

Özgün Ama Tanıdık: Piyasa Temelli Bir Olgu Olarak Çin'in Uluslararası Altyapı Yatırımları¹

Veysel Tekdal, Eskişehir Osmangazi Üniversitesi Uluslararası İlişkiler Bölümü

ORCID: 0000-0002-5991-2229

E-Posta: vtekdal@gmail.com

Özet

Çin on yılı aşkın bir süredir başta Afrika, Asya ve Latin Amerika olmak üzere birçok bölgede altyapı alanında önde gelen bir yatırımcı ve finansman kaynağı olmuştur. Bu süreçte ana aktörler, Çin hükümetinin dışarı açılmayı teşvik eden politikalarından yararlanan enerji ve ulaştırma sektörlerindeki Çinli büyük devlet şirketleri ve politika bankaları olmuştur. Pekin'in bu yatırım kampanyasını "Kuşak ve Yol Girişimi" olarak markalaştırmasından itibaren bu konu daha fazla ilgi görmüştür. Çin yatırımlarının nitelikleri özellikle devlet sermayesinin rolü ve uluslararası siyasetle iç içe geçmeleri itibarıyla tartışma konusu olmuştur. Özellikle Çin'in uluslararası altyapı yatırımlarını öncelikli olarak jeopolitik motivasyonların şekillendirip şekillendirmediği önemli bir soru olmuştur. Bu makale, eleştirel bir literatür taraması ve gerek projelere gerekse Çinli şirketlerin ve bankaların işleyişi hakkındaki ampirik materyali inceleme yoluyla bu soru etrafında bir tartışma yürütmektedir. Bu tartışma üç adımda yapılandırılmıştır. İlk olarak, Çin yatırımlarını üstlenen şirketlerin yapıları ve motivasyonları incelenerek, onları Çin dış politikasına hizmet eden 'araçlar' olarak görmenin doğru olup olmadığı anlaşılmaya çalışılmaktadır. İkinci olarak, Çin finansmanının özellikleri, Çin'in politika bankalarının Çin devleti, piyasası ve borçlular ile olan ilişkileri ışığında tartışılmaktadır. Makale son olarak Çin merkezi hükümetinin yatırımların uygulanmasını ne düzeyde yönlendirdiği ve kontrol ettiğini incelemektedir.

Çin'in uluslararası altyapı yatırımları devlet destekli olmakla birlikte, Çinli şirketlerin ve bankaların işleyişini öncelikli olarak ticari çıkarlar şekillendirmektedir. Çin liderliği bazı projelere diplomatik amaçlarla müdahale etmekle birlikte, Çin bankalarının ve şirketlerinin çıkarları projelerin tasarlanmasında ve uygulanmasında önemli bir rol oynamaktadır. Bu makale, devlet merkezli ve jeopolitik odaklı yorumlardan farklı olarak, Çin'in uluslararası altyapı yatırımlarının büyük ölçüde piyasa temelli bir olgu olarak şekillendiğini öne sürmektedir. Daha yüksek bir soyutlama düzeyine taşındığında, bu yatırımlar, geç kalkınan bir ülkenin şirketlerinin devlet desteğiyle uluslararasılaşmasını

ifade etmektedir. Böyle bakıldığında, Çin yatırımlarını, devletlerin küresel kapitalizmle ilişkisinde tanıdık bir stratejinin Çin'in tarihsel ve kurumsal özgünlüklerini taşıyan biçimi olarak yorumlamak mümkündür.

Anahtar kelimeler: Altyapı yatırımları, Devlet, Piyasa, Jeopolitik, Çin.

Peculiar but Familiar: Chinese Infrastructure Investments as a Market-based Phenomenon

Abstract

Over the last ten years, China has become a leading investor and source of financing in infrastructure in many regions, especially in Africa, Asia and Latin America. Chinese policy banks and large state companies in the energy and transportation sectors, which have benefited from the policies of the Chinese government encouraging going out, have been the main actors in this process. Since Beijing branded this investment campaign as the “Belt and Road Initiative”, China’s overseas infrastructure investments have attracted more attention. The peculiarities of Chinese investments have been a matter of debate, especially regarding the role of the state capital and their intertwinement with international politics. It has been particularly an important question whether China’s international infrastructure investments are primarily driven by geopolitical motivations. This article conducts a discussion centred on this question through a critical literature review and an examination of empirical material on the projects as well as the operation of Chinese companies and banks. This discussion is structured into three steps. First, the structure and motivations of companies that undertake Chinese investments are examined in an attempt to understand whether it is accurate to view them as ‘tools’ serving Chinese foreign policy. Second, the characteristics of Chinese financing are discussed in light of the relationship of Chinese policy banks with the Chinese state, the market and borrowers. Finally, the paper explores the extent to which the Chinese central government has directed and controlled the implementation of investments.

Although China’s international infrastructure investments are state-supported, it is primarily the commercial interests that shape the operation of Chinese companies and banks. While Chinese leadership may intervene in certain projects for diplomatic purposes, the interests of Chinese banks and companies play a significant role in designing and implementing these projects. Differing from state-centred and geopolitical-oriented interpretations, this paper argues that China’s international infrastructure investments are shaped, to a large extent, as a market-based phenomenon. Taken to a higher level of abstraction, these investments represent the internationalization of companies of

a late-developing country with state support. Seen as such, it is possible to interpret Chinese investments as a form of a familiar strategy in states' relationship with global capitalism, encompassing China's historical and institutional peculiarities.

Keywords: Infrastructure Investments, State, Market, Geopolitics, China.

Giriş

On yılı aşkın bir süredir Çin'in Afrika, Asya ve Latin Amerika başta olmak üzere birçok bölgedeki altyapı projelerinde, önde gelen bir yatırımcı ve finansman kaynağı olarak öne çıktığı bilinmektedir. 'Dışa açılma' politikasıyla Çin hükümeti Çinli şirketlere finansal, idari, teknik destekler sağlamış ve onların uluslararasılaşması için teşvik edici bağlam ve koşulları şekillendirmiştir (Jenkins, 2019: 79-81; Wang and Li, 2017). Burada temel aktörler, dışa açılma politikasından istifade eden enerji ve ulaştırma alanında faaliyet gösteren devlete ait ya da devletin hâkim ortak olduğu büyük şirketler ve politika bankaları olmuştur. Bu süreç 2013 yılında Çin devlet başkanı Xi Jinping tarafından "Kuşak ve Yol Girişimi" (KYG) adıyla markalaştırılmış ve küresel ölçekli bir kampanyaya dönüştürülmüştür.

Çin'in uluslararası altyapı yatırımları, geride bıraktığımız birkaç yılda yoğun akademik ve siyasi tartışmalara konu olmuştur. Bu yatırımlar, yapıldığı ülkeye getirdiği finansal maliyet ve kârlı olup olmadıkları, çevresel ve sosyal etkileri, Çinli şirket ve bankalara sağladığı 'orantısız' avantajlar gibi hususlarda gerek 'rakip' ülkelerin siyasi elitlerinden gerekse bazı gözlemcilerden birçok eleştiri almıştır. Yatırımın yapıldığı ülkelerdeki siyasi muhalefet ve sivil toplum da Çin yatırımlarına bu konularda eleştiriler yöneltmiştir. Çin yatırımlarının bu denli tartışmayaratması, onun (varsayılan) özgünlükleri ile ilişkilidir. Bu özgünlüklerden bazıları hakkında genel bir kabul söz konusudur. Örneğin Çinli şirketler ve bankaların çevre koruma tedbirleri konusuna görece az önem atfettiği birçok projede gözlemlenmektedir. Benzer şekilde, bu yatırımları üstelenen şirketlerin büyük kısmının devlet şirketleri olduğu ve yatırım finansmanının yine büyük oranda Çin Eximbank ve Çin Kalkınma Bankası (*China Development Bank*- CDB) gibi devlete ait bankalardan gelmesi itibarıyla devlet sermayesinin temel rolü olduğu bilinmektedir (Chin ve Gallagher, 2019; Hameiri ve Jones, 2018: 583).

Bu gibi üzerinde genel fikir ortaklığı olan özellikleriyle beraber Çin yatırımlarına tartışmalı nitelikler de atfedilmektedir. Bazı yorumlara göre, bu yatırımlarda jeopolitik amaçlar belirleyicidir. "Çin'in uluslararası altyapı yatırım atağı[nın] projelerin ekonomik değerinden çok jeopolitik değerini" ön plana çıkardığı ileri sürülmüştür (Sheehan, 2017). Öyle ki Çin yatırımlarına dair jeopolitik

