



BİR KUŞAK BİR YOL PROJESİ BAĞLAMINDA AFRİKA ÜLKELERİNİ BEKLEYEN MUHTEMEL TEHLİKELER

POSSIBLE HAZARDS OF AFRICAN COUNTRIES IN THE CONTEXT OF ONE BELT ONE ROAD PROJECT

Serdar YILMAZ¹

Öz

Çin Halk Cumhuriyeti'nin kuruluşunun yüzüncü yılında tamamlanması planlanan Bir Kuşak Bir Yol projesi (One Belt One Road-OBOR), Çin devletinin küresel siyasetteki etkisini arttırmak için tasarlanmış 21. yüzyıldaki en büyük küresel hegemonya girişimidir. Bu girişimin en önemli güzergâhlarından birisi ise barındırdığı kaynakları ve insan potansiyeli ile Afrika kıtasıdır. OBOR projesi ile Çin, Afrika kıtasını deniz ipek yolu ile projenin içine alarak Kenya, Cibuti, Etiyopya ve Mısır'a özel bir önem atfetmektedir. Bu çalışmanın temel amacı, Afrika kıtasının OBOR projesi için ifade ettiği önemi inceleyerek Çin Halk Cumhuriyeti'nin uzun dönemde Afrika ülkeleri üzerindeki etkisini ortaya koymaktır. Çin tarafından uygulanan borç-tuzak diplomasisini detaylıca irdelemek ise çalışmanın bir diğer amacıdır. Çalışmanın temel hipotezi ise Afrika bölgesinin OBOR projesi kapsamında ekonomik olarak Çin devletine giderek bağımlı olacağı ve Çin'in bu bölge üzerinde siyasi kontrol uygulayacağı düşüncesidir. Bu durum, yazının başlığında da ifade edildiği üzere Afrika ülkelerini bekleyen en büyük tehlikedir.

Anahtar Kelimeler: Çin, Bir Kuşak, Bir Yol, Afrika, Ekonomik Borçlanma.

Abstract

One Belt One Road project (One Belt One Road-OBOR), which is planned to be completed in the centenary of the People's Republic of China, is China's global hegemony initiative, designed to increase the influence of the Chinese state in global politics in 21st century. One of the most important routes of this initiative is the African continent with its resources and human potential. With the OBOR project, China puts special emphasis on Kenya, Djibouti, Ethiopia and Egypt by including the African continent through the sea silk route. The main purpose of this study is to reveal the impact of the People's Republic of China on African countries in the long term by examining the importance of the African continent for the OBOR project. Another aim of the study is to examine the debt-trap diplomacy applied by China in detail. The main hypothesis of the study is the idea that the African region will be economically dependent on the Chinese state within the scope of the OBOR project and that China will exercise political control over this region. This is the biggest danger awaiting African countries, as stated in the title of the article.

Keywords: China, One Belt, One Road, Africa, Economic Dependence.

¹ Dr. Öğretim Üyesi, Muğla Sıtkı Koçman Üniversitesi, Siyaset Bilimi ve Uluslararası İlişkiler Bölümü, serdaryilmaz@mu.edu.tr, Orcid: 0000-0003-3400-3392

Makale Türü: Araştırma Makalesi – Geliş Tarihi: 29/05/2020 – Kabul Tarihi: 21/11/2020

DOI:10.17755/esosder.745106

Atf için: Elektronik Sosyal Bilimler Dergisi, 2021;20(77): 356-368

Giriş

Gelişmekte olan devletlerin enerjiye olan taleplerinin giderek arttığı 21. yüzyılda devletler, artan bu ihtiyaçlarını karşılamak için sınırlarını aşan geniş bir coğrafyada ekonomik bağımlılık ilkesi ile proaktif stratejiler benimsemektedirler. Doğalgaz ve petrol gibi doğal kaynakların ekonomisinin belkemiğini oluşturduğu Çin Halk Cumhuriyeti (Çin), enerji arz talebini karşılayabilmek adına son yüzyılın en büyük projesi olan Bir Kuşak Bir Yol (One Belt One Road-OBOR) girişimini ilan etmiştir. 2013 yılında Çin Devlet Başkanı Xi Jinping tarafından Kazakistan'da açıklanan OBOR, Çin devletinin küresel siyasette etkin olabilmek için uygulamaya koyduğu bir projedir. Kuşak ve Yol Girişim olarakta adlandırılan bu proje, özellikle Afrika kıtasını hem kara hem de deniz ipek yolu ile projenin içine alarak Kenya, Cibuti, Etiyopya ve Mısır'a özel bir önem atfetmektedir. Bu nedenle Afrika'daki bu dört ülkenin doğrudan Kuşak ve Yol girişimi ile ilgili olduğunu söylemek mümkündür.

OBOR projesi dünyadaki insanları ve toplumları; karayolları, hava yolları su yolları, sınır ötesi işler, finansal entegrasyon, verimlilik ve bölgesel enerji güvenliği sağlayarak birbirlerine bağlamayı hedeflemektedir (Sarker, Hossin, Yin ve Sarkar, 201:623-638). 2013 yılında başlayan OBOR girişimi; İpek Yolu Ekonomik Kuşak (Silk Road Economic Belt - SREB) ve Yeni Denizcilik İpek Yolu (New Maritime Silk Road - NMSR) projelerinden oluşmaktadır. Bu girişim, birçok kişi tarafından Han ve Tang Hanedanları'ndan beri var olan yerli Çin ürünlerinin tüketimi için daha büyük bir pazara ihtiyaç duyulması ve bu nedenle eski ipek yolunun canlanması olarak kabul edilmektedir (Takyi, Meiyong ve Norgbey, 2018: 1).

OBOR, küresel nüfusun üçte ikisini ve enerji kaynaklarının dörtte üçünü kapsayan bir projedir. Asya Altyapı Yatırım Bankası (Asian Infrastructure Investment Bank- AIIB, 100 milyar ABD doları) ve 40 milyar ABD Doları tutarındaki fon portföyüne sahip İpek Yolu Fonu (Silk Road Fund-SRF) ile Kuşak ve Yol içindeki projelerin büyük kısmı karşılanmaktadır (ZiroMwatela, Changfeng, 2016: 2).

Afrika Kıtası, ihraç ettiği hammadde ile ekonomik olarak özellikle 2000'li yıllardan itibaren Çin'in ilgisini çekmeyi başarmıştır. Giderek artan bu ilgi Çin'in Afrika'da yüksek mali değerlerde altyapı, enerji ve sanayi yatırımları yapmasıyla sonuçlanmıştır. Afrika kıtasındaki Kenya, Etiyopya, Cibuti, Mısır, Tanzania, Güney Afrika, Gana, Zambiya Zimbabve gibi ülkeler OBOR girişiminde önemli bir yere sahiptir (Breuer, 2017: 3).

