

ÇİN'İN KUŞAK-YOL GİRİŞİMİ EKSENİNDE JAPONYA-ÇİN İLİŞKİLERİ

JAPAN-CHINA RELATIONS IN THE CONTEXT OF CHINA'S BELT AND ROAD INITIATIVE

Kıvılcım ERKAN

Nevşehir Hacı Bektaş Veli Üniversitesi

kivilcimerkan@gmail.com

ORCID No: 0000-0002-2752-4176

ÖZET

Xi Jinping önderliğinde ileri sürülen Çin'in Kuşak-Yol girişimi, Çin'in hem kendi ekonomik büyümesini devam ettirmek hem de ekonomik açıdan kendine bağımlı ülkeler oluşturmayı hedeflediği dev bir projedir. Çin Kuşak-Yol projeleri ile diğer katılımcı ülkelere yönelik ihracatını ve yatırımını artırmayı hedeflemekte ve aynı zamanda da bu ülkelerde büyük altyapılar inşa etmektedir. Kuşak-Yol girişimi ile Çin, özellikle Doğu Asya Bölgesi'nde Çin-merkezli bir ekonomik düzenin kurulmasını hedeflemektedir. Çin tarafından kurulmaya çalışılan bu yeni ekonomik düzen, Doğu Asya bölgesinde ABD ve Japonya'nın ikinci dünya savaşından sonra oluşturduğu ekonomik ve siyasi düzene bir tehdit oluşturmaktadır. Bu çalışmanın konusu, Çin'in Kuşak-Yol girişimine yönelik Japonya'nın tutumudur. Çalışmanın temel bulgusu Japonya'nın birbirini tamamlayan iki stratejiyi eş zamanlı olarak yürüttüğü yönündedir. Bir yandan, Japonya kalkınma finansmanı konusunda Çin'e Batı menşeli prensipleri kabul ettirmeye çalışmaktadır. Altyapı inşası konusunda ileri sürdüğü yüksek kalite (sürdürülebilirlik, afet dayanıklılığı, toplumsal fayda, çevresel ve insani etki gibi) gibi prensipleri uluslararası platformlarda yaymaya çalışmaktadır. Böylelikle, Çin usulü altyapı inşasına meydan okumaktadır. Öte yandan, Çin'in Doğu Asya bölgesinde güçlenmesini önlemek adına Japonya, Özgür ve Açık Hint-Pasifik Okyanusu fikri ekseninde ABD, Avustralya ve Hindistan ile işbirliği yaparak hem Çin'in artan gücünü dengelemeye, hem de deniz seyir özgürlüğü, ortak alanlara açık erişim ve hukukun üstünlüğü gibi değerleri korumaya çalışmaktadır.

ABSTRACT

China's Belt and Road initiative, put forward under the leadership of Xi Jinping, is a huge project through which China simultaneously aims to sustain its own economic growth and create economically dependent countries. Through the Belt and Road projects, China aims to increase its exports and investment in other participating countries, while at the same time building major infrastructure in these countries. Consequently, China aims to establish a new China-centered economic order, mainly in East Asia. This new economic order that China is trying to establish poses a threat to the economic and political order established by the US and Japan in the East Asian region in the post-war era. The focus of this study is Japan's attitude towards China's Belt and Road initiative. The main finding of the study is that Japan is pursuing two complementary strategies vis-à-vis China. On the one hand, Japan is trying to get China to accept Western principles in development finance. Japan is trying to diffuse principles of high quality (such as sustainability, disaster resilience, social benefit, environmental and humanitarian impact) in infrastructure construction on international platforms. In this way, Japan challenges the Chinese style of infrastructure construction. On the other hand, in order to prevent China becoming a dominant power in the East Asian region, Japan is cooperating with the US, Australia and India on the idea of a Free and Open Indo-Pacific Ocean to balance China's growing power. Japan is trying to protect values such as freedom of navigation, open access to common areas and the rule of law with the Free and Open Indo-Pacific idea.

Geliş Tarihi:

02.12.2023

Kabul Tarihi:

27.12.2023

Yayın Tarihi:

28.12.2023

Anahtar Kelimeler

Japonya,
Kuşak-Yol,
Çin

Keywords

Japan,
Belt and Road,
China

Atıf/Cite as: Erkan, K. (2023). Çin'in Kuşak-Yol Girişimi Ekseninde Japonya-Çin İlişkileri. *Kapadokya Akademik Bakış Dergisi*, 7(1), 28-54.

Giriş

2013’de Çin’de komünist rejimin başına gelen Xi’nin, önceki devlet başkanlarına göre daha aktif ve görünür bir dış politika yürüttüğü gözlemlenmektedir (Blackwill & Campbell, 2016, s. 3-4; Baviera, 2016, s. 55-69). Şüphesiz, Çin’in Kuşak-Yol girişimi, büyüklüğü ve yaratacağı etkiler bakımından bu yeni girişimlerin en önemlilerindedir. Gerard’a göre uluslararası sistemde büyük bir güç olarak yükselmekte olan Çin’in temel jeopolitik çıkarı komünizmin dünyaya yayılmasını teşvik etmek değildir. Bunun yerine, Çin diğer ülkelerin ekonomik açıdan kendine bağımlı hale gelmesini sağlayarak bu ülkelerin Çin’in iç ve dış politikalarını eleştirmelerini engellemeye çalışmaktadır (2021, s. 2). Komünizmin ekonomik açıdan başarısızlık getirdiğinin farkına varan Çin liderleri kapitalist ekonomiye geçiş yapmakla beraber iktidarın meşruiyetini, ekonomik büyümenin devam ettirilmesi sağlamaya çalışmaktadır (Gerard, 2021, s. 3). Ekonomik büyümenin sürdürülebilmesi altyapı inşasına yönelik yatırımların artması, ihracatın genişlemesi ve doğal kaynaklara erişime bağlıdır. Xi Jinping önderliğinde ileri sürülen Çin’in Kuşak-Yol girişimi de bu çerçevede değerlendirilmelidir. Diğer bir deyişle, Kuşak-Yol ile Çin iktidarı bir taşla iki kuş vurmaya çalışmaktadır: hem kendi ekonomik büyümesini devam ettirmek hem de ekonomik açıdan kendine bağımlı ülkeler oluşturmak.

Xi 2013’de Asya’ya yaptığı ziyaretlerde Kuşak-Yol Girişimi’ni dünyaya ilan etmiştir. Önceleri Bir Kuşak Bir Yol olarak bilinen dış politika girişimi şimdilerde kısaca Kuşak-Yol olarak geçmektedir. Kuşak-Yol, temelde Çin’i Avrasya ve Güney Asya üzerinden Avrupa’ya bağlayan tarihi İpek Yolu’nun yeniden canlandırılması ve Çin’in diğer ülkelerle bağlantılarının artırılmasını hedefleyen dev bir projedir diyebiliriz. Bu dev projenin ana ögesini tren rayları, enerji boru hatları, baraj, otoban, köprü, endüstriyel park ve liman yapımı gibi fiziksel altyapı inşası oluşturmaktadır. Kuşak-Yol girişimi iki koldan oluşmaktadır: ‘Kara Üzerinden İpek Yolu Ekonomik Kuşağı’ ve ‘Deniz Üstü İpek Yolu’. Kara Üstü İpek Yolu ile Çin Orta Asya üzerinden batıya açılmayı, güneyde ise Pakistan ve Hindistan üzerinden Güneydoğu Asya ülkeleri ile bağlantılarını arttırmayı ve Hint Okyanusu’na erişmeyi hedeflemektedir. Xi, 2013’de Endonezya’ya ziyaretinde, Kuşak Yol ’un ikinci kolu olan ’21. Yüzyıl Deniz Üstü İpek Yolu’nu duyurmuştur. Deniz yollarının kullanımını arttırmayı hedefleyen Çin, Hint Okyanusu’nda Güneydoğu Asya’dan Doğu Afrika kıyılarına kadar ve Avrupa kıtasının bazı bölgelerinde liman inşası için yatırım yapacağını duyurmuştur (McBride, Berman, & Chatzky, 2023).

Kuşak-Yol girişimi ile Çin, özellikle Doğu Asya Bölgesi’nde Çin-merkezli bir ekonomik düzenin kurulmasını hedeflemektedir. Kuşak-Yola katılan ülkeler, Çin-merkezli bankalardan kredi alacak, Çin-menşei firmaların kendi topraklarında altyapı inşasına izin verecek, Çin ile olan ticareti arttıracak, Çin’in endüstriyel üretim standartlarını benimseyecek, Çin’in rezerv para birimi Renminbi’yi kullanacak ve Çin’in sağladığı teknolojik altyapı hizmetlerinden faydalanacaklardır (McBride, Berman, & Chatzky, 2023). Dolayısıyla, Çin Kuşak-Yol ile öncelikle Doğu Asya bölgesinde fakat aynı zamanda Afrika, Avrupa ve hatta Latin Amerika’da başat ekonomik aktör olarak ortaya çıkmayı hedeflemektedir.

2017’de Kuşak-Yol girişiminin bir dış politika hedefi olarak Çin Komünist Partisi’nin Anayasası’na eklenmesi ile Çin’in bu projeyi uzun yıllar sürdüreceği anlaşılmıştır (Russel & Berger, 2019, s. 10).

Çin başta Asya olmak üzere dünyanın çeşitli bölgelerinin ekonomik kalkınmasına katkı sağlamayı hedeflemektedir. Kuşak-Yol aynı zamanda Çin’in kendi ekonomik ve jeopolitik çıkarlarına da fayda sağlamaktadır. Bununla beraber Çin’in artan ekonomik etkisi zaman zaman siyasi etkiye de dönüşmekte ve Çin Kuşak-Yol katılımcı ülkelerinin iç meselelerine veya dış politika tercihlerine de müdahale etmektedir. Bu bağlamda, Avusturalya ve Latin Amerika ülkeleri akla gelebilir. Avusturalya’nın 2020’de ABD’nin Sars-Cov2 korona virüsü salgınının kökenlerini araştırmak üzere bağımsız bir komisyon kurulmasını talebine destek vermesi üzerine, Çin Avusturalya ile olan ticari ilişkilerini kesmiştir. İlişkilerin yeniden düzelmesi için Çin’in Avusturalya’ya ya ileri sürdüğü şartlar arasında Xinjiang (Sincan), Hong Kong ve Tayvan gibi meselelerde Çin aleyhine faaliyetlere katılımda bulunmamak, Avusturalya Stratejik Politika Enstitüsü’nde Çin aleyhine yönelik araştırmalara fon sağlamayı kesmek gibi geniş kapsamlı siyasi talepler bulunmaktadır (Gerard, 2021, s. 4). Çin’in Kuşak-Yol girişimi ile özellikle Tayvan ve Uygur meselelerinde diğer ülkeleri kendi tarafına çekmeye çalıştığı düşünülmektedir. Örneğin, Nikaragua Ocak 2022’de Kuşak-Yol projesine katılmadan önce Tayvan ile diplomatik ilişkileri kesmiştir (Hale, 2021).

Çin’in Kuşak-Yol projesi Doğu Asya Bölgesi’nde süregelen Çin-Japonya rekabetini de kızıştırmıştır. 19. yüzyılda Doğu ve Güneydoğu Asya bölgesindeki Batı Avrupa ülkelerinin hâkimiyetini ‘Büyük Doğu Asya Ortak Refah Alanı’ fikri ile tehdit eden tek Asyalı ülke Japonya İkinci Dünya Savaşı’nda Asya’daki Batı sömürgelerini işgal etmiştir. Ancak ‘Büyük Doğu Asya Ortak Refah Alanı’, Asya ülkelerinin özgür olmasını savunmaktan ziyade, Japon emperyalizmini meşru kılan bir fikir olmuştur. Savaştan sonra sömürgeleri elinden alınan Japonya Doğu Asya bölgesindeki ekonomik etkisini ticaret, ekonomik yardım ve doğrudan yabancı yatırım ile güçlendirmiştir (Pempel, 1997, s. 56-69). Öyle ki, Japonya 1930’larda Doğu Asya bölgesinde zor kullanarak elde etmeye çalıştığı ekonomik liderlik pozisyonunu, İkinci Dünya Savaşı sonrası dönemde ihracat odaklı kalkınma politikası, yüksek teknoloji ve üretim metotları ile başarmıştır. Geçmişte, Japonya’nın ekonomik kalkınma yardımlarından faydalanarak modernleşen Çin bugün kalkınma finansmanı, ticaret ve doğrudan yabancı yatırım alanlarında Japonya’ya rakip haline gelmiştir. Çin’in, Kuşak-Yol girişimini desteklemek için 2015’de kurduğu Asya Altyapı ve Yatırım Bankası, Japonya ve ABD’nin başını çektiği Asya Kalkınma Bankası’na bir alternatif teşkil etmektedir. Özellikle Çin ve Japonya Güneydoğu Asya’da altyapı inşası konusunda büyük bir rekabet içine girmişlerdir diyebiliriz. Bu bağlamda, Japonya’nın Kuşak-Yol girişimine yönelik nasıl bir politika izlediği ve izleyeceği konusu Doğu Asya’da değişen güç dengelerini anlamak açısından önem arz etmektedir.

