



CARNEGIE  
ENDOWMENT FOR  
INTERNATIONAL PEACE

MAYIS 2023

**CHINA** *local / global*

# Türkiye'deki Dengesiz Otoritercilik Karşısında Çin'in Tavrı

Ceren Ergenç ve Derya Göçer



---

# Türkiye'deki Dengesiz Otoritercilik Karşısında Çin'in Tavrı

Ceren Ergenç ve Derya Göçer

---

©2023 Carnegie Endowment for International Peace. Tüm hakları saklıdır.

Carnegie kamu politikalarını ilgilendiren meseleler hakkında kurumsal bir görüş benimsemez; burada dile getirilen görüşler yazarın/yazarların görüşleri olup, Carnegie'nin, kurum personelinin veya mütevellilerin görüşlerini yansıtmamaktadır.

Bu yayından hiçbir kısım Carnegie Endowment for International Peace'in önceden yazılı izni alınmaksızın herhangi bir biçimde veya yöntemle çoğaltılamaz veya aktarılamaz. Bu konudaki taleplerinizi lütfen şu adrese yönlendiriniz:

Carnegie Endowment for International Peace  
Publications Department  
1779 Massachusetts Avenue NW  
Washington, DC 20036  
T: + 1 202 483 7600  
F: + 1 202 483 1840  
CarnegieEndowment.org

Bu yayın CarnegieEndowment.org adresinden ücretsiz şekilde indirilebilir.

Kapak fotoğrafı: Chris McGrath/Getty Images

## İÇİNDEKİLER

China Local/Global	vii
Giriş	1
Türkiye'nin Çin Kuşak ve Yol Girişimine Katılması	3
Çin'in Türkiye'deki Yatırımlarında Esen Yerel Rüzgârlar	8
Kumport: Önce Satış, Sonra İşletme ve Yenileme	11
Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları (TCDD) ve KYG	13
Yenilenebilir Enerji	15
Çıkarılan Dersler	23
Yazarlar Hakkında	24
Notlar	25



## China Local/Global

Çin küresel bir güç haline geliyor, ancak bunun nasıl olduğu ve ne anlama geldiği konusunda pek az tartışma yürütülüyor. Çin'in kalkınma modelini dışarıya ihraç ederek başka ülkelere de dayattığını savunanlar var. Oysa Çinli aktörlerin yarattığı etki, yerel aktör ve kurumlarla birlikte çalışarak yerel ve geleneksel yöntemler, kurallar ve teamüller değiştirilip adapte edilmek suretiyle de genişletiliyor.

Carnegie, Ford Vakfı'nın sağladığı birkaç yıllık cömert bir fon sayesinde, dünyanın yedi bölgesinde (Afrika, Güney Asya ve Güneydoğu Asya, Latin Amerika, Orta Asya, Ortadoğu ve Kuzey Afrika, Pasifik) Çin'in başvurduğu stratejilere ilişkin yenilikçi bir araştırma başlatmış bulunuyor. Çeşitli araştırma ve stratejik toplantılar bütününden oluşan bu proje, Çinli şirketlerin Latin Amerika'daki yerel iş mevzuatına intibak yöntemlerinden tutun da, Çinli bankaların ve yatırım fonlarının Güneydoğu Asya'da ve Ortadoğu'da geleneksel İslami finans ve kredi ürünlerine yönelik keşiflerine ve Çinli aktörlerin Orta Asya'da yerli işçilere bilgi ve becerilerini geliştirmek konusunda sağladığı yardımlara kadar uzanan karmaşık dinamikleri inceliyor. Çin'in yerel realiteleri gözetken ve bunlar çerçevesinde işleyen intibak stratejileri özellikle Batı'daki politika belirleyici kesimlerce büyük oranda görmezden geliniyor.

Nihayetinde bu proje Çin'in dünyadaki rolü hakkındaki anlayış ve tartışmaları önemli ölçüde genişletmeyi ve yenilikçi politika fikirleri üretmeyi amaçlıyor. Böylece yerel aktörlerin Çin gücünü kendi toplum ve ekonomilerine daha fazla destek olacak şekilde kanalize etmesi; Batı'nın dünyanın farklı yerlerinde, özellikle de kalkınmakta olan ülkelerdeki işbirlikleri için yararlı örnekler sunması; Çin'in kendi politika kurumlarına muhtelif Çin deneyimlerinden dersler çıkartmak bakımından fayda sağlaması; ve olası sürtüşmelerin azaltılması mümkün olabilecektir.

Evan A. Feigenbaum

*Carnegie Endowment for International Peace, Araştırmalar Dairesi Başkan Yardımcısı*





## Giriş

Bu makale, Çin Devlet Başkanı Xi Jinping tarafından 2013 yılında ortaya atılan ve geniş ölçekli bir altyapı yatırımı ve proje finansmanı programından oluşan Kuşak ve Yol Girişimi (KYG) ile Türkiye arasında gelişmekte olan ilişkileri mercek altına alıyor. Bunu yaparken özellikle iki sektördeki (ulaştırma ve enerji) örnekleri ayrıntılı şekilde inceleyerek, Türkiye'deki yerel aktörlerin bu sektörlerde yürütülmesi muhtemel KYG projelerine yönelik artan ve değişen beklentilerinin, Çin'in bakış açısı da dahil olmak üzere, tercih ve sonuçları nasıl şekillendirdiğine odaklanıyor. Bu esnada da Türkiye'deki bu değişen algıların ülkedeki KYG projelerinin uygulanışını nasıl etkilediğini inceliyor.

Bu yazı birden fazla amaç taşıyor: Yerel seviyede yaşanan söz konusu değişimlerin ardında yatan sebepleri, Türkiye'de kamu ile özel sektörün bu değişimdeki rolünü ve Çin'in bunlara şimdiye dek nasıl yanıt verdiğini anlamaya çalışıyor. Elbette ki KYG projelerinin Türkiye'de veya başka yerlerde uygulanışını sadece yerel faktörler şekillendirmiyor; bölgesel ve küresel eğilimlerin de etkisi oluyor.

Örneğin, küresel ve bölgesel düzeyde koronavirüs salgını, Ukrayna'daki savaş ve Ortadoğu'daki değişken dinamikler Türkiye'nin KYG içerisindeki konumlanışını etkiliyor. Salgın ve Ukrayna savaşı Türkiye'nin bölgeler arasında bağlayıcı rolünü artırırken, özellikle Körfez ülkelerinin Çin'in finansal ve ticari faaliyetleri bakımından birer merkez haline gelmesi başta olmak üzere, Ortadoğu'daki değişken bölgesel dinamikler Türkiye'yi bölgede yedek kulübesine çekiyor. Ancak yazarların yürüttüğü saha çalışması sonucunda varılan temel tespitlerden biri, Çin'in Türkiye'deki KYG yatırımlarının özellikle *ulusal* dinamiklerden etkilendiğini gösteriyor. Türkiye'de halihazırda yaşanan ekonomik kriz bir yandan, 2016 yılında başkanlık sistemine geçilmesiyle ülkenin yönetim sisteminde yaşanan değişiklikler diğer yandan, Çin'in söz konusu yatırımlarının ne ölçüde ve ne koşullarda yapıldığını izah etmek bakımından büyük önem taşıyor.

KYG çoğu zaman “siyasi koşulluluğu” bulunmayan bir “borç tuzağı” olarak görülüyor.<sup>1</sup> Bu temaların özellikle Batı kamuoyunda ve Ortadoğu ülkeleri hakkında medya üzerinden yürütülen tartışmalarda öne çıktığını görüyoruz.<sup>2</sup> Buradan bakan bir gözlemci pekâlâ, Türkiye'de yükselen otoriterciliğin KYG işlemlerine mâni oluşturmayıp, hatta belki de kolaylaştırıcı bir rol oynayacağı sonucuna varabilir. Halbuki Türkiye'de devletin merkezileşmesi ve gayriresmîleşmesi ile bağlantılı olarak ülke içinde yaşanan değişimler, ulaşım ve enerji sektörlerinde Çin kaynaklı yatırımların azalmasına yol açıyor.

Yazarların Türkiye'deki saha çalışması sonucunda varılan bu tespitler, KYG'ye daha eleştirel yaklaşan kaynaklarla paralellik arz etmekte olup,<sup>3</sup> Türkiye'deki yerel aktörlerin önemini, Türkiye ekonomisi ve siyaseti ile ilişki içerisinde bulunan Çinli aktörlerin çeşitliliğini ve en nihayetinde de tüm KYG projesine zuhur etmiş bulunan coğrafi ve stratejik belirsizliği ön plana çıkarıyor. Türkiye'nin bölgede

azalan rolü bağlamında Çin'in Türkiye'deki yerel dinamiklere uyum sağlaması, Türkiye'nin KYG'de kapladığı yerin resmi devlet söylemine ve medyada iddia edilenlere kıyasla daha küçük olması anlamına geliyor. Başka pek çok ülkede olduğu gibi, Türkiye'den yükselen eleştiriler de "bu girişime dair yükseklerden esen retoriğin, ayakları yere basan gerçeklerle eşleşmeyebildiğini" gösteriyor.<sup>4</sup>

Bu makale, konuyla ilgili devlet kurumları (Cumhurbaşkanlığı ve bakanlıklar), özel sektör (Çinli ve Türk şirketler) ve sivil toplum (meslek örgütleri ve sivil toplum kuruluşları (STK) bünyesindeki isimler başta olmak üzere, Türkiye'deki temel paydaşlarla yapılan saha görüşmelerine dayanıyor. Görüşme yapılan kişilerin kimlikleri gizli tutuluyor. Bunu sağlayabilmek adına, bu kişiler hakkında kamu sektörü, özel sektör veya sivil toplum biçiminde çalıştıkları sektör dışında bilgi verilmeyecektir. Görüşülen kişiler açısından daha fazla koruma sağlamak amacıyla, görüşme tarihleri de belirtilmemektedir. Yazarlar ayrıca, bilgi kaynaklarını genişletmek maksadıyla, ilgili alandaki meslek örgütleri tarafından düzenlenen toplantılara da katılmışlardır.

Özetle, bu çalışmada Türkiye'deki ulaştırma ve enerji sektörlerine odaklanılarak, bu sektörler 2010'ların sonu ile 2020'lerin başlarında Çin'in Türkiye'deki varlığı ve intibakına dair daha isabetli ve ayrıntılı bir resim çizebilmek bakımından gereken ölçüde birbiriyle karşılaştırılıyor. Ulaştırma sektörü, bu sektördeki altyapı yatırımlarının KYG'nin temel yapıtaşlarından biri olan ekonomik dayanıklılık ile ilişkili olması nedeniyle seçilmiştir. Bu altyapı yatırımları aynı zamanda, Türkiye'de büyük bir altyapı hamlesine destek sağlamak için devletin kaynaklarını seferber etmeyi ve yabancı yatırımları kendine çekmeyi amaçlayan mevcut rejimin finansal kalkınmacı yaklaşımın da merkezinde yer alıyor. Türkiye'deki ulaştırma sektörü, KYG ile kurulacak farklı yerel ilişki biçimleri ve bunlara Çin'in vereceği yanıt açısından yeterli örnek oluşturacak ölçüde kamusal ve özel sektörün ilgisine mazhar olmuş durumda.

Yenilenebilir enerji de son on yılda KYG'nin temel taşlarından birini oluşturmakta olup, Türkiye Cumhuriyeti Cumhurbaşkanı Recep Tayyip Erdoğan yönetiminin başlıca öncelikleri arasında sayılıyor. Yenilenebilir enerji teknolojileri pazarı ile Çin'in KYG rotasındaki proje finansmanlarının bir araya getirilmesini içeren "Yeşil KYG" girişimi zamanla tüm KYG yatırımlarına yayıldı. Bugün itibarıyla ulaşım ve lojistik gibi dayanıklılık projelerinin bile dijitalleştirilip yeşillendirilmesi gerekiyor.

Öte yandan, Türkiye bir enerji merkezi olmasına rağmen, köklü ulaştırma sektörünün aksine, yenilenebilir enerji sektörüne oldukça geç girmiştir. Türkiye'de yenilenebilir enerji pazarının gelişmesi, KYG'nin başlangıcına denk düşer – başka bir deyişle, bu sektör 2013 yılından bu yana, yani son on yılda gelişmiştir. Bu nedenle, KYG'den çok öncesine uzanan ulaştırma sektörünün aksine, Türkiye'deki yenilenebilir enerji sektöründeki gelişme Türkiye'nin KYG'ye dahil olduğu dönemle çakışıyor. Yine, Türkiye yenilenebilir enerji pazarlarında yabancı yatırımla ilk kez Avrupa ölçeğinde karşılaştığı için, bu yazıda Türkiye'nin söz konusu sektördeki KYG katılımı, ülkenin Çin'den tamamen farklı bir yabancı aktörle kurduğu ilişkiyle kıyaslanıyor.

Yazıda anlatılacağı üzere, KYG Türkiye'deki yerel aktör ve bağlamlara uyum sağlayarak, yerel talepleri karşılamakta, Türkiye'nin isteklerine yanıt vermekte ve yerel zorlukların üstesinden geliyor. Öte yandan, yerel aktörlerin de KYG'nin talep ve koşullarına uyum sağladığı gerçeğini göz ardı etmemek gerekiyor. Tam da Dragvan Pavličević ile Nicole Talmacs tarafından ifade edildiği üzere, "Çin mefhumu ve herhangi bir ulusun Çin ile nasıl ilişki kurması gerektiği, her bir yerel bağlam içerisinde mütemadiyen bir çekişme, tartışma ve müzakere konusudur."<sup>5</sup> Türkiye'de de, Çin'in tercih ettiği KYG uygulamalarının yerel aktörlerce benimsenmesi ve tartışılması esnasında bazen KYG yatırımlarından yararlanabilmek için Çin'in taleplerine razı gelmek ihtiyacı hasıl oluyor. Yani Çin'in Türkiye ile yürüttüğü ilişki, Çinli ve yerel aktörlerin farklı zaman ve sektörlerde karşılıklı olarak birbirine uyumlanmasının bir örneği olarak görülmelidir.

## Türkiye'nin Çin Kuşak ve Yol Girişimine Katılması

Türkiye ile Çin arasındaki diplomatik ilişkiler 1971 yılında başlamış olmakla birlikte, bu ikili ilişkiler sahici anlamda ancak 1990'ların sonlarında Türk hükümetinin Uygur diasporası ile arasına mesafe koymaya karar vermesiyle iyileşmeye başladı. Türkçe ile akraba bir dil konuşan Müslüman Uygur Türklerinin yaşadığı sıkıntılar karşısında Türkiye kamuoyu bu halkla hayli duygudaşlık geliştirmişti. Bu konuda çıkan haberlerde, Uygur Türklerinin durumu çoğunlukla Çin yönetiminin Uygurlara yönelik insan hakları ihlalleri çerçevesinde ele alınıyordu.

İlerleyen on yıllarda ikili ilişkiler çeşitli aşamalar kat etti. Türkiye'den yarı mamullerin ve Çin'den nihai ürünlerin ticareti 2000'lerde ilişkilere damgasını vurdu; ta ki Türk devleti Çin'le olan ticaret açığının sırf ihracatı arttırarak kapatılamayacak kadar büyük olduğunu fark edene dek. Ne var ki, Türkiye var gücüyle Çin'deki üretim pazarlarına girip kendisinden önce köşebaşlarını tutmuş olan Avrupalı, Kuzey Amerikalı ve Doğu Asyalı şirket ve sermayelerle rekabet etmeye çalıştıysa da bu çabalar nihayetinde sonuçsuz kaldı. Bunun üzerine, 2010'larda o dönem başbakan olan Erdoğan'ın iktidardaki Adalet ve Kalkınma Partisi (AKP) başta ulaşım ve diğer altyapı projeleri olmak üzere, Çin'den daha fazla yatırımcıyı Türkiye'ye çekmek amacıyla KYG ile flört etmeye başladı. Aynı zamanda, enerji anlaşmalarını güvence altına almak için Çinli petrol ve gaz şirketleri ve düzenleme kurumlarıyla da ilişkiye geçti. 2020'lere gelindiğinde Türkiye'deki Çin yatırımlarının karmaşık bir manzara sergilediğini görüyoruz. Ülke doğrudan yatırımların yanı sıra, Çin'in krediden ziyade esasen ticari amaçlarla verdiği hibelerden oluşan resmî para akışının da alıcısı haline geldi.