Çin, bu yüzyılın başında Afrika ekonomilerinde nispeten küçük bir oyuncu olarak hareket etmekten, ticaret ve yatırım için ana kaynak olarak hizmet etmeye doğru yol almıştır. Bugün Çin, Afrika'nın en büyük fon sağlayıcısı ve altyapı oluşturan ülkesidir. Çin'in Afrika ülkeleriyle olan özel ilişkisi, her üç yılda bir yapılan Çin-Afrika İşbirliği Forumu (Forum on China-Africa Cooperation-FOCAC) zirvesiyle daha yaygın olarak sembolize edilmekte ve periyodik olarak yeniden ifade edilmektedir. FOCAC zirvelerinin 2000 yılında başlamasından bu yana, Çin ile Afrika arasındaki ticaret, 2000 yılında 10 milyar dolardan 2014 yılında yaklaşık 220 milyar dolara çıkmıştır (The Economist, 2016: 6-10). Ticari ilişkiler 2017 yılında 148 milyar dolara gerilemiş, fakat 2018 yılında ufak bir ilerleme göstererek 155 milyar doları görmüştür (China-Africa Research Initiative, 2019).

Yöntem

Nitel araştırma yöntemi kullanılan bu çalışma, OBOR projesini örnek olay olarak inceleyip İngilizce ve Türkçe gibi ikincil kaynak üzerinden belge/metin analizine dayanmaktadır. Analizlerin tasnifi noktasında Afrika kıtasında yaşayan ve OBOR projesinin gelişimini gözlemleyen bilim insanları, gazeteciler ve araştırmacıların bilimsel çalışmalarından fazlasıyla istifade edilmiştir.

1. Çin Devletinin Afrika'daki Varlığı

Her ne kadar Çinli deniz kâşifi Zheng, 15. yüzyılda Afrika'nın doğu kıyılarına ilk kez yelken açsa da, Çin'in Afrika ile olan modern bağları, 1950 ve 1960'lı yıllarda Tanzanya Devlet Başkanı Julius Nyerere'nin üçüncü dünya ülkeleri ile dayanışma kurmak için yüzünü Çin'e dönmesine ve aynı zamanda Afrika'nın bağımsızlığının ilk yıllarına dayanmaktadır. Bu erken iş birliğinin somut bir ifadesi; Çin'in 1968-1976 yılları arasında, kara ile çevrili Zambiya ile Tanzanya'daki Dar es Salaam Limanı'nı bağlayan Tanzam Demiryolu'nun inşasıyla başlamıştır. İngiltere, Japonya, Batı Almanya ve ABD'nin yanı sıra Birleşmiş Milletler (BM) ve Dünya Bankası, projeyi finanse edilemez bulduğu için finanse etmeyi reddetmiştir. Buna karşılık Çin yönetimi ise bugünün parasıyla üç milyar dolarlık fonu finanse etmeyi kabul etmiştir (Kunaka, 2018: 4-7).

Kunaka'ya göre (2018: 4-7), sadece 20 yılda Çin, Afrika kıtasının en büyük ekonomik ortağı olmuştur. Ticaret, yatırım, altyapı finansmanı ve yardımda, Afrika'da bu kadar derin ve geniş bir katılımın olduğu başka bir ülke yoktur. Çinli firmalar, kıtanın her köşesine sermaye yatırımı, yönetim bilgisi, girişimcilik ve enerji sağlamaktadırlar. Böylece Afrika aslanlarının (Afrika'nın öncü ülkelerinin) ilerlemesini hızlandırmaktadırlar. Afrika-Çin ticareti, 2000'den bu yana yılda yaklaşık yüzde 20 artmıştır. Doğrudan Yabancı Yatırım (DYY), son on yılda hızlı bir şekilde büyümüş ve yıllık yüzde 40'lık bir büyüme göstermiştir. Çin aynı zamanda büyük ve hızlı büyüyen bir yardım kaynağı ve en büyük inşaat finansmanı kaynağıdır. Bu katkılar, son yıllarda Afrika'nın altyapı gelişimini desteklemektedir.

1.1. Çin Yatırımının Afrika'ya Etkisi

Çin, Afrika'daki hızlı büyüyen yatırımları, fabrikalar ve demiryolları inşası ve düşük maliyetli akıllı telefonlardan en son teknoloji veri depolama tesislerine kadar yeni teknolojiler geliştirmektedir. 10.000'den fazla Çinli firma milyonlarca Afrikalı vatandaşa istihdam sağlamaktadır. Ayrıca Çin ile yapılan ticaretin artması, Afrika'nın madenleri ve ürünleri ile fabrika yapımı ürünler için yeni pazarlar açmaktadır. Önemli sayıda Çinli firma, Afrika'da yerel pazara yeni ürünler ve hizmetler getirmiştir. Birçok Afrika ülkesi Huawei'nin 4G telekomünikasyon teknolojisi kullanımına geçmiştir (Maasho, 2013).

