

Çin'in Balkanlardaki Yükselen Yapısal Gücü: Politikalar, Etkiler ve Bölgesel Denge Arayışları

China's Rising Structural Power in the Balkans: Policies, Influences, and the Search for Regional Balance

Muharrem BAYRAK^{ORCID}
Fevzi KIRBAŞOĞLU^{ORCID}

Karadeniz Teknik Üniversitesi,
Uluslararası İlişkiler Bölümü,
Trabzon, Türkiye



Öz

Çalışmanın temel amacı, Çin'in Balkanlar'daki ekonomik ve siyasi varlığının nedenlerini ve olası sonuçlarını Avrupa Birliği perspektifinden incelemektir. Bunu yaparken yapısal güç yaklaşımından faydalanılmaktadır. Çalışma, 2000'li yılların başından 2019'a kadar Çin-Balkan ilişkilerini kapsamaktadır. Çalışma kapsamında öncelikle yapısal güç kavramı teorik olarak incelenmektedir. Çalışmanın devamında, söz konusu dönemde Çin'in bölgede kullandığı politika araçları ve yürüttüğü yatırım projeleri irdelenmektedir. Bunların sonucunda ortaya çıkan asimetrik ilişki modeli ve bağımlılık ilişkisinin analizi yapılmaktadır. Ayrıca Avrupa Birliği'nin Çin'i dengeleme çabalarına da değinilmektedir. Bu bağlamda, 2008 ekonomik krizinden sonra, Avrupa Birliği'nin Balkanlara sağladığı mali destekte azalma olduğu gözlemlenmiştir. Avrupa Birliği'nin mali destekteki azalmasına karşılık, Çin bu dönemde 17+1 Platformu ve Kuşak Yol Girişimi gibi iş birliği mekanizmaları oluşturarak Balkanlardaki politik ve ekonomik varlığını kurumsal hale getirmeye başlamıştır. 2008 sonrası süreçte Çin, bölge ülkelerine 17 milyar doları aşan yatırım taahhüdünde bulunmuştur. Çin sermayesi öncelikle altyapı, ulaştırma, enerji ve imalat sektörlerine yatırım yapmaya başlamıştır. Bu sektörler için sermaye akışı sonucunda Çin, bölge ekonomisinde önemli bir yapısal güce sahip olmuştur. Ancak Çin ile imzalanan anlaşmalardaki belirsiz borçlanma koşulları ve Çin firmaları lehine hükümler tartışmalara yol açmıştır. Bazı Balkan ülkelerinin Çin'e karşı artan borç yükü, egemenlik kaybı endişelerine neden olmuştur. Bu noktada, AB'nin Çin'i sistematik bir rakip olarak değerlendirmeye başlaması ve yatırımlarını incelemesi dikkate değer bir gelişme kapsamında nitelendirilmiştir. Avrupa Birliği için asıl zorlu süreç, Balkanlardaki varlığını yeniden tesis etme çabasında yaşanmıştır. Sonuç olarak, Çin'in Balkanlardaki yapısal gücü ve etkisinin zaman içinde arttığını söyleyebilmek mümkündür. Bununla birlikte, Çin'in finansman modelinin sahip olacağı muhtemel riskler de göz ardı edilmemelidir. Aynı zamanda Avrupa Birliği, Balkanlardaki konumunu güçlendirmek amacıyla zamanın ruhuna uygun politikalar geliştirmelidir. Avrupa Birliği'nin bölgedeki rolünü yeniden perçinlemesi önem taşımaktadır.

Anahtar Kelimeler: Çin, Avrupa Birliği, Yapısal güç, 17+1 Platformu, Kuşak ve yol inisiyatifi

ABSTRACT

The main objective of this study is to examine the reasons for China's economic and political presence in the Balkans and its possible consequences from the perspective of the European Union. In doing so, this study utilizes a structural power approach. The study analyzes China-Balkan relations from the early 2000s to 2019. Firstly, the concept of structural power is analyzed theoretically. In the following section, China's policy instruments and investment projects in the region are analyzed. The resulting asymmetric relationship model and dependency relationship are analyzed. The European Union's efforts to balance China are also mentioned. In this context, after the 2008 economic crisis, the European Union's financial support for the Balkans has decreased. In response to the European Union's decline in financial support, China has started to institutionalize its political and economic presence in the Balkans by establishing cooperation mechanisms such as the 17+1 Platform and the Belt and Road Initiative. In the post-2008 period, China has committed more than 17 billion dollars of investment to the countries in the region. Chinese capital started to invest primarily in infrastructure, transport, energy, and manufacturing sectors. As a result of capital flows into these sectors, China has become an important structural

Geliş Tarihi/Received: 21.09.2023

Kabul Tarihi/Accepted: 13.12.2023

Yayın Tarihi/Publication Date: 29.12.2023

Sorumlu Yazar/Corresponding Author:

Muharrem BAYRAK

E-mail: mhrrmbyrk96@gmail.com

Cite this article as: Bayrak, M. & Kirbaşıoğlu, F. (2023). China's rising structural power in the Balkans: Policies, influences and the search for regional balance. *Journal of International Relations Studies*, 3(2), 91-100.



Content of this journal is licensed under a Creative Commons Attribution-NonCommercial 4.0 International License

force in the regional economy. However, the ambiguous borrowing conditions in the agreements signed with China and the provisions in favor of Chinese firms have caused controversy. The growing debt burden of some Balkan countries vis-à-vis China has led to concerns about the loss of sovereignty. At this point, the fact that the EU started to evaluate China as a systematic competitor and scrutinize its investments was considered as a remarkable development. The real challenge for the European Union has been the attempt to re-establish its presence in the Balkans. In conclusion, it is possible to say that China's structural power and influence in the Balkans have increased over time. However, the potential risks of China's financing model should not be ignored. At the same time, the European Union should develop policies in the spirit of the times to strengthen its position in the Balkans. It is important for the European Union to reassert its role in the region.

Keywords: China, European Union, Structural power, 17+1 Platform, Belt and road initiative

Giriş

Güç kavramı, uluslararası ilişkiler disiplinde farklı şekillerde tanımlanmıştır. En temel anlamıyla güç, bir devletin diğer devletleri veya olayların sonuçlarını kontrol edebilme veya etkileyebilme yeteneği olarak ifade edilmiştir. Gücün içsel ve dışsal olmak üzere iki temel boyutu vardır. Eylem kapasitesini temsil eden içsel boyut sözlük tanımına karşılık gelirken dışsal boyut ise diğerlerinin davranışlarını kontrol edebilme ve itaat ettirme yeteneği olarak kabul edilmiştir. Devletlerin sahip olduğu bu yetenek, örneğin X devletinin kendi stratejileri doğrultusunda hareket etmesi için Y devletini etkileme çabasıyla X ve Y arasındaki ilişkilere dayanmıştır (Griffiths ve ark., 2013, s. 123).

Güç, güvenlik ve dış politika analizlerinde sıklıkla kullanılmıştır. Özellikle realist teori, uluslararası ilişkileri açıklamak için gücü merkeze almıştır. Ancak diğer teoriler de gücün önemini vurgulamıştır. Örneğin, liberal teori de tıpkı realist teori gibi gücün önemini kabul ederken, güç mücadelesinin sadece savaş yöntemleriyle değil ekonomik yöntemlerle de yürütülebileceğini ifade etmiştir. Marksizm ve feminizm gibi eleştirel yaklaşımlar da benzer şekilde temel analiz birimlerini desteklemek için gücü kullanmıştır (Rupert, 2021, s. 196; Tickner, 1988, s. 430).

Güç mefhumunun önde gelen savunucularından Hans Morgenthau (1949), devletlerin öncelikli hedefi olarak gördüğü gücü, uluslararası politikanın ayrılmaz bir parçası olarak formüle etmiştir (Tüfekçi & Dağ, 2022, s. 140). Ancak uluslararası sistemdeki değişkenler bağlamında güç mücadelesine ilişkin perspektifin belirsiz olması, güç kavramının daha detaylı analiz edilmesini gerektirmiştir. Bu bağlamda Morgenthau'yu eleştiren K. J. Holsti (1964), güç analizinin temelini etkileme yeteneğini eklemiştir. Gücün farklı boyutlarına ilişkin kapsamlı bir değerlendirme yapan Steven Lukes da (1974) üç boyutlu bir yaklaşım benimsemiştir. Birinci boyut, karar alma sürecini etkileme kabiliyetini; ikinci boyut, siyasi gündemi belirleyerek, karar almayı engelleme becerisini; üçüncü boyut ise algı ve tercihlerin yönlendirilmesiyle bireylerin kontrolünü ifade etmiştir (Lukes, 1974). Neo-liberal kuramcılar, güce yönelik eleştirilerini devam ettirmiş ve devletlerin çıkarları doğrultusunda saldırgan tutumlarından vazgeçebileceğini ve uluslararası kurumların barışın korunmasında önemli bir etkisinin olabileceğini belirtmiştir. Robert Keohane ve Joseph Nye (1987), *Power and Interdependence* adlı çalışmasında gücü karşılıklı bağımlılık çerçevesinde değerlendirmiştir. Keohane ve Nye, devletlerin ve karmaşık karşılıklı bağımlılık sayesinde devletler dışındaki aktörlerin, hiyerarşik meselelerin mevcut olmadığı ve gücün etkisiz bir politika aracı olduğu dünya siyasetinde kendilerine dayatılan uyum maliyetlerinden kaçınma kapasitesine sahip olduklarını savunmuşlardır (Tüfekçi & Dağ, 2022, s. 142).