odaklı yorumlar Pekin'in bir "borç tuzağı diplomasisi" izlediğini dahi ileri sürmüşlerdir (Chellaney, 2017). Pekin'in gelişmekte olan ülkelere kasten ödeyebileceklerinden fazla borç verdiği ve süreç içerisinde bu ülkelerin kendisine bağımlı hale gelmelerini amaçladığı iddia edilmiştir. Daha dengeli yorumlarda Çin'in altyapı yatırımlarının ve KYG'nin arkasındaki ihracatı artırma, Çin'deki fazla endüstriyel kapasiteyi dışarıya yönlendirme, enerji kaynaklarına erişmek gibi ekonomik motivasyonların önemi teslim edilse bile, bu yatırımlar Çin hükümetinin jeopolitik amaçlarla yönettiği bir büyük strateji olarak değerlendirilir (Rolland, 2017). Çin'in uluslararası altyapı yatırımlarını politik-ekonomik dinamiklerle okuyan bazı çalışmaların dahi yatırım ve finansman süreçlerinde Çin hükümetinin diplomatik failliğine kilit bir rol atfettiği görülür (örneğin bkz. Alves, 2017). Alternatif yaklaşımlar, buna karşıt olarak, Çin'in altyapı yatırımlarının tasarlanması ve hayata geçirilmesinde esas etkili aktörlerin kâr arayışındaki Çinli devlet şirketleri ve yatırım yapılan ülkedeki siyasi ve ekonomik elitler olduğunu ileri sürerler (Jones ve Zeng, 2019; Ye, 2021). Buna göre Çin'deki ekonomik yönetim, merkezi koordinasyonu zorlaştıracak şekilde parçalıdır ve Çinli şirketlerin yatırım kararlarını belirlemek bir yana Çin liderliğinin kapasitesinin bakanlıkların ve bürokrasinin dahi yüksek bir uyum ve koordinasyonla hareket etmesini sağlamak anlamında sınırlılıkları vardır.² Bununla ilişkili olarak KYG bir büyük strateji olmaktan ziyade Çinli şirketlerin 2000'lerin ortasından beri oluşturduğu uluslararası altyapı trendinin "geriye dönük rasyonalizasyonu" olarak yorumlanır (Mohan, 2021: 63; ayrıca bkz. Summers, 2016). Böyle bakıldığında, KYG bütünlüklü ve titiz bir şekilde yürütülen bir büyük strateji değil, şekillenmesinde merkezi devlet şirketlerinden eyalet hükümetlerine, devlet bankalarından bakanlıklara uzanan çok sayıda aktörün etkili olduğu ve Çin sermayesinin uluslararasılaşmasını teşvik eden gevşek bir çerçeveyi ifade eder (Jones ve Zeng, 2019).

Bu tartışmanın işaret ettiği üzere, devlet sermayesinin rolü ve uluslararası siyasetle iç içe geçmeleri itibarıyla Çin yatırımlarının niteliği tartışma konusu olmuştur. Çin'in uluslararası altyapı yatırımları öncelikli olarak jeopolitik amaçların şekillendirdiği bir olgu olarak mı anlaşılmalıdır? Bu makale bu soru etrafında bir tartışma yürütmektedir. Bu üç adımda yapılmaktadır. İlk olarak Çin yatırımlarında rol alan şirketlerin Çin dış politikasına hizmet eden 'vekil' aktörler ya da araçlar gibi değerlendirmenin doğru olup olmadığını anlamak üzere bunların yapı, işleyiş ve motivasyonları mercek altına alınmaktadır. İkinci adımda, Çinli politika bankalarının Çin devleti, piyasa ve borçlular ile ilişkisinin çerçevesi çizilerek, Çin finansmanın nitelikleri ve motivasyonları anlaşılmasına çalışılmaktadır. Son adımda ise yatırımların hayata geçirilme süreçlerinde Çin merkezi hükümetinin ne derece yönlendirme ve kontrole sahip olduğuna

ilişkin bir tartışma yapılmaktadır. Bunlar yapılırken, eleştirel bir literatür değerlendirilmesi yürütülmekte ve Çinli şirket ve bankaların işleyişlerine ve proje örneklerine dair ampirik malzemeden yararlanılmaktadır. Bu makale, Çin'in uluslararası altyapı yatırımlarının, devlet-merkezli ve jeopolitiğe ağırlık veren yorumlardan farklı olarak, büyük ölçüde piyasa temelli bir olgu olarak şekillendiğini ileri sürmektedir. Makale, borç tuzağı argümanına, KYG'nin bir büyük strateji olarak tanımlanmasına ve projelerin ekonomik değerinden çok jeopolitik değerine önem verildiği yönündeki yorumlara eleştirel yaklaşılmasını önermektedir. Çin yatırımları devlet destekli bir zeminde yükselmesine rağmen Çinli bankaların ve şirketlerin işleyişleri ticari çıkarlar doğrultusunda şekillenmektedir. Çin liderliği kimi projelerde diplomatik gayelerle sürece müdahil olmaktadır; fakat projelerin tasarlanması ve hayata geçirilmesinde Çinli şirketlerin ve bankaların çıkarları önemli bir rol oynamaktadır. Çin'in uluslararası altyapı yatırımları olgusu, yüksek bir soyutlama düzeyine taşındığında, geç kalkınan bir ülkenin şirketlerinin devlet politikalarıyla desteklenmek suretiyle uluslararası pazarlara açılmasını ifade etmektedir. Bu itibarla, Çin yatırımlarını devletlerin küresel kapitalizmle ilişkilendirme sürecinde izledikleri tanıdık bir rekabetçi stratejinin Çin'in tarihsel ve kurumsal özgünlüklerini taşıyan biçimi olarak yorumlamak mümkündür.

Çinli Altyapı Şirketlerinin Nitelikleri ve Motivasyonları

Bu bölüm, Çin'in uluslararası altyapı yatırımlarını yürüten şirketlerin niteliklerine ve motivasyonlarına odaklanmaktadır. Şirketleri Çin dış politikasının araçları olarak yorumlamanın doğruluğu sorgulanmakta ve bu şirketlerin, büyük ölçüde özerk olarak faaliyet gösteren kâr odaklı yapılar olduğu gösterilmektedir. Bu tartışmaya geçmeden önce 'Çin'in uluslararası altyapı yatırımları' ifadesiyle kastedilenin ne olduğunu netleştirmekte fayda vardır. Çinli şirket ve finansal kurumların bir şekilde dahil olduğu en azından dört farklı türde altyapı yatırım ya da proje türü mevcuttur: Çinli şirketlerin ana yüklenici olduğu ve finansmanı Çin'den gelen yatırımlar (1); Çinli şirketlerin doğrudan yatırımcı olduğu yatırımlar (2); Çinli şirketlerin yüklenici olarak dahil olduğu fakat finansmanı Çin dışından gelen yatırımlar (3); *China Investment Company* gibi Çin'in devlet fonlarının hissedar olarak dahil olduğu altyapıya ilişkin finansal varlıklara yapılan yatırımlar (4). Bu makalede Çin'in altyapı yatırımları, birinci ve ikinci türdeki yatırımları ifade etmek için kullanılmaktadır. Üçüncü tür projelerde, finansman Dünya Bankası (DB) gibi kurumlar tarafından sağlanmakta, Çinli şirketler ise tıpkı başka ülkelerin şirketleri gibi açık ihaleye girerek projeye dahil olmaktadır. Bir başka ifadeyle bu yatırımlar finansman mekanizmaları ve tasarımları itibarıyla özel olarak 'Çinli' bir nitelik taşımazlar. Görece az dikkat çeken dördüncü tür yatırımlar ise operasyonel özerkliğe sahip devlet fonlarının yurtdışı sermaye

piyasalarında (çoğunlukla ileri ekonomilerde) finansal varlık sınıflarına (Thames Water, Eutelsat Communications, Heathrow Havalimanı ve benzeri şirketlerin hissedarı olmak) yaptıkları yatırımları ifade eder (Liu ve Dixon, 2022). Bunlar, özel fonların yatırımlarından neredeyse ayırt edilemeyecek olan finansallaşmış türde yatırımlar olmaları itibarıyla 'Çinli' bir niteliğe sahip değildirlir.

Yukarıda belirtildiği gibi Çin'in uluslararası altyapı yatırımlarında devlete ait şirket grupları temel aktörlerdir. Genellikle bünyesinde çok sayıda bağlı şirket barındıran bu grupların sayısı 2022 itibarıyla 98'dir ve SASAC (*State-owned Assets Supervision and Administration Commission*) adlı merkezi kuruma bağlı olarak faaliyet gösterirler (SASAC, 2022). Bir varlık yönetim kurumu olarak SASAC'ın temel görevlerinden biri, şirketlerin finansal hedeflere ulaşmalarını denetlemektir (Kroeber, 2016: 95). Bu merkezi devlet şirketlerinin (DŞ) arasında kendi sektörlerinde küresel olarak en büyük şirketler arasında yer alan *China State Construction Engineering Corporation*, *Power Construction Corporation of China*, *China Railway Group*, *China National Machinery Industrial Corporation*, *China Communications Construction Company* gibi dev şirketler vardır (Jenkins, 2019: 77; Zhang, 2021a). Bunlara ek olarak, eyaletlerde birçok yerel devlet şirketi vardır ve bunların da giderek uluslararasılaşmaya ve yurtdışı yatırımlar arayışına girdiği bilinmektedir (Jenkins, 2019: 76-78). Yerel DŞ'ler ve özel şirketler çoğunlukla bir merkezi DŞ'nin ana yüklenici olduğu projeye küçük ortaklar olarak dahil olmaktadır (Zhang, 2021a). Oynadıkları kilit rol sebebiyle buradaki tartışma merkezi, DŞ'lere odaklanmaktadır. Bu şirketler aşağıda tartışılacağı üzere temelde piyasa mantığını içselleştirmiştir ve kâr maksimizasyonu doğrultusunda faaliyet göstermektedir.