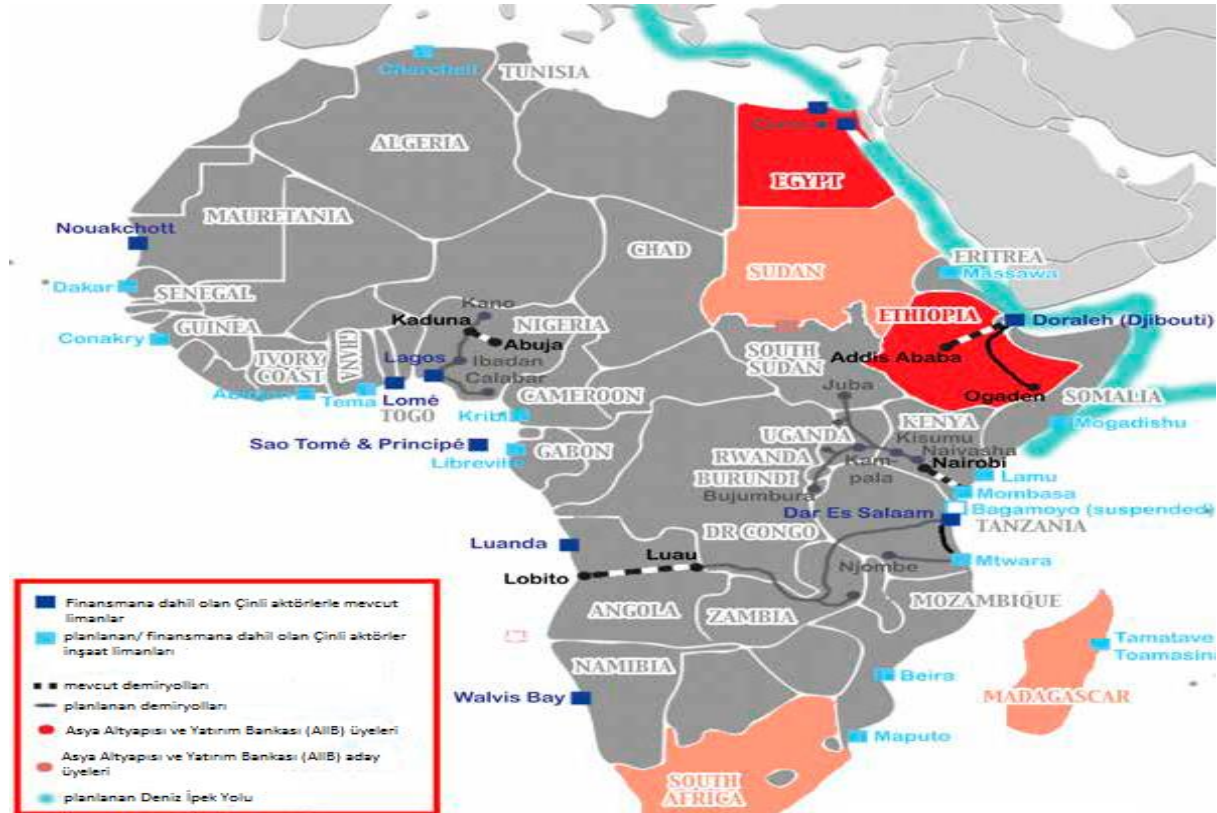
Bu kazanımlara rağmen, Çin-Afrika ilişkilerinin geliştirilebileceği ve iyileştirilmesi gereken alanlar da vardır. Örneğin, Çinli firmalar şu anda yerel tedarikçilerden ve yerel işletmelerden yeterince mal tedarik etmemektedirler. Özellikle, işçi güvenliğini ve çevreyi tehdit eden kaynaklar ve kaynakların çıkarılmasına ilişkin alanlarda, haksız veya güvensiz iş uygulamalarının örnekleri ev sahibi hükümetlerin çoğu tarafından çözülememektedir. İnsan Hakları İzleme Örgütü'ne göre, Zambiya'daki Çin Kamu İktisadi Teşekkül işletmesindeki bakır madenlerinde işçi güvenliği ihlalleri yaşanmıştır (HRW, 2015). Ciddi akciğer hastalığına yol açabilecek uzun ve yasal olmayan çalışma saatleri, yetersiz havalandırma, koruyucu ekipmanların değiştirilmemesi ve güvenli olmayan koşullar gibi insanlık dışı çalışma koşulları iyileştirilmemiştir. Bu tür ihlaller diğer uluslararası firmalar tarafından da yapılırsa da, özellikle Çinli şirketlerin bu ihmalleri en çok yapan firmalar olduğu belirtilmektedir (Jayaram, Kassiri ve Sun, 2017: 17).

Çin Gümrük İstatistikleri verilerine göre, 2017 yılı Ocak-Aralık döneminde Çin-Afrika ticaretinin ithalat ve ihracat değeri, yıllık % 14,1 artışla 170 milyar ABD doları olarak gerçekleşmiştir. Bunlar arasında Çin'in Afrika'ya ihracatı % 2,7 artışla 94,74 milyar ABD dolarına; Çin'in Afrika'dan ithalatı ise % 32,8 artışla 75,26 milyar ABD dolarına ulaşmıştır (Ministry of Commerce People's Republic of China, 2017). 2018 yılında ise Çin ve Afrika arasındaki ticaret hacmi yıllık % 20 artışla 204,2 milyar ABD doları olmuştur (Xia, 2019). Mevcut ticaret rakamları Çin devletinin Afrika ülkelerine olan ilgisini göstermekle beraber bu

ilginin ilerleyen yıllarda da artarak devam edeceğini ortaya koymaktadır. Ayrıca, Çinli şirketlerin Afrika'daki yatırımlarının artması ve çeşitlilik kazanması da bu durumu göstermektedir. Dolayısıyla, finansal potansiyeli ile ön plana çıkan Çin, Afrika ülkeleri için yeni ve güçlü bir alternatiftir.

1.2. Afrika'daki OBOR Projeleri

İçinde yaşadığımız yüzyılın sunduğu yeni fırsatlarla birlikte Afrika kıtasının sahip olduğu özellikle ekonomi temelli sorunlara çözüm üretebilecek potansiyelde olan Çin, Afrika'da 21. yüzyılda en etkili olacak aktörlerden birisidir. Çin devleti, Afrika kıtasının kronik sorunlarına kazan-kazan anlayışı ile yaklaşmakta, sağladığı finansal ve yatırım kaynakları ile bu sorunlara çözüm üretebilecek bir potansiyel ortaya koymaktadır. Afrika kıtasındaki en temel sorunun kaynak yetersizliğinden ziyade kötü yönetilmesi düşünüldüğünde, aslında kıtanın ciddi bir potansiyel taşıdığı ortadadır. Dünyanın nüfus olarak yüzde 16'sından fazlasını oluşturan, ancak dünya ekonomisinde yüzde 5'lik bir paya sahip olan Afrika kıtası, OBOR projesi ile Çin devletinin radarına girmiştir. Deniz İpek Yolu ile son yıllarda en fazla yatırım yapılan bölge Afrika kıtası olmuştur. Çin'in OBOR kapsamında Afrika'ya katılımının ana noktaları, Kenya, Cibuti, Mısır ve Etiyopya'nın yanı sıra Tanzanya, Zambiya ve Angola'dır.



Kaynak: Julia Breuer, "One Belt, One Road? The role of Africa in China's Belt & Road initiative -Two Belts, One Road?, The role of Africa in China's Belt & Road initiative", Blickwechsel, Temmuz 2017. s. 3. (Yazar tarafından Türkçeleştirilmiştir)

Harita 1: Afrika'daki Çin Yatırımları

1.2.1. Kenya

Kenya Afrika'daki girişimin merkezi olarak kabul edilmektedir. Çin, Kenya'da altyapıya ve konutlara ciddi yatırımlar yapmaktadır (Dossou, 2018: 9). Kenya, Deniz İpek Yolu'nun Asya'dan Afrika'ya giriş noktasıdır. Temel projeler arasında Mombasa limanının iyileştirilmesi, Lamu'da yeni ultra modern bir limanın inşa edilmesi, Mombasa limanını başkent Nairobi'ye ve komşu ülkeleri birbirine bağlayan yeni bir tren yolu hattı inşası vardır. Doğu Afrika'daki en yüksek profilli altyapı projelerinden bir diğeri ise Kenya'nın Standart Ölçer Demiryolu'dur (SGR). Toplam 14 milyar ABD doları tutarında olan SGR, Kenya'nın 1963'te bağımsızlık kazanmasından bu yana aldığı en büyük yatırımdır. Çalışmalar Ekim 2013'te 485 km'lik raylı hat ile başlamıştır. Nairobi, Malaba ve Kisumu'yu bağlayan SGR uzatmaları için fizibilite çalışmalarının tamamı yapılmıştır (The Economist, 2016: 9).