Uluslararası sistemin köklü dönüşümlerinden biri olarak kabul edilen Soğuk Savaş'ın sona ermesinin ardından akademik çalışmalar, farklı güç türleri üzerine odaklanarak gücün çok boyutlu yönlerini incelemeye başlamıştır. Bu dönemde yapılan akademik çalışmalarda, askeri ve ekonomik unsurlara dayalı geleneksel anlayış yerine, yumuşak güç ve akıllı güç gibi farklı güç türlerine odaklanan analizlere yer verilmeye başlanmıştır. Nye (2011) gibi düşünürlerin öncülük ettiği bu yeni yaklaşımlar, gücün klasik anlayışının ötesine geçmiştir. Ancak Lukesçu anlayış çerçevesinden esinlenen yapısal güç kavramının da kapsamı genişletilerek, gücün daha kapsayıcı bir şekilde ele alınması sağlanmıştır.

Yapısal güç önceleri, aktörler arasındaki açık çıkar çatışmalarından ziyade, çıkarların nasıl şekillendiğini inceleyerek anlam kazanmıştır. Yapısal güç yaklaşımı, gücü bir çatışma unsuru olarak değil, bireylerin, grupların ve toplulukların kimliklerinin, çıkarlarının ve bu çıkarlar doğrultusunda gelişen sosyal kapasitelerinin biçimlenme süreciyle ilişkilendirilmiştir (Booth, 1991; Gill & Law, 1989). Yapısal güç aktörlerin kimlik ve rollerine uygun davranış kalıplarını sergileyerek hem kendi kimlik ve rollerini hem de toplumsal yapıyı yeniden inşa ettikleri karşılıklı şekillendirme süreci olarak da değerlendirilmiştir (Hopf, 1998). Yapısal güç kavramı günümüze yaklaştıkça, bir devletin diğer aktörlerin yapılarını, kurallarını ve kurumlarını etkileme yeteneği olarak tanımlanmaya başlanmıştır (Keukeleire, 2003). Ancak Michael Barnett ve Raymond Duvall (2005), yapısal gücü daha kapsamlı ele alarak, aktörleri içinde yaşadıkları toplumun değerleri, ön yargıları ve normları çerçevesinde alternatifleri olmadığına ya da sahip oldukları kimlik ve rollerin kendileri için doğru olduğuna inanmalarını sağlayan bir mekanizma olarak tanımlamışlardır. Ayrıca yapısal gücün, aktörlerin sosyal kapasitelerinin ve çıkarlarının belirlenme sürecinde etkili olduğu vurgulanmıştır. Buna göre yapısal güç, iki temel yolla aktörlerin kaderlerini ve varoluş koşullarını biçimlendirmektedir. Birincisi, eşitsiz toplumsal kapasite ve fırsatlar yaratması; ikincisi ise sadece aktörleri ve kapasitelerini değil, anlayışlarını ve çıkarlarını da şekillendirmesidir. Barnett ve Duvall'ın (2005) analizinden hareketle, yapısal gücün aktörler arasında asimetric ilişkilere yol açarak, bazı aktörlerin üstün konumlarda olmasına neden olduğu söylenebilir. Bu durum, aynı zamanda bazı aktörlerin, kendileri için doğru ve yararlı olabilecek alternatif çıkarları sorgulamadan, mevcut güç yapılarını içselleştirmelerine yol açabilir. Yapısal gücün bu anlamda, toplumsal roller ve konumlardaki eşitsizlikleri pekiştirerek, aktörlerin davranışlarını ve algılarını biçimlendirme gücüne sahip olduğu anlaşılmaktadır (Sarı, 2020).

Bu çalışmada, son yıllarda Balkan ülkelerine ilgi gösteren ve bölgeye yönelik politikalar geliştiren Çin'in eylemleri, yapısal güç kavramı çerçevesinde analiz edilecektir. Yapısal güç yaklaşımı, bir ülkenin sahip olduğu maddi kaynakları ve coğrafi konumu gücün temel

belirleyicileri olarak vurgulaması nedeniyle, Çin'in Balkanlar'daki nüfuzunun arkasındaki etmenleri anlamak için uygun bir bakış açısı sunmaktadır. Milenyumla birlikte küresel bir güç olma iddiasını taşıyan Çin'in, jeopolitik açıdan stratejik öneme sahip Balkanlar'a ilgi göstermesi anlaşılır bir durumdur. Ancak Çin'in bölge politikalarının ardındaki itici güçleri ve bu politikaların Çin ile Balkan ülkeleri arasındaki güç dinamiklerine olası etkilerini irdelemek önem taşımaktadır. Çin'in bölgeye yönelik ilgisinin altında yatan unsurları sadece siyasi eksende değerlendirmek yetersiz kalabilir. Bu nedenle, Çin'in Balkan ülkeleriyle kurduğu ilişkilerde, sahip olduğu ekonomik kaynaklar ve coğrafi konum gibi yapısal unsurların ne derece belirleyici olduğunu tespit etmek önem arz etmektedir. Bu bağlamda çalışmada yapısal güç kavramı teorik olarak incelendikten sonra, Çin'in 17+1 Platformu ve Kuşak Yol İnisiyatifi (KYİ) gibi bölgesel politika araçları ve gerçekleştirdiği somut projeler hakkında bilgiler verilecektir. Ardından Çin'in bölge ülkeleriyle olan ilişkilerinin asimetrik yapısı, borçlandırma politikaları ve bölge ekonomilerinde yarattığı bağımlılık yapısal güç bağlamında tartışılacaktır. Daha sonra Avrupa Birliği (AB)'nin Çin'i dengeleme çabaları ve iki aktör arasındaki rekabete değinilecektir.

Çin'in Balkanlar Politikası: 17+1 Platformu ve Kuşak Yol İnisiyatifi

Çin'in Balkanlar'daki faaliyetleri, son dönemlerde bölgeye yönelik ilgisinin artmasıyla ivme kazanmıştır. Çin'in bölgeyle ilişkileri Soğuk Savaş dönemine dayanmasına rağmen, 2000'li yıllardan itibaren ekonomik ve jeopolitik menfaatlerini ön plana çıkaran yeni bir Balkan politikası izlemeye başlamıştır. 2011'de başlatılan 17+1 Platformu ve 2013'te ilan edilen KYİ, bu politikanın iki temel unsurunu oluşturmuştur.

17+1 Platformu

Çin, Soğuk Savaş döneminde Balkan ülkeleriyle ortak komünist ideoloji zemininde ilişkilerini geliştirse de, 1970'lerin sonuna kadar bölgede doğrudan bir role sahip olamamıştır. Bununla birlikte Çin, Arnavutluk'la iyi ilişkiler kurmasına karşın, 1976'ya kadar Güneydoğu Avrupa üzerine tutarlı bir politika da belirlememiştir. Mao Zedung'un ölümünden sonra değişim sürecine giren Çin, bu dönemde Batıyla iyi ilişkiler geliştirmeye başlayınca Arnavutluk tarafından komünist ideolojiden sapmakla suçlanmıştır (Poulain, 2011). Pekin yönetimi, Arnavutluk ile ilişkilerinin kopmasının ardından Yugoslavya ile yakınlaşmaya başlamış ve bölgedeki stratejik ortak ihtiyacını karşılamıştır. Ancak Josip Broz Tito'nun ölümünden sonra Yugoslavya'nın kanlı bir şekilde dağılması ve komünist rejimlerin terk edilmesi, Çin'in Güneydoğu Avrupa ile Soğuk Savaş dönemindeki ilişkilerini sürdürmesini engellemiştir.

Milenyumun başlamasıyla birlikte, Balkan bölgesinin istikrar kazanması, Çin'in ticaret ve enerji odaklı yeni stratejisi kapsamında bölgenin önemini artırmıştır. Yıllık yaklaşık %10 büyüyen ekonomisiyle Çin, toplumsal yapıyı yeniden inşa etmek için Balkanlardaki aktif rolünü artırmaya başlamıştır. Bu bağlamda, Çin-Avrupa ticaretinin 2000'de 101 milyar eurodan 2010'da 395 milyar euroya yükselmesi, Çin'in bölgeye artan ilgisini ortaya koymuştur (Poulain, 2011). Çin'in Balkanlara yönelik ilk ciddi girişimleri, 2011'de dönemin Başbakanı Wen Jiabao'nun Doğu Avrupa turuyla başlamıştır. Ziyaretlerin ardından, Çin ile Balkanlar arasındaki iş birliklerinin göstergesi haline gelecek olan ve her yıl düzenlenmesi kararlaştırılan liderler zirvelerinin temeli atılmıştır. Bu toplantıların en önemlilerinden biri, 2012 yılında Varşova'da gerçekleştirilmiştir. Çin ile Orta ve Doğu Avrupa ülkelerini bir araya getiren bu toplantıda, "Çin'in Orta ve Doğu Avrupa Ülkeleri ile Dostane İşbirliğini Teşvik Etmeye Yönelik On İki Önlem" adlı bildiri sunulmuş ve "16+1 Platformu" kurulmuştur. Platform, Çin ve on altı Orta ve Doğu Avrupa ülkesi¹ arasında ekonomik, kültürel ve toplumsal iş birliğini geliştirmeyi amaçlamıştır (Yan, 2019).

16+1 Platformu'nun kurumsal yapısının tamamlanması için Çin Dışişleri Bakanlığı bünyesinde bir sekreterlik kurulmuştur. Sekreterlik, liderlerin toplantılarını ve iş forumlarını düzenlemek ve alınan kararların uygulanmasıyla ilgili taraflar arasında iletişim ve koordinasyon sağlamak görevlerini üstlenmiştir. Platformun sürekli gelişme kaydedebilmesi için her yıl Başbakanlar düzeyinde Çin ile Orta ve Doğu Avrupa Ülkeleri (ODAÜ) Zirvesi gerçekleştirilmiştir. Toplantılarda ülkeler arasında farklı alanlarda iş birliğini geliştirmek için komisyonlar ve forumlar oluşturulmuştur. Platform kapsamında neredeyse her üye ülkenin bir merkeze ev sahipliği yapması, aktörlerin gönüllülük ilkesi doğrultusunda kimlik ve rolleriyle ilgili uygun davranış kalıplarını uygulama imkânı bulduğunu ve Çin'in karşılıklı inşa temelinde bir süreci yönettiğini göstermiştir.