Çin Komünist Partisi'nin (ÇKP) ve merkezi bürokrasinin DŞ'ler üzerinde çeşitli yetkileri vardır. ÇKP Örgüt Birimi, DŞ'lerin liderlerini atamak ve gerek görüldüğünde şirket yönetimlerini disiplin soruşturmalarına tabi tutmak gibi yetkilere sahiptir. Bu şirketlerin büyük ölçekli yurtdışı yatırımları Ulusal Kalkınma ve Reform Komisyonu (NDRC) ve Devlet Konseyi'nin onayına tabidir. Fakat bu tip yetkiler DŞ'lerin faaliyetlerini kumanda etmekten ziyade denetleme işlevi görmek üzere tasarlanmıştır. Min Ye'nin (2020: 187) ifade ettiği gibi Çin devleti DŞ'lerin esas olarak kârlılığın odağına koyan ticari varlıklar olarak çalışmasını istemektedir ve 1990'lı yıllardan itibaren bu yönde köklü reformlar yapılmıştır (ayrıca bkz. Kroeber, 2016: 89-96). Ayrıca merkezi kurumların, şirketlerin yurtdışı projelerini detaylı inceleyecek ve onların seyrini yakından denetleyecek kurumsal kapasitelerinin sınırlı olduğu söylenmelidir (Jones ve Hameiri, 2021: 174). Kimisi, bünyesinde onlarca bağlı şirket bulunduran bu şirket gruplarının kumanda edilmesinin teknik güçlüğüne dikkat çeken Milhaupt ve Zheng'in

(2014: 678) sorduğu soru alıntılanmayı hak etmektedir: “Pekin’deki bir grup bürokratin böyle büyük bir iş imparatorluğunu gerçekten kontrol etmesi ne kadar olasıdır?”. Yani her ne kadar, Çin’deki devlet-şirket ilişkilerinin yapısı, şirketlere çeşitli müdahale ve yönlendirme imkanları sağlasa da, Çinli şirketleri Çin liderliğinin birer aracı ve bu şirketlerin yatırımlarını Pekin’in büyük stratejisinin bir parçası olarak değerlendirmek oldukça tartışmalıdır.

Altyapı sektörlerinde faaliyet gösteren DŞ’lerin dış piyasalara açılması 1990’lardan itibaren Çin liderliği ve bürokrasisi tarafından teşvik edilmiştir. Bu altyapı firmaları her sektörde birkaç dev şirketin etrafında verimlilik hedefi doğrultusunda yeniden yapılandırılmış ve bunlara uluslararası piyasalarda rekabet edebilir seviyeye gelme ödevi verilmiştir (Zhang, 2021a). Bu şirketler sahip oldukları geniş beşeri ve teknik olanaklarını ve ölçek avantajlarını kullanarak gerçekten de uluslararası olarak rekabet edebilir bir düzeye gelmişlerdir (Zhang, 2021b: 17-18). Çinli firmaların rekabet becerileri Çin finansmanı olmadan da ihaleleri kazandıkları birçok örnek olmasıyla da görülmektedir (Jenkins, 2019: 76). 2010’lar itibariyle Dünya Bankası, Asya Kalkınma Bankası ve Afrika Kalkınma Bankası’nın finansman sağladığı ve açık ihalelerle verilen işlerde bile Çinli firmalar önde gelen tedarikçiler haline gelmiştir (Xu, 2014: 835-36; Zhang, 2021b: 8). Yani bu şirketleri basitçe Çin bankalarından aldıkları avantajlı krediler sayesinde etkin hale gelmiş aktörler olarak görmek yanıltıcıdır. Bunlar uzunca bir süredir uluslararası bilinirlik kazanmaya çalışan birer ‘küresel oyuncu’ olmaya çalışmaktadırlar. Birçoğunun ya kendisi ya da bağlı şirketleri Çin’deki borsalarda işlem görmekteyken bir kısmı da yabancı borsalara açılmıştır (Kroeber, 2016: 94-95).

Çinli şirketlerin dış piyasalara açılma sürecinin arkasında yatan önemli dinamiklerden biri, inşaat sektöründe içeride düşen kâr oranlarıdır (Lee, 2017: 24). Düşen kâr oranları altyapı inşa sektörünün belirli bir doygunluğa ulaşmasıyla ilgidir. Örneğin Çin’de yüksek hızlı tren sektörünün 2015 itibariyle bir olgunluğa ulaştığı bilinmektedir (Liu ve Lim, 2022: 10). Ayrıca içeride daha sıkı hale getirilen çevresel regülasyonların da bazı projeleri rafa kaldırmaya sebep olduğu; bunun da şirketleri dışarıda işler arama konusunda daha istekli kıldığı görülmektedir (Jones ve Hameiri, 2021: 183). Bu itibarla, Çin’in uluslararası altyapı yatırımları olgusu, Çinli şirketlerin mal ve hizmetleri için yeni pazar arayışlarıyla doğrudan ilintilidir (Liu ve Dixon, 2022; Mohan, 2021: 61-62; Jenkins, 2019: 86). Gelişmekte olan dünya ve görece düşük gelirli ülkeler, bu pazar arayışı için uygun yerler olarak öne çıkmaktadır. Çünkü geriden gelen aktörler olarak Çinli şirketler, OECD dünyasından şirketlerin yatırım yapmaya çok istekli olmadığı ya da boş bıraktığı yerleri, dışa açılma açısından avantajlı

pazarlar olarak görmektedirler (Jones ve Zou, 2017: 750; Mohan, 2021: 67; Ye, 2020: 192-93,197).

Yabancı ülkelerdeki altyapı projeleri Çinli şirketler açısından yüksek kârlı ve garantili işler olarak görülmektedir (Xu, 2014: 838). Zambiya'daki Çin yatırımları üzerine detaylı bir inceleme yapan Ching Kwan Lee (2017: 54), birçok şirketin Çin'deki kâr marjı yüzde 7 civarlarında iken, Zambiya'daki kâr marjlarının yüzde 14-30 aralığında bildirildiğinin altını çizmektedir. Yine kâr maksimizasyonu ve piyasa mantığının bir göstergesi olarak Çinli DŞ'ler, projeler için birbiriyle rekabet halindedirler (Jones ve Zeng, 2019). Bir ankete göre, Çinli şirketlerin yüzde 45'i yurtdışına iş yaptıkları durumda yine Çinli şirketleri esas rakip olarak görmektedir (CAITEC, SASAC ve UNDP China, 2017: 94; ayrıca bkz. Chen, 2020b: 452; Mohan, 2021: 68). Kârlılık motivasyonun merkezi rol oynaması DŞ'lerin bazen merkezi bürokrasinin yatırım çağrılarını göz ardı etmelerinde de görülmektedir. Kroeber'in (2016: 103) "tıpkı diğer ülkelerdeki büyük firmalar gibi, [Çinli] devlet şirketleri de kendi ticari amaçlarını takip eder- ki bu amaçlar devlet amaçları ile tutarlı olabilir veya olmayabilir" şeklindeki önermesine paralel olarak, örneğin, Zhejiang merkezli liman işletme ve inşası üzerine odaklanmış bir DŞ, merkezi bürokrasinin Pakistan'daki Gwadar limanına yatırım yapma davetine iştirak etmemiştir (Ye, 2020: 183).

Çinli şirketleri piyasa mantığını içselleştirmiş ticari varlıklar olarak görmeyi gerektiren bir diğer veri de özellikle doğal kaynaklara yatırım yapan firmaların, bu metalleri çoğunlukla Çin'e götürmekten ziyade iyi kâr peşinde küresel piyasalarda satmayı seçmeleridir (Jones ve Zou, 2017: 744). Örneğin, Venezuela'ya yatırım yapmış Çinli petrol şirketlerinin buradaki petrolün önemlice bir kısmını daha kârlı görünen ABD piyasasında sattıkları bilinmektedir (Jenkins, 2019: 238). Yine, DŞ'lerin yurtdışı kârlarının yönetiminde küresel finansal 'taktikleri' kullanarak Çin'deki vergiden kaçınmaya çalıştıkları durumlar mevcuttur. Örneğin *China Harbour Engineering Company*'nin Jamaika'daki bir proje için Bahamalar'da ve Delaware'de bağlı şirketler kurarak vergiden kaçınmaya çalıştığı görülmektedir (Gonzalez-Vincente, 2019: 500).

Çin Finansmanı: Benzerlikler ve Farklılıklar

CBD ve Çin Eximbank'ın uluslararası finansmanı gelişmekte olan dünyadaki altyapı projeleri başta olmak üzere kalkınma odaklı projeleri hedeflemektedir. Devlet destekli finansman mekanizması sayesinde bu bankalar özel piyasalarda görece az bulunan uzun vadeli krediler vermektedirler. Bu özellikleri itibarıyla CDB ve Çin Eximbank'ın finansmanı kalkınma finansmanı kapsamında kabul edilirler ve diğer kalkınma bankaları ve kurumları ile kıyaslanmaları uygundur. Bu

bölüm, Çin finansmanın başta Dünya Bankası (DB) olmak üzere diğer kalkınma bankalarının finansmanı ile benzerliklerini ve farklılıklarını tartışmaktadır.

Çin'in sağladığı uluslararası kalkınma finansmanı bağışlar, faizsiz krediler ve imtiyazlı krediler içerse de ana gövde olarak piyasa faizlerine yakın oranlardaki kredilerden oluşur. Çin Eximbank'ın finansmanı faizsiz krediler ya da görece düşük faizli imtiyazlı krediler içermektedir, CDB sadece piyasa faizlerine yakın oranlarda kredi vermektedir. Çin Eximbank'ın sağladığı imtiyazlı finansmanın Çin'in toplam kalkınma finansmanı içindeki payı küçüktür ve belli bir kota ile sınırlı tutulmaktadır (Zhang, 2021b: 11; Chen, 2020b: 442; Brautigam, 2011a: 757).³ Bu bankalar çoğunlukla ticari referans faiz oranına⁴ eklenen +%1-3 faiz oranıyla kredi sağlamaktadır (Brautigam, 2011a; Chen, 2020b: 442; Malik vd., 2021: 15,27). Bu oranlar, DB kredilerinden daha düşük faizli değildir (Lee, 2017: 47-48; Bhandary vd., 2022: 7). DB bünyesindeki Uluslararası İmar ve Kalkınma Bankası'nın (IBRD) 10-20 yıl vadeli kredilerinde faiz oranı, ticari referans faiz oranı+ %0.60-1.65 arasında değişmekteyken, alt ve orta-alt gelirli ülkelerde bu oran en çok + %1.00 seviyesine varmaktadır (World Bank, tarih yok). DB bünyesindeki Uluslararası Kalkınma Birliği'nin (IDA) sağladığı finansman ise çok daha imtiyazlı niteliktedir (World Bank, 2022).