Türkçe yazında Çin-Japonya ilişkilerini anlatan eserlerin sayısı yok denecek kadar azdır. Var olan eserle de çoğunlukla Japonolog ve tarihçilerin tarafından yazılmış, uluslararası ilişkiler uzmanları

bu önemli konuyu ihmal etmişlerdir. Çin Japonya ilişkilerini işleyen ilk eser 1952 ve 1978 yılları arası dönemi ele almıştır (Tuncoku, 2022). Yeni yayınlanan bir diğer eser de 19. Yüzyılın yarısından 2006 yılına Çin-Japonya siyasi ilişkilerinin tarihsel gelişimini detaylı bir şekilde incelemiştir (Levent, 2022). Uluslararası ilişkiler teorik perspektifinden Çin-Japonya ilişkilerini ele alan en önemli Türkçe eser de 2010 yılına kadar olan dönemi kapsamaktadır (Pehlivantürk, 2013). Dolayısıyla, önceki çalışmaların hepsi geçmiş ilişkilere odaklanmış ve son yıllardaki güncel meseleleri ihmal etmiştir. Bu çalışmanın amacı Türkçe alan yazındaki bu boşluğu doldurmaktır. Yeniden Asya fikri ekseninde Asya ülkeleri ile ilişkilerini yeniden canlandırmak isteyen Türkiye için Asya'nın iki dev ülkesi arasında süregelen güncel bölgesel rekabetin dinamiklerini anlamak önem arz etmektedir.

Bu çalışma Çin'in Kuşak-Yol girişimine yönelik Japonya'nın politikasını incelemektedir. Öncelikli olarak Kuşak-Yol girişimin içeriği açıklanacak, bunu takiben bu girişimin ortaya çıkmasında etkili olan iç ve dış etmenlerden bahsedilecektir. Sonraki bölümlerde sırasıyla, Kuşak-Yol girişimi ile Çin'in hedeflerini ne ölçüde gerçekleştirdiği ve bu girişimin Japonya tarafından nasıl karşılandığı ele alınacaktır. Bu çalışmanın temel iddiası Japonya'nın Kuşak-Yol projesine karşı birbirini tamamlayan iki yaklaşım izlediği yönündedir. Bir yandan Japonya kalkınma finansmanı ile ilgili Batı kaynaklı prensipleri Çin'e kabul ettirmeye çalışırken, diğeri taraftan 'Özgür ve Açık Hint-Pasifik Okyanusu' fikri ekseninde ABD, Avustralya ve Hindistan ile işbirliği yaparak Hint ve Pasifik Okyanusu'nda güçlenmeye çalışan Çin'e yönelik dengeleme politikası izlemektedir. Bu iki yaklaşımı eş zamanlı olarak yürüten Japonya, Çin'in Güneydoğu Asya'da kalkınma finansmanı ve altyapı inşası alanlarında lider konumuna gelmesini engellemeye çalışmaktadır.

1. Çin'in Kuşak-Yol Girişimi

2013'de Kuşak-Yol girişimini dünya kamuoyuna ilan eden Çin hükümeti Mart 2015'de projeyi hayata geçirmeye yönelik bir yol haritası olan 'Vizyon ve Hareket' belgesini yayınlamıştır. Bu belgede, Kuşak-Yol girişimine dair temel ilkeler, genel çerçeve, işbirliğinin öncelikli alanları, işbirliği yöntemleri ve farklı bölgelere yönelik geliştirilen işbirliği sistemleri açıklanmıştır. Belgede işbirliği için beş öncelikli alan belirlenmiştir: politika koordinasyonu, tesisler arası bağlantı, serbest ticaret ve yatırım, mali bütünleşme ve insanlar arası bağlar.

İşbirliği için öncelikli alanlardan ilki olan politika koordinasyonu, hükümetler arası iletişimin geliştirilmesi, siyasi güvenin pekiştirilmesi, ekonomik ve kalkınma stratejilerinin koordine edilmesi anlamına gelmektedir. Tesisler arası bağlantı ise projeye katılan ülkelerin altyapıları arasındaki bağlantıların geliştirilmesidir. Bunun için kara, hava ve deniz yollarında çevreye duyarlı uluslararası ölçekte altyapı geliştirilmesi, ülkeler arasındaki ana limanların ve yolların birbirleriyle bağlanması gerektiği ve hatta sınır ötesi kablo iletişim ağlarıyla bilgi ve iletişim alanında da ülkeler arası bağlantıların kuvvetlendirilmesi gerektiği öngörülmüştür. Serbest ticaret ve yatırım diğer bir öncelikli alan olup gümrük maliyetlerinin ve denetimlerinin azaltılması, ülkelerin karşılıklı olarak birbirinin

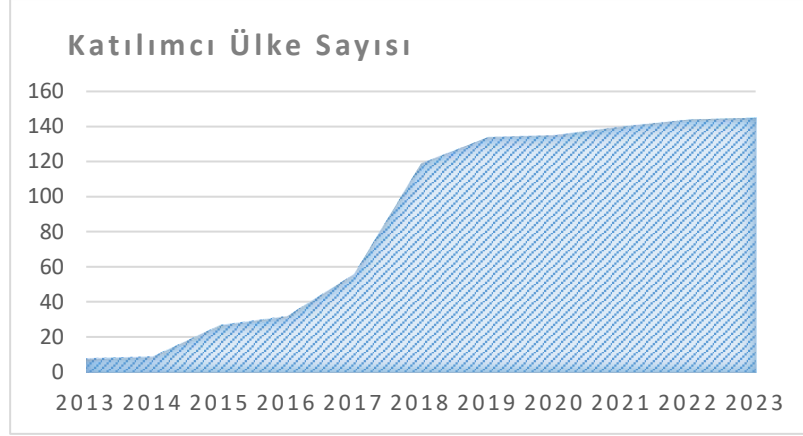
gümrük kurallarını ve ürün standartlarını tanıması gibi işbirliği mekanizmaları belirlenmiştir. Bunun yanı sıra, ikili vergilendirme gibi serbest yatırım alanındaki engellerin kaldırılması, ortak yatırım alanları oluşturulması da öngörülmüştür. Çin'in diğer ülkelere ve diğer ülkelerin de Çin'e olan yatırımın artırılması hedeflenmektedir (MOFA PRC, 2015) .

Mali bütünleşme ve insanlar arası bağların kuvvetlendirilmesi de diğer iki öncelikli alandır. Mali bütünleşme kur istikrar sisteminin kurulması ve Asya'da tahvil piyasasının açılması ve geliştirilmesini içermektedir. Katılımcı ülkeler arasında kur değişikliğinin yapılması ve yatırımlar için fon sağlayabilecek yeni uluslararası bankaların kurulması gerektiği ifade edilmiştir. Bu çerçevede katılımcı ülkelerin hükümetleri ve kredi notu yüksek firmaların Çin'de Renminbi tahvilleri almaları teşvik edilecektir. Yeterli bulunan Çin mali kurumlarının ve firmalarının da hem Renminbi hem de yabancı kurlarda tahvil çıkarmaları teşvik edilecektir (MOFA PRC, 2015).

İnsanlar arası bağlar açısından öngörülen katılımcı ülkelerin toplumları arasında kültürel ve akademik değişimin artırılmasıdır. Bu bağlamda, ortak okulların ve eğitim sistemlerinin kurulması, Çin'de eğitim gören yabancı öğrencilere burs imkânı sağlanması, kültür sanat ve film festivallerinin düzenlenmesi ve kültürel miras alanlarının korunması gibi faaliyetlerin artırılması tavsiye edilmiştir. Sağlık alanında da bulaşıcı hastalıklara dair bilgi paylaşımı, insan kaynağı değişimi ve medikal işbirliğinin geliştirilmesi düşünülmektedir. Son olarak da bilimsel ve teknolojik işbirliği, staj ve eğitim imkânlarının geliştirilmesi gibi alanlara yatırım yapılması da düşünülmektedir (MOFA PRC, 2015). Dolayısıyla, Kuşak-Yol ile Çin diğer ülkeler ile kuvvetli bir kültürel ve bilimsel etkileşimi de hedeflemektedir. Bütün bu maddeler ışığında, Avrupa Birliği seviyesinde olmasa da Kuşak-Yol Projesi katılımcı ülkeler arasında ekonomik bütünleşmeyi hedeflemektedir diyebiliriz

Çin'in Kuşak-Yol projesine olan katılım giderek artmıştır. 2015'de katılımcı ülke sayısı 27 iken, Kasım 2023 itibariyle Çin ile mutabakat zaptı imzalayarak Kuşak-Yol girişimine dâhil olan ülke sayısının 148'i bulunduğu tahmin edilmektedir. Bölgeler bazında incelendiğinde Afrika'nın Sahra altı bölgesinden 44 ülke, Avrupa ve Orta Asya'dan 35 ülke, Doğu-Asya ve Pasifik bölgesinden 25 ülke (Çin dâhil), Latin Amerika ve Karayıp adalarından 21 ülke, Ortadoğu ve Kuzey Afrika'dan 18 ülke ve Güneydoğu Asya'dan 6 ülke katılmaktadır (Green Finance and Development Center, 2023).

Grafik 1. Yıllara Göre Kuşak-Yola Katılımcı Ülke Sayısı (2013-2023)



(Kaynak: Green Finance and Development Center, 2023)

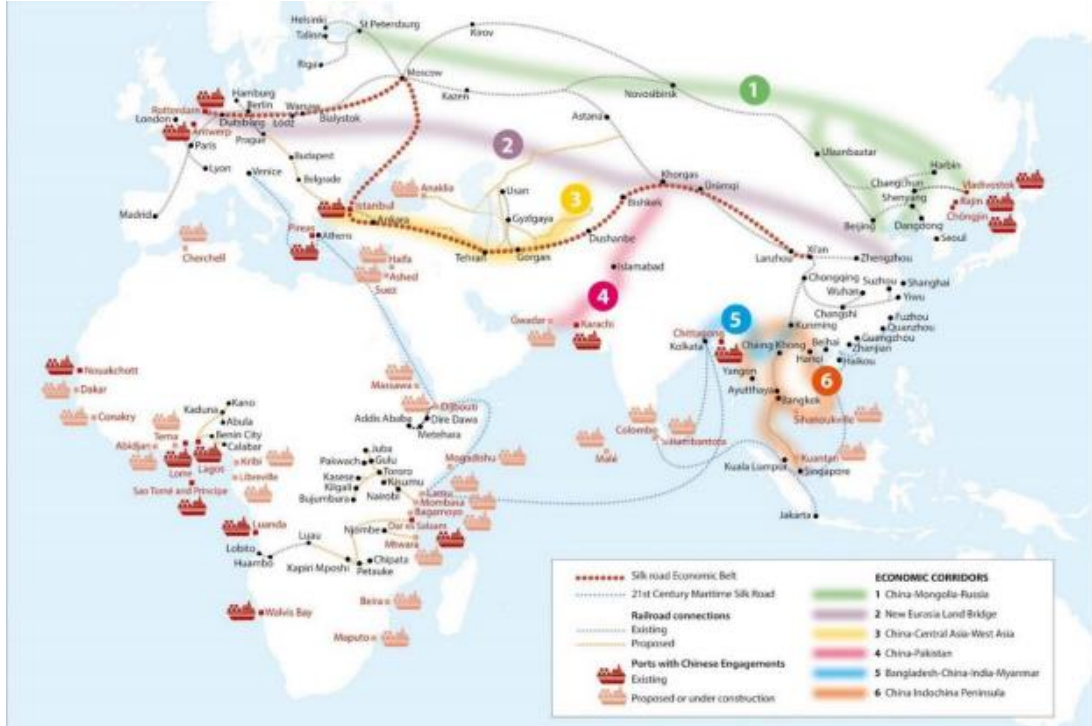
Yukarıda bahsedildiği üzere, Kuşak-Yol projesi deniz ve kara yolu olmak üzere iki koldan oluşmaktadır. Kara yolu üzerinde altı tane ekonomik koridorun oluşturulması hedeflenmektedir: Çin-Moğolistan-Rusya Ekonomik Koridoru, Yeni Avrasya Kara Köprüsü, Çin-Orta Asya- Batı Asya Ekonomik Koridoru, Çin-Hindi Çini Yarımadası Ekonomik Koridoru, Çin-Pakistan Ekonomik Koridoru ve Bangladeş-Çin-Hindistan-Myanmar Ekonomik Koridoru.