Tablo 1. Çin-ODAÜ Kurumsallaşma Süreci		
Kurum Adı	Ev Sahibi Ülke	Süreç
Çin-ODAÜ Turizm Koordinasyon Merkezi	Budapeşte/Macaristan	Tamamlandı (2014)
Çin-ODAÜ Ulaştırma ve Altyapı Federasyonu	Belgrad/Sırbistan	Kurulum Aşamasında
Çin-ODAÜ Ortak Ticaret Odası Yürütme Ofisi	Polonya (İdari Ofis) Çin (Sekretarya)	Tamamlandı (2014)
Çin-ODAÜ Tarım İş Birliği Federasyonu	Bulgaristan	Tamamlandı (2019)
Çin-ODAÜ Yerel Yönetim Başkanları Federasyonu	Çek Cumhuriyeti	Tamamlandı (2018)
Çin-ODAÜ Enerji Projeleri Diyalog ve İşbirliği Merkezi	Romanya	Kurulum Aşamasında
Çin-ODAÜ Lojistik İşbirliği Federasyonu	-	Kurulum Aşamasında
Çin-ODAÜ Düşünce Kuruluşu Değişim ve İşbirliği Merkezi	Çin	Tamamlandı (2019)

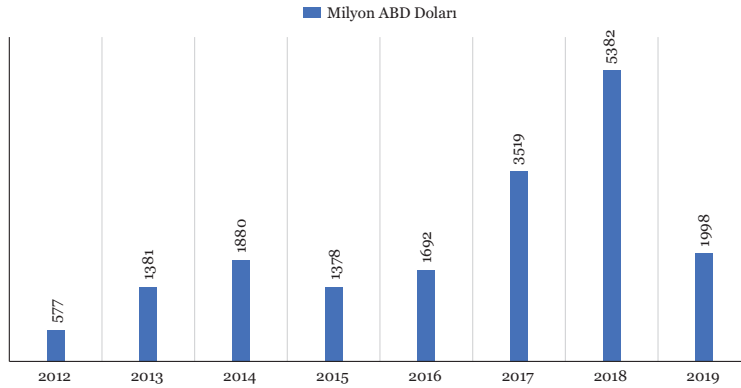
Kaynak: Tianping, 2015.

1 16+1 Platformu, Çin ile Arnavutluk, Bosna Hersek, Bulgaristan, Hırvatistan, Çek Cumhuriyeti, Estonya, Yunanistan, Macaristan, Letonya, Kuzey Makedonya, Polonya, Romanya, Sırbistan, Slovakya, Slovenya ve Litvanya'dan oluşmaktadır.

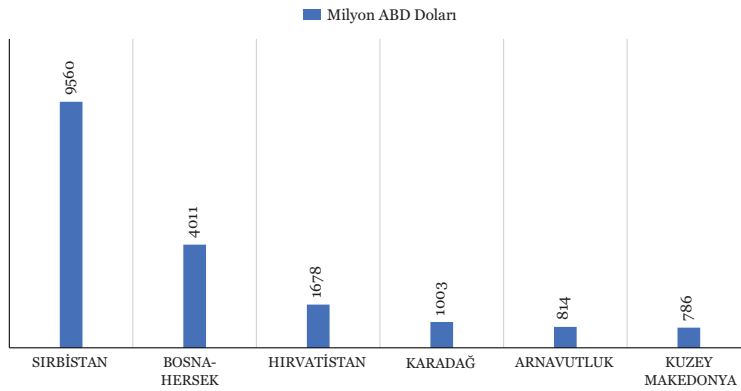
Çin-ODAÜ kurumsallaşma sürecinde ilk aşamada 500 milyon dolar değerinde bir iş birliği fonu oluşturulması öngörülmüştür. Ancak bu fonun yanı sıra ortak altyapı çalışmaları, yüksek ve yeni teknolojiler ve yeşil ekonomi alanlarına yönelik projelerin desteklenmesi amacıyla 10 milyar dolar büyüklüğünde özel bir kredi fonu oluşturulmuştur (Stanzel, 2016). Böylece bölge ülkeleri Çin Ulusal Kalkınma Bankası, Çin İhracat ve İthalat Bankası, Çin Sanayi ve Ticaret Bankası, Çin İnşaat Bankası ve Çin CITIC Bankası'na proje başvurusunda bulunabildikleri gibi, daha fazla Çinli şirketin ekonomik ve teknolojik bölgeler kurarak bölgede yatırım yapmaları teşvik edilmiştir. Bu sayede 2015 yılına kadar iki yönlü ticaret hacmi 100 milyar dolar seviyesine ulaşmış, 2019 yılına gelindiğinde ise Çin ile OADÜ ülkeleri arasındaki ikili ticaretin hacmi küresel ekonomideki durağanlığın aksine yüzde 21 oranında artarak rekor bir seviyeye ulaşmıştır (China-CEEC Cooperation, 2019). Ayrıca bölge ülkelerinde ulaştırma ağlarının kurulması için uzman bir komite oluşturularak, ortak girişimler yoluyla, bölgesel ya da uluslararası demir yolu projeleri Çin Ticaret Bakanlığı'nın koordinasyonu ile yürütülmeye başlanmıştır. Bu çalışmalara ek olarak Çin'in 2019 yılına kadar bölge ülkelerinden beş bin öğrenciye bursu vermesi ve Çin kültürünün tanıtması amacıyla Konfüçyüs Enstitüleri ile Konfüçyüs Sınıflarını açmasına karar verilmiştir (China-CEEC Cooperation, 2015).

16+1 Platformu kurumsal bir yapıya sahip olsa da tarafların gönüllük esasına dayalı olması nedeniyle Çin-Afrika İş birliği Forumu,² Çin-Latin Amerika ve Karayip Devletleri Forumu³ ve Şangay İşbirliği Örgütü⁴ gibi diğer bölgesel iş birliği oluşumlarına nazaran daha gevşek bir yapıya sahip olmuştur. Çin Sosyal Bilimler Akademisi Avrupa Çalışmaları Enstitüsü'nden Kong Tianping'e (2015) göre 16+1 Platformu, Soğuk Savaş sonrası ciddi dönüşümler yaşayan devletlere yönelik geliştirilmiş ve ana unsurlarından biri bu gevşek kurumsallaşma olmuştur. Tianping platformun diğer temel unsurlarını ise kapsamlı iş birliği, çok fonksiyonlu düzenleme ve iyi planlanmış bir çerçeve olarak tanımlamıştır.

Çin'in bölgeye yönelik perspektifi açısından önemli görülen bu iş birliği mekanizması, 12 Nisan 2019'da gerçekleştirilen 8. Çin-OADÜ Liderler Zirvesi'nde Yunanistan'ın katılımıyla 17+1 Platformu olarak adlandırılmaya başlanmıştır. Zirve sonunda yayınlanan Dubrovnik Yönergeleri'nde, 17+1 Platformu'nun Çin-OADÜ arasındaki ticaret hacmini bir önceki yıla göre %21 büyümesine katkıda bulunduğu ifade edilerek, pratik ve yararlı bir platform olduğu kanıtlanmıştır (The State Council The People's Republic of China, 2019).



Grafik 1.
Çin'in Bölgedeki Fon ve Yatırımlarının Yıllara Göre Dağılımı (Conley ve ark., 2020).



Grafik 2.
Çin'in Bölgedeki Fon ve Yatırımlarının Ülkelere Göre Dağılımı (Conley ve ark., 2020).

- Çin-Afrika İşbirliği Forumu (FOCAC), 2000 yılında Çin ile 53 Afrika devleti (Tayvan ile diplomatik ilişkilerini sürdüren Esvatini Krallığı hariç) arasında tek-çok taraflı bir ortaklık platformu olarak kurulmuştur (Ze Yu, 2022).
- Çin-Latin Amerika ve Karayip Devletleri Forumu (China-CELAC Forum), 2015 yılında Çin ve 33 Latin Amerika ve Karayip ülkesini (Antigua-Barbuda, Arjantin, Bahamalar, Barbados, Belize, Bolivya, Brezilya, Şili, Kolombiya, Kosta Rika, Küba, Dominik Cumhuriyeti, Dominika, Ekvador, El Salvador, Grenada, Guatemala, Guyana, Haiti, Honduras, Jamaika, Meksika, Nikaragua, Panama, Paraguay, Peru, Saint Kitts ve Nevis, Santa-Lucia, Saint Vincent ve Grenadinler, Surinam, Triniad ve Tobago, Uruguay ve Venezuela) içeren, ikili ilişkilerin gelişmesini teşvik etmeyi amaçlayan eşitliğe dayalı, karşılıklı fayda ve ortak kalkınma iş birliği organizasyonudur (Ministry of Foreign Affairs of China, 2016, s. 5).
- Şangay İşbirliği Örgütü (SCO), 15 Haziran 2001 tarihinde Şangay'da Kazakistan, Çin, Kırgızistan, Rusya ve Tacikistan arasında kurulan uluslararası bir örgüttür. Örgütün üye sayısı, Özbekistan (2001), Hindistan (2017), Pakistan (2017) ve İran'ın (2021) katılımıyla birlikte sekize yükselmiştir (The Shanghai Cooperation Organisation, t.y.).