Kaynak: <https://www.jamiiforums.com/threads/lapsset-lamu-port-and-south-sudan-ethiopia-transport-news-photos.1651300/> ; <https://constructionreviewonline.com/2018/09/kenya-to-construct-oil-terminal-at-the-port-of-mombasa/> (17.03.2020)

Resim 1: Lamu Limanı

Resim 2: Mombasa Limanı

Demiryolunun ve boru hattının, Kenya'daki limanlar ile Güney Sudan ve Uganda'daki petrol sahalarına bağlanması ve aynı zamanda Etiyopya, Ruanda ve Burundi'ye bağlanarak Çin ürünlerinin ihracatını kolaylaştırması öngörülmektedir. China Exim Bank, SGR'nin ilk ayağı için yapılan fonlamada ilan edilen 3.8 milyar ABD dolarının %85'ini sağlamıştır (Cascais, 2015). Ayrıca, Çin, 1970'lerde 1900 km uzunluğunda olan ve hala Çin-Afrika dostluğunun bir sembolü olarak algılanan ve Çin'in yardımı ile inşa edilen Tanzania-Zambiya Demiryolu'nu da (TanZam veya TaZaRa) canlandırmak niyetindedir (Breuer, 2017: 4).



Kaynak: <https://www.rubyplusafrica.com/kenya-to-open-1bn-chinese-built-railway-line/> (10.01.2020)

Resim 3: Standart Ölçer Demiryolu

Kenya'da altyapı cephesinde en göze çarpan Çin yatırımları, 25 milyar ABD doları doğrudan yabancı sermaye yatırımı olan demiryolu modernizasyonu, 4 milyar ABD doları olan ve Kenya'dan Güney Sudan'a uzanan boru hattı ve ilgili altyapı yatırımı tamamlandığında tahmini 27 milyar ABD doları olacak olan Lamu limanı'dır (ZiroMwatela ve Changfeng, 2016: 13). Bu durum, Kenya'nın tek başına bu maliyeti karşılayamayacağı bir sermayeyi ifade etmektedir. Ayrıca Kuzey Uganda'daki petrol sahalarının keşfi Çin için petrol ithalatı piyasalarını çeşitlendirmektedir. Çin, Uganda petrolünü Kenya üzerinden ihraç etmek gibi bir düşünceye sahiptir. Kenya rotasının güvenli olması demek Çin'e Afrika boynuzundaki herhangi bir güvenlik tehdidi durumunda stratejik bir hamle şansı vermesinden dolayı Çin'in gelecekte Afrika iç bölgelerine doğru genişlemesi anlamına gelmektedir (Gimba, 2018: 228).

OBOR projesinin Afrika'da ulaşım ve altyapının gelişim sürecinde stratejik bir rol oynadığını ve büyümeye önemli katkı sağladığı görülmektedir (Srinivasu ve Rao, 2013: 1). Bu durum paydaş Afrika ülkelerinin Çin devletine finansman konusunda bağımlı olmaya başladığı gerçeğini ortadan kaldırmamaktadır. Nitekim Çin, Kenya'nın hayati derecede önem arz eden ana ticaret limanı Mombasa Limanı'na Çin devletinden alınan kredilerin geri ödenmemesi nedeniyle el koymuştur.

1.2.2. Mısır

Özellikle başka hiçbir ülke Mısır'ın Süveyş Kanalı Koridoru'nun geliştirilmesine Çin'den daha fazla yatırım yapmamıştır. Çinli bir şirket, Mısır'daki Al Exandria Limanı'na alternatif olacak çok amaçlı yeni bir terminalin yapımı için bir sözleşme imzalamıştır. Liman, Hong Kong merkezli bir şirket olan "Hutchison Ports" tarafından işletilmektedir. Çin Demiryolu İnşaat Şirketi (China Railway Construction Corporation) başkent Kahire'den çevresine kadar genişleyen 70 km'lik bir demiryolu inşa etmektedir (Breuer, 2017: 4).

Tiezzi'ye göre (2016), Mısır olmadan Deniz İpek Yolu olanaksızdır. Bu durum Mısır'ı OBOR'un vazgeçilmez bir üyesi yapmaktadır. Mısır Devlet Başkanı A.F. Al-Sisi Ocak 2016'da OBOR girişimi ile ilgili olarak Çin ile bir mutabakat zaptı imzalamıştır. Süveyş Kanalı, Hint Okyanusu ve Akdeniz arasında önemli bir geçiş noktasıdır. Süveyş Kanalı, Avrupa ve Akdeniz ülkelerini Hint Okyanusu'na kısa yoldan bağladığı için tercih edilirken, yılda ortalama 20.000 gemi bu kanaldan geçiş yapmaktadır. Dünyadaki deniz yoluyla yapılan ticaretin yaklaşık yüzde dokuzu ve yaklaşık 2,5 milyon varil petrolün geçtiği Süveyş Kanalı, Çin için önemli bir ticaret alanıdır (Mabrouk, 2020).

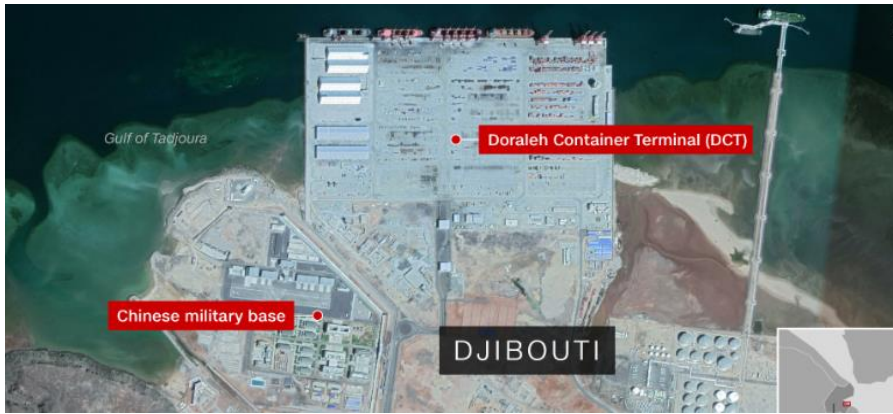
Çin, Mısır Merkez Bankası'na 1 milyar Dolar, Ulusal Banka'ya ise 700 milyon Dolar kredi vermiştir. Ayrıca Süveyş Kanalı'nın 10 yıllık bir süre içinde genişlemesi ve Mısır için yeni bir idari sermayenin inşası başlatılmıştır. Çin'in harcayacağı maliyetler sırasıyla toplam 230 milyon ABD doları ve 45 milyar ABD doları olarak belirlenmiştir (ZiroMwatela ve Changfeng, 2016: 5).