1. Çin-Moğolistan-Rusya Ekonomik Koridoru: Bölgesel ekonomik bütünleşme ve kalkınma amaçlanmakta olup, öncelikli alan bu üç ülkeyi birbirine bağlayacak ulaşım yollarının oluşturulmasıdır.
2. Yeni Avrasya Kara Köprüsü: Pasifiği Atlantik'e bağlamayı amaçlar Sibirya Kara hattına alternatif olarak Çin'in Lianyungang ve Rizhao kıyı şehirlerinden Hollanda'nın Rotterdam'ına ve Belçika'nın Anvers şehrine uzanmayı hedefler. Bu on bin kilometre civarındaki uluslararası tren yolu Kazakistan, Rusya, Belarus, Polonya ve Almanya üzerinden geçer ve otuzdan fazla ülkeyi kapsar. Bu tren yolu Avrupa ve Asya arasındaki bağlantıları geliştirecek önemli bir karayolunun inşasıdır. Bugüne kadar kullanıma açılmış tren yolları Chengdu-Xinjiang-Avrupa Tren Yolu (Polonya'ya kadar uzanmaktadır), Yiwu-Xinjiang-Avrupa Tren Yolu (Madrid'e kadar uzanmaktadır). Bu yolları destekleyecek, otopanlar, bağlantı hatları ve limanlar da inşa edilmesi planlanmaktadır.
3. Çin-Orta Asya-Batı Asya Ekonomik Koridoru: Çin'i Arap yarımadasına bağlamayı hedeflemektedir. Bu yol tarihi ipek yolunun izlediği yolu yeniden canlandırmaktadır. Koridorun Çin'in Xinjiang bölgesinden başlar, beş tane Orta Asya ülkesinden (Kazakistan, Kırgızistan, Tacikistan ve Türkmenistan) geçer ve İran Körfezi, Arap Yarım adası ve Türkiye'yi de içine alarak Akdeniz'e uzanır. Toplamda on yedi ülkeyi kapsamaktadır. Çin-Hindi Çini Yarımadası Ekonomik Koridoru Çin'i Hindi Çini ülkeleri (Vietnam, Laos ve Kamboçya), Tayland, Malezya ve Myanmar ile bağlamayı amaçlayarak Güney Doğu Asya Ülkeleri Birliği (Association of Southeast Asian Nations: ASEAN) ülkeleri ile işbirliğinin geliştirilmesine katkı

sağlar. Çeşitli karayollarının inşası ile bölgedeki ekonomik ve toplumsal hareketliliğe katkıda bulunmayı ve bölgeyi kalkındırmayı amaçlar.

4. Çin-Hindi Çini Yarımadası Ekonomik Koridoru: Bu kara üstü bağlantının Çin'i Hindi Çini Yarımadası'na bağlamakta ve Vietnam, Laos, Kamboçya, Tayland, Myanmar ve Malezya'nın kalbinden geçmesi planlanmaktadır. Bu bağlantı yolları ile Çin'in ASEAN ülkeleriyle işbirliğini arttırması beklenmektedir.
5. Çin-Pakistan Ekonomik koridoru: Çin'in Kaşi bölgesi ile başlayıp Pakistan'ın Gwadar bölgesinde sonlanarak Kuzeydeki İpek Yolu ekonomik kuşağı ile güneydeki 21. Yüzyıl Deniz İpek Yolu'nu birbiriyle bağlar. Bu koridor ticaret, otoban, tren yolu, boru hatları ve fiber optik ağlar aracılığı ile ülkeler arası bağlantıları arttırmayı hedeflemekte olup Kuşak-Yol 'un simgesi haline gelmiş bir projedir. Nisan 2015'de başlanan projenin 2030'da bitmesi hedeflenmektedir.
6. Bangladeş-Çin-Hindistan-Myanmar Ekonomik Koridoru dört ülke arasında enerji, yatırım, finans, ticaret ve kültürel konularda işbirliğinin geliştirilmesini hedeflemektedir (PRC State Council, 2020).

Harita 1. Kuşak Yol Ekonomik Koridorları ve Deniz Üstü Bağlantılar



(Kaynak: OECD, 2018)

Kuşak-Yol projelerinin ana finansman kaynakları Çin-merkezli ticari bankalar veya Çin'in desteklediği uluslararası kalkınma bankalar oluşturmaktadır. Çin Kalkınma Bankası, Çin Sanayi ve Ticaret Bankası, Çin Bankası, Çin İnşaat Bankası, Asya Altyapı ve Yatırım Bankası ve son olarak da

Brezilya, Rusya, Hindistan, Çin ve Güney Afrika (BRICS) ülkelerinin kurduğu Yeni Kalkınma Bankası, Kuşak-Yol projelerini finanse etmektedir.

Kurum Adı	Tahmini Borç Miktarı (2018 yılına kadar) (Milyar Amerikan Doları)
Çin Kalkınma Bankası	110
Çin İhracat ve İthalat Bankası	80
Çin Tarımsal Kalkınma Bankası	Çin firmaları ve İpek Yolu Fonu'na destek sağlamaktadır.
Çin Endüstriyel ve Ticaret Bankası	159
Çin Merkez Bankası	100
İpek Yolu Fonu	40
Çin Altyapı Bankası	10
Yeni Kalkınma Bankası	1261
Çin İhracat ve Kredi Sigortası Şirket	570,56
Asya Altyapı ve Yatırım Bankası	2,33

(Kaynak: OECD, 2018)

2. Kuşak-Yol Girişimi'nin Ortaya Çıkmasında Etkili Olan İç ve Dış Etmenler

Kuşak-Yol ile ilgili akademik yazın, Çin'in ekonomik ve jeopolitik çıkarlar nedeni ile bu girişimde bulunduğunu ortaya koymaktadır. Girişte de belirtildiği üzere, Çin Komünist parti liderlerinin komünizmi dünyaya yaymak gibi bir gayesi olmamakla beraber, hem Çin'in ekonomik büyümesini sürdürmek hem de diğer ülkeleri kendine ekonomik açıdan bağımlı kılmak suretiyle Çin'in siyasi etki alanını da arttırmak gibi niyetleri vardır. Kuşak-Yol da bu amaçlara hizmet eden bir projedir.

Xi Jinping, Çin'in uluslararası mecradaki konumuna ve jeopolitik çıkarlarına yönelik algısı. Hu Jintao'nun devlet başkanlığı döneminden farklıdır. Hu Jintao döneminde Çin nispeten pasif bir dış politika izlemiş, hem iç hem de dış politikada uyum ilkesini öncelikli hedef olarak belirlemiştir. ABD gibi diğer güçler Çin'e uluslararası meselelerde daha aktif rol oynaması konusunda baskı yapmışlarsa da Çin tutumunu değiştirmemiştir (Ferdinand, 2016, s. 941). Bu dönemde Çin devlet sloganı Çin'in barışçıl şekilde yükseleceği şeklinde ifade edilmekteydi; yani diğer bir deyişle Çin, uluslararası sitemdeki dengeleri bozmadan ekonomik ve askeri anlamda güçlenecekti. Xi Jinping döneminde, Çin artık kendini küresel bir güç olarak konumlandırmakta ve bu konumuna yakışacak biçimde dünyadaki etkinliğini arttırmak istemektedir. Ekim 2017'de, Çin Komünist Partisi'nin 19. Ulusal Temsilciler Genel

Toplantısı'nda, yaptığı konuşmada Xi Jinping, 2050'ye kadar birleşik ulusal güç ve uluslararası etki açısından Çin'in küresel bir lider haline gelmesini hedeflediklerini ifade etmiştir (Xi, 2017, s. 25).

Kuşak-Yol projesi de bu hedefi gerçekleştirmek için kullanılacak olan yöntemlerden biri olarak tanımlanmakta ve şu şekilde açıklanmaktadır:

(Çin) Kuşak ve yol girişimini öncelikli olarak takip etmeli, 'içeri getirmeye' ve 'küreselleşmeye' eşit önem vermeli, tartışma ve işbirliği yoluyla ortak büyüme ilkesini izlemeli ve yenilikçi kapasite oluşturulması için açıklık ve işbirliğini artırmalıdır. Bu çabalarla, doğuya ve batıya, karadan ve denizden uzanan bağlantılar yoluyla Çin'in daha fazla açılmasında yeni bir çığır açmayı umuyoruz.

Dış ticareti genişleteceğiz ve yeni tip ticaret modelleri geliştirip Çin'i kalite tüccarına dönüştüreceğiz...

Farklı bölgelerimizi açarken dengeyi iyileştireceğiz ve batı bölgesini daha da açacağız. Pilot serbest ticaret bölgelerine reform yapmaları için daha fazla yetki vereceğiz ve serbest ticaret limanlarının açılmasını araştıracağız. Dışarıya yatırım yapmanın yeni yollarını geliştirecek, küresel odaklı ticaret, yatırım ve finansman, üretim ve hizmet ağlarından üretim kapasitesi konusunda uluslararası işbirliğini teşvik edecek ve uluslararası işbirliği için çabamızı arttıracacağız (Xi, 2017, s. 30-31).

Çin, Kuşak-Yol girişimini kendi ekonomik ve politik çıkarlarına hizmet eden bir araç olarak görmektedir. Son yarım yüzyılda dünyanın en büyük üretim merkezi haline gelen Çin'in, fazla üretimi ihraç etmek için dış pazarlarını genişletmeye çalışmaktadır. Örneğin, Çin'de çeliğe olan iç talebin düşmesi nedeniyle son yıllarda yurt dışı ihracat büyük ölçüde artmıştır (Lv & Patton, 2023). Ayrıca, Kuşak-Yol projesi ile Çin, kendi Kamu İktisadi Teşebbüslerine daha fazla iş imkânı sunmayı hedeflemektedir. Kuşak-Yol ile ilgili projelere finansman sağlayan bankalardan biri olan Çin'in İhracat ve İthalat Bankasının (China Exim Bank) kredi temini için projelerin Çin firmaları tarafından yürütülmesine ve projede kullanılacak olan araçların, malzemelerin ve hizmetlerin en az % 50'sinin Çin'den tedarik edilmesi gerektiği koşulunu aramaktadır (OECD, 2018, s. 18)

İhracat ve altyapı inşası alanında Çin firmalarının işlerinin artırılmasının yanı sıra, Çin'in diğer hedefi enerji güvenliğidir. Büyüyen ekonomisi ile Çin giderek Ortadoğu'dan gelen petrole bağımlı hale gelmiştir. Güneydoğu Asya'da Hint ve Pasifik Okyanuslarını bağlayan Malakka Boğazı, Çin'in ithal ettiği petrol ve diğer ticari malların geçiş noktası haline gelmiştir. 2016'da Çin'in petrol ithalatının %80'inin Malakka Boğazı'ndan geçtiği tespit edilmiştir (Cordesman, 2018, s. 182). Kasım 2003'de dönemin Çin devlet başkanı Hu Jintao, Malakka Boğazı'nı Çin'in uluslararası ticaretinin can damarı olarak tanımlamış ve bu boğazın kapatılması halinde Çin'in büyük ekonomik zarara uğrayacağını belirtmiştir. Çin'in bu zafiyeti 'Malakka açmazı' olarak bilinmektedir (Lantaigne, 2008, s. 143-144). Kuşak-Yol projesi çerçevesinde Çin'in Malezya, Myanmar, Pakistan ve Sri Lanka'da limanlar, tren yolları ve boru hatları inşa etmesi Malakka Boğazı'na alternatif ulaşım yolları oluşturma çabası olarak görülmektedir (Moble, 2019, s. 55-56).

