı rezervlerine sahip olduğu için büyük devletlerin ve şirketlerin ilgi odağı olmuştur. Her ne kadar bölge ülkeleri bağımsızlıklarını kazansalar da bölgede Rus etkisi önemli bir derecedir. Rusya'nın arka bahçesi konumunda olmaktan rahatsız olan devlet adamları içinde Çin büyük bir alternatif konumundadır. Her ne kadar Çin ve Rusya uluslararası arenada dostça ilişkiler sergileyen bir izlenim oluştursalar da bölgede en büyük rekabet iki devlet arasındadır. Çin'in Bir Kuşak Bir Yol Projesi ile Rusya'nın Avrasya Ekonomik Birliği (AEB) hedefi aslında birbiriyle rakip konumundadır. Tarihte Avrupa ile Çin arasında önemli bir ticaret güzergahı olan İpek yolunu canlandırmak amacıyla açıklanan Bir Kuşak Bir Yol Projesi (BKBY) Çin'in merkez güç olduğu yaklaşık 60 ülkeyi kapsayan sosyo-ekonomik, finansal yatırım ve altyapı olarak birleşmesini isteyen sınırları hala net olmayan bir programdır. Proje kara ve deniz yolları rotalarından oluşan bir programdır. Proje 6 koridordan oluşmaktadır en önemli koridorlardan olan Çin-Orta Asya- Batı ekonomik koridorudur. Projenin Orta Asya Çin'in Xinjiang (Sincan Uygur Özerk Bölgesi) şehrinde başlayan Kazakistan, Kırgızistan Tacikistan, Türkmenistan ve Özbekistan güzergahından Akdeniz ve Arap Yarımadası'na genişleyen bir koridordur. Çinli politikacıların için Orta Asya bölgesinin Çin'in dış politikasındaki önemi sıklıkla dile getirilmektedir.

Kuzeyde Rusya Federasyonunun bulunduğu Pasifikte de Amerika Birleşik Devletleri'nin aktif rol oynadığını olduğunu düşünürsek Orta Asya Bölgesi

Çin'in dış dünyaya açılmasında önemli bir konuma sahiptir ayrıca ülkelerin zengin yeraltı rezervleri de bölgeyi daha önemli bir konuma getirdi. Çinli politikacıların bölgeye hâkim olanın dünyaya hâkim olacağını sıklıkla dile getirmektedirler. Ekonomik olarak gelişmemiş olan Orta Asya ülkeleri Bir Kuşak Bir Yol Projesi (BKBY) açıklandığında ekonomik olarak projeyi destekleme güçleri olmadığını devlet liderleri açıkladı. Bu kısımda Çin borç verme politikası devreye sokuldu. SSCB'nin dağılmasının ardından yaşanan ekonomik krizler ile boğuşan bölge ülkeleri için Çin'in borç diplomasisi can suyu işlevi görmüştür. Ayrıca Çin'in verdiği krediler için koşullar sunmaması, şeffaflık aramaması devlet adamlarına borç alma fikrini cazip kaldı. Birçok devlet borçları ödeyemedi bu durumda Çin'in ülkeler üzerinde söz hakkını arttırdı. Çin savaşmadan yumuşak güç kullanarak bölgede egemenliğinin artırdı ve birçok devlet yer altı kaynaklarını işletme gibi önemli hakları Çinli şirketlere bırakmak zorunda kalıyorlar. Çin yumuşak güç politikası ve proje sebebiyle Orta Asya'da büyük yatırımlar ve devletlerle önemli iş birlikleri yapmıştır.

Kırgızistan

Orta Asya'nın kuzeydoğusunda yer alan Kırgızistan yüzölçümü bakımından 198.500 km'dir. Kuzeyinde Kazakistan, güneydoğusundan Çin, batısında Özbekistan ve güneybatısında Tacikistan ile komşudur. Daha önce SSCB'nin yönetimi altında olan bölge SSCB'nin dağılması (1991) ile Kırgızistan bağımsızlığını kazanmıştır.

Çin 27 Aralık 1991'de Kırgızistan'ın bağımsızlığını tanıyan ilk ülkelerdendir. Denize kıyısı olmaması ve verimsiz yol şartları nedeniyle genellikle Rusya Federasyonu ile ticaret ilişkisi yürüten Kırgızistan yeraltı kaynakları bakımından diğer Orta Asya ülkelerine göre yoksundur ama jeopolitik konumu bakımından çok daha önemli bir yere sahiptir. Yeraltı kaynakları bakımından altın, kömür, uranyum, cıva, çelik çinko, kalay ve kurşun madenlerine sahiptir ancak altın madenleri dışında diğer maden dallarının geliştiği pek söylenemez. Kırgızistan ekonomisini madencilik, tarım ve yurtdışında çalışan vatandaşlarının gelirlerine dayanan düşük gelirli bir ülke konumundadır.