2012–2019 yılları arasında gerçekleştirilen ve yaklaşık 18 milyar dolar bütçeye sahip olan projelerin yaklaşık %93'ünün Çinli yatırımcı, yüklenici ve tedarikçi firmalar tarafından gerçekleştirildiği göz önüne alındığında, Çin'in ODAÜ ülkeleri ve projeleri üzerinde önemli bir etkisinin olduğunu gözler önüne sermiştir. Grafiklerden anlaşılacağı üzere, Çin fon ve yatırımları özellikle Sırbistan, Bosna Hersek, Hırvatistan ve Karadağ gibi Batı Balkan ülkelerinde ön plana çıkmıştır. (Grafik 1, Grafik 2) Coğrafi konumu sayesinde Sırbistan, 102 projenin yarısından fazlasına ev sahipliği yapmıştır. Özellikle, Çinli şirketlerin sağladığı finansman desteğiyle Sırbistan'da üretilen ürünler AB, Rusya, Türkiye ve Afrika pazarlarına kolayca erişebilmiştir. Aynı zamanda bölgedeki üretim maliyetlerinin uygun ve bölgesel çatışma riskinin düşük olması önemli unsurlar olarak kabul edilmiştir. Dolayısıyla hem düşük üretim maliyetleri hem de nispeten istikrarlı durumu nedeniyle Balkanlar, Çin için hızla gelişen önemli bir pazar haline gelmiştir (Zuokui, 2019). Bu ifade edilenlerden hareketle Çin, Batı Balkanlardaki faaliyetlerle Avrupa pazarını tanıma fırsatı bulmuş ve uzun vadede Avrupa pazarında önemli bir aktör potansiyeline sahip olmuştur. Ancak, ilerleyen bölümlerde görüleceği üzere, Çin'in bölgedeki projelere yönelik finansman desteği genellikle şeffaflıktan uzak, kamuoyuna açık olmayan şartlarla kamu bankalarından sağlanmıştır. Bu noktada bölgedeki önemli aktörlerden olan AB'nin asıl endişesi ve eleştirisi, Çin tarafından sunulan kredilerin bölge ülkelerinin borç sürdürülebilirliğini olumsuz etkileme ihtimaliyle ilgilidir (Hopkins, 2019). Bu husus, Çin'in dış politikasında borç tuzağı diplomasisi yaklaşımıyla da örtüşmektedir. Çin'in bölgeye yönelik artan ekonomik nüfuzu, Balkan ülkelerinin Çin'e olan bağımlılığını artırmış ve Çin'in bölgede uzun vadede siyasi çıkarlarını gerçekleştirmek için kullanabileceği yapısal gücü oluşturmaktadır.

Kuşak Yol İnisiyatifi

KYİ, 17+1 Platformu'ndan yaklaşık bir yıl sonra kurulmuş olmasına rağmen, küresel ölçekte planlanması nedeniyle çatı oluşum olarak kabul edilmiştir. KYİ'nin ölçeği, 17+1 üyesi ülkelerin gelişimini etkileyecek büyüklükte olmuştur. Hem 17+1 üyeleri hem de bazı AB devletleri tarafından desteklenen bu stratejik girişim, coğrafi konumu itibarıyla Asya'yı Avrupa'ya bağlamayı hedeflemiştir. Modern İpek Yolu projesi olarak da adlandırılan KYİ, Eylül 2013'te Çin Devlet Başkanı Xi Jinping tarafından Kazakistan ziyaretinde açıklanmıştır. Konuşmasında, KYİ'yle birlikte tarihi İpek Yolu'nun yeniden canlandırılması için Çin'i Orta ve Güney Asya'yı Avrupa'ya bağlamayı hedeflediklerini belirten Xi, girişimin ilkelerini bölgede ortak kalkınma projeleri oluşturmak, ulaşım altyapısı inşa etmek, ticaret ve yatırımlardaki engelleri kaldırmak, ortak para politikaları geliştirmek ve bilgi paylaşımını ve etkileşimi artırmak olarak açıklamıştır (Tüfekçi, 2018, s. 40; Baltensperger & Dadush, 2019).

Xi'nin 2013'teki Kazakistan ziyaretinde kara bağlantısını, Ekim'deki Endonezya ziyaretinde deniz bağlantısını açıklamasıyla KYİ, Pasifik Okyanusu'ndan Baltık Denizi'ne kadar uzanan bir nitelik kazanmıştır. Çin, KYİ'nin hukuki altyapısını oluşturmak için 49'u Asya, 16'sı Avrupa, 3'ü Afrika ve 1'i Okyanusya'dan olmak üzere birçok ülkeyle çok taraflı iş birliği anlaşmaları imzalamıştır. Katılımcı ülkelerde başlayan ulaşım ve altyapı projelerinin finansmanı için fonlar ve bankalar kurulmuştur (Tüfekçi, 2018, ss. 40–41). Projenin finansmanına yönelik ilk kurum 40 milyar dolar sermayeli İpek Yolu Fonu olurken, ardından 100 milyar dolarlık Asya Altyapı Bankası ve sonrasında Yeni Kalkınma Bankası gelmiştir. Proje kapsamındaki ülkeler, imzaladıkları çok taraflı anlaşmalar sayesinde bu üç fondan toplam 240 milyar dolar kaynak kullanmıştır (Serikkaliyeva, 2016). KYİ, AB'nin ekonomik yaklaşımlarına benzer şekilde iş birliği ve ticari fırsatların geliştirilmesini hedeflese de, daha esnek bir yaklaşım benimsediği görülmüştür.

KYİ, ülkelerin kendi politikalarına saygı duyduğunu belirtmesine rağmen finansman ve organizasyonda Çin etkisinin ağır basması nedeniyle ekonomik yaklaşımlarını AB gibi hukuki boyutta değil, bölge ülkelerinin kurumlarını, yapılarını ve kurallarını etkileyerek şekillendirmiştir. Böylelikle yönlendirici olmaktan ziyade, bölge ülkeleri üzerinde etkisi olmuştur (European Commission, t.y.). Soğuk Savaş'ın ardından AB, Doğu Avrupa ve Balkanlar'ın siyasi ve ekonomik görünümünü yeniden şekillendirmek genişleme, komşuluk politikaları ve mali yardım programları gibi siyasi ve ekonomik mekanizmalar geliştirirken bölge genelinde istikrarlı ekonomilerin kurulmasının ön şartı olarak demokratikleşme, insan hakları ve hukukun üstünlüğü gibi ilkeleri teşvik etmiştir. Ancak 2004, 2007 ve 2013'teki genişleme dalgasıyla birlikte Orta ve Doğu Avrupa ülkelerinin bir kısmı kurumsal, politik ve ekonomik reformları uygulayarak Birliğin bir parçası olurken, zorlayıcı olarak kabul edilen reform kriterleri yerelde rahatsızlık ve baskı unsuru olarak kabul edilmiştir. (Schimmelfennig & Sedelmeier, 2005). Ayrıca bölgedeki sınırlı devlet yapısı, ülkelerin AB müktesebatını uygulama kapasitesini ve isteğini zayıflatmış ve 2008 ekonomik krizinde AB'den beklediği desteği alamadığı için Çin ile yakınlaşmayı bir fırsat olarak değerlendirmiştir (Budeanu, 2018).

Çin'in KYİ kapsamındaki yaklaşımıyla, AB'nin yaklaşımı arasında temel bazı farklılıklar bulunduğu anlaşılmıştır. Çin, AB'ye kıyasla altyapı yatırımlarına ve ülkeler arası ticareti kolaylaştırmaya daha fazla önem vermiştir. Çin Ulusal Kalkınma ve Reform Komisyonu'na (2015) göre, Çin karayolu ağlarını güçlendirmek için ulaşım altyapılarının geliştirilmesine, ana geçiş güzergahlarına, kavşaklara ve projelere odaklanmıştır. Bu nedenle Çin, büyük altyapı projelerine ağırlık vermiştir. Örneğin, Sırbistan ve Macaristan arasındaki 3 milyar dolarlık demir yolu projesi, bölgenin jeoekonomik önemini yansıtmıştır. Çin ayrıca, girişimin ana amaçlarından biri olan bölgeler arası gelişmişlik farkını azaltmak ve kıyı kentlerindeki nüfus yığılmasını önlemek için az gelişmiş batı bölgelerini komşu ülkelerle entegre etmeyi hedeflemiştir. Bir diğer önemli fark ise, Çin'in projelerde özel sektör kuruluşlarının yerine kamu kuruluşlarını tercih etmesinden kaynaklanmaktadır. Böylece rekabetten kaçınılmış ve kontrol kolaylaşmıştır. Kamu girişimlerinin yurtdışı deneyimi sınırlı olsa da ekonomik büyüklükleri riskleri azaltmaktadır. Yasalara dayalı kamu kuruluşları, dış ticareti arttıranın yanında ulusal hedeflere de katkı sunmaktadır. Çin'in ekonomik büyüklüğü ve özellikle 2007–2012 dönemindeki %10'luk, 2017'den itibaren %6,5–7 arasındaki büyüme oranları, projenin zor kısımlarının aşılmasında olumlu bir etki yapmıştır. Son olarak KYİ, altyapı yatırımları ve ticaretin kolaylaştırılması gibi ekonomik amaçların yanı sıra, çevreyle ilgili sürdürülebilirlik, sivil toplum katılımı ve projelerin mali sürdürülebilirliği açısından birçok ikili ve çok taraflı kalkınma projesinden farklılaşarak, insan hakları, demokrasi ve yönetim konularına yönelik özel kriterler öne sürmemiştir (Baltensperger & Dadush, 2019).