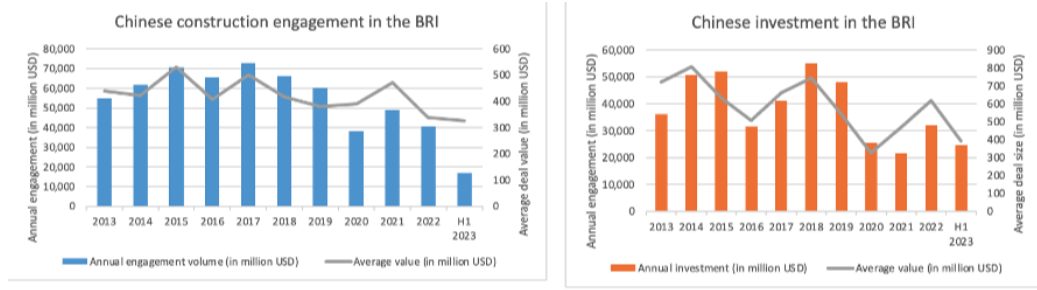
geliştirdiği geniş çaplı bölgesel ticari anlaşma Trans-Pasifik Ortaklık Anlaşması Asya'nın en büyük ekonomisi Çin'i dışarıda tutmaktaydı. ABD'nin Asya'ya yönelim girişimleri Çin'i kısıtlamayı ve kuşatmayı hedeflemiştir. Çin, özellikle kendi ekonomisi ve güvenliği için önem arz eden Güneydoğu Asya Bölgesi'nde güçlü ve etkili bir ABD görmek istemediğinden Güneydoğu Asya ve ötesinde ekonomik varlığını güçlendirecek Kuşak-Yol projesini ortaya koymuştur (Zhou & Esteban, 2018, s. 493-494).

3. Kuşak-Yol: Hedefler ve Gerçekler

Çin, Kuşak-Yol girişimi ile bir yandan kendi ihracatını ve dış yatırımını arttırmaya çalışmakta, diğer yandan ise diğer ülkelerin Çin'e ekonomik açıdan bağımlı hale getirmeye çalışmaktadır. Yine, Çin'in bir başka amacı, enerji kaynakları ve ticari malların nakliyesi için yeni yollar oluşturarak Malakka Boğazı'na olan bağımlılığını azaltmaktır. Çin'in diğer ülkelerde yarattığı ekonomik bağımlılığı siyasi amaçları için kullanacağı beklenmektedir. Öyleyse, Çin bu hedeflerini ne ölçüde gerçekleştirmiştir?

Çin, Kuşak-Yol projesi ile deniz aşırı yatırımını ve altyapı inşası projelerine olan katılımını büyük ölçüde arttırmıştır. Grafik 2 ve 3 Çin'in 2013 ve 2023 yılları arasında diğer ülkelerdeki yatırımlarını ve inşaat alanındaki sözleşmelerinin değerlerini göstermektedir. Kuşak-Yol girişiminin başlatılmasından sonra Çin her iki kategoride de büyük bir ilerleme kaydetmiştir (Wang, 2023).

Grafik 2. Çin'in İnşaat Alanındaki Taahhüt Değerleri, Grafik 3. Çin'in Yatırımları

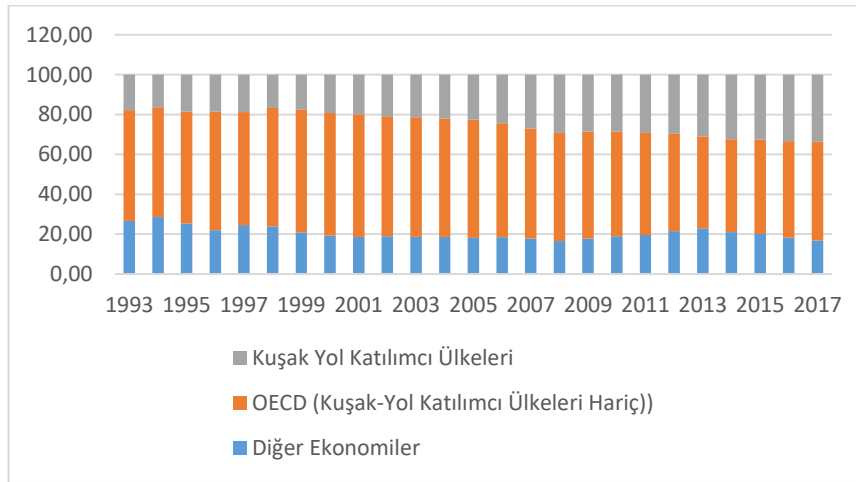


(Kaynak: Green Finance and Development, 2023)

Ekonomik İşbirliği ve Kalkınma Örgütü'nün (Organization for Economic Cooperation and Development: OECD) ve Uluslararası Para Fonu'nun (International Monetary Fund: IMF) sunduğu verilere göre Çin'in Kuşak-Yol ülkelerine olan ihracatı giderek artmaktadır. Grafik 4, 1993 ve 2017 yılları arasında Çin'in diğer ülkelere olan ihracatını göstermektedir. Bu ülkeler Kuşak-Yol üyeleri, OECD üyeleri (Kuşak-Yol üyeleri hariç) ve diğer ülkeler olmak üzere üç gruba ayrılmıştır. 1998'de OECD üyelerine yönelik ihracat Çin'in toplam ihracatının %56'sını oluştururken, Kuşak-Yol ülkelerine yönelik ihracat %18 olarak kaydedilmiştir. 2017'de ise Kuşak-Yol bölgesine yapılan ihracat toplamın %34'üne ulaşarak neredeyse iki kat artmıştır (OECD, 2018, s. 30). OECD'nin raporunda vurgulanan diğer bir konu ise Çin'in Kuşak-Yol bölgesi içinde nispeten daha yüksek gelirli ülkelere daha çok ihracat yaptığıdır.

Son olarak, Çin'in Kuşak-Yol girişimi ile petrol nakil yollarını çeşitlendirerek yukarıda bahsedilen Malakka açmazından çıkmaya çalıştığı ve bu bağlamda Çin'in kara üstünden petrol ve doğal gaz nakil etmek için sınır aşan boru hatları inşa ettiği görülmektedir. Aslında Malakka açmazından çıkmak için Çin'in son yirmi yıldır büyük boru hatları inşa ettiği görülmektedir (Lind & Press, 2018, s. 194). Kazakistan-Çin Petrol Boru Hattı ve Çin-Orta Asya Doğalgaz Boru hatları (Türkmenistan-Özbekistan-Kazakistan-Çin) 2000'li yıllarda inşa edilmiş ve Çin'in enerji ihtiyacını gidermekte çok etkili olmuştur (Zhihai, 2021). Rusya'nın Asya-Pasifik ülkelerine petrol tedarik ettiği Doğu Sibirya-Pasifik Okyanus'u Petrol Boru Hattı 2011'de Çin'e de petrol ulaştırmaya başlamıştır. Sibirya Gücü Boru Hattı ile Rusya'dan Çin'e doğal gaz ihracatı 2019'da başlamıştır. Şimdilerde Moğolistan üzerinden yeni bir Rusya-Çin doğalgaz boru hattının inşası konuşulmaktadır (Reuters, 2023).

Grafik 4. Çin'in İhracatı (1993-2017)



(Kaynak: OECD, 2018)

Kuşak-Yol aracılığı ile Çin, Güney Asya ülkelerinden enerji temin ederek Çin'in nispeten geri kalmış Batı bölgelerini kalkındırmaya çalışmakta hem de Malakka Boğazı'ndan geçmeyen yeni enerji transferi nakliye yolları inşa etmektedir. Myanmar-Çin Ham Petrol Boru Hattı, Myanmar'ın batı bölgesinden Çin'in Yunnan eyaletine uzanmakta olup 2017'de petrol aktarmaya başlamıştır. 2013'den beri faaliyet gösteren Myanmar-Çin Doğal gaz boru hattı petrol boru hattıyla aynı güzergâhı takip etmektedir (CNPC, 2023). Kuşak-Yol'un bir diğer boru hattı da Çin'in batı bölgesinde bulunan Sincan eyaletinin başkenti Urumçi'yi Pakistan'a bağlayan Gwadar boru hattı Kuşak-Yol çerçevesinde Çin-Pakistan ekonomik koridorunun önemli bir parçasını teşkil etmektedir. Malakka açmazının üstesinden gelmek üzere Çin, Güneydoğu Asya'da deniz yolları üzerinde konumlanan ülkelerde Kuşak-Yol girişi bağlamında limanlar inşa etmeye çalışmaktadır. Buradaki Gwadar limanına giriş yapan petrol gemilerinin yine Gwadar boru hattıyla, Malakka boğazına girmeden Çin'e petrol ulaştırması hedeflenmektedir (Jaybhay, 2020).

Çin'in Kuşak-Yol ile diğer ülkeler ile giderek güçlenen ekonomik bağlarını, bu ülkeler üzerinde siyasi bir etkiye dönüştürüp dönüştüremeyeceği konusuna net bir cevap vermek zordur. Güneydoğu Asya bölgesi Çin tarafından Kuşak-Yol için öncelikli alan olarak belirlenmiştir. Bu bölgedeki ülkelerin hem Çin'e olan borçlarının artması hem Çin ile ticarete açık vermeleri 'asimetrik bir ekonomik bağımlılığa' dönüşmüştür (Gong, 2019, s. 644). ASEAN üyelerinden Singapur hariç diğer üye ülkelerin hepsi Çin ile ticarete açık vermekte ve Çin'den gelen işlenmiş ürünlere ve makinalara ihtiyaç duymaktadırlar (Das, 2017, s. 8). Öte yandan, bölge ülkelerinin Çin'e karşı güven duymaması ve Güney Çin Denizi'nde Çin'in iddialı politikalarına karşı duyulan tedirginlikten ötürü denizcilik ve tren yolları ile ilgili projelerin iptal edilmesi veya askıya alınması gibi durumlar da söz konusudur (Gong, 2019, s. 646).

Bu bağlamda, Çin ile ekonomik ilişkileri güçlenen ülkelerin Çin'in Sincan (Xinjiang) bölgesindeki Uygur Müslüman topluluğuna yönelik yaptığı ağır insan hakları ihlallerine sessiz kalmaları dikkat çekmektedir. Ekim 2022'de BM İnsan Hakları Konseyi, Sincan'da yaşandığı iddia edilen insan hakları ihlalleriyle ilgili olarak gelecek yıl bir görüşme yapılmasını öngören bir kararı 19 aleyhte, 17 lehte ve 11 çekimser oyla reddetmiştir. Aleyhte oy kullanan ülkeler arasında Kazakistan, Endonezya, Pakistan, Özbekistan; çekimser oy kullanan ülkeler arasında ise Malezya gibi Kuşak-Yol projelerinden büyük ölçüde istifade eden ülkeler de bulunmaktadır. (UN OHCHR, 2022). Bunu takiben aynı ayın sonunda, Çin'in Sincan bölgesinde Müslüman Uygur toplumuna yönelik yaptığı ağır insan hakları ihlallerini kınamaya yönelik elli ülke ortak bir açıklamada bulunmuştur (United States Mission to the United Nations, 2022). Açıklamaya imza atan ülkelerin arasında Kuşak-Yol projelerinden istifade edenlerin bulunmaması dikkat çekmektedir.

Kuşak-Yol girişimine yöneltilen en büyük eleştiri Çin'in kendine bağımlı devletler yaratmak için borç batağı diplomasisi kullandığı yönündedir. Bu fikre göre Çin' ekonomisi zayıf ülkelere büyük altyapı projelerinin inşası için borç verdiği ve verilen borç geri ödenmediğinde söz konusu altyapının mülkiyetine el koyduğu ve bu şekilde askeri ve stratejik erişimini genişletmeyi hedeflediği düşünülmektedir (Jones & Hameiri, 2020). Borç batağının en bilinen örneği Sri Lanka' dır. Sri Lanka hükümeti Çin menşeli bankalardan kredi alarak Hambantota'da bir liman inşa ettirmiştir; fakat aldığı borcu ödeyemeyince limanı inşa eden Çin kamu şirketine (CM port) limanı 99 yıllığına kiralamıştır.