CDB ve Çin Eximbank'ın fonlama mekanizmasında, DB'nin fonlama mekanizmasına benzer şekilde tahvil ihracı temel bir rol oynamaktadır. DB'den farklı olarak bu bankalar ağırlıklı olarak Çin'in iç piyasasında tahvil ihraç ederek finansman sağlarlar. Çin hükümetinin garanti sağlaması sayesinde bu bankaların tahvilleri ticari bankaların tahvillerinden daha düşük maliyetli kalmakta ve bunlar %3-4 gibi görece düşük maliyetle borçlanabilmektedir (Chen, 2021: 842-43). Başka bir ifadeyle burada Çin devleti, doğrudan finansman sağlamazken piyasa temelli bir fon sağlama mekanizmasına dolaylı destek sağlamaktadır. Çin devletinin ve piyasa mekanizmasının iç içe olduğu bu finansman mekanizmasını bu konudaki çalışmalarıyla özgün bir katkı yapan Muyang Chen (2020b) yerinde bir ifadeyle "devlet destekli ama piyasa temelli" olarak tanımlar. CDB ve Çin Eximbank'ın piyasa temelli finansman mekanizmasından yola çıkarak temel bir çıkarım yapılabilir. Kendileri piyasadan bir maliyetle borçlanan bu bankaların verdikleri projelerin kârlı olmasını ya da en azından 'iflas' etmeme anlamında güvenli olmasını ararlar (Chen, 2021: 843; Xu, 2014: 829-31). Başka bir ifadeyle bu bankaların zarar yazmamak adına en azından borçlanma maliyetini çıkaracak düzeyde bir faizle borç vermesi beklenir.

CDB ve Çin Eximbank'ın finansmanı faiz oranı ve kredi vadeleri gibi unsurlar açısından DB kredilerinden daha avantajlı olmamasına rağmen onu hangi

niteliklerin cazip kıldığı merak uyandırıcıdır. Öncelikle yatırımın yapıldığı ülke yönetimleri açısından Çin finansmanının makro-ekonomik şartlılık gerektirmemesi ve uzadıkça uzayan bürokratik süreçlere tabi olmaması temel bir cazibe kaynağıdır (Woods, 2008). Örneğin Zambiyalı bir teknokrat, finansman müzakerelerinde Dünya Bankası ile Çinli bankaların tutumlarında şartlılık ve hız dair farkı şöyle anlatmaktadır: “Çinliler size hükümetinizi değiştirin, politikanızın şurasını burasını değiştirin demeyecektir... Altyapı projelerinin bir raf ömrü var. İnsanlar bekleyemez” (aktaran Lee, 2017: 49). Bir diğer faktör de Çin’in altyapı yatırımlarının genellikle hem finansman hem de mühendislik-tedarik-inşaat birlikte olacak şekilde ‘her şey dahil’ olarak gelmesidir. Yaygın pratiklerde finansmanın bulunması, inşaatın yüklenicilerinin ihale ile belirlenmesi süreçleri ayrı ayrı yürütülürken, Çinli yüklenici firma finansmanı Çinli politika bankalarından kendisi bulma vaadiyle geldiği için ev sahibi ülke hükümeti açısından hızlandırılmış ve daha az zahmetli bir sürecin kapılarını açmaktadır (Bhandary, 2022: 8; Zhang, 2021b: 4). Ayrıca, çevre koruma tedbirleri söz konusu olduğunda Çin yatırımlarının çok-terafli bankalara kıyasla çok daha pragmatik ve ‘esnek’ olduğu bilinmektedir. DB’nin sıkı uluslararası normları takip eden yöntemi yerine, Çin bankaları çoğunlukla yatırım yapılan ülkedeki çevresel standartları takip etmeyi seçmektedir (Chin ve Gallagher, 2019: 248; Jones ve Hameiri, 2018: 589). Hatta birçok Çin yatırımında çevre koruma tedbirlerinin bir detay olarak görülmesi de söz konusudur. Örneğin Sırbistan’daki Kostelac 3 ve Myanmar’daki bazı projelerde çevresel etki değerlendirmesi (ÇED) yapılmadan Çinli şirketle inşaat anlaşması imzalanmıştır (Rogers, 2022: 355; Jones ve Hameiri, 2021: 207). Bazı durumlarda ÇED yapılırsa bile çok ciddiye alınmadan ve ahbap-çavuş ilişkileriyle yapılmaktadır. Çinli şirketlerle yapılan bir ankete göre, birçok Çinli firma ÇED ya da sosyal etki değerlendirmesi yaptırmamaktadır (CAITEC, SASAC ve UNDP China, 2017: 54, 85, 97).

Benzer bir durum ekonomik fizibilite değerlendirmeleri için de geçerlidir. Örneğin Karadağ’da Çinli şirketlerin inşa ettiği Bar-Boljare otoyolu için daha önce iki finansal fizibilite raporu olumsuz sonuçlanmış ve bu yüzden gerek özel sermaye gerekse Avrupa İmar ve Kalkınma Bankası (EBRD) ve Avrupa Yatırım Bankası (EIB) getirisi şüpheli bu yatırımdan uzaklaşmıştır. Daha sonra Çin Eximbank’ın hazırlattığı rapor olumlu sonuçlanmış ve 2014 yılında projeye onay verilmiştir (Jepson, 2021: 1234-35; Grgic, 2019: 47-48, 55). Bu örnekte Çin Eximbank bir anlamda başvuru olan ‘son seçenek’ olarak işe dahil olmuştur (Çin finansmanının tek seçenek olarak elde kaldığı benzer örnekler için bkz. Goodfellow ve Huang, 2021: 669). Burada, Çin Eximbank’ın bu tür finansal uygunluğu şüpheli projelere borç verme konusunda neden rahat davrandığı sorusu gündeme gelmektedir. Birçok durumda Çin bankalarının bu türden

kararlar almasını kolaylaştıran şey risk azaltma teknikleri ve ev sahibi ülke hükümetinin sağladığı güvencelerdir. Borcun ev sahibi hükümetin garanti sunması koşuluyla verilmesi, bu türden bir güvence olarak kullanılmaktadır (Jones ve Hameri, 2021: 180). Ayrıca, aşağıda tartışıldığı gibi, alıcı hükümetin elinin zayıf olduğu durumlarda özel anlaşma hükümleri koşularak riski alıcı ülkeye yansıtma taktığının izlendiğini görülmektedir. Riski ev sahibi ülkeye yansıtma, bazı örneklerde teminat (*collateral*) kullanma yöntemiyle sağlanmaktadır. Örneğin Latin Amerika ülkelerine verilen bazı krediler petrol teminatlı olarak verilirken (Jenkins, 2019: 238; Gonzalez-Vincente, 2019: 498-99), Etiyopya'da susam, Gana'da kakao, Zimbabve'de elmas teminat olarak kullanılmıştır (Alves, 2017: 229). Metaların teminat olarak kullanılması kaynak zengini düşük gelirli ülkelerin yabancısı olduğu bir yöntem değildir. Bu hem özel bankaların hem de kalkınma bankalarının zaman zaman başvurduğu bir yöntemdir (Chen, 2021: 848). Örneğin Brezilya Kalkınma Bankası'nın (BNDES) da Angola, Mozambik ve Gana'da metaların teminat olarak kullanıldığı krediler verdiği bilinmektedir (Alves, 2017: 229). Hatta vaktiyle Çin de Japonya'dan petrol-teminatlı finansman almıştır: 1970'li yıllarda, Çin petrol ihraç eden bir ülkeyken, Japonya Çin'e petrol ile geri ödemesi yapılacak olan borçlar vermiştir (Brautigam, 2009: 47; Brautigam, 2020: 7).

Metaların yanı sıra borcun verildiği projeden ya da başka projelerden sağlanan gelirlerin teminat olarak belirlendiği örnekler mevcuttur (Kenya'dan bir örnek için bkz. Brautigam ve Kidane, 2020: 2). Riske karşı Çinli taraflar nezdinde bir başka önlem de sigortalamanın zorunlu tutulmasıdır. Bu işlem genellikle Çinli büyük şirketlerin yurtdışı faaliyetlerini sigortalama misyonu yüklenen bir devlet şirketi olan *Sinosure* (tam adıyla *China Export & Credit Insurance Corporation*) tarafından ve görece yüksek maliyetli olarak yapılmaktadır. Örneğin Pakistan'daki bir proje için *Sinosure*'un yaptığı sigortalamanın maliyeti kredi miktarının %7'sine denk gelmektedir (Bhandary, 2022: 9). Bu oran Kenya'daki bir demiryolu için %6.93 iken (Brautigam ve Kidane, 2020: 2), Zambiya'daki projelerde %10'a varan maliyetler söz konusudur (Lee, 2017: 50). Son olarak Çin tarafı güvence adına projelere ilişkin anlaşmalara özel hükümler koyma yoluna gitmektedir. Özellikle Çin Eximbank kredilerinde gözlemlenen bu türden bir hüküm, olası anlaşmazlıkların Çin mahkemelerinde görülmesine dairdir (örnekler için bkz. Gelpert vd. 2021: 8; Rogers, 2022: 335; Gonzalez-Vicente, 2019: 501; Brautigam ve Kidane, 2020: 3).