Çin açısından bakıldığında, Süveyş Kanalı'nın tamamlanması ve işletilmesi Çin'in kontrolüne girerse, bu daha önce Batı'nın egemen olduğu bölgedeki güç ve güvenlik dinamikleri üzerinde önemli bir etki yaratmış olacaktır. Tiezzi "*yeni Süveyş Kanalı'nı hayal edin, Çin'in finansmanı ile tamamlandı ve bir Çin şirketi tarafından Avrupa ve Asya arasında bir geçiş kapısı olarak yönetildi*" cümlesi ile yararların çok büyük olacağına vurgu yapmıştır. Dolayısıyla küresel güvenlik ve özellikle de Akdeniz bölgesi konularında zamanla Çin'in ayak izleri hissedilecektir (Gimba, 2018: 228-229).

1.2.3. Cibuti

Cibuti'nin OBOR girişimindeki yerini Kızıl Deniz'e sınırı olmasından ve Etiyopya'dan Cibuti'ye uzanan boru hatlarının inşası projeleri açısından göz ardı etmek olanaksızdır (Edens, 2015). Çin toprakları dışındaki ilk Çin askeri üssü olduğu için Cibuti, Çin için ayrı bir stratejik öneme sahiptir. Cibuti'deki Çin askeri üssü gemi yükleme ve boşaltma için rıhtıma sahiptir ve bölgedeki korsanlıkla mücadeleyi güçlendirmeyi amaçlamaktadır. Bu durum Çin'in gemileri için kapsamlı bir tedarik noktası olmaktadır. Askeri üs inşaatının tahmini maliyeti 590 Milyon ABD dolarıdır ve çoğunlukla Çin tarafından desteklenmektedir. Askeri uzman Li Jie, bu girişimin önemini şu şekilde özetliyor *“karargâh Bir Kuşak Bir Yol stratejisinde önemli bir rol oynayacak ve Çin'in Kuzey Afrika, Orta Doğu ve Güney Asya'daki acil durumlara hızla yanıt vermesini sağlayacaktır.”* (Gimba, 2018: 228-229).

Ekonomik olarak büyüyen ve 2018 itibariyle GSYH'si 1.966 milyar ABD doları olan Cibuti'nin büyük yatırımlara ihtiyaç duyduğu ortadadır (World Bank, 2018). Çin, Cibuti'de 2015 yılından başlayarak China Merchant Holdings Intl. (CMHI) şirketi aracılığıyla Doraleh Limanı'nı inşa etmiş ve Cibuti Limanları Serbest Bölgeler İdaresi'ni kurmuştur. Doraleh limanı inşa edilirken, Cibuti'nin kaynak bakımından zengin komşusu ve yeni geliştirilen üretim ülkesi olan Etiyopya bağlantısı sağlanmıştır. Hem Cibuti'deki Doraleh Limanı hem de Etiyopya-Cibuti Demiryolları 2017'de çalışmaya başlamıştır. Etiyopya-Cibuti Demiryolları, Kenyalı Standart Ölçer Demiryoluyla (standard gauge railway-SGR) bağlantılı olacaktır. Böylece Güney Sudan'la bağlantı kurulacaktır (Breuer, 2017: 4).



Kaynak: <https://menafn.com/1097326178/Weaponizing-capital-US-worries-over-Chinas-expanding-role-in-Africa> (11.03.2020)

Harita 2: Doraleh Limanı ve Çin'in Cibuti'deki Askeri Üssü

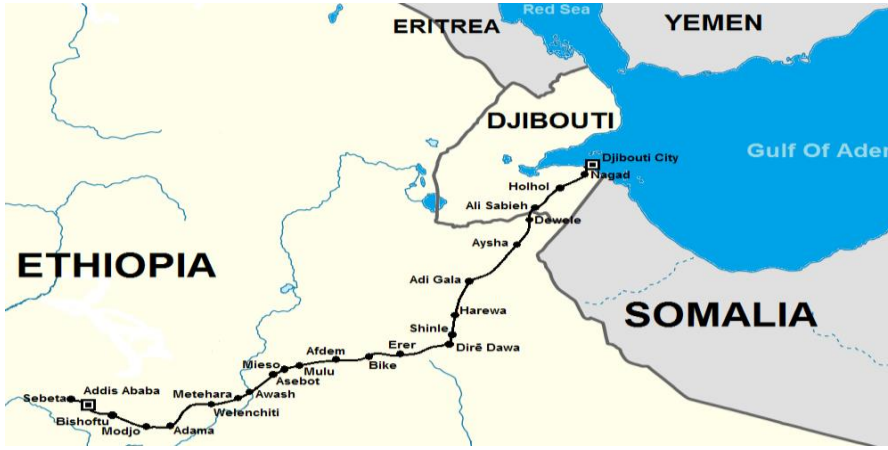
Çin, ABD'ye karşı Afrika'nın boynuzu kabul edilen yerde önemli bir konum elde etmiştir. Colombant'a göre Çin'in Cibuti'deki askeri varlığı ilerleyen dönemlerde Süveyş Kanalı'nın kontrolü noktasında Çin'e jeostratejik ve jeopolitik imkân ve avantaj sağlayacaktır (Colombant, 2012). Çin, Cibuti'deki askeri varlığı ile koruncılık faaliyetlerine karşı yaşanan önemli güvenlik kaygılarına cevap verebilecek konuma gelmiştir.

1.2.4. Etiyopya

GSYİH'sı 80.561 milyar ABD doları olan Etiyopya, Afrika'nın yaklaşık 110 milyonluk nüfusu ile en kalabalık ikinci ülkesi ve 6.8 büyüme ortalaması ile en hızlı büyüyen ekonomisi olarak OBOR projesi kapsamında Çin için büyük önem arz etmektedir. Çin devlet haber ajansı Xinhua'ya göre şu anda Doğu Afrika ülkesinde 4 milyar doların üzerinde bir değere sahip 400'den fazla Çinli yatırımcı Etiyopyalılar için 100.000'den fazla istihdam yaratmaktadır. Etiyopya'nın OBOR'a verdiği destek sayesinde Çin'in Eylül 2018'de Etiyopya'nın bazı kredilerini yeniden yapılandırmayı kabul ettiği bildirilmiştir. Bu yeniden

yapılanma kapsamında, Başkent Addis Ababa'yı Cibuti'ye bağlayan demiryolu ağı için 4 milyar dolarlık kredi kullanılmıştır (China Trade Week Country Report, 2019: 4).

Addis Ababa'dan Doraleh limanına giden bir demiryolu ile Ogaden'den (Etiyopya) Cibuti'ye uzanan bir boru hattı hâlihazırda bitmiş durumdadır. 750 km uzunluğundaki Etiyopya-Cibuti Demiryolu olarak bilinen hat kapsamında hem Cibuti'deki Doraleh limanı hem de Etiyopya-Cibuti demiryolları 2017'de çalışmaya başlamıştır. Etiyopya-Cibuti demiryolları, Kenyalı Standart Ölçer Demiryolu ile (standard gauge railway-SGR) bağlantılı olacak şekilde yapılmıştır (Breuer, 2017: 4).