Kuşak-Yol bağlamında altyapı inşası için Çin'den borç alması muhtemel 68 ülkenin borç sıkıntısına düşme riskini inceleyen bir çalışma hâlihazırda kamu borcunun yüksek olduğu sekiz ülkede (Cibuti, Maldivler, Laos, Karadağ, Moğolistan, Tacikistan, Kırgızistan ve Pakistan) Kuşak-Yol projelerinin borç sıkıntısı riskini artıracaklarını ortaya koymaktadır (Hurley, Morris, & Portelance, 2018, s. 16-18). Bu çerçevede ileride Çin'e ekonomik bağımlılığı artan ülkelerin Çin'in siyasi taleplerine boyun eğmeye daha yatkın olacağını düşünmek yanlış olmaz.

4. Kuşak-Yol ve Japonya'nın Tutumu

Çin'in Kuşak-Yol projesi ile öncelikli olarak Asya bölgesinde kendisinin lider olduğu yeni bir ekonomik düzen kurmaya çalıştığı görülmektedir. Bu durumda, Asya'nın önemli bir gücü olan Japonya, Çin'in Kuşak-Yol girişimine nasıl karşılık vermektedir? Kuşak-Yol fikri ilk çıktığında Japonya'nın Abe hükümeti temkinli ve olumsuz bir yaklaşım sergilemiştir. Abe hükümeti Çin'in Kuşak-Yol girişimine karşı 'yüksek kaliteli altyapının yayılması' ve 'Özgür ve Açık Hint-Pasifik Okyanus'u olmak üzere birbiriyle bağlı iki temel girişimde bulunmuştur. 2017'nin sonuna doğru Abe hükümetinin olumsuz yaklaşımı daha işbirlikçi bir tavra dönüşse de Japon hükümeti Kuşak-Yol girişimine Batılı kalkınma yardımı normlarını enjekte ederek Çin'i ehlileştirmeye çalışmaktadır. Öte yandan, Japonya Çin'in Doğu Asya bölgesinde artan ekonomik gücünü dengelemek adına Avustralya, ABD ve Hindistan gibi ülkelerle işbirliği yaparak altyapı inşası ve kredi temini için Asya ülkeleri için alternatifler oluşturmaya çalışmaktadır. Çin'e Batılı kalkınma prensiplerinin kabul ettirilmesi ve aynı zamanda Çin'in Güney Doğu Asya bölgesinde başat aktör olmasının engellenmesi olmak üzere iki ayrı stratejinin eş zamanlı yürütülmesi akılcı ve faydacı bir yaklaşım olarak değerlendirilebilir.

4.1. Asya Altyapı ve Yatırım Bankası ve Japonya

Çin Kuşak-Yol projelerini finanse etmek amacıyla 2015'de Asya Altyapı ve Yatırım Bankası'nı (Asian Infrastructure and Investment Bank: AIIB) kurmuştur. Banka'nın kuruluş amacı şu şekilde tanımlanmıştır:

Sürdürülebilir ekonomik kalkınmayı teşvik etmek; Asya'da kalkınma, zenginlik yaratma ve altyapı bağlantılarını iyileştirmek adına altyapı ve diğer üretken sektörler için yatırım yapmak ve bölgesel kalkınmayı teşvik etmek; işbirliği ve ortaklık içinde çalışarak kalkınma sorunlarının ele alınmasında diğer çok taraflı ve iki taraflı kalkınma kurumları ile yakın işbirliği yapmak. (AIIB, 2015)

Hâlihazırda, Asya-Pasifik bölgesinde kalkınma, ekonomik büyüme ve yoksullukla mücadelede sorumlu Asya Kalkınma Bankası (Asian Development Bank: ADB) bulunmaktadır. Buna ek olarak, ABD'nin önderliğinde İkinci Dünya Savaşı sonrası kurulan uluslararası ekonomik düzenin bir parçası olan Uluslararası Para Fon'u (International Monetary Fund: IMF) ve Dünya Bankası da gelişmekte olan ülkelere borç vermekte ve ekonomik kalkınmaya destek olmaktadır. Asya Kalkınma Bankası'na finansman yönünden en büyük katkıyı sağlayan iki ülke açık arayla Japonya ve ABD'dir. Japonya bölge ülkelerinin sağladığı fonların yaklaşık % 50'sini temin etmektedir. ABD ise bölge dışı ülkelerin sağladığı fonların % 49 civarını temin etmektedir. Buna karşılık, Çin bölge ülkelerinin sağladığı fonların sadece % 0.59'unu temin etmektedir (ADB, 2023). Asya Kalkınma Bankası'nda ortak veto hakkını paylaşan iki ülke ABD ve Japonya olduğundan kredi sağlama konusunda bu iki ülkenin sözü geçmektedir.

Asya Altyapı ve Yatırım Bankası, diğer uluslararası bankaların Asya'daki altyapı ihtiyacının giderilmesi konusunda yetersiz kalması nedeniyle kurulmuştur. Ayrıca, günümüzde Çin hızlı ekonomik büyümesine paralel olarak uluslararası finans konusunda da etki gücünü göstermek istemekte ve bu sebeple de IMF ve ADB gibi bankaların oy hakkı dağılımını değiştirmek istemektedir. Bu isteklerin Japonya ve ABD tarafından reddedilmesine bağlı olarak Çin hâlihazırda mevcut olan uluslararası bankalara katkısını arttırmak yerine kendi sözünün geçtiği yeni bir banka kurarak Japonya ve ABD'nin yürüttüğü kalkınma finansmanı sistemine bir alternatif veya rakip geliştirmiştir diyebiliriz. Asya Altyapı ve Yatırım Bankası'nın kurulması, Çin'in ABD ve Japonya'nın başını çektiği uluslararası ekonomik düzeni değiştirme çabası olarak yorumlanabilir.

İkinci Dünya Savaşı'ndan sonra, Japonya sağladığı kalkınma yardımı ve altyapı projeleri ile Çin de dâhil olmak üzere Asya ülkelerinin kalkınmasında önemli bir rol oynamıştır. Çin, Japonya'yı AIIB'na katılması için davet etmiş fakat Japonya ABD'nin safında yer alarak katılmamıştır (The Economic Times, 2015). Japonya'nın katılmamasının sebepleri olarak AIIB'in finanse ettiği projelerin olumsuz sosyal, ekonomik ve çevresel etkilerini hafifletecek süreçlerin var olmaması, Japonya'nın başlıca müttefiki olan ABD'nin katılmama yönündeki talebi ve Japonya'nın AIIB'in yönetim şekline duyduğu güvensizlik olarak görülmektedir (Fackler, 2023).

Japonya'nın eski maliye bakanı Kato Takatoshi, verdiği bir röportajda Japonya'nın AIIB'ye katılmama nedenlerini anlatmıştır. Buna göre, AIIB'nin yönetim kurulunun katılımcı ülkeler tarafından seçilmemesi, yönetim kurulunda Çin'in söz sahibi olması ve yatırım projelerinde karar alma sürecinde Çin'in liderlik etmesi yönetim kurulunun işleyişi ve karar alma yetkisi konusunda yeterince şeffaf davranılmayacağı endişesine yol açmıştır. Bunun yanı sıra, AIIB gibi uluslararası kalkınma finansmanı kuruluşları, kalkınma sürecinde toplumlara ve çevreye verilen gereksiz zararı azaltmak için koruma politikaları uygulama sorumluluğuna sahiptir ancak Çin'in çevresel etkiler ve insan hakları gibi konulara daha duyarsız kaldığı ve yüksek maliyet nedeniyle koruma politikalarından kaçındığı düşünülmektedir. (Reuters, 2015).

4.2. Yüksek Kaliteli Altyapı Girişimi

Japonya kalkınma yardımı ve altyapı inşası alanındaki lider konumunu Çin'e kaptırmamak için çaba göstermektedir. Kuşak-Yol projelerine alternatif olarak, Japonya içinde bulunduğu bazı uluslararası platformları kullanarak 'yüksek kaliteli altyapının yayılması' fikrini ileri sürmüştür. Çin'in altyapı inşasında düşük maliyeti öne sürmesine karşın Japonya yüksek kaliteyi vurgulamaktadır. 21 Mayıs 2015'de Başbakan Abe, Tokyo'da düzenlenen 21. Uluslararası Asya'nın Geleceği Konferansı'nda "Kaliteli Altyapı Ortaklığı" fikrini ilan etmiştir. Bu ortaklık ile Japon Hükümeti, diğer ülkeler ve uluslararası kuruluşlarla işbirliği içinde "kaliteli altyapı yatırımları" teşvik etme vaadinde bulunmuştur. Bu amaçla Japonya güçlendirilmiş ADB ile işbirliği içinde, sonraki 5 yıl içinde Asya'da kaliteli altyapı gelişimi için yaklaşık 110 milyar ABD Doları sağlamayı taahhüt etmiştir (MOFAJ, 2015). Mayıs

2016'da Japonya'nın İse adasında düzenlenen G-7 zirve toplantısında Abe hükümeti 'Yüksek Kaliteli Altyapı' girişiminin temel prensiplerini ortaya koymuştur:

- Etkin yönetişim, güvenilir işletme ve ekonomikliğin sağlanması, yaşam döngüsü maliyeti açısından verimliliğin yanı sıra güvenlik ve doğal afetlere karşı dayanıklılık, afet, terörizm ve siber saldırı risklerini dikkate alan yatırımlar.
- İş yaratma, kapasite geliştirme ve yerel toplumlara bilgi ve teknoloji transferinin sağlanması
- Yatırımlarda sosyal ve çevresel etkilerin dikkate alınması
- Yatırımların yerel ekonomik ve kalkınma stratejileri ile uyum sağlaması, ulusal ve bölgesel düzeyde iklim değişikliği ve çevreye olan etkilerinin dikkate alınması
- Kamu Özel Ortaklığı da dâhil olmak üzere etkin kaynak seferberliğinin artırılması olarak tanımlanmıştır (MOFAJ, 2016).

Dolayısıyla, Japonya yüksek kaliteli altyapı ile doğal afetlere ve diğer güvenlik tehditlerine karşı dayanıklı uzun süre kullanılabilir, olumsuz sosyal ve çevresel etkileri az, yerel toplumlara fayda sağlayan altyapıları kastedmektedir.

Başbakan Şinzo Abe, Haziran 2017'de Asya'nın Geleceği Üzerine 23. Uluslararası Konferans 'da yaptığı konuşmasında Kuşak-Yol projesine şartlı olarak destek vermiştir. Bu şartlar inşa edilen altyapının herkes tarafından özgürce kullanılabilmesi ve söz konusu altyapının tedarikinin şeffaf ve adil şekilde yapılmasıdır. Diğer bir deyişle, Çin firmalarına verilen önceliğinin kaldırılması ve tüm firmaların eşit koşulda ihalelere katılabilmesidir. İkinci şart olarak da söz konusu altyapı projelerinin ekonomik anlamda gerçek bir fayda sağlıyor olması ve borç alan ülkenin mali durumunun borç nedeni ile sarsılmaması olarak bildirilmiştir (PM of Japan and His Cabinet, 2017).

Başbakan Abe, yüksek kaliteli altyapı inşası için ortaya koyduğu kuralları kalkınma yardımında aktif olan ülkelere büyük ölçüde kabul ettirmişti diyebiliriz. Japonya'nın kaliteli altyapı ilkeleri ile paralel olarak "Kaliteli Altyapı Yatırımı için G20 İlkeleri" Haziran 2019 Osaka'da düzenlenen G20 Finans ve Merkez Bankası Toplantısı'nda kabul edilmiştir. Bu altı ilkenin birincisi 'sürdürülebilir büyüme ve kalkınmanın sağlanması için altyapının olumlu etkisinin en üst düzeye çıkarılması' yani istihdam yaratma ve teknoloji transferi ve bağlantıların geliştirilmesi yolu ile sürdürülebilir kalkınmanın teşvik edilmesidir. İkinci ilke 'ekonomik verimliliğin artırılması' yani altyapı projesinin maliyetlerinin maddi karşılığını geri vermesidir. Üçüncüsü, 'çevresel hususların altyapı yatırımları ile bütünleştirilmesi' yani altyapı projesinin ekosistemler, biyoçeşitlilik ve iklim gibi faktörler üzerindeki etkilerinin dikkate alınması ve kontrol edilmesidir. Dördüncüsü, doğal ve insan eliyle ortaya çıkan afetlere karşı dayanıklılığın artırılmasıdır. Beşincisi, sosyal etkilerin altyapı yatırımları ile bütünleştirilmesi yani yeni altyapının kapsayıcı olması, herkesin ekonomik ve sosyal katılımını içermesi, açık erişim, güvenlik, toplumsal cinsiyet eşitsizliği ve kırılabilirliklerin önemsemesidir. Son olarak, altyapı yönetişiminin güçlendirilmesi yani açık ve şeffaf tedarik, yolsuzluk ile mücadele konularında şeffaflık ve sürdürülebilir borçlanma gibi konuların dikkate alınmasıdır (MOFAJ, 2019).