Türkiye KYG'ye, Xi Jinping tarafından duyurulmasından iki yıl sonra, 2015'te resmen katıldı. 2022 yazı itibarıyla Türkiye'deki toplam KYG yatırımları 4 milyar dolara ulaştı. Bu rakamın dünya genelindeki toplam KYG yatırımlarının sadece yüzde 1,3'ünü oluşturduğu düşünülürse, Türkiye'nin

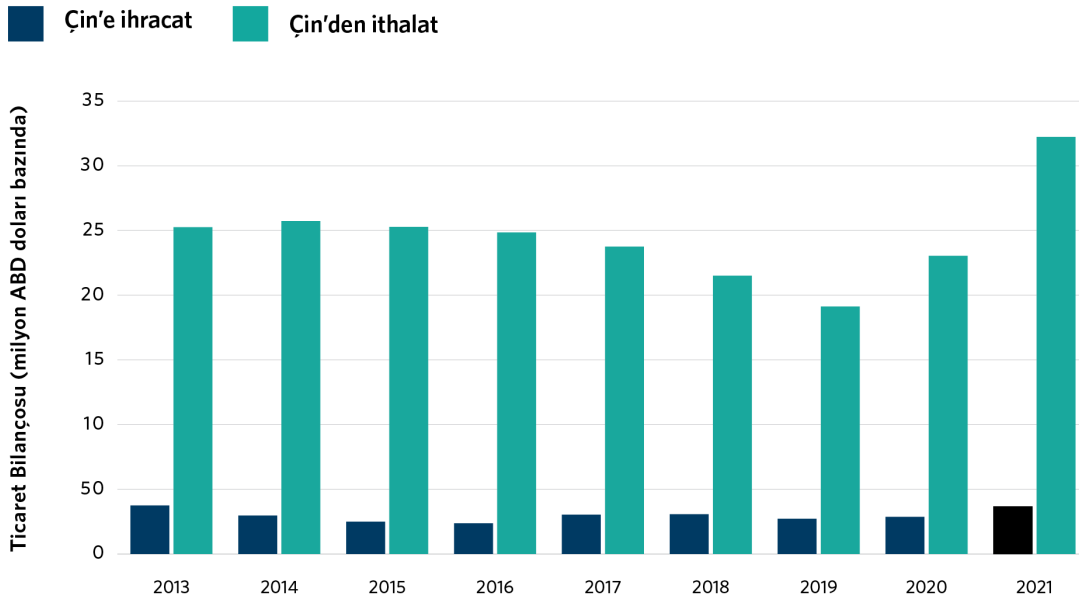
Çin finansmanı açısından oldukça küçük bir alıcı olduğu anlaşılıyor.<sup>6</sup> Oysa ki Avrupa, Ortadoğu ve Orta Asya'nın kesişim noktasında yer alan coğrafi ve jeopolitik açıdan stratejik bir ülke olarak teoride ideal bir KYG katılımcısıdır. Fakat günümüz itibarıyla, Avrupa'yı Orta Asya'ya bağlamayı amaçlayan dev bir ulaştırma projesi olan "Orta Koridor" da dahil olmak üzere, bilhassa Türkiye'yi Çin'in Doğu Akdeniz'e yönelik jeostratejik vizyonunda bir baş aktör haline getirebilecek büyük ölçekli projeler açısından bakıldığında, erken dönemdeki KYG işbirliklerinin ilk başta var olan ivmesini kaybettiği konusunda Türkiye'deki paydaşların çoğu hemfikir. Aşağıda anlatılan sektörel durum çalışmalarında anlatılacağı üzere, Türkiye ile KYG arasındaki dinamikte dalgalanmalar yaşanıyor.

Bununla birlikte, Türkiye altyapı, finans, enerji, teknoloji ve sağlık sektörleri gibi pek çok alanda KYG ile ilişki içerisinde bulunuyor. Türkiye'nin KYG içerisinde daha büyük bir yer edinme isteğinin altında biri iç, diğeri ise dış olmak üzere iki temel nedeni var. İçerideki sebep, ulaşım ve enerji sektörleri de dahil olmak üzere ülkede yürütülen büyük ölçekli birçok altyapı projesi için yatırım sağlama isteği. Anılan iki sektör, AKP iktidarının başarısı açısından siyasi sonuçları olan, partinin "başarılarını" görünür kılarak iktidarda kalmasını sağlayan bir itibar meselesi oluşturuyor. Bülent Gökay'ın ifadesiyle, parti bu projelerin "halkın hayallerini yakalamasını ve çok eskilerde kalmış bir imparatorluk çağının ihtişamını hatırlatmasını umuyor. Ne var ki, şeffaflıktan yoksun olunması, ahabap-çavuş kapitalizmi ve çevre açısından ortaya çıkan kaygılar bu projelerin birçoğunu kamuoyu karşısında zora sokuyor."<sup>7</sup> Öte yandan Türkiye'deki iş çevreleri devletin sadece dev boyutlu altyapı projelerinin inşası ve finansmanı için değil, katma değer sağlayacak, yüksek teknoloji içeren yatırım ve bilgi aktarımına yönelik uzun vadeli planlar geliştirilmesini talep ediyor. Bu çevreler tam da bu nedenle, örneğin Çin'in ulusal teknoloji şampiyonu olan Huawei'ye ilgi gösteriyorlar (Huawei birtakım teknolojiler aktararak beceri kazandırma programlarını destekliyor);<sup>8</sup> Huawei ile kurdukları bağların Türkiye'nin bu şirketle sıkı bir işbirliği içerisinde olan bölgedeki komşularının gerisinde kalmamasını sağlayacağına inanıyorlar.<sup>9</sup> Fakat bu işletmelerin de eleştirdiği üzere, AKP döneminde uzun vadeli planlama yapılmıyor oluşu, Türkiye'de parlamenter sistemden başkanlık sistemine geçilmesinden kaynaklanıyor. Bu değişiklik sonucunda devlet yapısı içinde, sınırları müphem rol ve yetkilerle donatılmış şekilde Cumhurbaşkanlığı Külliyesinde ikamet eden ve Türkiye'ye yönelik politikalar, stratejiler ve uygulamalar açısından büyük bir karambol ve atalet yaratan bir başka bürokrasi tabakası yarattı.<sup>10</sup>

Türkiye'nin KYG ile olan ilişkilerini arttırmaya yönelik gayretinin dış kaynaklı sebebi ise, Avrupa ve Avrasya ile tüm alanlardaki ilişkilerini (siyasi, ticari ve kültürel) genişletme yanlısı geleneksel dış politikası çerçevesinde "Orta Koridor"u KYG kapsamına dahil etme çabasıyla örtüşüyor. Türkiye'den başlayıp Kafkaslar, Hazar Denizi ve Orta Asya üzerinden Çin'e uzanacak bir ulaştırma rotası kurulmasına yönelik bir Türk girişimi olan Orta Koridor fikrinin başlangıcı 1980'lerin sonlarına, ardından Sovyetler Birliği'nin çöküşüne ve eski Sovyet Orta Asyası'nın bağımsız ülkelerden oluşan bir pazar olarak açılmasına dek gidiyor. Türkiye'deki iş çevreleri ise bu bölgeyi kendi stratejilerinin bağımsız bir bileşeni olarak görüyor ve KYG kapsamında Çin ile olan ilişkiler açısından Orta Koridorun tamamlayıcı bir unsur oluşturabileceği şeklinde devlet tarafından savunulan görüşe

katılmıyor. Bu çevreler, örneğin Türkiye'nin Çin ile önemli ticaret açıkları bulunduğuna (bkz. şekil 1)<sup>11</sup> ve “2013-2020 yılları arasında toplam Çin yatırımlarının sadece yüzde 1,31'inin Türkiye'ye aktarıldığına”<sup>12</sup> dikkat çekiyorlar. Türkiye'nin bu ülkelerle, KYG projeleri kapsamında Çin tarafından Orta Asya ve Kafkasya'da yürütülen faaliyetlerin bir bileşeni ya da bunlara bağlı bir ortaklık şeklinde temas kurmak yerine, ticari ve finansal açıdan doğrudan ilişkiye geçmesi gerektiği fikrine daha sıcak bakıyorlar.

### Şekil 1 Türkiye-Çin Ticaret Bilançosu



**KAYNAK:** Türkiye İstatistik Kurumu “Dış Ticaret İstatistikleri, Eylül 2021” başlıklı belgede yer alan veriler kullanılarak yazarlar tarafından hazırlanmıştır, erişim tarihi 27 Eylül 2022, <https://data.tuik.gov.tr/Bulten/Index?p=Dis-Ticaret-Istatistikleri-Eylul-2021-37421>

Gerçekten de, AKP hükümetinin Çin'in KYG projesine daha fazla katılım sağlama yönündeki çabaları Türkiye'deki otoriterleşmeye katkıda bulunuyor ve partinin siyasi meşruiyeti açısından ayrılmaz bir unsur oluşturuyor.<sup>13</sup> Uluslararası kalkınma ve altyapı projelerine bölgesel entegrasyon, ülke içindeki karar alma mekanizmalarının yanı sıra paranın nereye ve nasıl tahsis edileceğine bağlı olarak toplumsal güçler arasındaki ilişkileri ve kuvvet dağılımını değiştiriyor. Çin'in yatırımlarına ilişkin siyasi ve finansal risklerin artmasıyla, Pekin'in ve bizzat Çinli aktörlerin KYG kapsamında Türkiye'ye yönelik taahhütlerini azaltmalarının bir sebebi bu.

Bunun sonucu olarak, Çin bu siyasi ve finansal risk algıları nedeniyle Türkiye'den uzaklaşmak ile bölgesel krizler ve yeniden yapılandırmalar karşısında Türkiye'yle yeniden ilişki kurmak arasında gidip geliyor. Koronavirüs salgını sırasında “Sağlık İpek Yolu” fikrinin Türkiye'de tanıtılıp

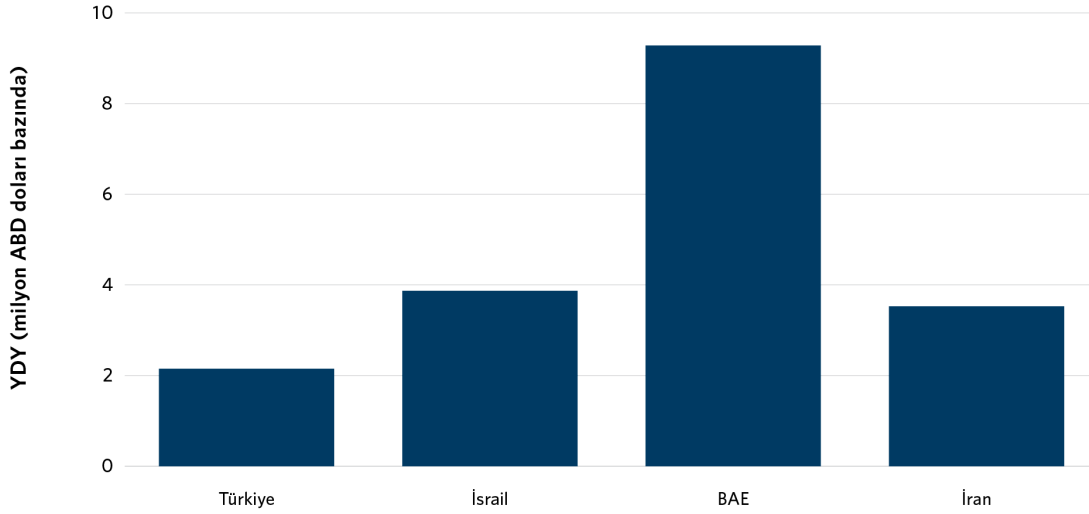
desteklenmesi ve Ukrayna'daki savaş dolayısıyla Doğu Akdeniz'deki güzergâhlar ile Orta Koridor projesinin öneminin artması yeniden ilişkilenebilecek hamlelerine örnek olarak gösterilebilir. Özellikle ulaştırma ve enerji sektörleri bu mesafeli duruş ile yeniden ilişkilenecek arasındaki git-gel dinamiğini gözler önüne seriyor.<sup>14</sup>

Türkiye ile Çin, KYG'nin 2013 yılında ilanından neredeyse on yıl önce Türkiye'nin ulaştırma altyapısı konusunda işbirliğinde bulunmaya başlamışlardı. Yani bu hatırı sayılır geçmiş sayesinde, Çin'in Türkiye'de diğer sektörlerle kıyasla ulaştırma sektöründe çok daha geniş bir varlığı söz konusudur. Avrasya'nın tamamını Batı ve Doğu Asya'ya bağlayan İpek Yolu kavramı, bir süreden beridir Çin ile Türkiye'nin siyasi söylemlerinin bir parçası haline gelmişti.<sup>15</sup> Türkiye ayrıca 1990'larda bağımsızlığını yeni kazanmış olan Orta Asya devletleri açısından bir rol model olmaya da özeniyordu. Bu pan-Türkçü dış politika nihayetinde başarısız olsa da, Orta Koridor projesi bu politika çerçevesinde şekillendi.<sup>16</sup> Her ne kadar Orta Koridor ile KYG hiçbir zaman birleştirilmese de, Çin ile Türkiye 2000'lerin ilk on yılında kritik öneme sahip bir altyapı projesine birlikte imza atmıştı: Ankara-İstanbul yüksek hızlı demiryolunun ikinci aşaması. Bu proje China Railway Corporation Limited tarafından bile, Çin'in ülke dışındaki ilk demiryolu inşaat girişimi olarak tanımlanıyordu.<sup>17</sup>

Demiryolu inşaatı konusundaki ortak projeler Ankara-İstanbul hızlı tren hattıyla sınırlı kalmadı. Türkiye 2011 yılında Çin'i Edirne-Kars demiryolunun inşasında işbirliğine davet etti. Bu tarih, Jinping'in 2013 yılında KYG'yi duyurmasından iki yıl öncesine, Türkiye'nin 2015 yılında KYG'ye resmî olarak katılmasından ise dört yıl öncesine tekabül ediyor. Hatta iki ülke arasında 2010 yılında hem Ankara-İstanbul hattını hem de Edirne-Kars hattını kapsayan bir mutabakat imzalanmıştı.<sup>18</sup> Bu anlaşmalar Türk kamuoyuna (biraz da pazarlama taktiği olarak) "Demir İpek Yolu" şeklinde tanıtıldı. Ne var ki, bu mutabakat veya işbirliği daveti önemli kazanımlara yol açmadı.