Kaynak: <https://africacenter.org/spotlight/implications-for-africa-china-one-belt-one-road-strategy/> (22.02.2020)

Harita 3: Addis Ababa-Cibuti Demiryolu Haritası

Çin, Etiyopya'nın en büyük ticaret ortağıdır. İki ülke, 2016 yılında 5,4 milyar, 2017 yılında 5.12 milyar ABD Doları tutarında ikili ticaret kaydetmiştir. Ticaret ortalama % 22,2 oranında artmıştır. Etiyopya hükümeti daha fazla Çin yatırımını çekmek için gümrük vergisi muafiyeti ve gelir vergisi erteleme getirmiştir. Etiyopya ayrıca, 2017 yılının ortalarında, Doğu Asya'dan Afrika'ya ve Avrupa'ya kadar uzanan Yeni İpek Yolu'ndaki altyapı projelerini finanse etmeyi amaçlayan Pekin merkezli Asya Altyapı Yatırım Bankası'na katılmıştır (Breuer, 2017: 4). OBOR girişimi Etiyopya'ya çokuluslu ekonomik kalkınma ve ticaret ilişkilerini düzenlemek ve yönetmek için kapsamlı bir çerçeve sunmaktadır.

2. Afrika Ülkelerini Bekleyen Fırsatlar

Öncelikle, Çin'in Afrika'daki altyapı projelerine dahil olması, OBOR'un ülkeler arasındaki bağlantıyı geliştirme vizyonuyla birleştiğinde bu girişim, Afrika'daki altyapı gelişimini kolaylaştırmak için net bir vizyon ve uyumlu bir çaba sunmaktadır. OBOR sayesinde sermaye girişi, merkezi olarak AIIB aracılığıyla izlenmektedir. Bu ihtiyaç, Çin'in Ocak 2015'te Afrika Birliği'yle (AU) mutabakat zaptı imzalayarak, 54 ülkeyi de yüksek hızlı raylar, limanlar ve yollar ile birleştirme hamlesiyle daha da güçlenmiştir. Doğu ve Batı Afrika arasındaki doğal ticaret yolu olan geleneksel "ekvatorial kara köprüsü" Afrika'nın genişlemesinde OBOR için iyi bir başlangıç noktasıdır. Bu rota Kenya, Uganda, Ruanda, Burundi, Kongo ve Orta Afrika Cumhuriyeti'nden başlamaktadır (ZiroMwatela, Zhao Changfeng, 2016: 5).

Afrika'ya yapılan yatırımın büyük bir kısım piyasaya yöneliktir ve Çinli çok uluslu şirketler, Afrika'daki gayrimenkul ve iletişim gibi sektörlerden de pay elde etmek

istemektedir. Ancak Çin'in Afrika'ya yaptığı doğrudan yabancı yatırımın yüzde 38'i kömür, petrol ve doğal gaz sektörünü hedef almıştır. Bununla birlikte, imalat sektöründeki DYY projeleri, bir önceki yıla göre kat kat değer kazanmış, yiyecek-içecek ile tekstil ve giyim sektörüne yapılan büyük yatırımlar ikiye katlanmıştır. Yardım konusu ise gelişmekte olan ortakların Afrika ile etkileşime girdiği diğer bir kanaldır. Ortaya çıkan ekonomilerden Afrika'ya yapılan finansal yardımın önemli bir bölümünün, krediler şeklinde olduğu anlaşılmaktadır (Meléndez-Ortiz, 2016: 6).

3. Afrika Ülkelerini Bekleyen Tehlikeler

OBOR girişiminin Afrika'da dikkate değer üç belirgin zorluğu vardır. İlk olarak, OBOR girişiminin Afrika'daki en büyük zorluğu, kıtada yaşanan sürekli savaş durumudur. Ndlovu-Gatsheni Afrika'yı sarsan beş farklı çatışma türünü şu şekilde sıralamıştır; antikolonyal, emperyal, uluslararası, devlet içi ve devletlerarası çatışmalar. Şu anda, Afrika'daki pek çok ülke, bu çatışmaları deneyimlemiş durumdadır. Bunların en belirgin örneği, Demokratik Kongo Cumhuriyeti'ndeki "rejim değişikliği savaşları" ve Büyük Sudan'ın "Devrim Savaşı" sonucunda Kuzey ve Güney olarak bölünmesidir. Bunun dışında Afrika'da 73 farklı sivil çatışmanın olduğu yazılmaktadır. Bu savaşlardan elde edilen potansiyel kazanım, çoğunlukla tarafları uzun süren savaşlar yapmaya iten büyük doğal kaynakların kontrolüdür. Bu savaşlar, ülkelerin büyük ekonomik ve altyapı sorunları ile mücadele etmesine sebep olmuştur. Sonuç olarak bu durum; fiziki altyapıda, demiryolu hatlarında ve diğer altyapısal gelişmeler üzerinde negatif bir durum yaratmıştır. Bunun bir örneği Angola'da yaşanmıştır. Angola'da 4.000 kilometreden fazla demiryolu ağının ihtilafli dönemlerde tahrip edildiği ve tekrar faaliyete geçmeden önce de onarılması gerektiği bilinen bir realitedir (ZiroMwatela ve Changfeng, 2016: 9). Bu nedenle OBOR'un Afrika'daki genişlemesinin başarısı, Çin'in Afrika bölgesindeki çatışmalı alanlarda nasıl hareket edebileceğine bağlıdır.

İkinci olarak, Afrika'daki birçok ülkede sivil toplum örgütleri mevcuttur ve bunlar oldukça hareketlidir. Bu sivil toplum gruplarının toplum üzerinde olumsuz etkileri olduğu düşünülen çeşitli altyapı projelerine karşı çıktıkları görülmüştür. Örneğin, Kenya'da hükümet, Standart Ölçer Demiryolu projesinin başlaması için tazminat olarak bu projeden etkilenen topluluklara milyonlarca dolar ödemek zorunda kalmıştır. Sonuçta proje devam edecek olsa da Kenya ve birçok Afrika ülkesinde sivil toplum, bunu ilk kez deneyimleyebilecek Çinli firmalar için üstlenilmesi ve aşılması gereken bir durumdur (ZiroMwatela, Zhao Changfeng, 2016: 10).

Üçüncü zorluk ise borç-tuzak diplomasisi olarak adlandırılan durumdur. İçerisinde doğrudan ve dolaylı olarak 130'dan fazla ülkeyi barındıran OBOR projesinde gerekli yatırımların yapımı için Çin tarafından krediler verilmektedir. Projede yer alan ülkeler genellikle gelişmemiş ya da gelişmekte olan ülkelerdir. Bu ülkelere yapılan yatırımlar, ülkelerin ekonomik durumları göz önüne alındığında bazı ekonomik sıkıntıları doğurmaktadır. Ekonomileri zaten iyi olmayan bu ülkeler, borç yükü altına girerek projenin giderlerini karşılayamamaktadırlar. Bu durum ise yapılan havaalanlarının, limanların, ulaşım yollarının Çin'e kiralanmasına, Çinli işletmelere devredilmesine sebebiyet vermektedir (Temiz ve Uçar, 2018). Çin bu sayede bir taraftan ilgili Afrika ülkelerine para verirken diğer taraftan aslında onları kendisine bağımlı hale getirmektedir.