Görüldüğü üzere, G-20 seviyesinde kabul edilen altyapı finansmanı ile ilgili bu prensipler Japonya'nın ortaya koyduğu 'Yüksek Kaliteli Altyapı İnşası' girişimi ile birebir örtüşmektedir.

4.3. Özgür ve Açık Hint-Pasifik Okyanusu Girişimi

Çin'in Kuşak Yol projesine karşı Abe Hükümeti'nin diğer bir girişimi de 'Özgür ve Açık Hint-Pasifik' girişimi olmuştur. Bu girişim yukarıda bahsi geçen yüksek kaliteli altyapı inşası için ortaklık fikri ile yakından bağlantılıdır. Jeopolitik bir kavram olarak, Hint-Pasifik kavramı ilk defa 2007'de Hindistan'ın Ulusal Denizcilik Vakfı icra müdürü Dr. Gupreet S. Khurana tarafından Hindistan'da süregelen stratejik ve jeopolitik tartışmalar bağlamında ileri sürülmüştür. Khurana'ya göre Hint-Pasifik kavramı, hem Asya'nın dünya ekonomisinde önem kazanmasını, hem de Hindistan'ın Asya bölgesindeki güvenlik ve ekonomik meselelerde artan önemini vurgulayan bir kavram olup daha önceden kullanılan 'Asya-Pasifik' kavramı Hindistan'ın bölgedeki etkisini göz ardı etmekteydi. Khurana, Hint-Pasifik kavramının ortaya çıkmasında etkili olan etmeni Çin'in bölgedeki siyasi ve askeri gücünü artırması ve buna karşılık Hindistan ve Japonya'nın gerginlik ve kaygı duyması olarak düşünmektedir. Khurana, Çin'in enerji kaynakları nakliyesi için Hint Okyanusu yollarına bağımlı olmasını onun yumuşak karnı olarak düşünmekte ve Hindistan'ın da Hint Okyanusu'nu kontrol ederek Çin'in saldırgan politikalar yürütmesini engellemeye çalışacağını düşünmektedir (Kuo, 2018).

Japonya Başbakanı Şinzo Abe Hint-Pasifik kavramını benimsemiş ve bu Hint-Pasifik bölgesindeki faaliyetleri düzenleyen kurallar belirlemiştir. Abe, 2006'da baş kabine sekreteri iken yazdığı kitabında ABD, Avusturalya, Japonya ve Hindistan'ın liberal demokratik değerleri korumak için müttefik olmaları gerektiğini savunmuştur (Abe, 2006). Ağustos 2007'de Hindistan Meclisinde yaptığı konuşmasında Abe, ilk defa Hint-Pasifik kavramını halka açık mecrada kullanmıştır (Kuo, 2018). Daha sonra 2012'de yeniden iktidara gelen Abe, Prag'da kar amacı gütmeyen bir uluslararası sivil toplum örgütü için hazırladığı konuşmada, Asya'nın demokratik güvenlik pırlantası kavramını ortaya koymuştur. Bu kavrama göre Asya bölgesindeki dört demokratik ülke (ABD, Hindistan, Avusturalya ve Japonya) Çin'in Güney ve Doğu Çin Denizi'ndeki saldırgan politikalarını dizginleyecektir. Bunun yanı sıra, Hint-Pasifik kavramının içerdiği bir diğer anlam ise Japonya'nın Ortadoğu Bölgesi'nden ithal ettiği petrolün Hint Okyanusu'ndaki geçiş yollarını güvence altına alma isteğidir (Abe, Asia's Democratic Security Diamond, 2012).

Asya güvenlik pırlantası fikrinin ortaya konulmasını takiben, Başbakan Abe Ağustos 2016'da Kenya'nın başkenti Nairobi'de düzenlenen altıncı Afrika Kalkınma Konferansı'nda 'Özgür ve Açık Hint Pasifik Okyanusu'u fikrini ortaya koymuştur. Başbakan Abe'nin bu girişimi açık bir şekilde Kuşak-Yol fikrine bir alternatiftir. Özgür ve Açık Hint-Pasifik Okyanusu kavramın temelinde, Asya ve Afrika kıtaları arasındaki ilişkilerin gelişmesine ve yoğunlaşmasına paralel olarak Pasifik ve Hint Okyanuslarının bağlantılarının geliştirilmesi ve bu çerçevede, hukukun üstünlüğü temelinde özgür ve açık deniz yolları düzeninin korunması düşüncesi yatmaktadır. Japonya'nın Özgür ve Açık Hint-Pasifik

Okyanus'u üç temel prensibi içermektedir. Bunlardan birincisi, hukukun üstünlüğü ve denizlerde seyir özgürlüğü yani denizlerde dolaşım konusunda tüm ülkelere eşit haklar tanınmasıdır. İkincisi, fiziksel bağlantıların artırılması (liman, tren yolu, kara yolu, enerji ve iletişim ve bilişim teknolojilerinin inşası ile), toplumlar arası bağların kuvvetlendirilmesi (eğitim, staj ve dostluk ilişkileri yolları ile) ve kurumsal bağlantıların geliştirilmesidir (serbest ticaret anlaşmaları ve bölgesel ekonomik işbirliği gibi kurallar ile). Son unsur barış ve istikrarın korunması olup bu da deniz hukukunun icrası için kapasitelerin geliştirilmesi ve insani yardım, afet yardımı, korsanlık ve terörizmle mücadele ve barışı koruma harekâtları gibi güvenlik konularını içermektedir (MOFAJ, 2019).

Aynı Kuşak-Yol projesinde olduğu gibi Özgür ve Açık Hint-Pasifik Okyanusu da temelinde ekonomik koridorların oluşturulması ve bu koridorların hem kendi içinde hem de birbirleri ile bağlantılarının altyapı inşası ile geliştirilmesi fikrine dayanmaktadır. Bu bağlamda, Japonya, Myanmar, Endonezya, Filipinler, Malezya Tayland, Mikronezya, Sri Lanka gibi ülkelerde altyapı inşa etmektedir. Örneğin, Vietnam'da inşa edilen Lach Huyen Projesi liman, karayolu ve köprü inşasını içermektedir. Yine Vietnam'da kuzey ve güney bölgelerini bağlayan hızlı tren inşası planlanmaktadır. Japonya Myanmar'da da çok sayıda alt yapı inşa etmektedir. Bunların bazıları Thilawa Özel Ekonomik Bölgesi (yol, liman, su tesisleri, telekomünikasyon), Yangon-Mandalay Tren yolunun yenilenmesi projesi, Mandalay Liman projesidir. Açık ve Özgür Hint Pasifik Okyanusu girişiminin güvenlik yönü de dikkat çekmektedir. Japonya, ABD ile işbirliği içerisinde Filipinler ile ortak deniz devriye operasyonları yürütmektedir (MOFAJ, 2019).

Japonya'nın Hindistan'dan alıp geliştirdiği 'Özgür ve Açık Hint Pasifik' kavramı, Çin'in Hint Okyanusu, Güneydoğu Asya bölgesi ve Doğu Çin Denizi'nde etkinliğini arttırmasına karşı yürüttüğü bir dengeleme politikasıdır. Bu kavram çerçevesinde, Japonya hem kendi enerji güvenliğini tesis edecek, hem Doğu Çin Denizi'ndeki Çin ile itilaf konusu olan adalarda (Senkaku/Diaoyu) egemenliğini koruyacak, hem de Asya'daki kalkınma finansmanı konusundaki liderlik pozisyonunu Çin'e kaptırmamaya çalışacaktır. Japonya, bu kavram ekseninde Çin'in Güneydoğu Asya'da güç kazanmasından kaygılanan Hindistan, Avusturalya ve ABD gibi ülkeler ile işbirliği yapmaya çalışmaktadır.

Japonya'nın Çin'i dengeleme politikası ABD tarafından büyük destek görmektedir. Önceki ABD Başbakanı Donald Trump, Özgür ve Açık Hint Pasifik Okyanusu'nu kavramını Japonya'dan almış ve bu kavram ekseninde bir güvenlik stratejisi oluşturmuştur. Bu milli güvenlik stratejisi, Çin'in stratejik rakip ve tehdit olarak değerlendirilmesi ve ABD'nin Çin tehdidine karşı Hint-Pasifik bölgesinde Hindistan gibi yükselen güçlerle işbirliği yapmasına dayanmaktadır. Yine bu strateji ışığında, ABD'nin Hint-Pasifik bölgesindeki hedefleri: bölgede işbirliğini güçlendirerek istikrarın güçlendirilmesi ve açık denizler gibi ortak alanlara erişimin açık tutulması, bölgedeki toprak itilaflarının barışçıl yollarla çözülmesi, adil ve karşılıklı faydaya dayalı ticari ilişkilerin geliştirilmesi, açık yatırım ortamının

korunması ve bölge içi bağlantıların kuvvetlendirilmesidir. Bu çerçevede, ABD siyasi, ekonomik, güvenlik/askeri ve teknoloji gibi alanlarda bölge ülkeleri ile işbirliği yaparak Çin'in bölgedeki artan etkisini zayıflatmaya çalışmaktadır. Bu stratejinin önemli bir unsuru da Hindistan'ı ABD tarafına çekmektir (Weixing & Weizhan, 2020).

ABD'nin şimdiki başkanı Biden, bir önceki hükümetin Hint-Pasifik stratejisini büyük ölçüde devam ettirmektedir. Biden'ın Hint-Pasifik stratejisinin önemli unsurları: Hindistan'ın bölgede lider konumuna gelmesini desteklemek, dörtlü güvenlik diyalogu (Quadilateral Security Dialogue: Quad) grubunu genişletmek, Hint-Pasifik bölgesine daha fazla kaynak aktarımı yapmak, bölgedeki demokratik kurumları ve açık toplumları desteklemek olarak görülebilir. Bir görüşe göre Çin ile ticaret savaşı başlatan Trump hükümetinden farklı olarak, Biden hükümetinin Hint-Pasifik stratejisi daha işbirlikçi bir tutuma dayalıdır (Freeman, Markey, & Singh, 2022). Biden hükümetinin Hint-Pasifik stratejisinin ekonomik kolu on dört Asya-Pasifik¹ ülkesi ile yapılan yeni bir ekonomik anlaşmadır. Bu anlaşma resmi bir ticaret anlaşması olmamakla beraber tedarik zincirlerinin kuvvetlendirilmesi, temiz enerji ve altyapı, vergi ve yolsuzlukla mücadele gibi konuları kapsamaktadır. Bunun yanı sıra, Biden hükümeti, Küresel Altyapı ve Yatırım için ABD ile Ortaklık girişimi kapsamında Hint-Pasifik bölge ülkelerine özel sektör yatırımını arttırmayı hedeflemektedir (Powell, 2023). Bu yeni ekonomik girişimlerle, Japonya ile benzer bir politika yürüten ABD, Çin'in Kuşak-Yol girişimine alternatif sunmakta ve Çin'in bölgedeki ekonomik etkisini zayıflatmaya çalışmaktadır.