Çin yatırımlarını ev sahibi ülkelerin yönetici elitleri açısından politik-ekonomik olarak cazip kılan faktörler de söz konusudur. Karayolu, tren yolu, enerji santrali, liman gibi görünürlüğü yüksek ve ekonomik büyüme adına kolay bir yol sunan

altyapı yatırımları yerel siyasi elitlerce “fırsat” yatırımlar olarak görülmektedir (Gonzalez-Vicente, 2019: 502-04; Mohan, 2021: 70). Ayrıca, Çin yatırımları yerel siyasi elitlerin patronaj ağlarını güçlendirme amacına daha uygun düşmektedir çünkü yolsuzluğun önlenmesi tedbirleri açısından DB gibi bankalar çok daha sıkı tedbirler uygulamaktadır. Projelere odaklanan birçok vaka çalışması, Çinli şirketlerin ana yüklenici olduğu projelerde yerel alt yüklenicilerinin siyasi elitlere yakın ekonomik gruptan seçilmesinin altını çizmektedir. Örneğin, Jones ve Hameiri (2021: 188) Kamboçya Halk Partisi yönetiminin Çin finansmanını nasıl rejim yanlısı ekonomik grupları güçlendirmek için kullandığını anlatmaktadırlar. Grgic (2019: 53) Karadağ'daki Bar-Boljare otoyolu inşasında açık ihale kurallarının es geçilerek hükümet yanlısı grupların projeye dahil edildiklerini anlatmaktadır. Ergenç ve Göçer (2022), Türkiye'deki enerji sektöründeki Çin yatırımlarının hayata geçirilmesinde siyasi elitlerle kurulan enformel ilişkilerin şekillendirici rolünü tespit etmişlerdir (ayrıca bkz. Eliküçük Yıldırım ve Yılmaz 2022). Benzer şekilde, Flint ve Waddoups'un (2021: 905-09) aktardığı üzere, Zambiya'daki yerel muhalif gözlemciler Çin yatırımlarının yerel yöneticilerin kısa dönemli çıkarlarına hizmet ettiğini ve Zambiya nüfusuna yayılmayacak bir elitler-arası servet yaratma amacıyla olduğunu ileri sürmektedirler.

Çin finansmanının niteliklerine ve motivasyonlarına dair bu gözlem ve verilerden yola çıkarak iki noktanın altını çizmek mümkündür. Birincisi, Çin politika bankalarının finansmanı esas olarak piyasa temelli fonlamaya yaslanmaktadır ve bunu yansıtır şekilde ticari bir karaktere sahiptir. Piyasadan belirli bir maliyetle edinilen fonlama alıcı ülkelere bu maliyeti yansıtan faiz oranlarıyla verilmektedir. CDB ve Çin Eximbank kredilerinin genel olarak Dünya Bankası kredilerinden daha düşük faizli olmaması bunu yansıtmaktadır.

Kimi Çin yatırımlarının finansal getirisine dair soru işaretleri olmasından yola çıkarak bu yatırımların siyasi motivasyonlu olduğu çıkarımını yapmak çoğu örnekte yanlıcıdır. Zira Çin finansmanının ticari mantığının bir yansıması olarak, riski büyük ölçüde alıcı ülkeye yansıtan mekanizmalar kullanılmaktadır. DB ya da diğer kalkınma bankalarının finansal olarak uygun bulmayıp kredi vermediği projelere Çinli bankaların kredi vermesini, Çin finansmanının jeopolitik motivasyonlu olmasından ziyade bu mekanizmaların kullanımıyla açıklamak daha doğru görünmektedir. Ayrıca, alıcı ülke siyasi elitleri, çeşitli ekonomik sebeplerle Çin finansmanına yönelmekte ve yerel çıkarlar, projelerin gündeme getirilmesi ve hayata geçirilmesinde önemli bir rol oynamaktadır. Bir sonraki bölümde tartışıldığı üzere birçok altyapı yatırımının alıcı ülkedeki talebe istinaden ve Çinli şirketler ve yerel elitlerin yönlendirdiği süreçlerle hayata geçtiği görülmektedir.

Yatırımların Süreçlerinde Pekin'in Rolünü Anlamak

Giriş bölümünde değinildiği gibi, Çin yatırımlarına dair yaygın bir varsayım, onların Çin liderliği tarafından jeopolitik gayelerle kumanda edildiği şeklindedir. Ne var ki gerek Çin'den gerekse ev sahibi ülkeden çok sayıda aktörün dahil olduğu, ticari motivasyonların temel bir rol oynadığı yatırım süreçlerinin Çin dış politikasıyla ilişkisi ve Çin liderliğinin bu süreçlerdeki rolü bu görüşün ifade ettiğinden daha karmaşık bir görünüme sahiptir. Bu karmaşık dinamikleri göstermek üzere konuya dair jeopolitik perspektifin en bilinen tezlerinden biri olan 'borç tuzağı' tezine bakmakta fayda vardır. Bu teze göre, Çin devleti gelişmekte olan ülkelere bilerek ödeyebileceklerinden fazla borç vermekte ve süreç içerisinde kendilerine bağımlı hale gelmelerini amaçlamaktadır. Bu tez, özellikle Sri Lanka'daki Hambantota Limanı'nın borçların ödenememesi sonucunda Çinli şirkete 'devredilmesini' takiben yaygınlık kazanmıştır (Brautigam, 2020). Bu projenin nasıl başladığı ve 'devredilmenin' aslında ne anlama geldiğine yakından bakıldığında Pekin'in bir stratejik hamlesiyle değil fakat yerel elitlerin yönlendirici rol oynadığı ve iyi tasarlanmamış bir yatırımla karşı karşıya olduğumuz görülmektedir. Öncelikle bu limanın inşası Çinli aktörlerin değil bizzat Sri Lanka hükümetinin önerisiyle gündeme gelmiştir. 2012 itibariyle faaliyete geçen Liman, Sri Lanka Liman Yönetimi altında beklenen ticari performansı gösterememiştir. 2015 yılında göreve başlayan yeni hükümet, önceki hükümetin başarısız bir girişimi olarak gördüğü Hambantota Limanı'nın işletim hakkını özelleştirip buradan elde edeceği gelirle vadesi yaklaşan dış borçları ödeme planını yürürlüğe sokmuştur. Burada bahsi geçen borçlar henüz vadesi gelmemiş olan Liman için Çin'den alınan krediyi kapsamazken ağırlıklı olarak Batı piyasalarından alınanları ifade etmektedir. Özelleştirme için görüşülen Hindistan ve Japonya'dan şirketler hevesli olmamış ve nihayetinde özelleştirmeye biri Limanı inşa eden *China Harbour Engineering Company* ve diğeri *China Merchants Port Holdings Company* (CM Port) olmak üzere iki Çinli firma talip olurken, *CM Port* Limanın çoğunluk hisselerini devralmıştır. Kendisi bir deniz taşımacılığı devi olan *CM Port*'un bu satın almaya ticari planları çerçevesinde yanaştığı değerlendirilmektedir (Brautigam, 2020: 9-10; Jones ve Hameiri, 2020: 13-19).

Bunun gibi birçok proje, Pekin'den yapılan stratejik planlamanın bir ürünü olmaktan uzak şekilde yatırım yapılan ülkenin gündeminde olan ve kâr arayışındaki Çinli şirketler ve bankalarca dahil olunan süreçlerle hayata geçmektedir (Jones ve Hameiri, 2021: 167-170). Örneğin Bal-Boljare otoyolu daha 2006'dan beri Karadağ hükümetlerinin gündeminde olan bir projedir ve Çin finansmanı ve şirketleri çok sonradan 2013 itibariyle potansiyel kaynak olarak belirleme başlamıştır. Önceki olumsuz fizibilite raporlarına rağmen Karadağ

hükümeti, projede ülkenin güneyi ve kuzeyi arasında 'ulusal birlik' duygusunu artıracığı beklentisiyle ve aynı zamanda patronaj ağlarını beslemek üzere ısrarcı olmuştur. Öyle ki bu uğurda Çinli şirkete başka birçok ülke yönetiminin vermektен sakındığı birçok hukuki imtiyaz ve vergi imtiyazı tanınmıştır (Grgic, 2019: 49-50).⁵ Filipinler'de Çin Eximbank finansmanı ile *China Energy Engineering Corporation* tarafından inşa edilen Kaliwa Barajı da uzun yıllardır Filipinler hükümetlerinin gündemindedir ve yine yerel hükümetin ön ayak olmasıyla hayata geçirilmiştir. Bu baraj üzerine yaptığı çalışmada Camba (2020: 979-984), proje detaylarının belirlenmesi ve yürütülmesi süreçlerinde Filipinler hükümetinin ve ona yakın ekonomik grupların esas belirleyici olduğunu tespit etmiştir.

Yukarıdaki tartışmanın göstermeye çalıştığı üzere, Çin'in uluslararası altyapı yatırımları üzerine yapılan vaka çalışmaları, Çinli şirketlerin ve yerel elitlerin bu yatırımlarda oynadığı kilit role vurgu yapmaktadır. Bununla birlikte yatırımların anlaşmaya bağlanması sürecinde Çin liderliğinin ve merkezi bürokrasinin ne ölçüde rol oynadığı politik-ekonomi literatüründe de tartışmalı olan bir noktadır. Bazı gözlemciler, Çin hükümetinin ev sahibi hükümetle yürüttüğü diplomasiyi yatırım süreçlerinin öncü adımı olarak yorumlarlar. Buna göre, Çin hükümetiyle yerel hükümetin ikili zirvesinde yatırımlara dair çerçeve anlaşmalar yapılır ve iki ülkenin bakanlıkları teknik detayların (fizibilite çalışmaları, tasarım ve benzeri) görüşülmesi ve koordinasyonu sağlamak üzere görevlendirilir. Potansiyel şirketler de bu görüşmelerde gündeme gelir (bkz. Chin and Gallagher, 2019: 251-53; Liu and Dixon, 2022: 976-79).