Borç-tuzak ilişkisi kapsamında Çin devletinin kredi vermesi ve verdiği kredinin nasıl ve nerede harcanacağını kontrol etmemesi Çin devletinin ekonomik ilişkilerde farklı bir yaklaşıma sahip olduğunu göstermektedir. Verilen kredilerin nerede ve nasıl harcanacağını,

şeffaflık ilkesi doğrultusunda gerekli kurum ve mekanizmalara sahip olunmasını ve hesap verilmesini isteyen Avrupa ülkeleri ya da Batılı devletler, kredi verecekleri ülkelere önkoşullar sunarlar (Yılmaz, 2019: 15-16). Ancak Çin devleti, OBOR çerçevesinde verdiği kredinin nasıl ve nerede kullanılacağına çok müdahale etmiyor ve hatta Batı'nın para yardımı yaparken ortaya koyduğu koşulları iç siyasete müdahale olarak görüyor. Özellikle gelişmekte olan devletler Çin ile aynı düşüncüyü paylaştıklarından Çin devleti, Batı'ya karşı önemli bir para ve alternatif kaynak haline gelmiş oluyor. Gelen yüksek miktardaki kredilerin nasıl harcanacağına yönelik katı bir müdahale olmaması durumu ise Çin'den kredi alan devletleri borç batağına sürüklüyor ve bundan sonra Çin'in uyguladığı "borç diplomasisi" başlıyor. Çin, yapmış olduğu kasıtlı borçlandırma ile gerek Afrika'da gerek Asya'da kredilerini ödeyemeyen devletlerin önemli varlıklarına el koyuyor. Başka bir ifadeyle, ekonomik saiklerle başlayan ikili ilişkiler borç diplomasisi ile siyasi bir baskı aracına dönüşüyor. Çin devleti bu strateji ile kendine bağımlı devletlerin sayısını artırarak küresel hegemonyasını sağlamlaştırmış oluyor (Yılmaz, 2019: 15-16).

Örneğin yaşanan bu süreçte Sri Lanka'nın Hambantota limanının hakları China Merchant Grup'a 99 yıllığına kiralanmıştır. Pakistan'ın Gwadar kentindeki liman Çin'e 44 yıllığına devredilmiştir. Mombasa Limanı Çin'e verilmiştir. Myanmar'da Çin'in 1.5 milyar dolar yatırım ile inşa ettiği petrol boru hattının işletme yetkisi 7 milyar dolar ile Çin'e devredilmiştir (Fulton, 2016). Yine Süveyş Kanalı'nın yeniden inşa edilmesinde en büyük payı elde eden Çin'in gelecek yıllarda Doğu Akdeniz petrollerinde hak iddia edebilmesi ihtimali de vardır. Deniz İpek Yolu projesi kapsamında yer alan Afrika ülkelerinin birçoğu yine benzer sıkıntıları yaşamaktadır. Çin, toplamda 8 ülkede 15 terminali işletme hakkını almıştır. Gelen kredilerin rekabet avantajlarından yoksun olarak Afrika ülkelerine zarar verdiğini ifade eden Yun Sun'a göre (2019), kredi ve borç imkânlarının ödenememesi karşısında ilgili ülkelerin önemli yatırımların işletim hakkının devralınması Çin'in imajına olumsuz bir şekilde yansımaktadır. Çin devletinin uyguladığı sessiz diplomasi ve ikili ilişkiler yolu ile sağlamış olduğu hibe ve kredi imkânları, ülkelerin Çin ile işbirliği yapmalarına vesile olmaktadır. OBOR projesinin hiçbir siyasi amacının ve iç işlere müdahale maksadının olmadığını Çin tarafından ısrarla vurgulanması ise ülkelerin Çin ile olan işbirliğini arttırmaktadır.

Sonuç

OBOR girişimi ile Asya'dan, Afrika'ya ve oradan Avrupa'ya altyapı geliştirerek ve tüm ortak ülkeler arasında ekonomik akışı teşvik ederek gelecekteki ekonomik kalkınma için potansiyel bir ortaklık yaratılmaktadır. OBOR girişiminin altı ekonomik koridoru, Çin'in diğer ülkeler üzerindeki iş ve ekonomi etkisini arttırmaya yardımcı olan Güneydoğu Asya, Afrika, Orta Asya, Güney Asya ve Avrupa'nın jeopolitik açıdan önemli kısımlarını birbirine bağlamaktadır.

Bunların yanı sıra OBOR'un uygulanmasına ilişkin bazı zorlukların olduğu gözlenmiştir. Bu zorlukları altı maddede sıralayabiliriz:

- Büyük ölçekte bir altyapı gelişimini başarmak için geniş bir zaman aralığı gereklidir. Çin şu anda ekonomik bir yavaşlama ile karşı karşıya kaldığından, yerel yönetimlerdeki finansmanın zorluğundan ve borçlardan dolayı yakın gelecekteki altyapı geliştirme fonları güçlüklerle karşılaşabilir. Bu nedenle, durumu iyileştirmek için bazı potansiyel finansal ortakları sürece dâhil etmek gerekebilir. Özellikle COVID19 sonrası yaşanan ekonomik durgunluk bu durumu elzem hale getirebilir.

- Bazı gelişmiş ülkelerin altyapı geliştirme gereksinimi yoktur, ancak Afrika ülkeleri gibi gelişmekte olan ülkelerin diğer ortaklarla bağlantı kurması için yeterli altyapının sağlanmasına ihtiyaç vardır.
- Yaptırımlar, yolsuzluk, kamulaştırma, politik dengesizlik ve verimsizlik konularının Afrika kıtasında bolca görülmesi OBOR için diğer risk faktörleridir.
- Güvenlik konusu ise hâlihazırda Afrika kıtasının en önemli problemlerindedir. Bilhassa OBOR projesinde yer alan ve alması muhtemel ülkelerdeki iç ve dış güvenliğin tesisi konusu Çin için uzun dönemde risk potansiyeli taşıyabilir. Çin'in Cibuti'deki askeri varlığı ise kimileri için bir güvence olarak addedilse de kimileri için fazladan bir güvenlik riski olarak görülebilir.