Balkanlardaki Çin Etkisi Üzerine Ülke Örnekleri

Sırbistan, Çin'in Balkanlar'daki en önemli ortaklarından biri olmuştur. Tito döneminde başlayan iki ülke arasındaki iyi ilişkiler günümüzde artarak sürdürülmüştür. Çin, Sırbistan'ı hem önemli bir koridor hem de bir pazar olarak değerlendirmiş ve KYİ ve 17+1 Platformu kapsamında birçok proje gerçekleştirmiştir. Sırbistan'daki Çin faaliyetleri öncelikle ulaşım sektörüne odaklanmış ve kara yolları, demir yolları, çelik endüstrisi ve enerji projelerini kapsamıştır. 2016 yılında Çinli demir-çelik şirketi Hesteel Group, Zelezara Smederevo çelik tesisini 46 milyon dolara satın almıştır (Bastian, 2017). Tesisten üretilen çelik, Çin'in bölgedeki altyapı projeleri için kullanılmıştır. Örneğin, Çin Yol ve Köprü Şirketi tarafından inşa edilen Mihajlo Pupin Köprüsü'nün inşaatında kullanılan malzemelerin yarısı Çin menşeli çelikten sağlanmıştır (Stojanovic-Visic ve ark., 2021, s. 34). İki ülke arasındaki önemli projelerden bir diğeri ise Tuna Nehri üzerinde inşa edilen ve sembolik değeri olan Çin-Sırbistan Dostluk Köprüsü'dür. Avrupa kıtasındaki ilk büyük Çin projesi olan köprü, erişim yollarıyla birlikte 260 milyon dolara mal olmuştur (Tonchev, 2017). Bir diğer önemli altyapı projesi, Belgrad'ı Karadağ'a bağlayan olan 250 kilometrelik E763 otoyol projesidir. Hem Batı'ya hem de denize açılma açısından kritik bir rol oynayan bu proje, Çin İhracat-İthalat Bankası'nın (Exim Bank) 450 milyon euroluk finansmanıyla, Çin İletişim İnşaat Şirketi tarafından inşa edilmiştir (Xia, 2019). Çin'in en önemli yatırımlardan biri ise Belgrad ile Budapeşte arasında inşa edilen yüksek hızlı tren hattıdır. Sekiz saatlik seyahat süresini üç saate düşüren ve Budapeşte-Belgrad demir yolunu Yunanistan'daki Pire Limanına bağlayan proje, Çin Exim Bank tarafından sağlanan kredilerle finanse edilmiştir (Öztürk, 2019). Bu ifade edilenlerden hareketle, 2019 yılı itibarıyla Çin hükümetinin sağladığı kredilerle finanse ettiği ulaşım amaçlı projelerinin değeri 7,5 milyar euroyu aşmıştır (Belt and Road News, 2019).

Bosna Hersek, 4 milyar doları aşan Çin yatırımlarıyla Sırbistan'ın ardından ikinci sırada gelmiştir. Ülkenin özerk bölgelerinden biri olan Sırp Cumhuriyeti'nin (SC) de facto başkenti Banja Luka ile Hırvatistan sınırında bulunan Novi Grad'ı birbirine bağlayan olan otoyol projesi, ülkedeki en önemli Çin yatırımı olmuştur. 320 milyon euro maliyeti bulunan proje için SC Devlet Otoyol İşletmecisi ile Çin devletine ait Çin Shandong Uluslararası Ekonomik ve Teknik İşbirliği Grubu (CSI) arasında anlaşma imzalanmıştır. Bölgenin dağlık bir arazi olması nedeniyle ciddi bir engel teşkil eden 186 kilometre uzunluğundaki otoyol projesinin maliyeti, Çin Exim Bankası'nın verdiği kredi ile karşılanmıştır (Garaca, 2017). Yapılan anlaşma uyarınca CSI, otoyolun 33 yıl boyunca işletilme hakkını elde ederken, SC'ye yılda 32,5 milyon euro ödeme yapacağı belirlenmiştir (Stanev, 2018). Bir diğer önemli yatırım ise SC'deki Dobo Stanari Termik Santrali projesidir. 2014 yılında başlayıp 2016'da tamamlanan proje için Çin Exim Bankası'ndan 350 milyon euro kredi kullanılmıştır (Bastian, 2017). Çinli Dongfang Elektrik Grubu tarafından inşa edilen ve İsviçre merkezli EFT Grubu tarafından işletilen tesis, 2018'de 39 milyon euro kar elde ederek, karlı bir yatırım olduğunu kanıtlamıştır (SEE Energy News, 2019). Ayrıca 2014'te Bosna-Hersek Federasyonu, Tuzla kömür yakıtlı termik santralindeki yedinci ünitesindeki inşası için 785 milyon euroluk maliyeti de Çin Exim Bank tarafından karşılanmıştır (Bankwatch Network, 2016).

Çin'in Balkanlar'daki bir diğer önemli ortağı Karadağ'dır. İki ülke arasındaki iş birliği, tartışmalara neden olan bir kara yolu projesi üzerinden yürütülmüştür. Karadağ'ın Adriyatik kıyısındaki Bar Limanı'nı Belgrad'a bağlayacak 165 kilometrelik otoyol, KYİ kapsamındaki en fazla eleştiri alan projelerden biri olmuştur. Karadağ hükümeti tarafından modern bir otoyol olarak tanıtılsa da küçük bir ekonomi olan Karadağ'ın böyle büyük bir projeye gerçekten ihtiyacı olup olmadığı ve maliyetini karşılayıp karşılayamayacağı tartışma konusudur (Barkin & Vasovic, 2018). Otoyol fikri 2005 yılında ortaya atılmış, ardından 2006'da Fransız Louis Berger ve Avrupa Yatırım Bankası (EIB) için Amerikalı URS şirketi tarafından iki ayrı fizibilite çalışması yapılmıştır. Her iki çalışma da gerekli trafik yoğunluğuna ulaşamayacağı, devlet desteği olmadan projenin yürütülemeyeceğini sonucuna varmış ve mevcut yolların modernize edilmesini önermiştir (Grgic, 2017; Hopkins & Kynge, 2019). Ancak Karadağ'ın dünyaya açacağı düşünülen bu proje, AB'nin destek vermemesinin ardından Çin tarafından finanse edilmiştir. Karadağ'ın 2019 yılına kadar en büyük yatırımı olan bu proje, Çin Exim Bank'ın 809 milyon euroluk kredisıyla hayata geçirilmiştir (Semanić, 2019). Ancak yukarıda bahsedildiği üzere Çin kredileri, AB'nin öngördüğü gibi Karadağ'ın dış borcunu ve kamu harcamalarını artırarak, tasarrufa gidilmesini zorunlu kılmış ve vergilerin yükselmesine neden olmuştur (Trading Economics, 2020). Karadağ örneğinde olduğu gibi, borç yükünün artması, olası ödeme dengesizlikleri ve ihale sürecindeki şeffaflık eksikliği gibi durumlar, KYİ'ye yönelik kuşku artırmıştır.

Çin'in Balkanlardaki ortakları arasında Hırvatistan'da yer almıştır. Hırvatistan'daki en büyük Çin yatırımı, ülkenin güneyindeki Dubrovnik şehrini kuzeydeki ana kara ile bağlayan Pelješac Köprüsü projesidir. Hırvatistan ve Çin arasındaki anlaşmaya göre, 2,4 kilometre uzunluğunda ve 55 metre yüksekliğindeki köprü, Çin şirketi CRBC tarafından inşa edilmiştir. Projenin maliyetinin yaklaşık %85'i, Hırvatistan'ın 2017 yılında AB uyum politikası çerçevesinde elde ettiği 357 milyon euroluk fondan karşılanmıştır. Köprü aynı zamanda, Hırvatistan'ın güneyini Bosna-Hersek toprağı olan Neum Koridoru'ndan ayırması açısından kritik öneme sahip olmuştur (Prtoric, 2020).

Arnavutluk, Çin'in Balkanlarda iş birliği yaptığı ülkelerden biri olmuştur. Çin'in Arnavutluk'ta yürüttüğü en önemli altyapı projesi, Tiran Uluslararası Nënë Tereza Havalimanı'nın modernizasyonu ve işletme imtiyazının devralınmasıdır. 2016'da Çinli devlet destekli şirket China Everbright Group, bu havalimanının 2027'ye kadar yaklaşık 100 milyon dolara işletme hakkını satın almıştır (China-CEE Institute, 2019). Çinli şirketler ayrıca madencilik ve petrol alanlarında da faaliyette bulunmuştur. Bu bağlamda Çinli Geo-Jade Petroleum şirketi, Avrupa'nın en büyük kara petrol sahası olan Patos-Marinza ve Arnavutluk'un ikinci büyük petrol sahası olan Kuçova'ya ilgi göstermiş; Simomine Resource Exploration şirketi ise ülkede bir maden sahası kurmak için fizibilite çalışması yapmıştır (Brady & Higashi, 2019).

2019'da 17+1 platformuna katılan Yunanistan, coğrafi konumu ve AB ile yaşadığı sorunlar nedeniyle Çin'in bölge perspektifinde kilit bir rol oynamıştır. 2008 ekonomik krizi sonrası finansman arayışına giren Yunanistan, Pire Limanı'ndaki iki terminalin 30 yıllık işletme imtiyazını, 490 milyon euro karşılığında Çin Okyanus Denizcilik Şirketi'ne (COSCO) devretmiştir. Kriz döneminde Yunanistan'a yaklaşık beş katından daha fazla yatırım yapan Çin, böylelikle kilit yatırımcı konumuna yükselmiştir (Corre, 2018). Ayrıca COSCO 2017'de limanın %67'sini satın alarak, Avrupa'ya giriş kapısını aralamıştır. Böylece Deniz İpek Yolu'nun önemli durağı olan Pire Limanı'ndaki kapasite

artışı ve Belgrad-Budapeşte demir yolu projesi, Çin mallarının Avrupa pazarlarına daha hızlı ve verimli bir şekilde erişimine imkan sağlamıştır (Horowitz & Alderman, 2017; Tonchev, 2017).