Bazı gözlemcilerse buna karşıt olarak projelerin hayata geçirilmesi süreçlerinde Çin tarafındaki esas yönlendirici faillerin sahada faaliyet yürüten devlet şirketleri olduğunu ileri sürerler (Lee ve Zeng, 2019; Ye, 2021; Lee, 2017). Çin yatırımları olgusunun şirket öncüllüğünde yorumlayan yaklaşımlar yatırım sürecinin gelişiminde Çinli şirketlerin kârlı iş sahaları arayışının öncü rolüne vurgu yaparlar. Örneğin Ching Kwan Lee (2017: 49-50) Zambiya'daki Çin yatırımlarının şöyle bir 'şema'ya göre geliştiğini anlatmaktadır. Çinli şirket potansiyel proje tespit ediyor ve ardından yerel ülkenin ilgili kurumlarına ulaşarak bu yatırımın öncel görüşmelerini gerçekleştirir- ki bu süreç yatırımın yapılacağı ülkede lobi faaliyetlerini de içermektedir. Yerel otoritenin onayının alınmasını takiben Çinli şirket Çinli bankalara giderek projeyi sunar ve finansman talebinde bulunur (ayrıca bkz Jones ve Hameiri, 2021: 179; Goodfellow ve Huang, 2021: 660; Zhang ve Smith, 2017: 2339-40). Yine Lee'nin perspektifine yakın şekilde şirket öncülüğüne nedensel ağırlık veren Jones ve Hameiri (2021: 172-73), Çin hükümeti ve yerel hükümet arasında imzalanan ve zaten şirketler tarafından başlatılan

anlaşmaların kayda geçirildiği mutabakat sözleşmelerinin (*memorandum of understanding*) birer rutin onay işlevi gördüğünü ileri sürerler (benzer bir görüş için bkz. Chen, 2020b: 449). Ayrıca Çinli liderlerin ikili görüşmelerinde ya da katıldıkları çok-taraflı zirvelerde vaat ettikleri finansman/yatırım paketlerinin hayata geçip geçmediğine dikkat etmekte fayda vardır. Haber manşetlerinde genellikle bu zirvelerdeki vaatlerin miktarı vurgulanır; diplomatik görüşmelere kritik önem atfetme yatkınlığı olan uluslararası siyaset analistleri de Çin'in 'oyun değiştirici' olarak yorumlandığı anlatılar oluştururlar. Örneğin, 2012 yılında başlatılan "Çin- Orta ve Doğu Avrupa İşbirliği" forumu büyük vaatlere sahne olmuş ve Çin'in bölgeyi yeniden şekillendireceği anlatılarına yol vermiştir. Oysa, geride bırakılan 10 yılın ardından, Çin'in bölgede önemli bir yatırım ve finansman kaynağı haline gelmediği görülmektedir (Matura, 2021; Krpec ve Wise, 2022). Beklentiler ve gerçekleşme arasındaki benzer bir makas, Türkiye'ye gelen Çin finansmanı ve yatırımında da görülmektedir (Gürel ve Kozluca, 2022; Güneylüoğlu, 2022). Yatırım temennilerinin hayata geçmesi, Çinli şirket ve bankaların yüksek getirili potansiyel yatırımlar tespit etmesi, bu yatırımların şartları konusunda ev sahibi hükümeti ile anlaşılması ve ülkedeki yasal çerçeve ve düzenlemelerin (ihale kanunları vb.) engel teşkil etmemesi gibi bir dizi koşula bağlıdır.

Literatürdeki bir yanda şirketlerin öncülüğüne diğer yanda hükümetler arası diplomasinin öncülüğüne yapılan vurgu şeklindeki ayrışmaya dönecek olursak, bunun teorik/metodolojik sebepleri olduğu gibi, pratikteki çeşitliliğinin de etkisi olduğu söylenebilir. Daha açık bir ifadeyle hem diplomasinin öncülük ettiği hem de piyasa dinamikleri çerçevesinde gelişen ve şirketlerin öncülük ettiği yatırım örnekleri söz konusudur (Bhandary vd. 2022: 7). Xu (2014: 831), Afrika'daki projelerin hayata geçmesinde farklılıkların olduğunu altını çizer. Bazı örneklerde Çinli DŞ'ler ya da bankalar yatırım fırsatlarını tespit ederken; bazılarındaysa Afrika ülkelerinde Çin büyükelçilikleri ya yerel hükümetin kendilerine ulaşmasıyla ya da doğrudan kendileri potansiyel yatırımları tespit edip DŞ'lere ulaşır.

Çin liderliğinin projelerin tasarlanması ve hayata geçirilmesinin çeşitli uğraklarında sürece etki etmesinden yola çıkarak, bu projelerin Pekin'in büyük stratejisinin bir parçası olduğunu ileri sürmek tartışmalıdır. Zira Çin bürokrasisini Çin liderliğinin yönlendirmeleri doğrultusunda her daim tutarlı ve uyumlu hareket eden bir mekanizma olarak yorumlamak güçtür. Çin bürokrasisinde uluslararası altyapı yatırımlarına dahil olan NDRC, Ticaret Bakanlığı, Maliye Bakanlığı, SASAC, Dışişleri Bakanlığı gibi çok sayıda aktör vardır. Bu kurumların arasında öncelik farklılaşması ve rekabet dinamikleri söz konusudur. Örneğin,

Dışişleri Bakanlığı yatırım süreçlerinde Çin'in imajına ve diplomatik ilişkilerin gidişatına öncelik verirken, SASAC için öncelik yatırımların getirisini maksimize etmektir (bkz. Xu, 2014: 829). Bununla ilişkili bir başka soru işareti de Çin bürokrasisinin uluslararası altyapı projelerini denetleme ve koordine etme yeterliliğinin düzeyine ilişkindir. NDRC, Ticaret Bakanlığı, Maliye Bakanlığı gibi merkezi kurumların Çinli şirketlerin önerdiği projelerin gerçekten kârlı olup olmadığını ya da çevresel etkisinin olumsuz olup olmayacağını denetleyecek kurumsal kapasitelerinin sınırlı olduğu söylenmelidir (Jones ve Hameiri, 2021: 178-79). Min Ye (2021) de bunu destekleyecek şekilde bürokrasinin, projelerin tasarlanması ve yürütülmesi sürecinde şirketlerin tutarlı bir denetimini yapmadığı sonucuna ulaşmaktadır. Bu durum Çinli bankalar için de geçerlidir. Uluslararasılaşma süreçlerinin henüz başında sayılabilecek Çin bankalarının uluslararası denetim ve değerlendirme kapasiteleri bakımından Batılı kalkınma kurumlarının gerisinde olduğu görünmektedir (Goodfellow ve Huang, 2021: 660). Örneğin Birleşik Krallık Uluslararası Kalkınma Bakanlığı'nın (*Department for International Development*) üç bin civarında personelinin olduğu ve bunların bin kadarının yurtdışında çalıştığı ve kuruma sahadan bilgi akışı sağladığı ifade edilmektedir (Jones ve Hameiri, 2021: 182). Bu kısıt karşısında, Çin bankaları proje analizi ve fizibilite raporlarının hazırlanması süreçlerinde çoğunlukla şirketlerin sağladığı bilgilere bağımlı kalmaktadır (Goodfellow ve Huang, 2021: 660). Zhang ve Smith (2017: 2339-40) de "kuyruğun köpeği sallaması" benzetmesiyle Çinli şirketlerin bakanlıkları ve bankaları yönlendirdiğine vurgu yaparlar.

Bununla birlikte, bazı durumlarda Çin liderliğinin doğrudan müdahalede bulunduğu da gözlemlenmektedir. Bu genelde ikili ilişkilerin gidişatını etkileyecek durumlarda ya da 'vitrin' KYG projeleri olarak görülen önemli projelerde söz konusu olmaktadır. Örneğin böyle bir vitrin proje olan Endonezya'da Jakarta-Bandung Yüksek Hızlı Demiryolu projesinde Xi Jinping NDRC başkanını süreci kolaylaştırmak üzere görevlendirmiştir. Bu süreçte Endonezya tarafına, kredi için hükümet garantisinin istenmemesi (Liu ve Lim, 2022: 10-11) ve CDB için oldukça düşük kalan %2 gibi bir faizin kabul edilmesi (Chen, 2020b, 442) gibi bazı tavizler verildiği görülmektedir. Bu proje özelinde bir diğer potansiyel kreditor olan Japonya ile girilen rekabet de Çin liderliğinin sürece dahil olmasında ve görece imtiyazlı koşullar sunulmasında etkili olmuştur (Malik vd. 2021: 40-41). Myanmar'daki Myitsone hidroelektrik santrali örneğinde de Çin Eximbank projenin finansal getirisini şüpheli görmesine rağmen Çin'in o dönemdeki başbakanı Wen Jiaobo'nun diplomatik desteğini göz önünde bulundurarak kredi vermiştir (Jones ve Hameiri, 2021: 205-06). Benzer şekilde, CDB'nin Venezuela'ya sağladığı finansmanda Hu Jintao'nun Hugo Chavez ile

yaptığı görüşmede onay vermesi rol oynamıştır (Chen, 2020b: 445). Fakat bu türden diplomatik adımlarla önü açılan finansman paketlerinde bile detaylar Çin'in politika bankaları tarafından belirlenmekte ve borç karşılığında birden çok teminat istenerek riski alıcı ülkeye yansıtma taktiği izlenmektedir. Zira bu bankalar da tıpkı Çinli DŞ'ler gibi iyi finansal performans göstermesi beklenen rekabetçi yapılardır. Eski CDB başkanının Chen Yuan'ın "Eğer kötü borçlar birikirse sonra bir noktada bizim borç verme becerimiz olmaz" sözü rekabet etme ve sürdürülebilir bir iş modeli kaygısını yansıtmaktadır (aktaran Chen, 2020b: 453).