Öte yandan, Çin 2000'lerin ikinci yarısından beri yenilenebilir enerji sektöründe önemli bir rol oynuyor olmasına rağmen, Türkiye ile bu alanda işbirliğine oldukça geç başladı. Çin'in küresel yenilenebilir enerji pazarındaki payında gözlenen istikrarlı artış, Çin devlet kurumları nezaretinde sürdürülen Yeşil KYG projeleriyle artık kurumsal bir kimlik de kazandı. Üretim açısından bakıldığında, Çin'in dış yenilenebilir enerji piyasalarındaki yatırımlarını kamu iktisadi teşekkülleri (KİT) yürütüyor.<sup>19</sup> Dolayısıyla Çin'in yenilenebilir enerji alanındaki dış yatırımları, Çin devletinin Yeşil KYG çerçevesine bağlılığıyla birlikte genişliyor. Sırasıyla Birleşik Arap Emirlikleri ve Mısır'da yer alan Masdar Şehri ve Benban Güneş Parkı projeleri buna örnek gösterilebilir.<sup>20</sup> Yeşil finansman açısından bakıldığında, Çin'in dış yeşil fonlarının büyük bir kısmı KYG ülkelerine gidiyor. KYG finansmanının yeşillendirilmesine önce bölge bazında başlanmış olup, Ortadoğu bu anlamda pilot bölge oldu.<sup>21</sup> 2021 yılında Çin Ticaret Bakanlığının yayımladığı Dış Yatırım ve İşbirliği için Yeşil Kalkınma Kılavuzu çerçevesinde Çin'deki tüm KİT'lerin dış yatırımlarda Avrupa Birliği'nin (AB) Yeşil Mutabakat standartlarına uyması zorunlu kılındı.<sup>22</sup>

## Şekil 2: Seçili Ortadoğu Ülkelerinde Çin'in 2020 yılındaki Yabancı Doğrudan Yatırımları



**KAYNAK:** Yazarların "ChinaMed Data: Middle East" verilerinden seçtikleri, ChinaMed Projesi, erişim tarihi 28 Eylül 2022, <https://www.chinamed.it/chinamed-data/middle-east>.

Yurtdışındaki yenilenebilir enerji projeleri açısından bakıldığında, Çin'in pek çok yönden yerel koşullara ve taleplere uyum sağladığı görülüyor. Örneğin Avrupa'da yenilenebilir enerji sektöründeki Çinli yatırımcıların çoğu özel şirketlerden oluşurken, Doğu Akdeniz'deki geniş ölçekli Çin yeşil yatırımları Çinli KİT'ler tarafından gerçekleştiriliyor. Yatırım stratejilerindeki bu farklılığın temel sebebi Çin devletinin belirlediği KYG hedeflerinden kaynaklanıyor. Avrupa ile Çin arasında teknoloji piyasaları bakımından "diyalektik" bir rekabet ve işbirliği ilişkisi mevcut; yani Çin'in Avrupa'daki yatırımları yerleşik bir üretim zincirinin ayrılmaz parçasını oluşturuyor.<sup>23</sup> Diğer yanda ise, Türkiye'nin de içerisinde yer aldığı Doğu Akdeniz bölgesinde Çin ağırlıklı olarak bu bölgedeki enerji ilişkilerinin ekonomi-politiğiyle ilgileniyor.<sup>24</sup> Çin'in Doğu Akdeniz'deki ekonomik faaliyetlerine yön veren siyasi motivasyonları gözler önüne seren örneklerden biri, Shanghai Electric'in Suudi Arabistan'da ACWA Power'ı satın alarak Körfez İşbirliği Konseyine üye ülkelerde yenilenebilir enerji alanına yatırım yaparken, Türkiye'de kömürle çalışan bir termik santrale yatırım yapıyor olmasıdır. Bu yatırımlardan ilki Çin'in bölgedeki varlığını artırmaya yönelik uzun vadeli planlar, ikincisi ise söz konusu yatırımı yapan Çin kamu iktisadi teşekkülünün elde edeceği hızlı kazanç göz önünde bulundurarak yapıldı.<sup>25</sup>

Gelişmekte olan ülkeler açısından yenilenebilir enerjinin maliyeti 2000'lere kadar erişilebilir seviyede olmadığı içindir ki, Türkiye'de uzun süre geleneksel enerji kaynaklarından yararlanıldı. Hatta yenilenebilir enerjiye geçişin başlatılmasına dair yasa ve yönetmelikler çıkartıldıktan sonra dahi, kömür ve doğalgaz santralleri ülkenin ana enerji üretim biçimini oluşturmaya devam etti. Doğalgaz ayrıca ülkenin hem Karadeniz hem de Doğu Akdeniz'deki jeoekonomik varlığı açısından da temel rol oynamayı sürdürdü.

**Tablo 1: Yenilenebilir Enerjinin Türkiye'nin Enerji Kapasitesindeki Yeri**

Ana kaynak	Santraller	Kurulu kapasite (megavat)	Toplam kapasiteye oranı
Güneş	8957	8793,3	Yüzde 8,61
Rüzgâr	357	11.137,1	Yüzde 10,91

**KAYNAK:** "Kurulu Güç Raporları", TEİAŞ (Türkiye Elektrik İletim A.Ş.), erişim tarihi 24 Nisan 2023, <https://www.teias.gov.tr/kurulu-guc-raporlari>

Erdoğan liderliğindeki AKP hükümeti iktidara geldikten sonra AB gibi iklim liderleri tarafından sübvansiyon edilen yenilenebilir enerji yatırımlarını çekmek için aktif bir dış politika izledi. Fakat bu çabaları sonuçsuz kalınca, Türkiye 2016 ile 2021 yılları arasında Paris Anlaşması'nı onaylamayarak küresel iklim gündemine bir süre sırtını çevirdi.<sup>26</sup> Anlaşma'yı onaylamamak ülkedeki yenilenebilir enerji yatırımlarını destekleyecek sübvansiyon ve fonlardan mahrum kalmasına yol açtı. Bunun üzerine yüzünü, o esnada ister geleneksel ister yeşil projeler için olsun enerji yatırımlarına ilişkin yeşil standartları henüz AB standartlarıyla uyumlu hale getirmiş olmayan Çin'e döndü. Esasen Türkiye'nin enerji sektöründeki Çin yatırımlarının çoğu kahverengi enerji olarak adlandırılan, kömürlü termik santraller gibi ekolojik açıdan zararlı projelerdi. Adana Hunutlu ve Konya Ilgın'da iki kömürlü termik santral kurulmasına ilişkin sözleşmeler 2000'li yılların ortalarında imzalandı ve bu santrallerden ilki 2022 yılında üretime başladı.<sup>27</sup> Kömüre dayalı bu teknolojiler Türkiye'deki kanaat önderleri ve genel anlamda kamuoyu tarafından çevreye verdiği zarar ve ekonomik açıdan verimsiz oluşu sebebiyle eleştirilse de, Türk devleti bu projelerle bağlantılı geleneksel teknolojiler için finansal yardım, kredi ve teminat almaya devam etti.<sup>28</sup>

Kömüre dayalı bu teknolojiler Türk kanaat önderleri ve kamuoyu tarafından çevreye zarar verdiği ve ekonomik açıdan verimsiz olduğu gerekçesiyle eleştirilse de Türk devleti bu projelerle ilişkili geleneksel teknolojiler için mali yardım, kredi ve garantiler sağlamaya devam etti.

## Çin'in Türkiye'deki Yatırımlarında Esen Yerel Rüzgârlar

Çinli özel şirketler ve KİT'ler ulaştırma ve enerji alanlarına pek çok açıdan dahil olsa da, Çin'in son yıllarda Türkiye'ye yaklaşımındaki yerelleşme vurgusunu daha iyi anlamak için analizimizi başta güneş enerjisi olmak üzere artan yenilenebilir enerji yatırımları ile özellikle Ankara'nın kalkınma gündeminin temelini oluşturan liman ve demiryolu inşaatları gibi belirli ulaştırma projeleriyle sınırlı tutacağız. Bu iki özel sektörü karşılaştırdığımızda, Türkiye'de devlet ve iş dünyası içerisindeki yerel elitlerin KYG kapsamında oynadığı rolü ve Çinli aktörlerin bu elitlerin taleplerine ve siyasi ve ekonomik açıdan ihtiyaçlarına kendilerini nasıl adapte ettiklerini anlıyoruz.



Çinli özel şirketler yenilenebilir enerji sektörüne yatırım yapmak için iş dünyasındaki hükümete yakın elitlerle işbirliği arayışına girerken, otoyol projelerine dahil olan Çinli KİT'ler de itibar toplamaya odaklı mega ulaştırma projelerinin parçası haline geldi. Bunun için Türkiye'de iktidarda olan partinin dostluğunu kazanmaları gerekti. Yani Çinli aktörler hem iş dünyasındaki hem de devlet içerisindeki elit tabakaya cevap vererek, Türkiye pazarına giriş stratejisi olarak siyaset yapmayı öğrendiler.

## Ulaştırma altyapısı

Türkiye'de ulaştırma sektörünün inşası, ülkenin altyapısını kurmak, iltimas geçilen elitlere cömert hediyeler bahşetmek ve ülkeyi hem ticaret hem de yatırım yoluyla daha geniş bir bölgeye bağlamak açısından AKP'nin başlıca önceliklerinden birini oluşturuyor. Elbette ki 2013 yılında KYG başlatılmadan önce de Türkiye'nin ulaştırma altyapısında önemli Çin yatırımları mevcuttu. Ancak Çin'in bu girişimi ilan etmesi ile AKP'nin yabancı doğrudan yatırımı kendine çekme arzusunun artması ve dış politika stratejisini bölge dışındaki müttefiklerle de ilişkiler kurarak çeşitlendirmesi aynı zamana denk geldi. Bunun doğal sonucu olarak da AKP, Çin'le ekonomik ilişkilerini en üst seviyeye çıkarmak için heveslendi.

Türkiye'nin ulaştırma sektöründeki Çin KYG yatırımları üç aşamadan oluşuyor.

2013'te 2015 yılına dek olan süreyi kapsayan 1. aşamada, Türkiye önce kendi Orta Koridor projesiyle Çin'in Kuşak ve Yol Girişimini birleştirerek coğrafi avantajından yararlanmaya çalıştı. Çin de bu kavrama sıcak bakıyor gibi görünüyordu. Ne var ki pratik açıdan bakıldığında, Orta Koridor rotaları karayoluna dayalı ulaştırma bakımından ne düşük maliyetli ne de verimli sayılıyor. Birincisi, karayoluyla taşınan malların Çin'e ulaşması için nihayetinde halen Hazar Denizi'ni geçmesi gerekiyor; ki Türkiye'den bir deniz taşımacılığı uzmanı yazarlara aktardığı üzere, o bölgedeki hava durumu ve sık sık yaşanan fırtınalar sebebiyle bu geçiş zorlu addediliyor.<sup>29</sup> Bir başka mesele ise mevcut durumda koridorun büyük bir kısmının henüz inşa edilmemiş olması. Koridor fikri ilk olarak 1990'ların başında ortaya atılmış olsa da, inşaata ancak 2007 yılında başlandı ve 2017 yılında açılışı yapılacaktı.<sup>30</sup>

Yani 1. aşama tamamen, Orta Koridorun Çin tarafından planlanan, finanse edilen ve çoğu zaman yine Çin tarafından inşa edilen birçok altyapı projesine entegre edilmesine dair yürütülen müzakerelerden ibaretti. Dolayısıyla bu ilk aşamada, Türkiye'nin kendi vizyonunu KYG ile birleştirme çabalarının bir sembolü olarak "Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Çin Halk Cumhuriyeti Hükümeti Arasında İpek Yolu Ekonomik Kuşağının 21. Yüzyıl Denizdeki İpek Yolunun ve Orta Koridor Girişiminin Uyumlaştırılmasına İlişkin Mutabakat Zaptı" imzalandı. Çin AKP'nin bu isteğine uyum sağladı, hatta mutabakatın başlığında bile Türkiye'nin koridor kavramını onaylayan bir ifadeye razı geldi. Türk Dışişleri Bakanlığı bu entegrasyonu "doğal bir sinerji" ve bir "kazan-

kazan” durumu olarak nitelendirdi.<sup>31</sup> Yani bu aşamada Türkiye henüz KYG’ye girmemişti, fakat Çin’in Türkiye’nin paralel söylemini kabul etmesi şeklinde Pekin’den birtakım imtiyazlar elde etmeyi başarmıştı. Pekin dünyanın dört bir yanında KYG’yi anlatıp duruyor, fakat kendi öncelikli ulusal projesini başka ülkelerin desteklediği mevcut bağlantılı projelerinin yarı-türevi haline getirmek şöyle dursun, bu projelerle ilişkilendirmek suretiyle bile isteye “sulandırması” nadiren görülen bir durum. Bu nedenledir ki, Türkiye’nin anaakım medyasında ve AKP hükümetinin bu anlaşmaya dair söylemlerinde, ülkenin KYG’ye dahil olması muzaffer bir edayla yansıtılabildi. Türkiye bu anlaşmanın “sadece ekonomik faydacılığa değil, çok eski çağlara dayanan tarihsel ve geleneksel bir temele dayandığını” iddia ederek KYG’yi kamuoyunun gözünde meşrulaştırırken, Çin’e AKP’nin tercih ettiği türden bir kavramsal çerçeveye razı gelerek bu pazara giriş imkânı sundu.<sup>32</sup>

2015’ten 2020’ye kadar süren 2. aşamada hem karşılıklı uyum hem de bir miktar çekişme söz konusuydu. Türkiye bu dönemde özellikle, rejime hem kazanç hem de prestij sağlayabilecek altyapı projeleri için Çin’den yatırım çekmek için çaba harcamaya girişti. Çin’in Türkiye’deki ulaştırma ve lojistik sektörlerine yaptığı yatırımların başarıya ulaştığı zamanlar yaşandı. Şu anda Çin’in Türkiye’deki en büyük ulaşım yatırımı olan İstanbul’daki Kumport projesinin Çinli bir konsorsiyum tarafından satın alınması buna örnekti. Ne var ki Çin’in bu başarısı Çandarlı limanına dair yürütülen ancak sonuçsuz kalan müzakerelerle gölgelenmiş oldu; zira Türk tarafı bu projede Çin’in müzakere ettiği noktaları kabul etmeye yanaşmadı. Gerçekleştirilemeyen başka potansiyel Çin yatırımlarından da bahsedilebilir: Konya şehiriçi tramvay projesi için görüşmelere başlandıysa da bir sonuca varılamadı. Bu dönemde Türkiye’nin Çin’i, son derece iddialı ve oldukça tartışmalı bir proje olan Kanal İstanbul’un inşasına ve İstanbul Boğazi’ndeki üçüncü köprünün hissedarlarından biri olmaya davet ettiğini gördük. Türkiye liman, otoban, demiryolu ve şehiriçi tramvay projelerinde Çin’in daha geniş katılımını elde etmeye çalıştıysa da, bu müzakerelerin birçoğu taraflar açısından nihayete erdirilemeden sonlandı. Bu yazı için yapılan saha araştırması, ilk tekliflerde bulunulup tasarılar inceledikten sonra Türkiye’deki kurumların anlaşmayı sonuçlandırmak için uzlaşmaya varmaya çalıştığını, fakat Çin’in son noktayı koymaya yanaşmadığını gösterdi. Bunun üzerine Çin’in bölgedeki KYG planları için başka taraflara yöneldiği anlaşılıyor. Türkiye’de finansal ve siyasi açıdan risklerin artması karşısında müzakereleri çıkmaza sokup, Türkiye’nin kabul etmesinin mümkün olmadığı koşullar dayatıyor ve en nihayetinde de bu riskleri Avrupalı firmalar gibi başka yabancı aktörlerle paylaşabilmek için daha geniş konsorsiyumlar oluşturarak Çinli olmayan hissedar arayışına giriyorlar. Fakat bu türden müzakerelerin bile sonuç vermediğini görüyoruz.

En nihayetinde de Çinli şirketler bu müzakerelerden çekiliyor. Örneğin China Merchants Group, Batı Anadolu’da inşa edilecek ücretli büyük otoyol projeleri için yürütülen görüşmeleri yarıda bıraktı. Türkiye’deki siyasi ve finansal riskler arttıkça, Çinliler tek yatırımcı olarak hareket etmek yerine, Türk ve Avrupalı ortaklardan oluşan bir konsorsiyumun parçası olmaya meylediyorlar.