Avusturalya ve Hindistan da Çin ile ilişkilerinin kötüleşmesi ile beraber Hint-Pasifik kavramı ekseninde güvenlik ve dış politika stratejileri oluşturan ülkeler haline gelmişlerdir. Avusturalya hükümeti Hint ve Pasifik Okyanuslarına kıyası olduğundan kendisini Hint-Pasifik bölgesinin başat aktörü olarak görmektedir. 2012'den beri de Hint-Pasifik kavramını dış ve güvenlik politikasına yön veren önemli bir kavram olarak kabul etmiştir. İkinci Dünya Savaşı sonrası dönemde, güvenlik ve savunma açısından ABD ve İngiltere ile yapılan anlaşmalar ile kendini güvence altına alan Avusturalya, dış pazar arayışında Atlantik ülkeleri yerine Asya ülkelerine yönelmiştir. Ancak Çin'in Güney Çin denizi kıyıdaş ülkeleri ile toprak itilaflarında benimsediği sert tutum, 2015'de Çin ve Avusturalya arasında yaşanan bir dizi husumet ve Çin ve ABD arasında büyüyen ticari savaş nedeniyle, Avusturalya'yı Çin'e karşı Hint-Pasifik kavramı ekseninde bir güvenlik stratejisi oluşturmaya itmiştir. Avusturalya'nın Hint-Pasifik stratejisi üç temel noktaya odaklanmaktadır: bölgede serbest pazarı benimseyen ülkeler arasında mal ve hizmetlerin serbest akışının korunması, denizlerde seyir özgürlüğü ve önemli denizlerdeki önemli ekonomik bölgelerde deniz üstü uçuşların serbest kalması, itilafların çözümünde güç kullanımından kaçınılması. Diğer bir deyişle, Avustralya'nın stratejisi, Japonya'ninkine benzer bir şekilde ülkenin bölgedeki ekonomik çıkarlarını korumayı hedeflemektedir. Avusturalya,

¹ Hint-Pasifik Ekonomik Çerçevesi (Indo-Pacific Economic Framework) üye ülkeleri: Hindistan, Japonya, Güney Kore Cumhuriyeti, ABD, Avusturalya, Fiji, Yeni Zelanda, Brunei, Endonezya, Malezya, Filipinler, Singapur, Tayland, Vietnam.

Asya bölgesinde Çin'in de dâhil olduğu ekonomik bütünleşmeyi hedefleyen bölgesel kapsayıcı ekonomik ortaklık anlaşmasına, ABD'nin de katılması gerektiğini düşünmektedir. Çin ve ABD'nin her ikisinin de katılımı ile bölgedeki gerginliklerin çözüleceğini düşünmektedir (Parry, 2022, s. 1-7).

Hint-Pasifik bölgesinde deniz seyir özgürlüğü Hindistan'ın ekonomik çıkarları açısından büyük önem arz etmektedir çünkü Hindistan'ın bölge ülkeleri ile ticaretinin yarısından fazlası Güney Çin Denizi'nden geçmektedir. Kuşak-Yol bağlamında Çin'in Pakistan ile yaklaşması, Hindistan'ı Özgür ve Açık Hint-Pasifik stratejisini benimsemesine neden olmuştur. Buna bağlı olarak, ABD'nin de desteği ile donanmasının yayılması ve güçlendirilmesi ile Hindistan Hint-Pasifik bölgesinde güvenlik sağlayan önemli bir aktör konumuna getirilmeye çalışılmaktadır (Prabhakar, 2023).

4.4. Japonya'nın Kuşak-Yol İle Gönülsüz İşbirliği Denemesi

2017'nin sonuna doğru Başbakan Şinzo Abe üçüncü ülkelerde Çin ile ortak iş yapmanın hem Japonya'nın hem de Çin'in çıkarlarına hizmet edeceğini ifade etmiş ve direk olarak katılım göstermese de Kuşak-Yol girişimi ile bir şekilde bağlantı kurmaya çalışmıştır. Bu yeni girişim 'üçüncü ülke pazarında işbirliği' olarak geçmektedir. Bu işbirliği teklifi Nisan 2018'de düzenlenen 4. Çin-Japonya Üst Düzey Ekonomik Diyalog toplantısında Çin tarafından gelmiştir. Mayıs 2018'de iki ülke üçüncü ülkelerde iş alanında işbirliği yapmak üzere kamu-özel sektör ortaklığı için yeni bir komite oluşturmayı kabul etmişlerdir. Ekim 2018'de Başbakan Abe'nin Çin'i ziyareti esnasında Üçüncü Ülke Pazarı'nda işbirliği Konferansı düzenlenmiş ve bu konferanstaki konuşmasında Abe açıklık, şeffaflık, ekonomik fayda ve borç alan ülkenin mali durumu gibi kalkınma finansmanı açısından uluslararası standartlara uygun davranılması gerektiği konusunda katılımcı firmaları uyarmıştır (MOFAJ, 2018). 2018'in sonunda iki ülke arasında üçüncü ülke pazarında işbirliği alanında bir mutabakat zaptı imzalanmıştır. Buna göre Çin ve Japonya'nın önde gelen şirketleri ve ekonomik kurumları dört alanda işbirliği yapmaları öngörülmüştür: ulaşım ve lojistik, enerji ve çevre, dış yatırımda bankacılık, finans ve sigorta, endüstriyel alanda ve endüstriyel bölgelerde işbirliği (MOFAJ, 2019). Yine iki ülke dört farklı işbirliği senaryosu geliştirmiştir:

- Çin ve Japon şirketleri arasında yerel projeler için ortak ihale teklifi verilmesi
- Çinli firmaları mühendislik, tedarik inşaat hizmetleri ve tesis malzemeleri sağlayarak Japon meslektaşlarıyla birlikte çalışacaklardır.
- Ortak girişim işletmeleri kurmak ve üçüncü bir pazar ülkesinde iş yapmak
- Japon işletmelerinin Çin'in üçüncü ülkelerdeki firmalarına endüstriyel tesis veya makine tedarik etmesi (Zhang, 2021, s. 86)

2021 yılında, üçüncü ülke pazarında işbirliği adı altında farklı alanlarda tam on iki proje kaydedilmiştir. Tayland'daki Doğu Ekonomik Koridoru kapsamında tren yolu inşası için ortak teklif verilmesi örneğini inceleyen Zhang'e göre üçüncü ülke pazarında işbirliği girişimi pek de umut vadetmemektedir. Bunun nedenleri iki ülkenin karşılıklı uyumlu bir çalışma modeli geliştirememesi ve Japon firmalarının kar-zarar ve risk alma gibi konularda Çin firmalarından daha temkinli bir bakış

açısına sahip olması olarak belirtilmektedir (2021, 81). Çin ile alt-yapı inşası konusunda işbirliği teklif eden Abe'nin aslında bu teklifinde çok da istekli olmadığını, yukarıda da belirtilen, Çin firmaları ile işbirliği yapacak olan Japon firmalarına koyduğu kurallardan anlaşılmalıdır. Bu kurallar Batılı kalkınma prensipleri ile örtüşmektedir.

Sonuç

Çin'in devlet başkanı Xi Jinping önderliğinde geliştirilen Kuşak-Yol girişimi Çin'in öncelikli olarak Asya bölgesinde ve bunun ötesinde de dünyadaki ekonomik bağlantılarını artırmayı hedefleyen bir projedir. Kuşak-Yol, Çin menşeli firmaların katılımcı ülkelerde alt-yapı inşa etmesini, Çin'in bu ülkelere yönelik yatırımının ve ihracatının artırılmasını içermektedir. Kuşak-Yol, Çin'in hem kendi ekonomik büyümesine katkı sağlayan, hem de katılımcı ülkeleri ekonomik açıdan Çin'e bağlı kılmayı amaçlayan bir girişimdir. Ayrıca, Çin Kuşak-Yol ile yeni enerji nakil yolları oluşturarak, Malakka Boğazı'na olan bağımlılığını da azaltmaya çalışmaktadır. Özellikle, Kuşak-Yol projeleri için Çin'in kendisine borçlanan ülkeler üzerinde siyasi baskı oluşturacağı düşünülmektedir. Kısacası, Çin Kuşak-Yol ile kendisinin başat aktör olduğu yeni bir ekonomik düzen kurmaya çalışmaktadır.

Bu ekonomik düzen, Doğu Asya bölgesinde ABD ve Japonya'nın etkin olduğu mevcut ekonomik ve siyasi düzene bir tehdit oluşturmaktadır. Özellikle, Japonya, ikinci dünya savaşı sonrası dönemde ticaret, ekonomik yardım ve dış yatırım gibi araçlarla Doğu Asya ekonomik düzeninde başat aktör haline gelmiştir. Bu çalışma, Çin'in Kuşak-Yol girişimine yönelik Japonya'nın izlediği tutumu incelemiştir. Japonya'nın tutumu birbirini tamamlayan iki strateji içermektedir. Japonya altyapı inşası konusunda Batı menşeli prensipleri Çin'e kabul ettirmeye çalışmaktadır. Ayrıca, altyapı inşası alanında kendi geliştirdiği yüksek kalite (sürdürülebilirlik, afet dayanıklılığı, toplumsal fayda, çevresel ve insani etki gibi) gibi prensipleri de uluslararası platformlarda yaymaya çalışmaktadır. Öte yandan, Çin'in Doğu Asya bölgesinde güçlenmesini önlemek adına Japonya, Özgür ve Açık Hint-Pasifik Okyanusu fikri ekseninde ABD, Avusturalya ve Hindistan ile işbirliği yaparak hem Çin'in artan gücünü dengelemeye hem de deniz seyir özgürlüğü, ortak alanlara açık erişim ve hukukun üstünlüğü gibi değerleri korumaya çalışmaktadır.

Kaynakça

- Abe, S. (2006). *Utsukushii Kuni He (Güzel bir Ülkeye Doğru)*. Tokyo: Bungei Shunju.
- Abe, S. (2012, December 27). *Asia's Democratic Security Diamond*. July 5, 2023 tarihinde Project Syndicate: <https://www.project-syndicate.org/magazine/a-strategic-alliance-for-japan-and-india-by-shinzo-abe> adresinden alındı
- ADB. (2023). *Donor Contributions on Asian Development Fund*. March 14, 2023 tarihinde Asian Development Bank: <https://data.adb.org/dataset/donor-contributions-asian-development-fund> adresinden alındı
- AIIB. (2015, June 29). *Asian Infrastructure Investment Bank Articles of Agreement*. May 23, 2023 tarihinde Asian Infrastructure Investment Bank: https://www.aiib.org/en/about-aiib/basic-documents/_download/articles-of-agreement/basic_document_english-bank_articles_of_agreement.pdf adresinden alındı
- Asian Development Bank. (2017, February 28). *Asia Infrastructure Needs Exceed \$1.7 Trillion Per Year, Double Previous Estimates*. June 12, 2023 tarihinde Asian Development Bank: [https://www.adb.org/news/asia-infrastructure-needs-exceed-17-trillion-year-double-previous-estimates#:~:text=HONG%20KONG%2C%20CHINA%20\(28%20February,Asian%20Development%20Bank%20\(ADB\)](https://www.adb.org/news/asia-infrastructure-needs-exceed-17-trillion-year-double-previous-estimates#:~:text=HONG%20KONG%2C%20CHINA%20(28%20February,Asian%20Development%20Bank%20(ADB).). adresinden alındı
- Baviera, A. S. (2016). China's Strategic Foreign Initiatives Under Xi Jinping: An ASEAN Perspective. *China Quarterly of International Strategic Studies*, 2(1), 57-79.
- Blackwill, R., & Campbell, K. (2016). *Xi Jinping on the Global Stage: Chinese Foreign Policy under a Powerful but Exposed Leader*. New York: Council on Foreign Relations: International Institutions and Global Governance program. March 17, 2023 tarihinde <https://www.cfr.org/report/xi-jinping-global-stage> adresinden alındı
- Brewster, D. (2016). Silk Roads and String of Pearls: Strategic Geography of China's New Pathways in the Indian Ocean. *Geopolitics*, 22(2), 269-291.
- CNPC. (2023). *Overview of the Myanmar-China Oil & Gas Pipelines*. March 29, 2023 tarihinde China National Petroleum Corporation (CNPC) : <https://www.cnpc.com.cn/en/myanmarcsr/201407/f115a1cc6cdb4700b55def91a0d11d03/files/dec09c5452ec4d2ba36ee33a8efd4314.pdf> adresinden alındı
- Cordesman, A. H. (2018). *Chinese Energy Transit and Resource Potential in the South China Sea*. April 10, 2023 tarihinde Center for Strategic and International Studies (: <http://www.jstor.com/stable/resrep22483.20> adresinden alındı