Sonuç

Bu makale Çin'in uluslararası altyapı yatırımlarının öncelikli olarak Pekin'in jeopolitik amaçlarının şekillendirdiği bir olgu olup olmadığı sorusunu odağına alan bir tartışma yürütmüştür. Buna yönelik olarak, ilk iki bölümde altyapı yatırımlarına dahil olan Çinli devlet şirketlerinin ve bankaların yapı ve işleyişleri tartışılmıştır. Bu tartışmada bu şirket ve bankaların piyasa temelli olarak işleyen varlıklar olduğunun altı çizilmiştir. Kâr odaklı faaliyet yürüten, rekabetçi yapılara dönüşmüş olan şirketler için yurtdışı pazarlar kârlı iş sahaları olarak görülmektedir. CDB ve Çin Eximbank'ın fonlama mekanizması da piyasa temelli olarak tahvil ihracına dayanmaktadır. Bu bankalar kendi borçlanma maliyetlerini karşılayacak koşullarda kredi verirler ve ortalama kredi faizleri de DB kredilerinden yüksektir. Ayrıca, bu bankalarda borçların geri ödenmesini ve borç verme mekanizmalarının finansal sürdürülebilirliğini sağlama kaygısının önemli bir yer tuttuğu görünmektedir. Bu doğrultuda, Çin bankaları sigorta maliyetlerini yüksek tutmak, ev sahibi hükümetin güvence talep etmek, borca karşılık teminatlar istemek gibi mekanizmalarla finansal riski azaltmaya çalışırlar. Çin finansmanın nitelikleri Batılı kalkınma bankaları ile kıyaslandığında, onu cazip kılan faktörler arasından görece hızlı karar alma ve uygulama süreçleri ve yerel siyasi elitlerin patronaj ağlarını güçlendirme konusundaki avantajları ön plana çıkmaktadır.

Son bölümde ise yatırımların hayata geçirilme süreçlerinde Çin merkezi hükümetinin ne derece yönlendirme ve kontrole sahip olduğuna ilişkin bir tartışma yürütülmüştür. Burada birçok projenin Pekin'den yürütülen bir büyük stratejinin unsuru olmaktan ziyade yatırımın yapıldığı ülke elitleri ve Çinli şirketlerce başlatılan ve yönlendirilen süreçlerle hayata geçtiği gösterilmiştir. Her yıl onlarcası başlatılan, her biri kendi öncelikleri ve çıkarları doğrultusunda sürece etki etmeye çalışan Çinli veya ev sahibi ülkedeki çok sayıda aktörün dahil olduğu altyapı projelerine, Çin liderliğinin birer yüksek öncelikli dış politika başlıklarınıymış gibi mesai ayırdığını düşünmek ikna edici olmaktan

uzak görünmektedir. Ayrıca, Çin bürokrasisinin kendi içinde ne kadar tutarlı ve uyumlu hareket ettiği de tartışmalıdır. Yetki alanları birbiriyle örtüşebilen birçok merkezi kurum ve bakanlık kural ve düzenlemeleri yoluyla Çinli banka ve şirketleri yönlendirmeye, düzenlemeye ve denetlemeye çalışmaktadır. Bu parçalı düzenleyici ortamın yanı sıra, bu kurumların şirket ve bankaların gündeme getirdiği yurtdışı projelerin finansal ve çevresel etkilerini titiz bir şekilde değerlendirecek kapasitelerinin sınırlılıkları söz konusudur.

Çin'in uluslararası altyapı yatırımları olgusu geç kalkan bir ülkenin şirketlerinin devlet politikalarıyla desteklenmek suretiyle uluslararası pazarlara açılmasını ifade etmektedir. Tarihsel ve karşılaştırmalı lenslerle bakıldığında, bunun geç kalkınma deneyimlerinden tanıdık olan bir strateji olduğu görülür (Chen, 2021; Liao ve Katada, 2022). Ulusal şirketlere iş alanları açma gayesi Brezilya ve Hindistan gibi geç kalkan ülkelerin de uluslararası kalkınma finansmanı programlarında görülüyor (bkz. Mawdsley, 2012: 135-140; Kragelund, 2011). Yine geç kalkınma deneyimleyen bir ülke olarak Japonya devlet destekli finansman mekanizmalarını ulusal firmaların ihracat yapması ve uluslararasılaşması doğrultusunda sistemli olarak kullanmıştır (Chen, 2021: 833-34; Liao ve Katada, 2022). Kaldı ki devlet aktivizmiyle ulusal şirketlerin desteklenmesinin merkez ülkelerin de geçmişte sistemli olarak takip ettiği bir strateji olduğu bilinmektedir (Chang, 2002; Gerschenkron, 1962). Merkez ülkeler günümüzde de Çin'e kıyasla daha sınırlı ölçülerde olsa bile, devlet destekli ihracat kredileri ve kalkınma yardımları yoluyla kendi şirketlerinin uluslararası operasyonlarını desteklemektedir (Hopewell, 2021). Üstelik son yıllarda Çin'in rekabetçi baskısının da etkisiyle bu yönelimde artış gözlemlenmektedir (Mawdsley vd. 2018; Tekdal, 2022; Bunte vd. 2022). Bu itibarla, devlet bankaları, şirketler ve bürokrasinin ana aktörler olarak dahil olduğu Çin 'altyapı kompleksini', devletlerin küresel kapitalizmle ilişkilene sürecinde izledikleri tanıdık bir rekabetçi stratejinin Çin'in politik-ekonomik yapısının özgünlüklerini taşıyan bir biçimi olarak görmek mümkündür (Carroll ve Jarvis, 2022).

Sonnotlar

1 Yazar TÜBİTAK 2219 yurt dışı doktora sonrası araştırma bursu için TÜBİTAK'a teşekkür eder. Yazar ayrıca makalenin önceki taslaklarına yaptıkları yorum ve öneriler için Doğuş Düzgün, Ceren Ergenç ve Derya Göçer'e teşekkür eder. Hata ve kusurlar yazarın sorumluluğundadır.

2 Bürokrasinin parçalı yapısına daha temel bir bölünme de eklenebilir: Çin'in dış dünyada nasıl bir rol oynaması gerektiği, Çin yönetici elitleri arasında önemli ayrışmaların olduğu bir konudur (bkz. Shambaugh 2013: Bölüm 2; Demizduzen ve Thies, 2022).

3 Çin Eximbank'ın imtiyazlı kredileri devlet bütçesinden sübvansede edilir (Brautigam, 2011a: 756; Xu, 2014: 831).

4 Bu Londra Bankaklararası Faiz Oranı (LIBOR), Teminatlı Gecelik Faiz Oranı (SOFR) gibi piyasadaki referans faiz oranlarını ifade etmektedir.

5 Ayrıca, otoyol inşasını üstelenen *China Road and Bridge Corporation*'ın fizibilite raporunun hazırlanması sürecini ve Çin Eximbank'ın kararını yönlendirmiş olması da olasıdır; zira bu şirketin bu dönemde başka bir proje için bölgede iş gücü ve iş makinelerinin mevcut olması onu proje için fazladan istekli olmaya itmiş görünmektedir (Grgic, 2019: 49-50).

Kaynakça

Alves A C (2017). China's economic statecraft in Africa: The resilience of development financing from Mao to Xi. İçinde: M Li (der.), *China's Economic Statecraft: Co-optation, Cooperation and Coercion*, Singapore: World Scientific, 213-240.

Bhandary R R, Gallagher K S, Jaffe A M, Myslikova Z, Zhang F, Petrova M, ... ve Yimere A (2022). Demanding development: The political economy of climate finance and overseas investments from China. *Energy Research & Social Science*, 93, 1-16.

Brautigam D (2009). *The dragon's gift: the real story of China in Africa*. Oxford: Oxford University Press.

Brautigam D (2011a). Aid 'with Chinese characteristics': Chinese foreign aid and development finance meet the OECD-DAC aid regime. *Journal of international development*, 23(5), 752-764.

Brautigam D (2011b). Chinese development aid in Africa: What, where, why, and how much? *Where, Why, and How Much*. İçinde J Golley ve L Song (der.) *Rising China: Global Challenges and Opportunities*, Canberra: ANU E Press, 203-222.

Brautigam D (2020). A critical look at Chinese 'debt-trap diplomacy': The rise of a meme. *Area Development and Policy*, 5(1), 1-14.

Brautigam D ve Kidane W (2020). China, Africa, and Debt Distress: Fact and Fiction about Asset Seizures. China-Africa Research Initiative, Policy Brief no. 47.

Bunte J B, Gertz G, ve Zeitz A O (2022). Cascading noncompliance: why the export credit regime is unraveling. *Review of International Political Economy*, 29(5), 1395-1419.

CAITEC, SASAC, UNDP (2017). Report on the Sustainable Development of Chinese Enterprises Overseas. <https://www.undp.org/china/publications/2017-report-sustainable-development-chinese-enterprises-overseas>.

Camba A (2020). The Sino-centric capital export regime: State-backed and flexible

Tekdal V (2023). Özgün Ama Tanıdık: Piyasa Temelli Bir Olgu Olarak Çin'in Uluslararası 1349 Altyapı Yatırımları. *Mülkiye Dergisi*, 47(4), 1331-1353.

capital in the Philippines. *Development and Change*, 51(4), 970-997.

Carroll T ve Jarvis D (2022). Understanding the State in relation to Late Capitalism: A Response to "New" State Capitalism Contributions. *Antipode*, 54(6), 1715-1737.