2020 yılından günümüze dek devam eden 3. aşamaya damgasını vuran şey ise 2020'de başlayan pandeminin ve 2022 başında Ukrayna'da patlayan savaşın ardından Türkiye'nin Orta Koridor projesine karşı Çin tarafında yeniden uyanan ilgi oldu. Pandemi sebebiyle deniz taşımacılığı yavaşlayıp konteyner tedarikinde yetersizlikler yaşanınca, Çin yeniden Türkiye'nin karayoluna dayalı projelerini ciddiye almaya başladı. Bu arada Ukrayna'daki savaş, Rusya'dan geçen Kuzey Koridorunun kapanmasına yol açarak Orta Koridor üzerinden kara taşımacılığına yeni bir ivme kazandırdı.<sup>33</sup> Türkiye'den bürokratların sık sık dile getirdiği üzere, Çin'den Avrupa'ya yapılan transit taşımacılığın yüzde 96'sı deniz yoluyla gerçekleştiriliyor. Geriye kalan yüzde 4 ise Kuzey Koridorunu kullanıyor. Dolayısıyla deniz taşımacılığının yavaşlaması ve Kuzey Koridorunun kapanması ticaret açısından önemli bir etki yarattı ve Çin'in Türkiye'nin istek ve taleplerini yerine getirmek konusunda yeniden heveslenmesine yol açtı.

Türkiye'nin Orta Koridor projesi Çin'den Türkiye'ye ve devamında Orta ve Doğu Avrupa'ya giden yolda Orta Asya ve Hazar Denizi üzerinden geçiyor. Pandeminin ilk yılında, Türk lojistik şirketleri Orta Asya ülkelerinden geçen geleneksel güzergâhları kullanmak konusunda büyük engellerle karşılaştı, zira bu güzergâhta yer alan devletler transit izinlerin sayısını azalttı. Türk devleti Çin'in karayoluyla aktarılan transit taşımacılığının kesintiye uğramamasını sağlamak için bu Orta Asya devletleriyle aktif bir şekilde müzakerelerde bulundu ve hatta devlet-özel sektör işbirliği şeklinde ro-ro gemileriyle ek hizmetler sağlanmasını da kolaylaştırdı.<sup>34</sup> Orta Koridorun azami kapasitesi Çin'in transit taşımacılık yükünü kaldıracak seviyede olmasa da, Çin'in bu Orta Koridor taşımacılık projelerine gösterdiği ilgi her halükârda artmış olduğu için Türkiye'nin Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı ile temasa geçilerek, daha öncesinde dondurulmuş bulunan kredi kapılarının yeniden açılması konuşulmaya başlandı. Kısacası Çin, bölgesel dinamiklerdeki değişiklikler sonucunda Türkiye'ye yönelik mesafeli KYG politikasını yeniden değerlendirmek zorunda kaldı. Bu nedenledir ki, KYG'nin Türkiye'nin ulaştırma sektörüne uyumlu hale getirilerek yerleştirilme sürecini ancak daha geniş bir bölgesel ve küresel bağlam içerisinde anlamak mümkün olabilir.

Türkiye'nin ulaştırma sektörüne ilişkin iki örnek -Kumport'un satılması ve Edirne-Kars demiryolu hattının inşasına ilişkin müzakereler- hem Çin'in Türkiye'ye yönelik yeniden hareketlenen ilgisini hem de buradaki proje ve yatırımlara yaklaşımını nasıl yerleştirdiğini gözler önüne seriyor. Bu anlamda Kumport başarılı bir örnek teşkil ediyor, zira bu yatırımda Türk ve Çinli aktörler birbirlerinin koşul ve ihtiyaçlarına uyum sağlamış bulunuyor. Öte yandan Edirne-Kars demiryolu hattının inşasına ilişkin müzakereler, Çin'in kendi yaklaşımını yerleştirmek zorunda *kalmadığı* bir örneğe işaret ediyor, zira bu projede Türkiye ödün verip durdu fakat buna rağmen bir anlaşmaya varılamadı.

## Kumport: Önce Satış, Sonra İşletme ve Yenileme

KYG ile bağlantılı taşımacılık çok büyük oranda deniz koridorlarını kullandığı için KYG'nin ticari boyutunun sorunsuz şekilde yürütülmesi bakımından limanlar son derece önem taşıyor. Çin'in Akdeniz bölgesindeki başlıca KYG limanı olan Yunanistan'daki Pire limanı Çinli bir şirket olan COSCO tarafından yüzde 67'lik çoğunluk hissesi satın alınarak daha da geliştirilmiş bulunuyor. Öte yandan Çin geçmişte yürüttükleri ortak projelere ve Kuşak ve Yol Girişimine 2013 yılında başlatmış rağmen, Türkiye'deki limanlara benzer yatırımlar yapmak konusunda çekingen bir tutum sergiledi. Bu durum, her ne kadar yürütülen görüşmeler sırasında muadil bir Türk limanına kıyasla demiryolu bağlantıları açısından da Pire limanının daha uygun bir altyapıya sahip olduğunu ve Yunanistan'daki yerel mercilerin deniz taşımacılığı konusunda Türkiyeli mevkidaşlarına oranla daha deneyimli olduğunu halihazırda kabul etmiş olsalar da,<sup>35</sup> Türkiye'de devlet ve iş dünyasındaki elitleri hayal kırıklığına uğrattı.<sup>36</sup>

Çandarlı limanını KYG'nin parçası haline getirme planı hayata geçirilemeyip Türklerle Çinliler arasındaki müzakereler tam anlamıyla çıkmaza girince, Türkiye'deki devlet elitleri kendi tercih ettikleri “yap-işlet-devret” modelinin Çinli muhataplarına cazip gelmeyeceğini anlamaya başladılar. Bunun üzerine AKP hükümeti, Çandarlı fiyaskosunun ardından Türk limanlarına yatırım çekebilmek için stratejisini değiştirdi. Liman inşası için yatırım aramak yerine, halihazırda inşa edilmiş limanların hisselerinin bir kısmını satmak veya bu limanları sınırlı bir süreyle kiralamak için ihaleler düzenlemeye başladı.

Deniz taşımacılığı alanından bir uzman, Türkiye'nin bu yeni yaklaşımını “önce satış, sonra işletme ve yenileme” modeli olarak nitelendiriyor.<sup>37</sup> Ankara bu yenilediği teklifi Çin devletine doğrudan iletmış ve Çin de liman sahipliğine dair tercih edilen yerel talebe ve modele uyum sağlayarak bu teklifi kabul etmiş bulunuyor.

Çin devleti bu satın alma sürecinde finansal riskleri dağıtmak adına Çinli KİT'lerden konsorsiyum oluşturmalarını istiyor. Türk limanları söz konusu olduğunda benimsenen bu yaklaşım, Çin devletinin örneğin Türkiye'nin enerji sektöründe yaptığı yatırımlarda izlediği tavrından oldukça farklı. Enerji sektörü söz konusu olduğunda Çin, bazen destek amacıyla buna ihtiyaç duyulsa da, ihale süreçlerine dahil olmuyor.<sup>38</sup> Bu fark, Çin'in uyum stratejilerinin sadece farklı ülkeler açısından değil, aynı ülke içindeki farklı sektörler açısından da değişebildiğini gösteriyor.

Ortak teşebbüs şeklinde faaliyet gösteren iki Çinli firma, China Merchants Holdings International ve CIC Capital (COSCO Pacific iştirakleri), Türkiye'nin tercih ettiği bu yeni yaklaşıma uygun olarak, Kumport hisselerinin yüzde 65'ini satın aldı.<sup>39</sup> Toplamda 940 milyon dolar karşılığında bu satış işlemi<sup>40</sup> Türkiye'deki en büyük KYG yatırımı oldu. COSCO'nun bu satışa ilişkin açıklamasında rakip

Pire limanına yapılan paralel yatırımdan da bahsediliyordu: “Kumport Limanı ile Şirketin Yunanistan’daki Piraeus Container Terminal S.A.’daki mevcut yatırımını arasındaki potansiyel faaliyet sinerjisi göz önüne alındığında, (COSCO) Yönetim Kurulu, Kumport Limanı açısından olumlu beklentilere sahiptir.”<sup>41</sup> Aynı basın açıklamasında, COSCO Türkiye’nin KYG koridorları içerisindeki stratejik konumuna da değiniyordu.

Kumport bunun ardından, 2019 yılında 4,5 milyon TL yatırımla başlattığı bir Ar-Ge merkezi sayesinde araştırma ve geliştirme yatırımlarını kendisine çekmeyi başardı. “T.C. Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı tarafından akredite edilen bu merkez, Türkiye’nin liman işletmeciliği sektöründeki ilk Ar-Ge merkezi oldu.”<sup>42</sup>

Genel olarak bakıldığında Kumport, Çin’in yerel koşullara, yani Türk siyasi elitinin sadece limanlara daha fazla yatırım yapılmasına değil, Ar-Ge projelerine ve kendine özgü bir Sahiplen-İşlet modeline dair taleplerine de uyum sağladığı bir örnek teşkil ediyor. Bu durum kısmen Kumport’un Karadeniz ile Marmara Denizi’ni birbirine bağlayan Ambarlı’daki stratejik konumu sayesinde, kısmen de Çin açısından Ege Denizi’nde Pire’ye doğrudan bir rakip olabilecek Çandarlı’nın aksine Pire limanının tamamlayıcısı olarak görülen lokasyonu sayesinde mümkün olabildi.

Ancak satış işleminin tamamlanmasına ve buradaki Çin yatırımının boyutuna rağmen, Kumport vaat edileni veremedi. Günümüzde tam kapasitenin altında çalışıyor ve Çinli şirketler tarafından bile pek sık kullanılmıyor. Türkiye’de liman işletmeciliğini düzenleyen mevzuatta yapılan değişiklikler nedeniyle kâr marjı da beklenenin altında kaldı. Bu yasal değişiklikler satış işleminden hemen sonra yapılmış olup, Türkiye’deki idari ortamın ne denli öngörülemez olduğunu gözler önüne seren bir husustur. Bir yanıla Türkiye’nin siyasi elitini memnun edecek bir anlaşmayı kabul eden Çin tarafı, bu olay sonrasında bazen uzakta durmanın daha mantıklı olduğunu fark etti.

## **Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları (TCDD) ve KYG**

Demiryolları açısından ise hikâye bambaşka seyrediyor. Çin ve Orta Asya malları Bakü-Tiflis-Kars demiryolu hattını kullanarak Kars üzerinden Türkiye’ye giriş yapıyor. Edirne ise Türkiye’den Avrupa’ya doğru taşınan malların ülkeden çıkış noktasını oluşturuyor. Ne var ki, Çinli yetkililerin ifadesiyle bu güzergâh, Rusya üzerinden geçen Kuzey Koridorundan daha kısa olmasına rağmen daha pahalı.<sup>43</sup> Çünkü mesafe kısalsa da, demiryolu hatları yüksek hızda olmadığı için mallar hızlı sevk edilemiyor. Üstelik nakliye sorunsuz ilerlese bile, Türkiye’nin doğu ve batı sınırlarındaki gümrük işlemleri çok zaman alıyor ve bu da navlun fiyatlarını yukarı çekiyor. Nitekim Türkiye iki farklı gümrük bölgesinin ortasında yer alıyor: Avrasya ve Avrupa. Bunun sonucu olarak yaşanan birçok bürokratik sorun genel gümrük sürecini yavaşlatıyor.<sup>44</sup> Dolayısıyla demiryolları Çinli yatırımcılar

açısından bakıldığında sorunlu görünüyor, zira hem hatlar hem de gümrük prosedürleri yavaş ilerliyor; bu da Türkiye'nin savunduğu Orta Koridor projesinin rekabet gücünü azaltıyor. Belki de bu yüzden, Türkiye'nin Çinli şirketleri Edirne-Kars hattının modernizasyonuna yatırım yapma davetinin ardından başlatılan müzakereler o kadar uzun sürdü ki, Türk ve Çinli yetkililer arasında tamı tamına 21 kez anlaşma taslağı hazırlandı.<sup>45</sup>

Bu müzakereler esnasında Türk delegasyonu açısından anlaşmazlık oluşturan noktalar şunlardı: (1) kredi destekli proje finansmanına uygulanacak faiz oranları, Çin küresel olarak uygulanan tipik faiz oranlarının biraz üzerine çıkmayı, Türkiye ise bu oranların biraz altında kalmayı talep ediyordu; (2) geri ödemenin başlamasından önceki ödemesiz dönemin süresi, Çin bunun için beş yıl önerirken Türkiye on yıl talep ediyordu (Türkiye'nin Marmaray demiryolu hattının finansman ve inşasına dair Japonya ile yaptığı anlaşmadaki ödemesiz dönem on yıllıktı); (3) Çin'in hatlara ve her türlü eklemeye için nihai onay talebi; (4) Çin'in Çin'den getirilecek Çinli işgücü kullanılmasında ısrar etmesi, Türkiye'nin ise yerel işgücünün istihdamından yana olması (Çin'in Çin'deki mahkûmları işgücü olarak kullanabileceği ve inşaat tamamlandığında bu insanları Türkiye'de bırakabileceği şüphesi ve korkusu); (5) Çin'in ipotek hakkı ile geri ödeme yapılamaması halinde müsadere hakkı talebi, Türk hazinesinin ise devlete ait arazilerin müsaderesi ihtimaline izin verilmemesi konusunda ısrar etmesi; ve (6) Çin'in işletmede yüzde 51/49 oranında bir pay istemesi, Türkiye'nin ise yüzde 50/50 şeklinde tam bir ortak teşebbüs teklifinde bulunması.<sup>46</sup>

Bu müzakerelere katılan Türk delegasyonu bünyesinde Dışişleri Bakanlığı, Hazine ve Maliye Bakanlığı, Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları (TCDD) ve Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı yer alıyordu. Yazarların yürüttüğü saha çalışmasında yalnızca Türk delegasyonundan isimlerle görüşmeler yapılmış olmakla birlikte, edinilen genel izlenim Türkiye'nin Çin'in koşullarına uyum sağladığı ve bunları büyük oranda kabul ettiği yönündedir. Fakat buna rağmen, Türkiye'nin son teklifini oluşturan olan yirmi birinci (21.) anlaşma taslağına Çin'den cevap gelmedi. Yani Orta Koridoru hızlandırıp geliştirmenin sağlayacağı faydalara ve belki de ("borç tuzağı" teorisi savunucularının öngöreceği üzere) Türkiye'nin borç batağına sürüklenecek olmasına karşın, Çin yine de Körfez ülkelerine ve İsrail'e yatırım yapmayı tercih etti.