Orta Asya'da 6,692 milyon (2021) nüfusa ve GSMH 8,543 milyar dolar (2021) olan Kırgızistan aslında Çin için oldukça küçük bir ülke konumundadır ancak yeraltı kaynakları ve Bir Kuşak Bir Yol Projesi'nin rotasının üzerinde olması nedeniyle Çin'in ilgisini çekebilmiştir. Çin Kırgızistan'ın en büyük ticari ve siyasi ortaklarındadır. Ancak bu ilişkiler Kırgızistan'ın 23 Aralık 2014 yılında Avrasya

Ekonomik Birliğine (AEB) katılması ile durağan bir döneme girmiştir. Kırgızistan alt yapı sorunlarına ve kalkınmasını sürdürebilmesi için 2015 yılında Çin'in Bir Kuşak Bir Yol projesini destekleyeceğini açıklamıştır.

Çin 2015 yılından itibaren Kırgızistan'a yaptığı yatırımları arttırmıştır ve yatırım miktarı 984 milyon dolara aşmıştır. Bu yatırımlar içinde en çok altyapı ve ulaşım yatırımlarına önem verilmiştir. Çin- Kırgızistan ve Özbekistan demiryolu projesi en önemli ulaşım projelerindedir uzun yıllar konuşulan ama faaliyete geçirilemeyen bu proje Rusya-Ukrayna savaşının Orta Koridorun tıkanmasına sebep olduğu için proje hız kazanmıştır. Çin farklı güzergahlar oluştururken Kırgızistan'da ulaşımı kolaylaştırarak dış dünyaya ve deniz yollarına açılma hedefindedir.

Çin-Kırgızistan ve Özbekistan Demiryolu

Çin'den başlayarak Özbekistan'a kadar uzanan Kırgızistan'ın geçiş rotasında bulunan projenin fikri 1900'lü yıllarda ortaya atılmıştır. 3 ülke arasında aktif kullanılacak olan demiryolunun güzergahları 2006 yılına kadar kararlaştırılmamıştır. 2006 senesindeki maliyetler ve ön hazırlıklar hesaplanarak Karasu (Özbekistan), Kurşab (Kırgızistan), Torugart (Kırgızistan), Kaşgar (Doğu Türkistan) güzergahları üzerinde kararlaştırılmış ve Kırgızistan hükümeti tarafından onaylanmıştır. Kurulacak demir yolu 268,4 kilometreden ve içerisinde 48 tünel, 95 köprü ve 4 demir yolu istasyonundan oluşması hedefleniyor. Çin - Kırgızistan- Özbekistan demiryolu üzerinden yılda yaklaşık 15 ton yükün geçmesi hedefleniyor ancak bu yüklerin çoğunun Çin'e ait olması bekleniyor.

Kırgızistan bu bağlamda yol üzerinden geçen yükün en fazla %5'lik kısmına sahip olacağı bekleniyor. Projenin hayata geçirilmesinde büyük sıkıntılar ortaya çıkmaktadır. Bu yüzden uzun süre hayata geçirilmemiştir. En önemli sorunlarını başında kurulacak demir yolu yaklaşık günümüz maliyelerinde 7 milyar dolar kadar büyük maliyete sahiptir ve düşük gelirli olan ve topraklarının büyük bir kısmını kapsayan Kırgızistan bu projeyi destekleyecek ekonomik güce sahip değildir. Çin projenin finansmanı üstlenebileceğini teklif etmiştir ancak karşılığında Kırgızistan yeraltı rezervlerinin işletilmesinin Çinli şirketlere devredilmesi istemiştir ancak bu teklif Kırgızistan hükümeti tarafından reddedilmiştir. İkinci büyük sorun ise Orta Asya devletlerinde SSCB dönemine ait demir yollarının bulunması.

Çin demir yolları Avrupa standartlarında 1520 mm'dir ancak SSCB demir yolları 1435 mm'dir. Çin trenlerinin tekerlekleri değiştirmek istemiyor Kırgızistan ve Özbekistan'dan demir yolu raylarını değiştirmesini istiyor. Kırgızistan ve Özbekistan hükümetleri bu teklifi reddediyor çünkü bu hem

ulaşım altyapısının değişmesi hem de yeni uzmanlara ihtiyaç duyulmasına yol açıyor ve büyük ekonomik maliyetler ortaya çıkartıyor. Proje ayrıca daha çok Çin'in ve Özbekistan'ın yararına sebep olması nedeniyle Kırgızistan hükümeti tarafından pek önem verilmiyor.

Çin Orta Koridorun tehlikeye girmesiyle projeye verdiği önemi son yıllarda arttırmıştı durumdadır son olarak projenin saha çalışmalarının tamamladığını açıkladı. Ayrıca Çin bu projeye önem vermesinin diğer bir önemli sebebi ise Çin eğer kendi sistemini ülkeleri projeye ikna ederek uygulanmasına sağlarsa Çin'in yayılmacı politikasının n açılmış olacak. Çin standartları demir yolu sayesinde Çin ordusunun bölgeye erişimi oldukça kolaylaşacaktır.