- Das, S. B. (2017, November 3). *Southeast Asia Worries over Growing Economic Dependence*. (Y. I. Institute, Prodüktör) August 5, 2023 tarihinde ISEAS: https://www.iseas.edu.sg/images/pdf/ISEAS_Perspective_2017_81.pdf adresinden alındı
- Fackler, M. (2023, March 31). *Japan, Sticking With U.S., Says It Won't Join China-Led Bank*. July 10, 2023 tarihinde The New York Times: <https://www.nytimes.com/2015/04/01/world/asia/japan-says-no-to-asian-infrastructure-investment-bank.html> adresinden alındı
- Ferdinand, P. (2016). Westward ho- the China dream and 'one belt, one road': Chinese Foreign Policy under Xi Jinping. *International Affairs*, 92(4), 941-957.
- Freeman, C., Markey, D., & Singh, V. J. (2022, March 7). *A Closer Look at Biden's Indo-Pacific Strategy*. August 21, 2023 tarihinde <https://www.usip.org/publications/2022/03/closer-look-bidens-indo-pacific-strategy> adresinden alındı
- Gerard, R. (2021). China's Rise and its Implications for International Relations and Northeast Asia. *Asia and the Global Economy*, 1, 1-9.
- Global Risks Insights. (2018, January 31). *China's Belt and Road Initiative: Regional Outlooks for 2018*. August 1, 2023 tarihinde Global Risks Insights: <https://globalriskinsights.com/2018/01/chinas-belt-and-road-initiative-regional-outlooks-for-2018/> adresinden alındı
- Gong, X. (2019). The Belt & Road Initiative and China's Influence in Southeast Asia. *The Pacific review*, 32(4), 635-664.
- Green Finance and Development Center. (2023, November 1). *Countries of the Belt and Road Initiative (BRI)*. 2023 tarihinde Green Finance and Development Center: <https://greenfdc.org/countries-of-the-belt-and-road-initiative-bri/> adresinden alındı
- Hale, E. (2021, December 10). *Nicaragua cuts diplomatic ties with Taiwan to align with Beijing*. October 1, 2023 tarihinde Al Jazeera: <https://www.aljazeera.com/news/2021/12/10/nicaragua-breaks-ties-with-taiwan-to-align-with-beijing> adresinden alındı
- Hurley, J., Morris, S., & Portelance, G. (2018, March). *Examining the Debt Implications of the Belt and Road Initiative from a Policy Perspective*. January 10 2023 tarihinde Center for Global Develeopment: <https://www.cgdev.org/sites/default/files/examining-debt-implications-belt-and-road-initiative-policy-perspective.pdf> adresinden alındı

- Jaybhay, R. (2020, June 20). *China's Pipeline Dream in Pakistan*. June 1, 2023 tarihinde Lowy Institute: <https://www.lowyinstitute.org/the-interpreter/china-s-pipeline-dream-pakistan> adresinden alındı
- Jones, L., & Hameiri, S. (2020, August 19). *Debunking the Myth of 'Debt-trap Diplomacy': How Recipient Countries Shape China's Belt and Road Initiative*. August 11, 2023 tarihinde Chatam House: <https://www.chathamhouse.org/2020/08/debunking-myth-debt-trap-diplomacy> adresinden alındı
- Kuo, M. A. (2018, January 25). *The Origin of 'Indo-Pacific' as Geopolitical Construct: Insights from Gurpreet Khurana*. March 10, 2023 tarihinde The Diplomat: <https://thediplomat.com/2018/01/the-origin-of-indo-pacific-as-geopolitical-construct/> adresinden alındı
- Lantaigne, M. (2008). China's Maritime Security and the 'Malacca Dilemma'. *Asian Security*, 4(2), 143-161.
- Levent, S. (2022). *Ejderha ve Krizantem: Çin-Japon Siyasi İlişkileri (1894-2006)*. İstanbul: Selenge.
- Lind, J., & Press, D. G. (2018). Markets or Mercantalism? How China Secures Its Energy Supplies. *International Security*, 42(4), 170-204.
- Lv, A., & Patton, D. (2023, June 29). *China steel exports seen surging to seven-year high as home demand wilts*. July 10, 2023 tarihinde Reuters: <https://www.reuters.com/markets/commodities/china-steel-exports-seen-surgin-seven-year-high-home-demand-wilts-2023-06-29/> adresinden alındı
- McBride, J., Berman, N., & Chatzky, A. (2023). *China's Massive Belt and Road Initiative*. New York: Council on Foreign Relations . August 1, 2023 tarihinde <https://www.cfr.org/backgrounder/chinas-massive-belt-and-road-initiative> adresinden alındı
- Mobley, T. (2019). The Belt and Road Initiative. *Strategic Studies Quarterly*, 13(2), 52-72.
- MOFA PRC. (2015, March 28). *Full Text: Vision and actions on jointly building Belt and Road*. April 1, 2023 tarihinde Belt and Road Forum for International Cooperation: <http://2017.beltandroadforum.org/english/n100/2017/0410/c22-45.html> adresinden alındı
- MOFAJ. (2015, May 21). *Announcement of "Partnership for Quality Infrastructure : Investment for Asia's Future"*. June 12, 2023 tarihinde Ministry of Foreign Affairs of Japan: https://www.mofa.go.jp/policy/oda/page18_000076.html adresinden alındı

- MOFAJ. (2016, May 27). *G7 Ise-Shima Principles for Promoting Quality Infrastructure Investment*. July 1, 2023 tarihinde Ministry of Foreign Affairs of Japan: <https://www.mofa.go.jp/files/000160272.pdf> adresinden alındı
- MOFAJ. (2018, October 26). *Prime Minister Abe Visits China*. July 10, 2023 tarihinde Ministry of Foreign Affairs of Japan: https://www.mofa.go.jp/a_o/c_m1/cn/page3e_000958.html adresinden alındı
- MOFAJ. (2019, June 29). *G20 Principles for Quality Infrastructure Investment*. March 30, 2023 tarihinde Ministry of Foreign Affairs of Japan: <https://www.mofa.go.jp/mofaj/gaiko/oda/files/100161763.pdf> adresinden alındı
- MOFAJ. (2019, June 27). *Japan-China Summit Meeting and Dinner*. July 10, 2023 tarihinde Ministry of Foreign Affairs of China: https://www.mofa.go.jp/a_o/c_m1/cn/page3e_001046.html adresinden alındı
- MOFAJ. (2019, November). *Towards Free and Open*. July 10, 2023 tarihinde Ministry of Foreign Affairs of Japan: <https://www.mofa.go.jp/files/000407643.pdf> adresinden alındı
- OECD. (2018). *China's Belt and Road Initiative in the Global Trade, Investment and Finance Landscape*. May 25, 2023 tarihinde Organization for Economic Development and Cooperation: <https://www.oecd.org/finance/Chinas-Belt-and-Road-Initiative-in-the-global-trade-investment-and-finance-landscape.pdf> adresinden alındı
- Parry, M. (2022, February 8). *Australia's Strategic View of The Indo-Pacific*. June 28, 2023 tarihinde European Parliament: [https://www.europarl.europa.eu/thinktank/en/document/EPRS_BRI\(2022\)698917](https://www.europarl.europa.eu/thinktank/en/document/EPRS_BRI(2022)698917) adresinden alındı
- Pempel, T. J. (1997). Transpacific Torii: Japan and the Emerging Asian Regionalism. P. J. Katzenstein, & T. Shiraishi içinde, *Network Power: Japan and Asia* (s. 47-82). Ithaca: Cornell University Press.
- PM of Japan and His Cabinet. (2017, June 5). *"Asia's Dream: Linking the Pacific and Eurasia" - Speech by Prime Minister Shinzo Abe at the Banquet of the 23rd International Conference on The Future of Asia*. July 10, 2023 tarihinde Prime Minister of Japan and His Cabinet: https://japan.kantei.go.jp/97_abe/statement/201706/1222768_11579.html adresinden alındı
- Powell, A. (2023, November 17). *Biden, 13 Leaders, Sign Indo-Pacific Economic Framework*. January 30, 2022 tarihinde Voice of America: <https://www.voanews.com/a/biden-13-leaders-sign-indo-pacific-economic-framework-/7358967.html> adresinden alındı

- Prabhakar, P. (2023, August 14). *India's Indo-Pacific Strategy to Counter China*. August 30, 2023 tarihinde The Times of India: <https://timesofindia.indiatimes.com/blogs/truth-lies-and-politics/indias-indo-pacific-strategy-to-counter-china/> adresinden alındı
- PRC State Council. (2020, August 4). *What are the six economic corridors under Belt and Road Initiative?* March 10, 2023 tarihinde The state Council Information Office, The People's Republic of China: http://english.scio.gov.cn/beltandroad/2020-08/04/content_76345602.htm adresinden alındı
- Reuters. (2015, April 25). *Koramu: AIIB Sanka Mondai, Nihon no Yousumi ha Seikai= Takatoshi Kato (Köşe yazısı: AAYB'ye katılım konusunda Japonya bekleyip görmekte haklı = Takatoshi Kato)*. July 30, 2023 tarihinde Reuters: <https://jp.reuters.com/article/kbn0nj0i6-forexforum-takatoshikato-idJPKBN0NJ0IM20150428> adresinden alındı
- Reuters. (2023, September 6). *Russia finalising Power of Siberia-2 gas pipeline route to China, Novak says*. June 30, 2023 tarihinde Reuters: <https://www.reuters.com/business/energy/russia-finalising-power-siberia-2-gas-pipeline-route-china-novak-2023-09-06/> adresinden alındı
- Russel, D. R., & Berger, B. (2019). *Navigating the Belt and Road Initiative*. New York: Asia Society Policy Institute. July 20, 2023 tarihinde https://asiasociety.org/sites/default/files/2019-06/Navigating%20the%20Belt%20and%20Road%20Initiative_2.pdf adresinden alındı
- The Economic Times. (2015, March 6). *China invites Japan to join AIIB*. July 20, 2023 tarihinde The Economic Times: <https://economictimes.indiatimes.com/news/international/business/china-invites-japan-to-join-aiib/articleshow/46475148.cms?from=mdr> adresinden alındı
- Tuncoku, A. M. (2022). *Japonya-Çin Halk Cumhuriyeti İlişkileri*. Ankara: Avrasya Stratejik Araştırmalar Merkezi.
- UN OHCHR. (2022, October 6). *Human Rights Council Adopts 21 Texts and Rejects One Draft Decision, Extends Mandates on Older Persons, Right to Development, Arbitrary Detention, Mercenaries, Slavery, Indigenous Peoples, Safe Drinking Water and Sanitation*. January 30, 2023 tarihinde UN Human Rights Office of the High Commissioner: <https://www.ohchr.org/en/news/2022/10/human-rights-council-adopts-21-texts-and-rejects-one-draft-decision-extends-mandates> adresinden alındı
- United States Mission to the United Nations. (2022, October 21). *Joint Statement on Behalf of 50 countries in the UN General Assembly Third Committee on the Human Rights Situation*

- in Xinjiang, China*. March 30, 2023 tarihinde United States Mission to the United Nations: <https://usun.usmission.gov/joint-statement-on-behalf-of-50-countries-in-the-un-general-assembly-third-committee-on-the-human-rights-situation-in-xinjiang-china/> adresinden alındı
- Wang, C. N. (2023, August 1). *China Belt and Road Initiative (BRI) Investment Report 2023 H1*. August 10, 2023 tarihinde Green Finance and Development: <https://greenfdc.org/china-belt-and-road-initiative-bri-investment-report-2023-h1/> adresinden alındı
- Weixing, H., & Weizhan, M. (2020). The US Indo-Pacific Strategy and China's Response. *China Review*, 20(3), 143-176.
- Xi, J. (2017, October 18). *Secure a Decisive Victor in Building a Moderately Prosperous Society in All Respects and Strive for the Great Success of Socialism with Chinese Characteristics for a New Era*. March 27, 2023 tarihinde Xinhua: http://www.xinhuanet.com/english/download/Xi_Jinping%27s_report_at_19th_CPC_National_Congress.pdf adresinden alındı
- Zhang, M. (2021). Sino_japanese 'Third-market' Cooperation: Policy Challenges and Case Studies in Southeast Asia. *The Journal of East Asian Affairs*, 34(1), 81-106.
- Zhihai, X. (2021). China's Energy Infrastructure Development in Central Asia and Its Impact on Regional Energy Supply and Geopolitics. *Journal of Interregional Studies: Regional and Global Perspectives (JIRS)*, 4, 1-14.
- Zhou, W., & Esteban, M. (2018). Beyond Balancing: China's approach towards the Belt and Road Initiative. *Journal of Contemporary China*, 27(112), 487-501.