Türkiye, 2022 yılına gelindiğinde Edirne-Kars demiryolu hattında iyileştirmeler yapmış olsa da, yabancı yatırım olmadan transit kapasitesini pek fazla arttıramadı. TCDD'nin taşımacılık faaliyetleri, hız ve hacmin artması umuduyla özelleştirildi. Ne var ki bu özelleştirme süreci yolsuzluk ve nepotizmin kurbanı oldu ve nihayetinde siyasi elit ve liderlikle sağlam bağlantıları bulunan bir şirketin tekeli haline geldi.<sup>47</sup> Öyle ki, bu özel şirket demiryollarını ilk devraldığında Çin'in transit yük taşımacılığını sınırlamaya bile niyetlenmişti.<sup>48</sup>

Türkiye mali açıdan kendi demiryollarına yatırım yapabilecek durumda değilken, Çin de Türkiye'nin kapasitesini artıracak büyük modernizasyon projelerine para aktarmadı. TCDD'nin teknik olarak AB standartlarına entegrasyonu ile ilgili sorunlar başta olmak üzere, projenin ilerlemesine engel oluşturan pek çok sıkıntı söz konusuydu. Ancak biz yürüttüğümüz saha araştırması sırasında Çin'in geri adım atmasına yol açan temel sorunlar olarak şunları tespit ettik: (1) Çin'in Türkiye'ye yönelik risk değerlendirmesinin yüksek oluşu, Çin karşıtı milliyetçi duyguların potansiyel olarak bir hassasiyet noktası oluşturması; (2) Türkiye'nin iç siyasi dönüşümündeki dengesizlik; (3) yasal mevzuatta yapılan değişiklikler ve tavan fiyatlar sebebiyle Kumport'ta kâr marjlarının beklenenden düşük çıkmış olması; ve (4) özellikle son iki yılda Türk hazinesinin rezervlerinde ciddi bir düşüş görülmesi nedeniyle finansal riskin artmış olması. 2010'ların ortalarına kıyasla, 2020'lerin başında ne kredilerin geri ödenmesine ilişkin beklentiler ne de finansal getiriler o kadar cazip görünmeye başlamıştı. Zaten bizzat TCDD, Hazine ve Maliye Bakanlığına karşı ciddi bir borç altında bulunuyor.<sup>49</sup>

İşte bu nedenle Kumport örneğinde (2015 yılında), Çin'in liman geliştirme projelerine gösterdiği ilgiye karşılık Türkiye'nin dengesiz siyasi ve ekonomik ortamında sıfırdan bir liman inşa etmeye ilişkin taşıdığı kaygılara ilişkin unsurların Türkiye tarafından giderilmesiyle, Çin'in Türkiye'nin limanlara yatırım yapılması talebine uyum sağlaması sonucunda Çin'e satış işlemi nihayete erdirilebilmişti. Ne var ki Edirne-Kars demiryolu inşaatı Çin yatırımları olmaksızın yapılmak zorunda kaldı. Ve neticede de proje başarılı olamadı; inşaat durma noktasına geldi, zira Türk hazinesinin böyle bir projeyi dış yatırım olmadan finanse etmesi neredeyse imkânsızdı.<sup>50</sup> Çin'in Kumport'u satın almasından dört yıl sonra, 2019'da demiryolu müzakereleri durduğunda, Türkiye'nin siyasi ve ekonomik ortamından kaynaklanan risk çok büyük ölçüde artmış durumdaydı. Ülke aynı zamanda bir darbe girişimi yaşamış, tartışmalı bir şekilde başkanlık sistemine geçilmiş ve Çin'in büyük KYG yatırımlarının bulunduğu İsrail ve Körfez ülkeleri de dahil olmak üzere Ortadoğu'daki bölgesel aktörlerle arasına soğukluk girmişti. Bunu talihsiz bir sonuç olarak nitelendirebiliriz, zira aslında Çin ile Türkiye'nin demiryolu inşası konusunda feyz alabilecekleri ortak bir geçmişleri bulunuyordu: daha 2008 yılında, yani KYG'nin ilan edilmesinden beş yıl önce başlatılan Ankara-İstanbul yüksek hızlı demiryolu inşaatı projesi.

2023 yılına gelindiğinde, 2022 sonbaharında bir Şangay İşbirliği Örgütü zirvesi sırasında Jinping ile Erdoğan arasında yapılan bir görüşmenin ardından, yukarıda bahsettiğimiz Konya şehiriçi tramvay projesinin yeniden başlatılabileceğine dair haberler çıktı. Yazarlar tarafından yürütülen saha çalışması, ana yerel yüklenici olarak Türkiye'yi yöneten siyasi elit ile bağlantısı bulunan bir Türk şirketinin görevlendirilmesi konusunda Türkiye'nin artan ısrarını Çin'in kabul etmiş olduğunu ortaya koyuyor; bu tespit Türkiye'de devlet ihalelerine kabul edilen şirketler listesinin gitgide daha daralıyor olmasıyla da örtüşüyor. Daha evvel farklı bir yüklenicilik modelinde ısrar eden Çin, Sincan politikasına karşı daha az ses yükseltilmesi karşılığında bu tavır değişikliğine gitmiş görünüyor. Türkiye'de yükselişte olan nepotizmin Çinli aktörlere yeni bir manevra alanı açtığı anlaşılıyor. Ne var ki bu müzakerenin başarıyla sonuçlandırılması için iki cumhurbaşkanının bir araya gelmesi gerekti.<sup>51</sup>

Limanlar elbette ki, yüzde 40 oranında kâr marjı beklentisiyle, tabiatı gereği diğer taşımacılık biçimlerinden daha kârlıdır.<sup>52</sup> Ancak Çin'in Türk limanlarına yaptığı yatırımlar ile Türkiye'nin demiryollarına yatırım çekme isteğine karşı Çin'in gösterdiği kararlı direnç, bir yanılla, kazanç ile risk arasında denge kurmaya çalışan Çinli KİT'lerin daha fazla kâr etme arzusuyla açıklanabilir. Stratejik bir siyasi kazanç ihtimali söz konusu olduğuna, Çin'in uyumlanma isteği artmaktaysa da, bunun için üst düzey siyasi teminatlar verilmesi gerekir.

## Yenilenebilir Enerji

Çinli şirketlerin Türkiye'nin yenilenebilir enerji sektöründeki hikâyesi ise ilk başta yaşadıkları fiyasko karşısında yeniden uyumlanma ve ayarlamaya gitmelerini gerektirdi. Çinli şirketler Türkiye'deki siyasi elite bağlantılarını sağlamlaştırabileceklerini düşündüler, fakat çok geçmeden rakiplerinin daha da sağlam bağlantılara sahip olduğunu anladılar. Belirleyici tek faktör fiyat ve pazar unsurlarından ibaret olsaydı kazanmış olacakları ihaleleri kazanamayan Çinli şirketler, bunun üzerine ortama Türkiye'nin siyasi oyununu daha ustalıklı oynamayı öğrenerek değil, odaklarını Türkiye'deki iş ekosisteminin tamamen farklı bir bölümüne, yani farklı iş kollarına sahip ve Çinli ortaklara daha dostça yaklaşan küçük ve orta ölçekli Türk şirketlerine çevirerek uyum sağladılar.

Bu uyumlanış hem şaşırtıcı hem de bir açıdan beklenmedik bir şeydi; zira dünyanın dört bir yanından çeşitli gözlemciler Çinli paydaşların birçok ülkede ahbap çavuş ilişkisi yürüttüğünü iddia ediyordu. Çin'in yerel sermayeyle ilişkisi ya hedef ülkede bulunan KİT'ler ya da mevcut hükümetle siyasi açıdan iyi ilişkiler içerisinde olan büyük işletmeler aracılığıyla kuruluyor. Türkiye'de bu yolları kullanarak ahbap çavuş ilişkisi kuramayınca, önce en başta ihaleye girmiş oldukları sektörlerde pazardan çıkıp, ardından bu sektörlerde Türkiye pazarına yeniden girmeleri yönündeki talepleri geri çevirerek ve nihayetinde Türkiye'nin kurumsal ekosistemi içerisinde yer alan KOBİ'lere odaklanarak yol aldılar. KOBİ'lerle birlikte faaliyet yürütülmesi Çin açısından yeni bir uyumlanma stratejisi oluşturuyor; zira yenilenebilir enerji sermaye-yoğun, teknolojik açıdan çok ileri bir sektör ve Çin bu zamana dek her yerde yerel KİT'lerle faaliyet yürütüyordu.<sup>53</sup>

## Türkiye'de Yenilenebilir Enerji Sektörünün Doğuşu

Türkiye, Avrupa'nın en büyük doğal kaynaklara sahip ülkeleri arasında yer almasına rağmen yenilenebilir enerji üretimine geçmekte gecikti.<sup>54</sup> Türkiye'de yenilenebilir enerji mevzuatı yürürlüğe konulduğunda, ülkedeki yenilenebilir enerji sektörünün başlıca teknoloji sağlayıcısı olan Çin ile AB küresel piyasalara çoktan hakim hale gelmişti.



AKP hükümetinin “Ulusal Yenilenebilir Enerji Eylem Planı”nı hazırlaması on yıl sürdü, plan ancak 2014 yılında yayınlanabildi. Bu plan, yenilenebilir enerji kaynaklarının Türkiye’nin toplam enerji arzının yüzde 30’unu karşılamasını ve ulaşım sektörünün enerji talebinin yüzde 10’unun yenilenebilir kaynaklardan karşılanmasını hedefliyordu.<sup>55</sup> Türkiye’nin yenilenebilir enerji planlaması termik ve hidroelektrik santrallerinin yanı sıra doğalgazı da yeşil olarak sınıflandırıyor; ne var ki 2023 itibarıyla bu hedeflerden hiçbirine ulaşılmış görünmüyor ve dahası, yazarların 2022 yılında sorumlu bir bakanlık bürokrasiyle yaptığı görüşmeye göre, bu rakamlar Türkiye’nin 2053 karbon nötrlük taahhüdünü karşılamasına da yetmeyecek.

T.C. Enerji ve Tabii Kaynaklar Bakanlığı (ETKB) 2011 yılında Yenilenebilir Enerji Kaynaklarını Destekleme Mekanizması (YEKDEM) sistemini getirerek yenilenebilir enerji santrallerine yönelik kamu ihalelerini düzenlemeye girişti. Bu sistem kapsamında devlet, üretimlerinin yüzde 60’ını yerli teknoloji kullanarak gerçekleştiren küçük ölçekli rüzgâr ve güneş enerjisi santrallerini finansal olarak desteklemeyi taahhüt etti. ETKB 2015 yılında bu destek planını gözden geçirerek yerel olarak inşa edilen ve işletilen 1 megavat üzerindeki enerji santralleri için Yenilenebilir Enerji Kaynak Alanları (YEKA) politikasını uygulamaya başlamıştır.

Küçük ölçekli yerli yatırımlardan büyük güneş ve rüzgâr santrallerine geçilmesi Erdoğan ile yakın akrabalık ilişkisi bulunan eski enerji bakanı Berat Albayrak’ın fikriydi. Albayrak bu ilişki sayesinde karar alma mekanizmalarında oldukça geniş bir özerkliğe sahipti. Kendisi Çin’i de birçok kez ziyaret etmiş ve yenilenebilir enerji kaynakları da dahil olmak üzere Çin’in Türkiye’de enerji sektörüne yatırım yapmasını temin etmek için KİT yönetim kurulu başkanlarıyla ve enerji düzenleme kurumu başkanıyla görüşmeler yapmıştı.

Ancak birbiriyle eşzamanlı ve bağlantılı olarak yaşanan iki olay Berat Albayrak’ın Çin’i temel alan planlarını sekteye uğrattı. Türkiye’nin enerji alanındaki en üst düzey diplomatları ya itibarlarını yitirerek ya da haklarında başlatılan resmi yolsuzluk soruşturmaları sebebiyle görevlerinden alındılar. Bu alandaki kararlar artık, eski enerji bakanının yerine, yine cumhurbaşkanlığıyla yakın bağları bulunan bir holdingin etkisiyle verilmeye başlandı.

Enerji ve Tabii Kaynaklar Bakanlığı, sağlanan sübvansiyonlarda birtakım düzenlemeler yaparak YEKA politikasını sürdürdü. Bu sübvansiyonlar, KOBİ’lerin AB’nin (ve daha sonra Çin’in) yeşil standartlarına uyum sağlamasına ve Türkiye’nin yerli yenilenebilir enerji endüstrisinin nihayet yükselişe geçmesine yardımcı olmayı amaçlıyordu. Ne var ki sektördeki uzmanların kanaatine göre yeni serpilmekte olan bu sektör, son seferde sübvansiyonların Euro yerine Türk lirası olarak dağıtılmasıyla büyük bir darbe aldı.<sup>56</sup> Bu değişiklik Türkiye’nin pandemiden bu yana yaşadığı döviz krizine yanıt vermeye çalışırken, aynı zamanda Türk bürokrasisi içindeki bölünmüşlüğü de yansıtıyor.

Başkanlık sistemine geçilmesiyle Türkiye’de kamu politikaları açısından ikili bir durum yaratıldı ve Türkiye’nin enerji diplomasisi kökünden baltalandı.<sup>57</sup> Yenilenebilir enerji söz konusu olduğunda, Enerji ve Tabii Kaynaklar Bakanlığı YEKA sübvansiyonlarını Cumhurbaşkanlığı Strateji ve Bütçe Başkanlığının onayı olmadan dağıtamıyor. Türkiye’nin 2053 yılı karbon nötrlük taahhüdü ETKB’ye danışılmadan verilmiş olduğundan, bakanlık da halen karbonsuzlaştırma yol haritasını yayınlamış değil. ETKB karbonsuzlaştırma yol haritasını görüşmek üzere 2022 yılında devlet ve iş dünyasından üst düzey isimlerin yanı sıra alandaki uzmanların da katılımını içeren bir paydaş toplantısı düzenledi. Bu toplantıya katılan kişilere bakılırsa, kömür kullanımının aşamalı olarak kaldırılması konusunda fikir birliğine varılmıştı, ne var ki toplantının son gününde cumhurbaşkanlığı bürokrasisinin de katıldığı yuvarlak masa toplantısı sonucunda hazırlanan bildiride kömürün aşamalı olarak kaldırılmasını dair herhangi bir taahhüt yer almadı.<sup>58</sup> Bu ikili yaklaşım en yukarıda bakanlık bürokrasisini de ikiye bölmüş durumda ve dolayısıyla bir koordinasyon eksikliği yaşanıyor.<sup>59</sup> Örneğin, Enerji Piyasası Düzenleme Kurumu ile elektrik altyapılarından sorumlu kamu iktisadi teşkilatının ihalelere dair koordinasyon sağlayamadığı biliniyor. Bunun sonucu olarak, yerli ürünlere ayrılan oran gibi çeşitli YEKA koşullarında sık sık ve öngörülemez değişiklikler yaşanıyor.

YEKA, yerli sermayenin ya yabancı ortaklar ya da yerli birleşmeler yoluyla büyük ölçekli yenilenebilir enerji santrallerine girişmesine olanak sağladı. Hem erişim alanı hem de finansal yapısı itibariyle yenilenebilir enerji alanındaki çokuluslu büyük şirketlerle işbirliği yapmaya muktedir durumda bulunan büyük sermaye şirketleri ilk yolu, yani yabancı ortak bulmayı tercih ediyor. Yabancı ortaklar devlet tarafından da daha fazla tercih ediliyor, zira devlet hane kullanımına ve KOBİ’lere yönelik elektrik üretimi sağlayan yerel elektrik üreticilerinden ziyade endüstriyel kullanıma yönelik büyük enerji santralleri inşa etme politikasından vazgeçmek istemiyor.<sup>60</sup> Yerli birleşmeler ise YEKA politikasının istenmeyen bir sonucu olarak ortaya çıktı. Rüzgâr ve güneş enerjisi alanında faaliyet gösteren KOBİ’ler YEKA’ya başvurabilmek için bu pazara birleşerek giriyorlar, fakat devlet desteği aldıktan sonra faaliyetlerini ayrı ayrı sürdürüyorlar.<sup>61</sup> Bu nedenle Türkiye’nin yenilenebilir enerji üretimi artsa da, bu üretimin endüstriyel üretim için konsolide edilmesi mümkün olamıyor.