OBOR girişimini Afrika bağlamında değerlendirdiğimizde Çin, Afrika kıtasının çok önemli bir müttefiki olmaya devam edecektir. Bir Kuşak Bir Yol girişimi, Çin-Afrika ilişkilerini derinleştirmek için bazı zorluklarla birlikte genel olarak birçok fırsatı da beraberinde sunmaktadır. Aralık 2019'da Çin'den başlayarak dünyayı etkisine altına alan ve Afrika kıtasını derinden etkileyen COVID-19 salgını, şimdiden birçok alanda belli bir düzeyde değişimlere yol açmıştır. Bu salgının Afrika kıtasının ekonomik, siyasi, sosyal ve psikolojik alanlarda fazlasıyla etkilediği ve Çin gibi küresel aktörlerin kolay müdahale edebileceği bir etki alanına dönüştürmeye başladığı daha fazla kabul görmeye başlamaktadır. Esas soru COVID 19 salgını sonrası yaşanan özellikle ekonomik temelli durgunluğun Afrika ülkelerini Çin devletine giderek daha bağımlı hale getirip getirmeyeceği sorusudur.

Çin, Afrika ülkeleri ile olan ekonomik bağlarını arttırdıkça Çin'e borçlu hale gelen ülkelerin sayısı da artmaktadır. Borç-tuzak ilişkisi mevcut seviyesinde ilerlerse 2050 yılına kadar Afrika kıtasının en büyük ekonomik, siyasi ve kültürel aktörünün Çin devleti olacağı ihtimalini göz ardı etmemek gerekmektedir.

Kaynakça

- Breuer, Julia. (2017), “Two Belts, One Road? The Role Of Africa In Chinas's Belt & Road Initiative”, Blickwechsel, July 2017, s.3. https://www.asienhaus.de/uploads/tx_news/Blickwechsel_OBOR-Afrika_01.pdf (14.02.2020)
- Cascais, Antonio. (2015). “Are America's Railroads on Track for Sustainable Development? DW, 10.07.2015. <https://www.dw.com/en/are-africas-railroads-son-track-for-sustainable-development/a-18570402> (10.02.2020)
- China-Africa Bilateral Trade Data Overview (2019). “China-Africa Research Initiative”, <http://www.sais-cari.org/data-china-africa-trade> (09.02.2020)
- Colombant, Nico. (2012). “Growing Sudan, South Sudan Oil Impasse Has High Stakes”, Voice of America, February 3, 2012, <https://www.voanews.com/africa/growing-sudan-south-sudan-oil-impasse-has-high-stakes> (19.02.2020)
- Dossou, A. M. Toyo. (2018). “The impact of China's One Belt One Road Initiative in Africa: the Evidence from Kenya”, Southwestern University of Finance of Economics in China, s.9.
- Edens, Rob. (2015). “China's Naval Plans for Djibouti: a Road, a Belt, or a string of Pearls?”, The Diplomat, 14.05.2015. <https://thediplomat.com/2015/05/chinas-naval-plans-for-djibouti-a-road-a-belt-or-a-string-of-pearls/> (18.02.2020)

- Georgina, Takyi- Annan, Esi- Meiyang, Zhang- Norgbey, Eyram. (2018). “*The One Belt One Road Initiative; Possible Implications On West Africa- Ghana*”, IOSR Journal of Business and Management (IOSR-JBM), Temmuz, s.1.
- Gimba, Zainab. (2018). “*The Involvement Of Africa In The Administration Of The One Belt One Road Initiative: An Analysis*”, International Journal of Research - GRANTHAALAYAH, Şubat, s. 228.
- Jayaram, Kartik- Kassiri, Omid and Yuan, I. Sun. (2017). “The closest look yet at Chinese economic engagement in Africa”. TheMcKinsey & Company, Haziran, s.17. <https://www.mckinsey.com/featured-insights/middle-east-and-africa/the-closest-look-yet-at-chinese-economic-engagement-in-africa> (05.02.2020)
- Kunaka, Tatenda. (2018). “*One Belt One Road Initiative: An African Perspective*”, s.4-7. http://sites.miis.edu/immersivlearning/files/2018/08/one_belt_one_road_initiative-an_african_perspectivepdf.pdf (15.02.2020)
- Mabrouk, F. Mirette. (2020). “Egypt’s Suez Canal: A ray of light amid the economic gloom”, Middle East Institute, 2020. <https://www.mei.edu/blog/egypts-suez-canal-ray-light-amid-economic-gloom-0> (20.11.2020)
- Maasho. Aaron. (2013). “China's Huawei to roll out 4G service in Ethiopian capital”, REUTERS, November 28, <https://www.reuters.com/article/us-ethiopia-telecoms/chinas-huawei-to-roll-out-4g-service-inethiopian-capital-idUSBRE9AR0JO20131128> (12.02.2020)
- Meléndez-Ortiz, Ricardo. (2016). “*BRIDGES AFRICA Trade and Sustainable Development News and Analysis on Africa*”, Bridges Network, Eylül, s.6.
- MIE Events DMCC/China Trade Week (CTW) Research Division, “*The New Ethiopia*”, China Trade Week Country Report 2019 CTW Global, s. 4.
- Ministry of Commerce People’s Republic of China. (2017). “Statistics on China-Africa Bilateral Trade in 2017”, January 26, <http://english.mofcom.gov.cn/article/statistic/lanmubb/AsiaAfrica/201803/20180302719613.shtml> (08.02.2020)
- Sarker, I. Nazirul- Hossin, Altab- Yin, Xiaohua and Sarkar, Kamruzzaman. (2019). “One Belt One Road Initiative of China: Implication for Future of Global Development”, *Modern Economy*, 9, 623-638.
- Srinivasu, Badugu - Rao. Sirinivasa. (2013),” *Infrastructure Development and Economic growth: prospects and Perspective*”, Journal of Business Management & Social Sciences Research (JBM&SSR), Vol:2, No: 1. s.1.
- The Economist Corporate Network. (2016). “*One Belt, One Road”:An Economic Roadmap*”, s.6. http://www.iberchina.org/files/2016/obor_economist.pdf (15.02.2020)
- The World Bank, Djibouti GDP 2018, <https://data.worldbank.org/indicator/NY.GDP.MKTP.CD?locations=DJ> (19.02.2020)
- Tiezzi, Shannon. (2016). The Belt and Road and Suez Canal: China-Egypt Relations Under Xi Jinping, Asia Dialogue, 16 February, <https://theasiadialogue.com/2016/02/16/87681/> (15.02.2020)
- Xia, Li. (2019). “Factbox: China, Africa to embrace closer economic, trade ties”, XINHUA, http://www.xinhuanet.com/english/2019-06/08/c_138126883.htm (14.02.2020)

Yılmaz, Serdar. (2019). Bir Kuşak Bir Yol Projesi: Kavramlar, Aktörler, Uygulamalar, Astana Yayınları, Ankara.

Zambia: Workers Detail Abuse in Chinese-Owned Mines. (17 Nisan 2015). <https://www.hrw.org/news/2011/11/03/zambia-workers-detail-abuse-chinese-owned-mines> (02.02.2020)

ZiroMwatela, Raphael - Changfeng, Zhao. (2016). “*Africa in China’s ‘One Belt, One Road’ Initiative: A Critical Analysis*”, IOSR Journal Of Humanities And Social Science (IOSR-JHSS), Aralık, s.2.