Sonuç

1991 yılına kadar Kırgızistan ve bölgede SSCB etkisinin yüksek olduğu bölgede SSCB'nin yıkılmasıyla iletişim fırsatı bulan Çin liberal- kapitalist ekonomiye geçmesiyle yükselen hegemon güç olması ile bölgede siyasal üstünlük kurma isteği içindedir. Bir Kuşak Bir Yol projesinin ortaya konmasıyla önemli bir pazar alanı ve dünyaya açılan geçiş rotası konumundadır. Bu geçiş rotasında bulunan Kırgızistan üzerinde önemli projelere imza atılmış ve projeler kapsamından Kırgızistan'a önemli yatırımlar yapılmıştır ancak Kırgızistan halkı bu durumdan çok rahatsızdır artık Çin etkisi günlük hayatta oldukça fazla hissedilmış durumdadır.

Kırgızistan devlet adamları tarafından Çin'e karşı olan tepkiler gözlenmemektedir. Çin şeffaflık aramadığı ve faiz oranlarını düşük tutarak yüksek meblağlarda borç verdiği için devlet adamları tarafından ilgi çekici konumdadırlar ancak daha sonra ödeme zamanı Borç diplomasini kullanarak devletlere büyük sıkıntı çıkarmaktadır. Kırgızistan bu durumda Orta Asya devletlerinden en çok etkilenen konumdadır. Çin'in en çok borç verdiği ülkeler listesinde Kırgızistan beşinci sırada yer almaktadır. Kırgızistan'ın GSMH 'sının %30'unu Çin'den alınan borçlar oluşturuyor.

Kırgızistan'da son yıllarda Çin etkisi gittikçe artmış durumdadır. Halk Ocak 2019 yılında Çinlilere vatandaşlık verme, yolsuzluk, yapılan yatırım bölgelerinde Çinli işçilerinin çalışması, yatırım olan bölgelerde evre tahribinin ve kirliliğin artması, yerel halkın işsiz kalması konularında protestolara başlamıştır. Çin bu protestoları karşısında yumuşak g politikası başvurmuştur. Yumuşak g politikası kapsamında kültür ve eğitim alanlarında değişim projeleri başlatmıştır Çin kültürünün yanılması amacıyla medya üzerinde etkili olmaya başlamış ayrıca inceyi yaygınlaştırmak için Konfüçyüs Enstitülerini kurmuştur. Ayrıca Tacikistan ile yapmış olduğu 'kapsamlı stratejik ortaklık' (comprehensive

strategic partnership) antlaşmasının bir benzeri Kırgızistan ile de imzalamıştır. Çin etkisi Kırgızistan'ın uzun süre devam edecek konumdadır. İki ülke oldukça büyük etkileşim içindedir ayrıca Kırgızistan'ın borçları konusunda Çin siyasal üstünlük elde etmiş durumdadır. Bir Kuşak Bir Yol projesinin devam etmesiyle etkileşimin artması kaçınılmaz durumdadır. Önümüzdeki yıllarda Kırgızistan ve Çin etkileşiminin artması kaçınılmaz bir durumdur.

Kaynakça

Alperen, Ü. (2018). Bir Kuşak Bir Yol Girişimi ve Çin'in Orta Asya Politikası, Bilge Strateji, 10(19), 17- 38.

<https://avekon.org/papers/2620.pdf>

<https://dergipark.org.tr/tr/download/article-file/2678706>

<https://www.setav.org/modern-ipek-yolu-projesi/>

<https://www.tuicakademi.org/cin-kusak-yol-projesi-ve-orta-asyadaki-guvenlik-tehditleri/> <https://dergipark.org.tr/tr/download/article-file/678002>

Karagöl, E. T. (2017). Modern İpek Yolu Projesi. SETA Perspektif, 174 Erişim adresi: <https://www.setav.org/modern-ipek-yolu-projesi/>

Özdaşlı, E. (2015). Çin'in Yeni İpek Yolu Projesi ve Küresel Etkileri, Turkish Studies 10(14), 579-596.

Kutluay Tutar, F., Bahsi Koçer, F. Ş. (2019). Çin'in Yeni İpek Yolu Projesi: Bir Kuşak Bir Yol, Journal Of Social, Humanities and Administrative Sciences, 5(16), 618-626.

Güneş, E. (2015). Çin-Rusya İlişkilerindeki Asimetrik Denge ve Amerika Birleşik Devletleri, Ankara Üniversitesi SBF Dergisi, 70(4), 839-867.

Duran, H., & Yılmaz, K. K. (2011). The Ties That Binds the Giant: China's Interests in Energy Sources of Central Asia. International Conference on Eurasian Economies, 36-43.

Zorlu, K. (2019). Nazarbayev Liderliği, Ankara: Kripto Yayıncılık

Wishnick, E. (2009). Russia, China, and the United States in Central Asia: Prospects for Great Power Competition and Cooperation in the Shadow of the Georgian Crisis, Carlisle: Strategic Studies Institute.



© 2023. This work is licensed under the terms and conditions of the Creative Commons Attribution (CC BY) license (<http://creativecommons.org/licenses/by/4.0/>).