Bunlarla eşzamanlı olarak yaşanan bir başka gelişme ise, küçük ölçekli lisanssız enerji santrallerinin ithal ekipman kullanmasına izin verilmesi için KOBİ’ler tarafından devlet nezdinde lobi faaliyeti yürütülmesiydi. Türkiye’nin yüzde 60 yerli katkı kuralı, yabancı ortaklarla işbirliği yaparak fabrika açabilen büyük sermayeyi kayırmış oluyor.<sup>62</sup> Böylece söz konusu büyük şirketler bir taşla iki kuş vuruyorlar: (1) Bu fabrikalarda çoğunluk hissesine sahip olup da kendi santrallerinde ithal ekipman kullanmak suretiyle söz konusu yerli katkı kuralının etrafından dolanabiliyorlar; ve (2) kendi ürünlerini KOBİ’lere doğrudan ithalat fiyatından daha yükseğe satıyorlar.<sup>63</sup> Devlet söz konusu fabrika sahiplerinin yürüttüğü lobi faaliyetlerine razı gelerek seçili ürünlere anti-damping vergisi uygulamış oluyor ve böylece piyasada daha düşük fiyata ürün satılamıyor.

## Çin Türkiye'deki Güneş ve Rüzgâr Enerjisi Sektörüne İki Aşamalı Katılımı

Türkiye'nin yenilenebilir enerjiye odaklanması, KYG'nin son on yılda Doğu Akdeniz'de hedeflediği konulardan biri olan yenilenebilir teknolojilerin yaygınlaştırılmasıyla da örtüşüyor. KYG rotaları boyunca yenilenebilir enerji teknolojileri ve finansman piyasalarının birleştirilmesini amaçlayan ve başlangıçta "Yeşil KYG" olarak adlandırılan girişim, zamanla inşaattan lojistiğe kadar Çin'in birçok KYG yatırımına yayıldı. Yenilenebilir enerji kaynaklarının yaygınlaştırılması, iklim kriterlerinin ve yeşil teknolojilerin geleneksel sektörler açısından da geçerli hale getirilmesini içeriyor. Örneğin, 2021 yılında Çin yurtdışındaki inşaat sektörünü düzenlemek için Denizaşırı Yatırım ve İşbirliğine yönelik Yeşil Kalkınma Kılavuzu çıkardı.<sup>64</sup> Çin'in rekabet gücünün gitgide arttığı bir başka sektör de yeşil lojistik. Çin teorik olarak, Türkiye'nin de dahil olduğu Ortadoğu gibi bölgelerde yaptığı tüm KYG yatırımlarına uygulanacak yeşil kurallar getirdi.<sup>65</sup> Fakat KYG giderek daha yeşil hale gelirken, Türkiye'nin yenilenebilir enerji sektöründeki Çin yatırımları ciddi bir gerileme yaşadı.

Türkiye'nin enerji sektörü 2000'li yıllarda devlet sübvansiyonlarının da desteğiyle yavaş ama kararlı bir şekilde yenilenebilir enerji projelerine girişti. Çin menşeli özel şirketler serbest piyasa kurallarından yararlanarak sağlam ve rekabetçi tekliflerle çok geçmeden Türkiye'nin yenilenebilir enerji piyasasına hakim oluverdi.<sup>66</sup> O dönemde, Çin'in denizaşırı yenilenebilir enerji yatırımları Çinli özel şirketlerin hakimiyetinde olduğundan, Türkiye pazarını da büyük oranda Çinli KOBİ'ler kaplamıştı.

Ancak 2010'lara gelindiğinde hem Türkiye hem de Çin, küresel rekabet gücünü artırmak için yenilenebilir enerji piyasalarını güçlendirme yoluna yöneldi. Çin'de KYG kapsamındaki büyük ölçekli ve yüksek riskli yenilenebilir enerji yatırımları KİT'ler tarafından üstlenilirken; Türkiye'de YEKA ihaleleri geniş ölçekli ve yüksek riskli güneş ve rüzgâr enerjisi santrallerinin inşası için büyük sermaye şirketlerinin yabancı ortak arayışına imkân sağladı.

2010'ların ortalarında Türkiye'deki bakanlık bürokrasisi YEKA politikasında düzenlemeye giderek yerli kuruluşların büyük ölçekli güneş ve rüzgâr enerjisi santralleri inşa etmesinin önünü açtı. Ne var ki Erdoğan yönetimindeki cumhurbaşkanlığı bürokrasisi, sağladığı iltimaslarla bu fırsatları iş dünyasının AKP'ye yakın kesimlerine yönlendirmek suretiyle bakanlığın bu girişimini baltaladı. AKP ile bağlantısı bulunan aktörler ile siyasi bağlantıları olmadığı ve kendilerine iltimas geçilmediği için bu çemberin dışında kalanlar arasında yaşanan bu çekişme Çinli şirketleri de olumsuz etkiledi. Bakanlık bürokrasisi, cumhurbaşkanlığı içerisindeki karar alma dinamiklerine dahil olamaması ve bir nükleer enerji anlaşmasında yaşadığı olumsuz deneyimden ötürü sürece müdahale etme konusunda sergilediği genel isteksizlik sebebiyle bu çekişmeye müdahil olamadı.<sup>67</sup> Bu durumdan etkilenen Çinli şirketlerin doğrudan cumhurbaşkanlığıyla temasa geçmesi mümkündü, fakat oyunu başından itibaren yerel siyasi çıkarlara uygun şekilde oynayamadıkları için, işlemleri muhtemelen Türk devletinin kurumsallaşmış (ve dolayısıyla en güvenilir) ayağı olarak gördükleri bakanlık bürokrasisi üzerinden yürütmeye devam ettiler.<sup>68</sup>

Türkiye rüzgâr sektöründe sonuca ulaşan ilk YEKA ihalesini 2017 yılında gerçekleştirdi. Rüzgâr enerjisi alanında büyük bir Çin KİT'i olan Mingyang, AKP hükümeti ile yakın ilişki içerisinde olduğu bilinen İlk İnşaat adlı Türk şirketiyle ortaklık kurarak ihalede güçlü bir rakip haline gelmişti. Ne var ki ihaleyi Türkiye'den Kalyon Holding ile Almanyadan Siemens'in oluşturduğu konsorsiyum kazandı. Bunun sebeplerinden biri, Kalyon Holding'in iktidarla daha da iyi bağlantılar içerisinde olmasıydı.<sup>69</sup> Yazarların görüşme yaptığı ve aralarında Türkiye'den kamu yöneticileri ve bürokratların da yer aldığı kişiler, söz konusu konsorsiyumun hükümetle arasındaki sağlam bağları kullanarak bu ihaleyi kazanabildiğini öne sürdüler, zira (1) verdikleri teklif devletin üst düzeyinden gelen siyasi baskı olmaksızın Türkiye'deki denetim organları tarafından kabul edilemeyecek kadar düşüktü ve (2) kazanan konsorsiyumun Türk ortağı, hükümetle son derece yakın ilişkilere sahip olan ve AKP'nin yirmi yıllık iktidarı boyunca da bu siyasi ilişkileri katlayarak büyüyen beş büyük holdingden biri olarak tanınıyor.<sup>70</sup>

2019 yılında rüzgâr enerjisi santrallerine dair sonuca ulaşan ikinci ihaleyi iki Alman şirketi -Enercon tek başına, E.ON ise bir Türk şirketi olan Enerjisa'nın yabancı ortağı olarak- kazandı.<sup>71</sup> Bu gelişme üzerine sektördeki kimi Türk uzmanlar, Avrupalı iş dünyası elitlerinin Çin'i Türkiye'nin yenilenebilir enerji pazarından çıkarmak amacıyla lobi faaliyeti yürütmek üzere siyasi bağlantılarını kullanabildiğini öne sürdü. Kimileri ise bunun Türkiye'ye ait bir adım olduğunu, 2016 yılında ülkede yaşanan darbe girişimi sonrası ilan edilen olağanüstü halin yarattığı siyasi yansımaların ardından iktidarın Almanya ile ilişkileri yeniden canlandırmaya çalıştığını öne sürdü. Bu kaynaklar, Rusya'yla yapılan anlaşmalara benzer enerji anlaşmalarının Türkiye'de daima siyasi motivasyonla yapıldığını kaydediyorlar.<sup>72</sup>

Güneş enerjisi sektöründe de ihalelere giren Çinli şirketler siyasi bağlantıları olmaması sebebiyle başarıya ulaşamadılar. Bu sektörde başarıyla gerçekleştirilen ilk YEKA ihalesi 2017 yılında tamamlandı. Çinli bir şirket olan Solargiga, Türkiye'de hükümet yakınlığıyla bilinen en büyük holdingden biriyle birlikte ihaleye girdi.<sup>73</sup> Ancak ihaleyi yine, ilk rüzgâr enerjisi ihalesini de kazanmış olan ve iktidarla bağlantıları bulunan Kalyon Holding ile Güney Koreli güneş enerjisi ortağı Hanwha'dan oluşan bir konsorsiyum kazandı. Kazanan konsorsiyumun sunduğu teklif yine piyasa rayiçlerinden hayli düşüktü. Bu durum ve konsorsiyumdaki Türk ortağın aynı yıl rüzgâr enerjisi ihalesini de kazanmış olan Kalyon Holding olması nedeniyle, sektördeki uzmanlar burada da ahbap çavuş ilişkisinin işletildiği kanaatine varıyor.<sup>74</sup>

Çinli şirketler bu ihaleleri kaybedince Türkiye pazarından çekildiler, hatta Solargiga Türkiye'deki ofisini tamamen kapatmayı değerlendirdi.<sup>75</sup> Mingyang Türkiye'de 1980'lerden beri hidroelektrik santralleri inşa ediyordu, fakat ihaleyi kaybettikten sonra Türkiye'deki yatırımlarını gayrimenkul projeleriyle sınırlandırmaya karar verdi.<sup>76</sup>

2020'lere gelindiğinde ise YEKA'nın hem güneş hem de rüzgâr enerjisi alanındaki ihalelerinin hayata geçirilebilir olmadığı anlaşıldı. Bunun pandemi ve Ukrayna savaşı nedeniyle tedarik zincirlerinin kesintiye uğramış olması gibi çeşitli dış faktörleri bulunuyor, fakat genel olarak belirtmek gerekirse, ihaleleri kazanan teklifler zaten en baştan beri finansal olarak gerçekçi değillerdi.<sup>77</sup> Hanwha 2019 yılında, pandemi başlamadan önce güneş santrali projesine yönelik konsorsiyumdan çekildi. Kalyon Grubu bunun üzerine Çin'in bir başka büyük KİT'i olan China Electronics Technology Group Corporation'a teklif götürdü, fakat adı geçen Çinli KİT, Hanwha ile görüşükten sonra sadece, Kalyon Holding'in Konya Karapınar'da inşa etmekle yükümlü olduğu enerji santrali için güneş panelleri tedariki amacıyla Ankara'da bir fabrika kurmayı kabul etti.<sup>78</sup> Buna benzer şekilde, sektördeki uzmanlar Siemens'in rüzgâr santralının inşası için fiyatı arttırmak istediğini ve bu nedenle Kalyon'un rüzgâr enerjisindeki Alman ortağının yerine Çinli bir şirketle görüşüğünü belirttiler.<sup>79</sup>

Görüşmek yapılan elitler de, tıpkı uzmanlar gibi, Çin'in Türkiye'yi yüksek riskli bir ülke olarak gördüğü ve yukarıda anılan büyük ölçekli yatırımları gerçekleştirme ihtimalinin düşük olduğu yönünde kanaat bildirdiler. Çin'in yaptığı risk değerlendirmeleri sadece Türkiye'nin son dönemde yaşadığı döviz krizini değil, aynı zamanda Çin'in Türkiye'de işleyen türden bir çıkar dünyası için yeterli bağlantısı bulunmayışını temel alıyor. Türkiye'de politikaları belirleyen yapının bölünmüş ve parçalı oluşu, Çinliler tarafından esaslı bir siyasi risk olarak algılanıyor. Elbette ki devlet içerisindeki bu bölünmüşlük, tıpkı YEKDEM'den YEKA'ya ve son olarak da lisanssız YEKA'ya geçiş gibi, planlanan yatırımların boyutunu etkileyecek şekilde sık sık politika değiştirilmesine neden oluyor. Örneğin, aynı Türk şirketinin hem rüzgâr hem güneş enerjisi ihalelerini kazanmasının ardından, ihaleyi kazananların hisselerini kolayca satabilmesi için YEKA politikası bir kez daha değiştirildi.<sup>80</sup>

Bu arada, cumhurbaşkanlığı bürokrasisinde işler büyük sermaye grupları ile geliştirilen ahbap çavuş ilişkileri üzerinden yürürken, bir yandan Türk KOBİ'leri bakanlık bürokrasisine karşı özellikle Çin ürünlerine anti-damping önlemleri uygulanması yönündeki kararların tekrar gözden geçirmesi için lobi faaliyetleri yürütüyordu; zira Çin teknolojisinin Türkiye'deki pazarlardan dışlanması fiyatları yükseltiyor ve hükümete yakın iş elitlerinin haksız şekilde tekel oluşturmalarına neden oluyordu. Bunun üzerine ETKB, YEKA sisteminde daha fazla sayıda küçük şirketin devlet sübvansiyonlarından pay almasını sağlayacak bir değişiklik yapmayı başardı. 2021'de sonuçlandırılan en son YEKA ihalesinde, ülkenin çeşitli yerlerinden otuz şirket güneş enerjisi santrali yapmaya hak kazandı.

Türkiye örneğinden çıkarılacak derslerden biri, Çinli şirketlerin Türkiye'de geçerli olan siyasi çıkarlara uygun şekilde işleri yürütecek bilgi ve beceriden yoksun olmaları sebebiyle bu pazardan tümüyle çıkmayı tercih ediyor olmasıdır. Çinliler, güneş ve rüzgâr enerjisi konsorsiyumlarında daha önceki Alman ve Güney Koreli ortakların yerine geçmeleri önerildiğinde, Türkiye'deki faaliyetlerinde yeniden düzenlemeye giderek Çin mallarına ve sermayesine daha sempatik bakan KOBİ'lere odaklanmayı tercih ettiler.

**Tablo 2: Güneş ve Rüzgâr Enerjisi Alanındaki YEKA Projeleri**

	YEKA güneş ihalesi #1	YEKA rüzgâr ihalesi #1	YEKA rüzgâr ihalesi #2	YEKA güneş ihalesi #2
<b>Yer</b>	Karapınar (Konya)	Edirne, Kırklareli, Sivas, Eskişehir	Aydın, Balıkesir, Çanakkale, Muğla	Çeşitli şehirler
<b>Tarih</b>	20 Mart 2017	3 Ağustos 2017	30 Mayıs 2019	26-29 Nisan 2021 ve 24-27 Mayıs 2021
<b>Kapasite (megavat olarak)</b>	1000	1000	1000	1000
<b>Kazanan ihale teklifi</b>	69,9 Dolar/MWh	34,8 Dolar/MWh	35.3-45.6 Dolar/MWh	9.38-16.50 Dolar/MWh
<b>Sponsor şirket</b>	Kalyon Holding (Türkiye) ve Hanwha (Güney Kore)	Kalyon Holding (Türkiye) ve Siemens (Almanya)	Aydın ve Çanakkale için Enerjisa (Türkiye) ve E.ON (Almanya); Balıkesir ve Muğla için Enercon (Almanya)	Otuz Türk şirket
<b>Alım garantisi</b>	On beş yıl	On beş yıl	On beş yıl	On beş yıl
<b>Yerli olarak üretilen ekipmanın oranı</b>	İlk 500 megavat için yüzde 60; ikinci 500 megavat için yüzde 70	Yüzde 60	Yüzde 55	Yüzde 70

**KAYNAK:** "Enerji Görünümü 2021" Türkiye Sınai Kalkınma Bankası, Kasım 2021, <https://www.tskb.com.tr/i/assets/document/pdf/enerji-sektor-gorunumu-2021.pdf>.<sup>81</sup>

Stratejilerini Türkiye'deki sistemin tamamen farklı bir bölümüne odaklanacak şekilde yeniden düzenleyen bu Çinli şirketler şu anda yenilenebilir enerji konusunda Türk KOBİ'leriyle çeşitli şekillerde ilişki yürütüyor. Bunlardan ilki, yenilenebilir enerji sektöründeki KOBİ'leri finansal olarak desteklemek için paravan bir şirket olarak, daha çok SPAC olarak anılan özel amaçlı bir "açık çek şirketi" kurmaktır. Çinli bir KİT olan Devlet Geliştirme ve Yatırım Şirketi de Türkiye'de yerel KOBİ'lerin rüzgâr enerjisi yatırımlarını finanse etmek için Ege kıyılarında bu stratejiyi izledi.<sup>82</sup> Bir diğer yaklaşım ise büyük sermaye tarafından işletilen hidroelektrik santrallerine güneş panelleri satmak oldu,<sup>83</sup> zira Türkiye'deki anti-damping vergileri nedeniyle Çin malları için piyasa fiyatlarının üzerinde teklif verebilen tek çıkar grubu bu büyük sermayedir.