Kuzey Makedonya, diğer ülkelere kıyasla daha az Çin yatırımı olsa da özellikle Miladinovic-İştup ve Kırçova-Ohrid arasındaki iki otoyol projesiyle öne çıkmıştır. Toplam 104 km uzunluğundaki bu projelerin maliyeti, Çin Exim Bank'tan sağlanan 638 milyon euroluk krediyle karşılanmıştır. Başkenti doğu bölgelerine bağlayacak otoyol, Çin devlet şirketi olan Sinohydro tarafından yapılmıştır (Krstinovska, 2019).

Balkanlarda Yeni Bir Denge Unsuru Olarak Çin

Çin'in Balkan ülkeleriyle ilişkileri uzun bir geçmişe sahip olsa da, özellikle 2008 ekonomik krizi sonrasında bölgeye yönelik faaliyetlerini artırdığı görülmüştür. Krizin AB'yi olumsuz etkilemesiyle birlikte Çin, bölgede yeni bir finansal aktör olarak ortaya çıkmaktadır. 17+1 platformu ile Çin, Balkan ülkeleriyle ikili ilişkilerini kurumsallaştırarak sürdürülebilir hale getirmiştir. Ekonomik projelerin yanı sıra, Çin kültürel alanda da iş birliklerine önem vermiştir. Konfüçyüs Enstitüleri, Çin Halkı Yabancı Ülkelerle Dostluk Derneği, Çinli Gazeteciler Derneği, Çin Merkez Televizyonu ve Çin Kadın Federasyonu gibi kuruluşlar aracılığıyla ekonomik iş birliğine kültürel boyut katmıştır (Corre, 2018). Böylelikle Çin, Balkan ülkeleriyle ekonomik ilişkilerini yumuşak güç unsurlarıyla pekiştirmiştir.

Çin, 17+1 ve KYİ girişimleriyle AB'ye rakip olmak yerine, tamamlayıcı bir rol üstlenerek, ortak ekonomik fırsatlar yaratmayı, bölgesel kalkınmaya katkı sunmayı ve Çin-AB iş birliğiyle Avrupa entegrasyonunu güçlendirmeyi amaçlamıştır (Yan, 2019). Çin hükümeti, 2018 yılında yayınladığı AB Politika Belgesi'nde tek taraflılık, korumacılık ve küreselleşmenin belirsizliklerinin arttığı bir dünyada, çok kutupluluğun ve ekonomik küreselleşmenin önde gelen katılımcılarından olan AB'nin kendisi için öncelikli bir ortak olduğunu vurgulamış, ilişkilerinde karşılıklı çıkar ve kazan-kazan ilkesinden yana tavır aldığını söylemiştir (Yi, 2018). Ancak Çin bölgeye yönelik projeleri olumlu bir imaj çizse de ekonomik etkisi nedeniyle bölgenin geleceğine yönelik tartışmalarda en dikkat çekici belirsizlik olarak görülmektedir. Çin 17+1 hem de KYİ girişimlerini, gönüllük ve iç işlerine karışmama ilkesi üzerinden kurgulasa da bölge ülkeleriyle imzaladığı sözleşmelerin şeffaflığı eleştirilmiştir.

Çin, bölgenin tek kredi sağlayıcısı olmasa da kredi anlaşmalarındaki şeffaflık eksikliği ve özellikle borçlara yönelik toplu verileri kamuoyu ile paylaşmaması endişeye yol açmaktadır (Conley ve ark., 2020). Uluslararası Para Fonu'na (IMF) göre, KYİ bağlamında kredi kullanan bölge ülkeleri, IMF'ye olan geri ödemelerinde zorlanma ihtimaliyle karşı karşıyadır. IMF diğer yandan, Çin'in ekonomik büyüklüğü sayesinde potansiyel risklerin ve zorlukların üstesinden gelinebileceğini belirtse de, KYİ için daha kapsayıcı hukuki çerçeveler oluşturulması gerektiğini vurgulamıştır (Lagarde, 2018). Özellikle Sırbistan'ın sürdürülemez nitelikteki projeleri ve Bosna-Hersek'teki termik santralin ülkedeki kömür tüketimini artırması, bu ülkelerin AB'nin yeni temiz enerji yatırımlarını askıya almasına neden olmuştur. Ayrıca, Kuzey Makedonya'da otoyol projelerinde üst düzey yetkililer, AB müktesebatına uygun hale getirilen kamu ihale mevzuatını göz ardı ederek Çinli şirketlerle görüşmüş, daha sonra savcılık soruşturması başlatmıştır (Krstinovska, 2019). Hemen hemen tüm projelerde rüşvet ve usulsüzlük iddiaları, Çin'in anlaşma detaylarını kamuoyu ile paylaşmaması nedeniyle tartışılmaya devam etmiştir. Çin'in bölge ülkeleriyle yaptığı anlaşmalarda kendi lehine özel hükümler koyması ve yatırım projelerinde hem finansör hem yüklenici olması, bu ülkelerin politikaları üzerinde etkili olmuş ve Çin'i bölgede yapısal güç aktörü haline getirmiştir.

Pavlicevic (2019), yapısal güç kavramını Çin-AB-Batı Balkanlar çerçevesinde analiz ederken, birbirleriyle ilişkili aktörler arasında daha güçlü olanın, diğer aktörlerin seçim ve eylemlerini yönlendirme, kısıtlama ve çerçeveler oluşturma yeteneği olarak tanımlamıştır. Bu çerçeveler, yürürlüğe konulan kurumlar, normlar ve politikaların etkileşimi temelinde inşa edilirken, kurumların açık bir biçimde uygulayıcının çıkarları doğrultusunda faaliyet gösterme eğiliminde olduğunu ifade etmiştir. Bu bağlamda, Çin'in bölge ülkeleriyle ilişkilerinde ekonomik gücü nedeniyle asimetric bir unsura dönüşmesi, 17+1 iş birliği çerçevesinde bir yapısal güç konumuna erişmesine yol açmıştır. AB'nin desteklemediği altyapı projelerine öncelik veren Çin, ekonomik gücünü pazarlık kozu olarak kullanarak bölge ülkeleriyle imzaladığı anlaşmalarda kendi lehine düzenlemeler yapmış ve kurumların işleyişinde ana yönlendirici konumunu sağlamıştır. İhale süreçlerinin uygulanmaması ya da özel ihale yapılması, Exim Bank kredilerinde Çinli devlet destekli firmaların şart koşulması gibi özel hükümler, Çin'in yönlendirici bir aktör olarak hareket ettiğine işaret etmiştir. Bu temelde Çin'in kendi iş yapma biçimini bölgeye taşıdığı düşünülmüştür. Çin'in bu yapısal gücü, 1990'lardan bu yana bölgede önemli bir unsur olan AB ile gelecekte anlaşmazlıklara yol açabilir. Çin'in açık diplomasi girişimlerinin istihbarat faaliyetleriyle birleştirildiği iddiası da tartışmalara neden olmuştur. Özellikle Made in China 2025 (MIC25)⁵ programının Avrupa'yı dışlama çabası olarak yorumlanması, ekonomik konuların güvenlik riskleriyle ilişkilendirilebileceğini göstermiştir. Bu bağlamda, Çin'in altyapı desteğinin AB tarafından çeşitli nedenlerle desteklenmemesi üzerine böl ve yönet senaryosu olarak görüldüğü söylenebilir. Özellikle KYİ kapsamındaki ulaşım koridorları, AB'nin siyasi ve ekonomik çerçevesine meydan okuma olarak değerlendirilmiştir. Çin'e dair bu belirsizlikler, bölgedeki iş birliklerinin Truva atı olarak algılanmasına yol açmıştır (MacDowall, 2018; Vangelis, 2018). Avrupa Komisyonu'nun eski Genişlemeden Sorumlu Üyesi Johannes Hahn, Balkanlardaki Çin etkisini hafife aldıklarını ifade etmiştir. Hahn'a göre bölge ülkeleri Çin'den önemli miktarda kredi alarak, Pekin'e büyük ölçüde bağımlı hale gelmiştir. Ayrıca Hahn Çin'in finansal etkisi bakımından bölge için yeni bir belirsizlik kaynağı olabileceğini ileri sürmüştür (Hopkins, 2019).