Chang H J (2002). Kicking away the ladder. *Development Strategy in Historical Perspective*. London: Anthem Press.

Chellaney B (2017). China's Debt-Trap Diplomacy. Project Syndicate. <https://www.project-syndicate.org/commentary/china-one-belt-one-road-loans-debt-by-brahma-chellaney-2017-01?barrier=accesspay>

Chen M (2020a). State actors, market games: Credit guarantees and the funding of China Development Bank. *New political economy*, 25(3), 453-468.

Chen M (2020b). Beyond donation: China's policy banks and the reshaping of development finance. *Studies in Comparative International Development*, 55(4), 436-459.

Chen M (2021). Infrastructure finance, late development, and China's reshaping of international credit governance. *European journal of international relations*, 27(3), 830-857.

Chin G T ve Gallagher K P (2019). Coordinated credit spaces: The globalization of Chinese development finance. *Development and change*, 50(1), 245-274.

Demirduzen C ve Thies C G (2022). A role theory approach to grand strategy: horizontal role contestation and consensus in the case of China. *Journal of Global Security Studies*, 7(1), ogab018.

Eliküçük Yildirim N ve Yılmaz G (2022). Use/misuse of Chinese BRI investment? BRI-related crony capitalism in Turkey. *Southeast European and Black Sea Studies*, 1-19.

Ergenç C ve Göçer D (2022). BRI Engagement and State Transformation in the Middle East: A Case Study on Turkey. İçinde D.Pavlicevic & N. Talmacs (der.), *The China Question: Contestations and Adaptations* (ss. 93-112). Singapore: Springer Nature Singapore.

Gelpert A, Horn S, Morris S, Parks B ve Trebesch C (2021). How China lends: A rare look into 100 debt contracts with foreign governments. Center for Global Development Working Paper 573.

Gerschenkron A (1962). Economic backwardness in historical perspective. İçinde A. Gerschenkron, *Economic backwardness in historical perspective: A book of essays*. Cambridge MA: Belknap Press of Harvard University Press, 1-30.

Gonzalez-Vicente R (2019). Make development great again? Accumulation regimes, spaces of sovereign exception and the elite development paradigm of China's Belt and Road Initiative. *Business and Politics*, 21(4), 487-513.

1350 Tekdal V (2023). Özgün Ama Tanıdık: Piyasa Temelli Bir Olgular Olarak Çin'in Uluslararası Altyapı Yatırımları. *Mülkiye Dergisi*, 47(4), 1331-1353.

Goodfellow T ve Huang Z (2021). Contingent infrastructure and the dilution of 'Chineseness': Reframing roads and rail in Kampala and Addis Ababa. *Environment and Planning A: Economy and Space*, 53(4), 655-674.

Gürel B ve Kozluca M (2022). Chinese investment in Turkey: The belt and road initiative, rising expectations and ground realities. *European Review*, 30(6), 806-834.

Grgić M (2019). Chinese infrastructural investments in the Balkans: political implications of the highway project in Montenegro. *Territory, Politics, Governance*, 7(1), 42-60.

Jenkins R (2019). *How China is reshaping the global economy: Development impacts in Africa and Latin America*. Oxford University Press.

Jepson N (2021). Hidden in plain sight: Chinese development finance in Central and Eastern Europe. *Development and Change*, 52(5), 1222-1250.

Jones L ve Hameiri H (2020). "Debunking the myth of 'debt-trap diplomacy'." *Chatham House* 19.

Jones L ve Zou Y (2017). Rethinking the role of state-owned enterprises in China's rise. *New political economy*, 22(6), 743-760.

Jones L ve Zeng J (2019). Understanding China's 'Belt and Road Initiative': beyond 'grand strategy' to a state transformation analysis. *Third World Quarterly*, 40(8), 1415-1439.

Hameiri S ve Jones L (2018). China challenges global governance? Chinese international development finance and the AIIB. *International Affairs*, 94(3), 573-593.

Hopewell K (2021). Power transitions and global trade governance: The impact of a rising China on the export credit regime. *Regulation & governance*, 15(3), 634-652.

Kragelund P (2011). Back to BASICS? The rejuvenation of non-traditional donors' development cooperation with Africa. *Development and change*, 42(2), 585-607.

Krpec O ve Wise C (2022). Grand Development Strategy or Simply Grandiose? China's Diffusion of Its Belt & Road Initiative into Central Europe. *New political economy*, 27(6), 972-988.

Lee C K (2017). *The specter of global China: Politics, labor, and foreign investment in Africa*. University of Chicago Press.

Liao J C ve Katada S N (2022). Institutions, ideation, and diffusion of Japan's and China's overseas infrastructure promotion policies. *New political economy*, 27(6), 944-957.

Liu H ve Lim G (2022). When the state goes transnational: The political economy of China's engagement with Indonesia. *Competition & Change*, doi: 10245294221103069.

Liu I T ve Dixon A D (2022). What does the state do in China's state-led infrastructure financialisation?. *Journal of Economic Geography*.

Tekdal V (2023). Özgün Ama Tanıdık: Piyasa Temelli Bir Olgu Olarak Çin'in Uluslararası 1351 Altyapı Yatırımları. *Mülkiye Dergisi*, 47(4), 1331-1353.

Lin J Y ve Yan W (2017). *Going Beyond Aid: Development Cooperation for Structural Transformation*. Cambridge: Cambridge University Press.

Malik A, Parks B, Russell B, Lin J, Walsh K, Solomon K, Zhang S, Elston T ve Goodman S (2021). *Banking on the Belt and Road: Insights from a new global dataset of 13,427 Chinese development projects*. Williamsburg, VA: AidData at William & Mary.

Matura T (2021). *Chinese Investment in Central and Eastern Europe: A reality check*. Research Report, Central and Eastern European Center for Asian Studies, April 2021 Budapest.

Mawdsley D E (2012). *From recipients to donors: emerging powers and the changing development landscape*. Bloomsbury Publishing.

Mawdsley E, Murray W E, Overton J, Scheyvens R, ve Banks G (2018). Exporting stimulus and “shared prosperity”: Reinventing foreign aid for a retroliberal era. *Development Policy Review*, 36, O25-O43.

Milhaupt C J ve Zheng W (2014). Beyond ownership: State capitalism and the Chinese firm. *Georgetown Law Journal*, 103(3), 665-722.

Mohan G (2021). Below the Belt? Territory and Development in China’s International Rise. *Development and Change*, 52(1), 54-75.

Rolland N (2017). China’s “Belt and Road Initiative”: Underwhelming or game-changer?. *The Washington Quarterly*, 40(1), 127-142.

Rogers S (2022) Illiberal capitalist development: Chinese state-owned capital investment in Serbia, *Contemporary Politics*, 28(3), 347-364.

SASAC (2022). *Yang qi ming lu* (Merkezi Devlet Şirketleri Rehberi). <http://www.sasac.gov.cn/n2588045/n27271785/n27271792/c14159097/content.html>. Son erişim tarihi, 18.02.2023.

Sato J, Shiga H, Kobayashi T ve Kondoh H (2011). ‘Emerging Donors’ from a Recipient Perspective: An Institutional Analysis of Foreign Aid in Cambodia. *World Development* 39 (12), 2091–2104.

Shambaugh D L (2013). *China goes global: The partial power*. Oxford: Oxford University Press.

Sheehan S (2017). The Problem With China’s One Belt, One Road Strategy. The Diplomat. <https://thediplomat.com/2017/05/the-problem-with-chinas-one-belt-one-road-strategy/>

Summers T (2016). China’s ‘New Silk Roads’: sub-national regions and networks of global political economy. *Third World Quarterly*, 37(9), 1628-1643.

1352 Tekdal V (2023). Özgün Ama Tanıdık: Piyasa Temelli Bir Olgu Olarak Çin’in Uluslararası Altyapı Yatırımları. *Mülkiye Dergisi*, 47(4), 1331-1353.

Tekdal V (2022). Taking the power shift seriously: China and the transformation of power relations in development cooperation. *Australian Journal of International Affairs*, 76(5), 596-616.

Wang B ve Li X (2017). From world factory to world investor: the new way of China integrating into the world. *China Economic Journal*, 10(2), 175-193.

Woods N (2008). Whose aid? Whose influence? China, emerging donors and the silent revolution in development assistance. *International affairs*, 84(6), 1205-1221.

World Bank. (tarih yok). IBRD Financial Products <https://treasury.worldbank.org/en/about/unit/treasury/ibrd-financial-products/lending-rates-and-fees>. Son erişim tarihi, 19.04.2023.

World Bank (2022). What is IDA? <https://ida.worldbank.org/en/what-is-ida>. Son erişim tarihi, 19.04.2023.

Ye M (2020). *The Belt Road and beyond: state-mobilized globalization in China: 1998–2018*. Cambridge University Press.

Ye M (2021). Fragmented Motives and Policies: The Belt and Road Initiative in China. *Journal of East Asian Studies*, 21(2), 193-217.

Xu Y C (2014). Chinese state-owned enterprises in Africa: ambassadors or freebooters?. *Journal of Contemporary China*, 23(89), 822-840.

Zhang D ve Smith G (2017). China's foreign aid system: structure, agencies, and identities. *Third World Quarterly*, 38(10), 2330-2346.

Zhang H (2021a). Builders from China: From Third-World Solidarity to Globalised State Capitalism, *Made in China Journal* <https://madeinchinajournal.com/2021/12/01/builders-from-china-from-third-world-solidarity-to-globalised-state-capitalism/>.

Zhang H (2021b). Chinese International Contractors in Africa: Structure and Agency Working Paper No. 2021/47. China Africa Research Initiative, Johns Hopkins University, Washington, DC.