Ancak Türkiye'deki büyük sermaye KOBİ'lerin Çin ürünlerine erişiminden pek memnun görünmüyor. Öte yandan daha büyük şirketler bu imkâna sahip değil. Örneğin, hem güneş hem de rüzgâr ihalelerini kazanan büyük Türk şirketinin Çinli bir KİT ile Ankara'da kurduğu fabrika, sadece söz konusu Türk şirketinin Karapınar'daki tesisinde kendi ihtiyaçlarını karşılıyor. Benzer şekilde, hükümete yakın bir başka yerel holding ile anlaşma imzalayan Çinli KİT de sadece söz konusu Türk şirketinin Bingöl'deki fabrikasının ihtiyacını karşılıyor.

Nihayetinde Türkiye, Çin'e bağlı KOBİ'ler ile Çin'in ilk başta girdiği ve alamadığı ihaleleri kazanan büyük sermaye arasındaki çekişmeyle karşı karşıya kaldı. Ancak AKP yönetimindeki Türkiye'yi halen siyasi çıkarlar belirlediği için, bu dev holdingler, kendilerine en başta rüzgâr ve

güneş ihalelerini kazandırmış olan siyasi bağlantılarını bir kez daha kullanarak, bilhassa Çin ürünlerini hedef alan anti-damping vergileri getirilmesi yönünde lobi yaptılar ve başarıya ulaştılar.<sup>84</sup>

Elbette bu süreç de birtakım adaptasyonlar gerektirdi. Türk KOBİ'lerine fotovoltaik paneller satan Çinli şirketler söz konusu vergiler sonucunda olası bir pazar kaybıyla karşılaştılar. Bunun üzerine KOBİ'ler anti-damping vergilerini ödememek ve gitgide uzayan gümrük prosedürlerinden kurtulmak için Çin ürünlerini doğrudan değil Malezya üzerinden satın almaya başladılar.<sup>85</sup> Zira Türkiye Malezya'dan ithal edilen ürünlere anti-damping vergisi uygulayamıyor, çünkü Malezya ile Türkiye arasında bunu engelleyen bir ticaret anlaşması bulunuyor.

Çin'in varlığının bu adaptasyonlar yoluyla sürdürülüyor olması, Türkiye'de siyasi ve büyük sermaye elitlerini rahatsız etmeye devam ediyor. Yakın zamanda sektördeki meslek odası temsilcileri, Çin'in bu sektördeki tekele benzer konumunu sarsmak için Avrupalı şirketlerin Türkiye'deki rüzgâr enerjisi santrallerine yatırım yapmayı planladıklarını açıkladı.<sup>86</sup> Buna paralel olarak, Sanayi ve Teknoloji Bakanı Mustafa Varank da bir basın toplantısında Çin ile aşırı işbirliği yapmanın enerji "bağımlılığına" yol açacağını öne sürdü.<sup>87</sup> Çin, bölgedeki başka ülkelerde tercih ettiği türden büyük ölçekli, görünürlüğü yüksek yatırımlardan kaçınarak Türkiye'deki yerel realitelere uyum sağlamış görünüyor. Öte yandan, Türkiye'deki ticari ekosistemin farklı bir bölümüne odaklanmak suretiyle kendisi için olumsuz olabilecek bir durumu avantaja çevirirken, bölgedeki daha büyük hedeflerini diğer Ortadoğu ülkelerine ve oradaki pazarlara kaydırdı.

## Çıkarılan Dersler

Çin'in Türkiye'de üç sektördeki varlığı -limanlar, demiryolları ve yenilenebilir enerji- yerel ve bölgesel siyasi ve ekonomik koşullara bağlı olarak dinamik bir şekilde değişiklik gösteriyor.

Özellikle yenilenebilir enerji sektörü açısından bakıldığında, Çinli şirketlerin iktidar çevresiyle ahbap-çavuş ilişkisi kurmak için fırsatlar aradığı şeklindeki yaygın varsayım karşısında bu sezgilerin aksini gösteren bir tespiti varmış bulunuyoruz. Çin, Türkiye'de kendisine başka temas noktaları kurmuş bulunuyor. Buna paralel olarak, yerel düzeyde gücü elinde bulunduran devlet-iş dünyası ortaklıklarıyla ilişki kurmak konusunda yaşadığı müşkülât karşısında yatırım stratejisini de farklı bir şekilde adapte etmiş görünüyor. Türkiye'de cumhurbaşkanlığı bürokrasisinin himayesi altında sürdürülen ahbap çavuş ilişkileri, sektördeki kilit aktörlerle ustaca kurulmuş gayriresmi bağlantılar gerektiriyor. Çin ile Türkiye arasında 2010'lu yıllarda enerji alanında yürütülen diyaloglar, bilhassa Türkiye ayağındaki kilit aktörlerin itibarını yitirmesi nedeniyle zayıflayıp söndü. Bu gelişmeler sonucunda Çinli şirketler büyük ölçekli yatırımların ihalelerini alamadıklarında, derhal strateji

değiştirerek Türkiye'yi bölgedeki diğer büyük ülkeleri (Mısır ve Körfez ülkeleri gibi) de içeren bölgesel Yeşil KYG ağının dışına çıkardılar, Türkiye'deki faaliyetlerini yeniden düzenlediler ve olası ortak yelpazelerini çeşitlendirdiler. Her ne kadar Türkiye'de iş dünyasının hükümete yakın kesimi güneş tarlaları gibi büyük yatırımlar için yeniden Çin sermayesinin kapısını çalmaya başlamış olsa da, Çinli KİT'ler bu tür büyük yatırımlardan kaçınmayı sürdürüyor ve bunun yerine ülkedeki KOBİ'lerle iş yapmayı tercih ediyor. Öte yandan Çin, Konya tramvay projesinde olduğu gibi siyasi bir kazanç ihtimali gördüğünde alternatif yatırım araçlarını da yeniden değerlendirmeye alabilir. İktidar partisine en yakın konumda bulunan iş elitleriyle son derece bağlantılı görünen bu proje, son derece hassas bir konu olan Uygur meselesi açısından üst düzey siyasi müzakereler için de birtakım fırsatlar sağlayabilir.

Bu örnekler Çin'in yerel koşullara farklı yol ve yöntemlerle uyumlanışını gözler önüne seriyor. Türkiye örneği bir yanıyla şaşırtıcı, zira dünyanın başka yerlerinde rağbet gören varsayımların aksini kanıtıyor. Çinli aktörler son on yılda Türkiye'nin yerel siyasi ekonomik ortamına, alışlageldiği üzere büyük ve bağımsız KYG projelerinden ziyade çoğu zaman konsorsiyumlar aracılığıyla daha küçük ölçekli yerel ulaşım ve enerji projelerine yatırım yaparak uyum sağladılar. Türkiye örneğinden yola çıkarak, Çin'in yerel uyarılara verdiği tepkilerin sektör ve dönem bazında büyük farklılıklar gösterdiği şeklinde bir sonuca varılması mümkün.

## Yazarlar Hakkında

Dr. Derya Göçer, Orta Doğu Teknik Üniversitesi'nde bölge çalışmaları ve Ortadoğu araştırmaları kürsüsünde göre yapmaktadır. Yüksek lisans ve doktora çalışmasını London School of Economics, Uluslararası İlişkiler Bölümünde tamamlamıştır. Göçer, Ortadoğu'da modern siyaset ve uluslararası ilişkiler ile bölge çalışmalarına yönelik teori ve araştırmalar konusunda çeşitli dersler vermektedir. Araştırma alanları arasında bölgeler içinde ve arasındaki uluslararası bağlantılar ve devletlerin yanı sıra toplumlar arasındaki bağlantı ve ilişkiler yer almaktadır. İran ve Türkiye'nin Ortadoğu politikaları üzerine çeşitli makaleler yazmış olan Göçer, yakın zamanda Türkiye'nin KYG ile ilişkisi ve bunun Türkiye'de dönüşen devlet üzerindeki etkisine dair bir kitap makalesi (Ceren Ergenç ile birlikte, Palgrave, 2022) ve İran'ın KYG ile ilişkisi üzerine bir makale (Meliha Altunışık ile birlikte, 2023) kaleme almıştır.

Dr. Ceren Ergenç, Barselona Özerk Üniversitesi Doğu Asya Çalışmaları ve Araştırma Merkezi'nde araştırmacı olarak çalışmaktadır. Boston Üniversitesi'nden siyaset bilimi alanında doktora derecesine sahiptir. Daha önce Xi'an Jiaotong-Liverpool Üniversitesi'nde Çin Çalışmaları alanında doçent ve Orta Doğu Teknik Üniversitesi'nde Uluslararası İlişkiler ve Asya Çalışmaları alanında yardımcı doçent olarak görev yapmıştır. Ergenç'in araştırmaları Çin'deki iç ve dış politika yapım süreçlerine odaklanmaktadır. Son yayınları Çin'in pandemi politikalarındaki yerel farklılıkları, yerel Çin'de katılımcı yönetimi ve Çin'in Türkiye ve Mısır'daki KYG yatırımlarını ele almaktadır.



## Notlar

- 1 John Hurley, Scott Morris ve Gailyn Portelance, “Examining the Debt Implications of the Belt and Road Initiative From a Policy Perspective”, Center for Global Development, Policy Paper 121, Mart 2018, <https://www.cgdev.org/publication/examining-debt-implications-belt-and-road-initiative-policy-perspective>; ve Nilgün Eliküçük Yıldırım, “Kuşak Ve Yol Girişiminin Finansmanı: Çin’in Borç Tuzağı Mı?”, Alternatif Politika 12, Sayı 3 (Ekim 2020): 621–643, [https://alternatifpolitika.com/site/cilt/12/sayi/3/8-Elikucuk\\_Yildirim-Kusak-ve-Yol-Girisimi.pdf](https://alternatifpolitika.com/site/cilt/12/sayi/3/8-Elikucuk_Yildirim-Kusak-ve-Yol-Girisimi.pdf).
- 2 John Hurley, Scott Morris ve Gailyn Portelance, “Examining the Debt Implications of the Belt and Road Initiative From a Policy Perspective”, Center for Global Development, Policy Paper 121, Mart 2018, <https://www.cgdev.org/publication/examining-debt-implications-belt-and-road-initiative-policy-perspective>; ve Nilgün Eliküçük Yıldırım, “Kuşak ve Yol Girişiminin Finansmanı: Çin’in Borç Tuzağı Mı?”, Alternatif Politika 12, Sayı 3 (Ekim 2020): 621–643, [https://alternatifpolitika.com/site/cilt/12/sayi/3/8-Elikucuk\\_Yildirim-Kusak-ve-Yol-Girisimi.pdf](https://alternatifpolitika.com/site/cilt/12/sayi/3/8-Elikucuk_Yildirim-Kusak-ve-Yol-Girisimi.pdf).
- 3 Tim Summers, “Negotiating the Boundaries of China’s Belt and Road Initiative”, Environment and Planning C: Politics and Space 38, Sayı 5 (2020): 809–813, <https://doi.org/10.1177/2399654420911410b>; Min Ye, *The Belt Road and Beyond: State-Mobilized Globalization in China: 1998–2018* (New York, NY: Cambridge University Press, 2020); ve Ivan Franceschini ve Nicholas Loubere, *Global China as Method* (Cambridge, BK: Cambridge University Press, 2022), doi:10.1017/9781108999472.
- 4 Todd H. Hall ve Alanna Krolikowski, “Making Sense of China’s Belt and Road Initiative: A Review Essay”, International Studies Review 24, Sayı: 3 (Eylül 2022): 3, <https://doi.org/10.1093/isr/viac023>.
- 5 Dragan Pavličević ve Nicole Talmacs, “Answering the ‘China Question’: Local Responses to Global China”, *The China Question: Contestations and Adaptations* içinde, der. Dragan Pavličević ve Nicole Talmacs (Singapur: Palgrave Macmillan, 2022), 3, <https://doi.org/10.1007/978-981-16-9105-8>.
- 6 Başkanlık sistemine geçildikten sonra Ticaret Bakanlığı gibi köklü kurumların veri toplama faaliyetine son verilmiş olduğu için Türkiye’deki KYG yatırımlarının toplam değeri bilgisine ulaşabilmek oldukça güçtür. Türkiye İstatistik Kurumu üzerinden de yabancı doğrudan yatırımlara ilişkin veriler gibi özelleştirilmiş istatistiklere erişmek her zaman mümkün olmamaktadır. Bu raporda belirtilen rakamlar bir bakanlık bürokrati tarafından temin edilmiştir. Yazarların yaptıkları görüşmeler, yaz 2022.
- 7 Bülent Gökay, *Turkey in the Global Economy: Neoliberalism, Global Shift and the Making of a Rising Power* (Montreal: McGill-Queen’s University Press, 2021), 170.
- 8 Yazarların iş dünyasıyla yaptıkları görüşmeler, ilkbahar 2022.
- 9 Yazarların iş dünyasıyla yaptıkları görüşmeler, ilkbahar 2022.
- 10 Ceren Ergenç ve Derya Göçer, “BRI Engagement and State Transformation in the Middle East”, *The China Question: Contestations and Adaptations* içinde, der. Dragan Pavličević ve Nicole Talmacs (Singapore: Palgrave Macmillan, 2022), 93–112, <https://doi.org/10.1007/978-981-16-9105-8>.
- 11 Dış Ekonomik İlişkiler Kurulu, Türkiye-Çin İş Konseyi, “Çin’in Kuşak ve Yol Girişimi, Covid-19 Salgını Sonrası Dönemde Türkiye için Fırsatlar, Riskler ve Öneriler”, erişim tarihi: 20 Temmuz 2023, <https://www.deik.org.tr/contents-fileaction-29061>; “Türkiye-Çin Ekonomik İlişkileri 2020 ve 2022”, TÜSİAD, erişim tarihi 20 Temmuz 2023, <https://tusiad.org/en/reports/item/11040-economic-relations-between-turkiye-and-china>; ve yazarların yaptıkları görüşmeler, yaz 2022.
- 12 Burak Gürel ve Mina Kozluca, “Chinese Investment in Turkey: The Belt and Road Initiative, Rising Expectations and Ground Realities”, *European Review* 30, Sayı 6: 806–834, doi:10.1017/S1062798721000296.
- 13 Ergenç ve Göçer, “BRI Engagement and State Transformation”.