AB, 2008 ekonomik krizinden sonra Çin'in etkisini analiz etmek ve gelecekteki olası etkisini değerlendirebilmek amacıyla geç kalmıştır. 2017 yılında Fransa, Almanya ve İtalya Ekonomi Bakanları, dönemin AB Ticaret Komiseri Cecilia Malmström'e ortak mektup göndererek, Çin'in Avrupa'daki Doğrudan Yabancı Yatırımlarının (DYY) hangi sektörlere odaklandığını ve AB için model oluşturup oluşturamayacağını araştırılmasını talep etmiştir (European Parliament, 2017). AB'nin Çin'e yönelik bu adımı geç kalmış olsa da belirli bir değişim getirmesi

5 MIC25, 2015 yılında Çin hükümeti tarafından on yüksek teknoloji endüstriyi hızla geliştirmeyi ve Çin'in üretim üssünü güncellemeyi amaçlayan on yıllık sanayi programıdır. Program içerisinde yüksek teknoloji sektörler, elektrikli otomobiller, yeni enerji araçları, yeni nesil bilgi teknolojisi ve telekomünikasyon, ileri robot teknolojisi, yapay zekâ, uzay mühendisliği, tarım teknolojisi, sentetik ürünler, biyo-tıp, üst düzey demiryolu altyapısı ve yüksek teknoloji denizcilik mühendisliği yer almıştır. MIC25 çerçevesinde Çin hükümetinin temel amacı, yüksek teknolojide 2025 yılına kadar %70 oranında kendi kendine yeterliliğin sağlanmasıdır (McBride ve Chatzky, 2019).

açısından önemli kabul edilmiştir. Yıllık analiz raporlarında, Çin'in AB'ye yönelik DYY'lerinin 2016 yılından sonra azalma eğiliminde olduğu not edilmiştir. 12 Mart 2019'da Avrupa Komisyonu ve Avrupa Dış Eylem Servisi tarafından hazırlanan "AB-Çin Stratejik Bakış" başlıklı belgede ise Çin, teknolojik liderlik arayışında olan ekonomik ve alternatif yönetim modellerini destekleyen sistematik rakip olarak tanımlanmıştır. Daha önce görülmemiş sistematik rakip tanımlaması, hem Çin'in iç pazarını Avrupalı şirketlere kapatması nedeniyle AB çevrelerinde artan rahatsızlığı yansıtmış hem de Çin'e karşı daha net bir AB duruşunun oluştuğuna işaret etmiştir (Brattberg & Corre, 2020). 2019 Münih Güvenlik Konferansı raporunda da AB, Balkan ülkelerinin Çin'den aldığı kredilerin neden olduğu uzun vadeli borç yükü ve Pekin'in borç tuzağı diplomasisine maruz kalma risklerine dikkat çekmiştir (Munich Security Conference, 2019).

Sonuç

Soğuk Savaş döneminde ortak komünizm algısı üzerinden Orta ve Doğu Avrupa ülkeleriyle iyi ilişkiler geliştiren Çin, milenyumun başlamasıyla birlikte ekonomik fırsatlar çerçevesinde bağlantı kurmuştur. Çin, bölge ülkeleriyle kurduğu ikili ilişkilerini 17+1 Platformu ve KYİ gibi mekanizmalar aracılığıyla kurumsallaştırarak hem sürdürülebilirlik sağlamış hem de bölgenin gelecek vizyonuna ortak olmak istemiştir. Çin, AB'nin çeşitli nedenlerle desteklemediği otoyol ve liman gibi altyapı projelerine öncelik vererek, yaklaşık 17 milyar doları bulan yatırımlarla Balkanlar'ın kalkınmasına katkıda bulunmuştur. Böylelikle hem Balkan pazarına erişim sağlamayı hem de ulaşım koridorları vasıtasıyla Avrupa ve Kuzey Afrika'ya açılmayı amaçlamıştır.

Çin'in ekonomik büyüklüğü, bölge ülkeleriyle olan ilişkilerinde asimetric bir yapıyı ortaya çıkarmış ve bu durum Çin'i bölgede önemli bir yapısal güç haline getirmiştir. Bunun sonucunda Çin, taraflarla yaptığı anlaşmalara kendi lehine özel maddeler ekleme olanağı bulabilmiştir. AB, Çin'in Balkan ülkeleri üzerindeki etkisini dengeleyemediğini düşünerek, uzun vadeli borçlanmalar sonucunda bu ülkelerin egemenliklerinin tehlikeye girebileceği endişesini taşımıştır. Borç yükü altındaki bölge ekonomilerinin, Çin'den alınan ilave kredilerle daha da zor durumda kalabileceği ihtimali, bölgenin istikrarını tehdit eden bir unsur olarak değerlendirilmiştir. Dolayısıyla uzun yıllardır bölgede yapısal diplomasi yürüten bir aktör olarak AB, Çin'in yapısal gücünden ve bölgeye yaklaşım tarzını taşıma olasılığından endişe duymuştur. Ayrıca bu durumun 1990'lı yıllardan itibaren Balkan ülkelerindeki Avrupalılaştırma sürecini tehdit edebileceğini düşünmüştür.

Sonuç olarak, Çin'in bölgedeki yapısal gücü ve etkinliği gün geçtikçe artmıştır. Ancak Çin'in bölge ülkelerine krediler ve altyapı projelerine bağlı finansman modeli beraberinde bazı riskleri de getirmiştir. Özellikle kredi geri ödeme kapasitesi düşük olan ülkeler, Çin'e olan borç yükümlülükleri nedeniyle ekonomik bağımlılık içine girme tehlikesi ile karşılaşmıştır. Bu durum, ülkelerin egemenlik haklarını ve iç politikalarını etkileyebilecek bir unsur olarak değerlendirilmiştir. Bu bağlamda AB'nin ise Çin yatırımlarını incelemeye başlaması ve sistematik rakip olarak değerlendirmesi geç olsa da önemli bir adım olarak görülmüştür. Ancak AB'nin asıl meydan okuması, Balkanlar'daki varlığını yeniden inşa etme sürecinde ortaya çıkmıştır. Çünkü Çin karşısında AB bölgenin ihtiyaçlarına cevap veren, esnek ve pragmatik bir yaklaşım benimseyememiştir.

Peer-review: Externally peer-reviewed.

Author Contributions: Analysis and/or Interpretation – M.B., F.K.; Literature Review – M.B., F.K.; Writing – M.B., F.K.

Declaration of Interests: The authors declare that they have no competing interest.

Funding: The authors declared that this study has received no financial support.

Hakem Değerlendirmesi: Dış bağımsız.

Yazar Katkıları: Analiz ve/veya Yorum – M.B., F.K.; Literatür Taraması – M.B., F.K.; Yazma – M.B., F.K.

Çıkar Çatışması: Yazarlar çıkar çatışması bildirmemişlerdir.

Finansal Destek: Yazarlar bu çalışma için finansal destek almadıklarını beyan etmiştir.

Kaynaklar

- Baltensperger, M., & Dadush, U. (2019). The Belt and road turns five. https://www.bruegel.org/wp-content/uploads/2019/01/PC-01_2019_.pdf
- Bankwatch Network. (2019). Tuzla 7 lignite power plant, Bosnia and Herzegovina. <https://bankwatch.org/project/tuzla-7-lignite-power-plant-bosnia-and-herzegovina-2>
- Barkin, N., & Vasovic, A. (2018). Chinese 'Highway to Nowhere' Haunts Montenegro. <https://uk.reuters.com/article/uk-china-silkroad-Europe-montenegro-inci/chinese-highway-to-nowhere-haunts-montenegro-idUKKBN1K60R5>
- Barnett, M., & Duvall, R. (2005). Power in international politics. *International Organization*, 59(1), 39–75. [CrossRef]
- Bastian, J. (2017). *The Potential For Growth Through Chinese Infrastructure Investments in Central and South-Europe Along The "Balkan Silk Road"*. <https://www.ebrd.com/documents/policy/the-balkan-silk-road.pdf>
- Booth, K. (1991). Security and emancipation. *Review of International Studies*, 17(4), 313–326. [CrossRef]
- Brady, A. M., & Higashi, H. (2019). Are we real friends? Albania-China relations in the Xi era. <https://sinopsis.cz/en/are-we-real-friends-albania-china-relations-in-the-xi-era>
- Brattberg, E., & Corre, P. L. (2020). The EU and China in 2020: More competition ahead. <https://carnegieendowment.org/2020/02/19/eu-and-china-in-2020-more-competition-ahead-pub-81096>
- Budeanu, A. I. (2018). 16+1 in China-EU Relations a Vehicle For a Sustainable Connectivity Platform. (China-CEE Institute Working Paper Raporu 2560-1628). https://china-cee.eu/working_papers/161-in-china-eu-relations-a-vehicle-for-a-sustainable-connectivity-platform/
- China-CEEC Cooperation. (2015). *China's twelve measures for promoting friendly cooperation with Central and Eastern European countries*. http://www.china-ceec.org/eng/ldrhw_1/2012hs/hdxw/201610/t20161020_6828798.html

- China-CEEC Cooperation. (2019). *Business, trade cooperation hiled at China-CEEC leaders' meeting*. http://www.china-ceec.org/eng/ldrhw_1/Dubrovnik2019/hdxw4/202112/t20211222_10474303.htm
- China-CEE Institute. (2019). Why is the Chinese flag in Tirana's airport a concern for some in Albania? <https://china-cee.eu/2019/03/28/albania-external-relations-briefing-why-is-the-chinese-flag-in-tiranas-airport-a-concern-for-some-in-albania/>
- Conley, H. A., Hillman, J. E., Ruy, D., & McCalpin, M. (2020). China's "hub-and-spoke" strategy in the Balkans. The Center for Strategic and International Studies (CSIS). <https://www.csis.org/analysis/chinas-hub-and-spoke-strategy-balkans>
- Corre, P. L. (2018). China's rise as a geoeconomic influencer: Four European Case studies. Carnegie Endowment for International Peace. <https://carnegieendowment.org/2018/10/15/china-s-rise-as-geoeconomic-influencer-four-European-case-studies-pub-77462>
- European Commission. (t.y) Policy coherence for development. https://international-partnerships.ec.europa.eu/policies/European-development-policy-policy-coherence-development_en
- European Parliament. (2017). Foreign direct investment screening a debate in light of China-EU FDI flows. [https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/BRIE/2017/603941/EPRS_BRI\(2017\)603941_EN.pdf](https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/BRIE/2017/603941/EPRS_BRI(2017)603941_EN.pdf)
- Garaca, M. (2017). *Bosnia's Autoputevi RS Signs Motorway Construction Deal With Chinese Group*. <https://seenews.com/news/bosnias-autoputevi-rs-signs-motorway-construction-deal-with-chinese-group-592522>
- Gill, S. R., & Law, D. (1989). Global hegemony and the structural power of capital. *International Studies Quarterly*, 33(4), 475–499. [CrossRef]
- Grgić, M. (2019). Chinese Infrastructure investments in the Balkans: Political implications of the Highway Project in Montenegro. *Territory, Politics, Governance*, 7(1), 42–60. [CrossRef]
- Griffiths, M., O'Callaghan T. & Roach S. C. (2013). In Cesran (Çev.), *Uluslararası İlişkilerde temel kavramlar*. Nobel Yayıncılık.
- Holsti, K. J. (1964). The concept of power in the study international relations. *Background*, 7(4), 179–194. [CrossRef]
- Hopf, T. (1998). The promise of Constructivism in international relations theory. *International Security*, 23(1), 171–200. [CrossRef]
- Hopkins, V. (2019). Brussels says EU has 'underestimated' China's reach in Balkans. <https://www.ft.com/content/4ba18efa-377b-11e9-b72b-2c7f526ca5d0>
- Hopkins, V., & Kyngje, J. (2019). *Montenegro Fears China Backed Highway Will Put It on Road to Ruin*. <https://www.ft.com/content/d3d56d20-5a8d-11e9-9dde-7aedca0a081a>
- Horowitz, J., & Alderman, L. (2017). *Chastised by EU, A Resentful Greece Embraces China's Cash and Interests*. https://www.nytimes.com/2017/08/26/world/Europe/greece-china-piraeus-alexis-tsipras.html?_r=0
- International Myeloma Foundation. (2022). World economic outlook Database: October 2022. <https://www.imf.org/en/Publications/WEO/weo-database/2022/October/weo-report?c=>
- Keohane, R. O., & Nye, J. S. (1987). Power and interdependence. *International Organization*, 41(4), 725–753. [CrossRef]
- Keukeleire, S. (2003). The European Union as a diplomatic actor: Internal, traditional, and structural diplomacy. *Diplomacy and Statecraft*, 14(3), 31–56. [CrossRef]
- Krstinovska, A. (2019). Exporting corruption? The case of a Chinese highway project in North Macedonia. <https://chinaobservers.eu/exporting-corruption-the-case-of-a-chinese-highway-project-in-north-macedonia>
- Lagarde, C. (2018). *Belt and Road Initiative: Strategies to Deliver in the Next Phase*. <https://www.imf.org/en/News/Articles/2018/04/11/sp041218-belt-and-road-initiative-strategies-to-deliver-in-the-next-phase>
- Lukes, S. (1974). *Power A radical view*. Palgrave.
- MacDowall, A. (2018). Are china's Inroads into Central and Eastern Europe a Trojan horse? *World Politic* [Review]. <https://www.worldpoliticsreview.com/are-china-s-inroads-into-central-and-eastern-europe-a-trojan-horse/>
- McBride, J., & Chatzky, A. (2019). Is 'made in China 2025' a Threat to global trade? *Council on Foreign Relations*. <https://www.cfr.org/backgrounder/made-china-2025-threat-global-trade>
- Ministry of Foreign Affairs of China. (2016). *Basic Information about China-CELAC Forum*. http://www.chinacelacforum.org/eng/ltjj_1/
- Morgenthau, H. J. (1949). *Politics Among Nations: The struggle for power and peace*. Alfred A. Knopf Publishing.
- Munich Security Conference. (2019). Munich security report 2019: The great puzzle: Who will pick up the pieces? <https://securityconference.org/publication/munich-security-report-2019/>
- National Development and Reform Commission. (2015). Vision and actions on Jointly Building Silk Road Economic Belt and 21st century Maritime Silk Road. https://reconasia-production.s3.amazonaws.com/media/filer_public/e0/22/e0228017-7463-46fc-9094-0465a6f1ca23/vision_and_actions_on_jointly_building_silk_road_economic_belt_and_21st-century_maritime_silk_road.pdf
- Nye, J. (2011). *The future of Power*. Public Affairs.
- Öztürk, T. (2019). Serbia sees China ties as way to catch up with Europe. <https://www.aa.com.tr/en/Europe/serbia-sees-china-ties-as-way-to-catch-up-with-Europe/1659699>
- Pavličević, D. (2019). Structural power and the China-EU-western Balkans triangular relations. *Asia Europe Journal*, 17(4), 453–468. [CrossRef]
- Poulain, L. (2011). China's new Balkan strategy. <https://www.csis.org/analysis/chinas-new-balkan-strategy>
- Prtoric, J. (2020). Croatia, China's building its bridge to Europe. <https://www.chinadialogue.net/article/show/single/en/12005-In-Croatia-China-s-buildin-g-its-bridge-to-Europe>
- Rupert, M. (2021). Marksizm. In T. Dunne, M. Kurki, & S. Smith (Eds.) & M. Ceylan (Çev.), *Uluslararası İlişkiler teorileri* (ss. 185–207). Felix Kitap.
- Sarı, B. (2020). Uluslararası İlişkiler Disiplininde güç Kavram(lar)ı. *Küresel Çalışmalar*. <https://kureselcalismalar.com/uluslararasi-iliskiler-disiplininde-guc-kavramlari/>
- Schimmelfennig, F., & Sedelmeier, U. (2005). "Introduction: Conceptualizing the Europeanization of Central and Eastern Europe", Frank Schimmelfennig ve. In U. Sedelmeier (Ed.), *The Europeanization of Central and Eastern Europe (İçinde 1–49)*. Cornell University Press.
- SEE Energy News. (2019). *Bosnia-Herzegovina: TPP Stanari Recorded 39 Million euros Profit in 2018*. <https://serbia-energy.eu/bosnia-and-herzegovina-tp-stanari-recorded-39-million-euros-profit-in-2018>
- Semanic, H. (2019). *Controversial Chinese Motorway the Largest Montenegrin Project Since Independence*. <https://Europeanwesternbalkans.com/2019/04/16/controversial-chinese-motorway-largest-montenegrin-project-since-independence>
- Serikkaliyeva, A. (2019). *Çin'in Tek Kuşak, Tek Yol Girişimi ile İlgili Son Gelişmeler*. http://www.ayu.edu.tr/static/aae_haftalik/aae_bulten_tr_73.pdf
- Stanev, Y. (2018). *Chinese Construction Company Secures Motorway Concession with Bosnia's Republika Srpska*. <https://emerging-Europe.com/news/chinese-construction-company-secures-motorway-concession-with-bosnias-republika-srpska>
- Stanzel, A. (2016). China investment in influence the future of 16+1 Cooperation. *China Analysis*. European Council on Foreign Relations. https://ecfr.eu/publication/chinas_investment_in_influence_the_future_of_161_cooperation7204/

- Stojanovic-Visic, B., Trosic, S. J., & Simic, M. (2021). Development of Belt and road initiative in Serbia. *Savez Ekonomista Srbije Preliminary Paper*, 230–242. [CrossRef]
- Belt and Road News. (2019). Serbia Is Proud To Be Part of The Initiative “One Belt, One Road. <https://www.beltandroad.news/2019/04/27/serbia-is-proud-to-be-part-of-the-initiative-one-belt-one-road>
- The Shanghai Cooperation Organisation. (t.y.). *General Information*. <http://eng.sectsc.org/cooperation/20170110/192193.html>
- The State Council The People's Republic of China. (2019). *Greece proves appeal of '16+1 cooperation'*. http://english.www.gov.cn/premier/news/2019/04/14/content_281476608911974.htm
- Tianping, K. (2015). 16+1 cooperation framework: Genesis, characteristic and prospect. *Medjunarodni Problemi*, 67(2–3), 167–183. [CrossRef]
- Tickner, J. A. (1988). Hans Morgenthau's principles of political realism: A feminist reformulation. *Millennium*, 17(3), 429–440. [CrossRef]
- Tonchev, P. (2017). China's road: Into the western Balkans. <https://www.iss.europa.eu/sites/default/files/EUISSFiles/Brief%203%20China%27s%20Silk%20Road.pdf>
- Trading Economics. (2020). *Montenegro Government Debt to GDP. Erişim Tarihi 30 Ekim 2023* <https://tradingeconomics.com/montenegro/government-debt-to-gdp>
- Tüfekçi, Ö. (2018). China's Belt and road initiative: Rise of Chinese Eurasianism as a Eurasian integration strategy against Atlanticism? *Caucasus International*, 8(2), 33–42.
- Tüfekçi, Ö., & Dağ, R. (2022). Whither global governance? An approach to the world politics. In Ö. Tüfekçi & R. Dağ (Eds.), *Trends and Transformations in World Politics (içinde 137–150)*. Lexington Books, New York.
- Vangeli, A. (2018). *16+1 and The Re-Emergence of the China Threat Theory in Europe*. <https://china-cee.eu/wp-content/uploads/2018/07/Anastas-Vangeli.pdf>
- Xia, L. (2019). *Serbia to Complete New Highway in Partnership with China*. http://www.xinhuanet.com/english/Europe/2019-05/18/c_138067691_2
- Yan, S. (2019). The '16+1' framework and China-EU cooperation in the western Balkans. A region building perspective. *Australian and New Zealand Journal of European Studies*, 11(1), 76–88. [CrossRef]
- Yi, Y. (2018). *Full Text of China's Policy Paper on The European Union*. http://www.xinhuanet.com/english/2018-12/18/c_137681829.htm
- Ze Yu, S. (2022). What is FOCAC? Three historic stages in the China- Africa relationship. *The Africa at LSE blog*. <https://blogs.lse.ac.uk/africaatlse/2022/02/03/what-is-focac-three-stages-the-new-china-africa-relationship-trade-economics/>
- Zuokui, L. (2019). China's investment in the Balkans under the Belt and road initiative: A Chinese perspective. *Insight Turkey*, 21(2), 91–105. [CrossRef]