- 14 Gürel ve Kozluca, “Chinese Investment in Turkey”, 807.
- 15 Orta Asya devletlerinin Sovyet sonrası döneme geçişi sırasında Türkiye’nin başında Turgut Özal bulunuyordu ve Özal ulaştırma yatırımları da dahil olmak üzere iki taraflı ve çok taraflı ilişkileri teşvik eden bir liderdi. Muhittin Ataman, “Leadership Change: Özal Leadership and Restructuring in Turkish Foreign Policy”, *Alternatives: Turkish Journal of International Relations* 1, Sayı 1 (2005): 134–135.
- 16 Igor Torbakov, “Ankara’s Post-Soviet Efforts in the Caucasus and Central Asia: The Failure of the Turkic World Model”, *Eurasianet*, 26 Aralık 2002, <https://eurasianet.org/ankaras-post-soviet-efforts-in-the-caucasus-and-central-asia-the-failure-of-the-turkic-world-model>.
- 17 China Railway Construction Corporation Limited, “Turkey Istanbul Ankara Railway Reconstruction Project”, 19 Şubat 2008, [https://english.crcc.cn/art/2008/2/19/art\\_21578\\_2435555.html](https://english.crcc.cn/art/2008/2/19/art_21578_2435555.html).
- 18 Bu mutabakat metni için bkz. TCDD, “T.C. Ulaştırma Bakanlığı ve Çin Halk Cumhuriyeti Demiryolu Bakanlığı arasında Demiryolu İşbirliği Konusunda Mutabakat Zaptı”, <https://static.tcdd.gov.tr/webfiles/userfiles/files/1141.doc>.
- 19 Geoffrey C. Chen ve Charles Lees, “Growing China’s Renewables Sector: a Developmental State Approach”, *New Political Economy* 21, Sayı 6 (2016): 574–586, <https://doi.org/10.1080/13563467.2016.1183113>.
- 20 Steve Griffiths ve Benjamin K. Sovacool, “Rethinking the Future Low-Carbon City: Carbon Neutrality, Green Design, and Sustainability Tensions in the Making of Masdar City”, *Energy Research & Social Science* 62 (Nisan 2020), <https://doi.org/10.1016/j.erss.2019.101368>; ve Clemens Hoffmann ve Ceren Ergenç, “A Greening Dragon in the Desert? China’s Role in the Geopolitical Ecology of Decarbonisation in the Eastern Mediterranean”, *Journal of Balkan and Near Eastern Studies* 25, Sayı 1 (2023), <https://doi.org/10.1080/19448953.2022.2131079>.
- 21 Ossman Elnaggar, “China’s Growing ‘Green’ Engagement in MENA”, *Diplomat*, 19 Eylül 2019, <https://thediplomat.com/2019/09/chinas-growing-green-engagement-in-mena/>.
- 22 Christoph Nedopil ve diğerleri, “What China’s New Guidelines on ‘Green Development’ Mean for the Belt and Road”, *China Dialogue*, 18 Ağustos 2021, <https://chinadialogue.net/en/business/what-chinas-new-guidelines-on-green-development-mean-for-the-belt-and-road/>.
- 23 Sırma Altun ve Ceren Ergenç, “The EU and China in the Global Climate Regime: a Dialectical Collaboration-Competition Relationship”, *Asia-Europe Journal*, Şubat 2023, DOI:10.1007/s10308-023-00664-y.
- 24 Ergenç ve Göçer, “BRI Engagement and State Transformation”.
- 25 Ergenç ve Göçer, “BRI Engagement and State Transformation”.
- 26 Malak Altaeb, “Turkey Finally Ratified the Paris Agreement. Why Now?”, *Middle East Institute*, 27 Ekim 2021, <https://www.mei.edu/publications/turkey-finally-ratified-paris-agreement-why-now#:~:text=Although%20Turkey%20signed%20the%20Paris,beginning%20of%20the%202021%20U.N.>
- 27 Laura Pitel, “Turkey’s New Power Plant Exposes ‘Huge Contradictions’ of Net Zero Pledge”, *Financial Times*, 27 Temmuz 2022, <https://www.ft.com/content/1aa8c98b-ff80-461b-bad6-b3232377f904>.
- 28 Ergenç ve Göçer, “BRI Engagement and State Transformation”.
- 29 Yazarların devlet görevlileriyle yaptıkları görüşmeler, yaz 2022 (bu araştırma için görüşülen tüm devlet görevlileri Türkiye’deki devlet kurumlarında çalışmaktadır).
- 30 Utikad, “Bir Bakışta: Bakü-Tiflis-Kars Demiryolu Projesi”, 19 Ekim 2021, <https://www.utikad.org.tr/Detay/Sektor-Haberleri/10325/bir-bakista-baku-tiflis-kars-demiryolu-projesi>.
- 31 “Türkiye’nin Çok Taraflı Ulaştırma Politikası”, *Türkiye Cumhuriyeti Dışişleri Bakanlığı*, erişim tarihi 20 Temmuz 2023, [https://www.mfa.gov.tr/turkiye\\_nin-cok-taraflı-ulaştırma-politikasi.tr.mfa](https://www.mfa.gov.tr/turkiye_nin-cok-taraflı-ulaştırma-politikasi.tr.mfa)
- 32 Gökçe Özsu ve Ferruh Mutlu Binark, “Representation of the ‘Belt and Road Initiative’ in Turkish Mainstream Newspapers”, *Communication and the Public* 4, Sayı 4 (2019): 300, <https://doi.org/10.1177/2057047319895448>.

- 33 James Jay Carafano, “Central Asia’s Middle Corridor Gains Traction at Russia’s Expense”, GIS, 29 Ağustos 2022, <https://www.gisreportsonline.com/r/middle-corridor/>; Majorie van Leijen, “4 Months of War and Sanctions – an Assessment of the Alternatives”, RailFreight.com, 17 Haziran 2022, <https://www.railfreight.com/beltandroad/2022/06/17/4-months-of-war-and-sanctions-an-assessment-of-the-alternatives/>.
- 34 Yazarların devlet görevlileriyle ve iş dünyasıyla yaptıkları görüşmeler, yaz 2022.
- 35 Yazarların devlet görevlileriyle ve iş dünyasıyla yaptıkları görüşmeler, ilkbahar ve yaz 2022; ve TÜSİAD, “Türkiye-Çin Ekonomik İlişkileri”; Ege’nin iki yakasında denizcilik altyapısı ve tecrübesi konusundaki kıyaslama bu konuya ilişkin akademi dünyasına hakim olan söyleme de yansımaktadır; Necmettin Mutlu, “Kuşak ve Yol Girişimi (KYG) Projelerinin İncelenmesi; Türkiye İçin Öneriler” Asya Araştırmaları Uluslararası Sosyal Bilimler Dergisi 5, Sayı 2 (2021): 129–150.
- 36 Gökçen Tuncer, “Pire Limanı’na rakipti, 10 yılda ancak bir dalgakıran inşa edildi: 45 yıllık proje Çandarlı Limanı neden bitemiyor?” Independent Türkçe, 30 Haziran 2021, <https://www.indyurk.com/node/380761/ekonomi%CC%87/pire-liman%C4%B1na-rakipti-10-y%C4%B1lda-ancak-bir-dalgak%C4%B1ran-in%C5%9Fa-edildi-45-y%C4%B1ll%C4%B1k-proje>.
- 37 Yazarların devlet görevlileriyle yaptıkları görüşmeler, yaz 2022.
- 38 Yazarların devlet görevlileriyle yaptıkları görüşmeler, ilkbahar 2022.
- 39 “Kurumsal”, Kumport, erişim tarihi 23 Temmuz 2023, <https://www.kumport.com.tr/tr-TR/tanitim-ve-tarihce/313638>.
- 40 “Kumport Limanı, Cosco Pacific’e satıldı”, Türkiye Cumhuriyeti Cumhurbaşkanlığı Yatırım Ofisi, 28 Eylül 2015, <https://www.invest.gov.tr/tr/news/News-from-Turkey/Sayfalar/280915-cosco-pacific-buys-turkish-kumport.aspx>.
- 41 “Cosco Pacific to Acquire Istanbul Container Terminal for 940m”, Freight Waves, 17 Eylül 2015, <https://www.freightwaves.com/news/cosco-pacific-to-acquire-istanbul-container-terminal-for-940m>.
- 42 Altay Atlı, “Turkey’s Relations With China and the Belt and Road Initiative”, Routledge Handbook on China-Middle East Relations içinde, der. Jonathan Fulton (Londra: Routledge, 2022), 160.
- 43 Yazarların Türkiye ve Çin’den devlet görevlileri ve iş dünyasıyla yaptıkları görüşmeler, yaz 2022.
- 44 Yazarların devlet görevlileriyle yaptıkları görüşmeler, yaz 2022.
- 45 Yazarların devlet görevlileriyle yaptıkları görüşmeler, yaz 2022.
- 46 Yazarların devlet görevlileriyle yaptıkları görüşmeler, bahar ve yaz 2022.
- 47 Yazarların devlet görevlileriyle yaptıkları görüşmeler, yaz 2022.
- 48 Yazarların devlet görevlileriyle ve iş dünyasıyla yaptıkları görüşmeler, ilkbahar 2022.
- 49 Mustafa Bildircin, “Demiryolları borç çıkmazında” BirGün, 4 Nisan 2022, <https://www.birgun.net/haber/demiryolları-borc-cikmazında-382812>.
- 50 Yazarların devlet görevlileriyle ve iş dünyasıyla yaptıkları görüşmeler, ilkbahar 2022.
- 51 Yazarların iş dünyasıyla yaptıkları görüşmeler, Ocak 2023.
- 52 Yazarların Kumport satışı ve yönetimine dahil olan iş aktörleriyle yaptıkları görüşmeler. Burada belirtilen sayılar söz konusu satışı ilişkin beklentileri yansıtmaktadır.
- 53 Hoffmann ve Ergenç, “A Greening Dragon”.
- 54 “Enerji Görünümü 2021”, Türkiye Sınai Kalkınma Bankası, Kasım 2021, <https://www.tskb.com.tr/i/assets/document/pdf/enerji-sektor-gorunumu-2021.pdf>.
- 55 İbrahim Akdoğan ve Birol Kovancılar, “Avrupa Birliği ve Türkiye’de Çevre Dostu Yenilenebilir Enerji Politikalarının Teşvik Türleri Açısından Değerlendirilmesi”, Yönetim ve Ekonomi Dergisi 29, Sayı 1 (2022): 69–91, <https://doi.org/10.18657/yonveek.1004872>.
- 56 Yazarların STK’larla yaptıkları görüşmeler, yaz 2022.
- 57 Ergenç ve Göçer, “BRI Engagement and State Transformation”.
- 58 Yazarların STK’larla yaptıkları görüşmeler, ilkbahar 2022.

- 59 Yazarların STK'larla yaptıkları görüşmeler, ilkbahar 2022.
- 60 Yazarların devlet görevlileriyle yaptıkları görüşmeler, yaz 2022.
- 61 Yazarların devlet görevlileriyle yaptıkları görüşmeler, yaz 2022.
- 62 Yazarların devlet görevlileriyle yaptıkları görüşmeler, yaz 2022.
- 63 Yazarların STK'larla yaptıkları görüşmeler, ilkbahar 2022.
- 64 Nedopil ve diğerleri, "China's New Guidelines on Green Development".
- 65 Ceren Ergenç, "China's Green Investment in the BRI Countries: The Case of Turkey", Middle East Institute, 14 Ocak 2023, <https://www.mei.edu/publications/chinas-green-investment-bri-countries-case-turkey>.
- 66 Yazarların devlet görevlileriyle yaptıkları görüşmeler, yaz 2022.
- 67 Yazarların devlet görevlileriyle yaptıkları görüşmeler, yaz 2022.
- 68 Yazarların devlet görevlileriyle yaptıkları görüşmeler, yaz 2022.
- 69 Merve Tahiroğlu, "Snapshot – Cronies in Crisis: Economic Woes, Clientelism, and Elections in Turkey", Project on Middle East Democracy, 28 Ekim 2022, <https://pomed.org/publication/snapshot-cronies-in-crisis-economic-woes-clientelism-and-elections-in-turkey/>.
- 70 Yazarların devlet görevlileriyle, iş dünyasıyla ve STK'larla yaptıkları görüşmeler, yaz 2022.
- 71 Türkiye Sınai Kalkınma Bankası, "Enerji Görünümü"; "Turkey Adds 1 GW to Its Renewable Energy Capacity", Fastener Eurasia, 20 Temmuz 2019, <https://fastenereurasia.com/?h1149/turkey-expands-its-renewable-energy-capacity->.
- 72 Yazarların devlet görevlileriyle ve iş dünyasıyla yaptıkları görüşmeler, yaz 2022.
- 73 "Karapınar YEKA ihalesi sonuçlandı", Dünya, 20 Mart 2017, <https://www.dunya.com/sectorler/enerji/karapinar-yeka-ihalesi-sonuclandi-haberi-354530>.
- 74 Yazarların devlet görevlileriyle ve iş dünyasıyla yaptıkları görüşmeler, yaz 2022.
- 75 Yazarların devlet görevlileriyle ve iş dünyasıyla yaptıkları görüşmeler, yaz 2022.
- 76 "CMEC Dünyadaki İlk Tanıtım Toplantısını İstanbul'da Gerçekleştirdi", Yeni Enerji, 11 Ekim 2013, <https://www.yenienerji.com/haberler/cmec-dunyadaki-ilk-tanitim-toplantisini-istanbul-da-gerceklestirdi>.
- 77 Yazarların devlet görevlileriyle ve iş dünyasıyla yaptıkları görüşmeler, yaz 2022.
- 78 "Kalyon Grup güneş paneli fabrikası yatırımı için 100 milyon dolarlık anlaşma imzaladı" Yeşil Ekonomi, 28 Ekim 2019, <https://yesilekonomi.com/kalyon-grup-gunes-paneli-fabrikasi-yatirimi-icin-100-milyon-dolarlik-anlasma-imzaladi>; ve yazarların devlet görevlileriyle ve iş dünyasıyla yaptıkları görüşmeler, yaz 2022.
- 79 Yazarların devlet görevlileriyle ve iş dünyasıyla yaptıkları görüşmeler, yaz 2022.
- 80 Yazarların STK'larla yaptıkları görüşmeler, bahar 2022.
- 81 Türkiye Sınai Kalkınma Bankası, "Enerji Görünümü".
- 82 Tamer Işıtır, "Çin-Türk ortaklığıyla 225 milyon dolarlık RES yatırımı," Dünya, 8 Haziran 2018, <https://www.dunya.com/sirketler/cin-turk-ortakligiyla-225-milyon-dolarlik-res-yatirimi-haberi-418739>.
- 83 Bkz. örneğin "Çekerek HES sahasına 3 MW'lık güneş santrali kurulacak Kaynak: Reis RS Enerji, Çekerek HES'i güneşle hibrit santrale dönüştürecek", Enerji Günlüğü, 16 Mart 2022, <https://www.enerjigunlugu.net/cekerek-hes-sahasina-3-mwlik-gunes-santrali-kurulacak-47472h.htm>.
- 84 "Yeşil Yeni Düzen Bağlamında Türkiye'de Enerji Dönüşümünün Finansmanı", Shura, Haziran 2022, <https://shura.org.tr/yesil-yeni-duzen-rapor/2022>.
- 85 Yazarların STK'larla yaptıkları görüşmeler, bahar 2022.
- 86 Gülşen Çağatay, "TÜREB Başkanı Erden: Batılı rüzgâr devleri tedarik zincirini Türkiye'ye taşımak istiyor", Anadolu Ajansı, 19 Mayıs 2022, <https://www.aa.com.tr/tr/ekonomi/tureb-baskani-erden-batili-ruzgar-devleri-tedarik-zincirini-turkiyeye-tasimak-istiyor/2592057>.
- 87 "Varank: Türkiye, Avrupa ve Orta Asya'nın rüzgâr enerjisi merkezi olmaya hazır", Foreks, 27 Eylül 2022, <https://foreks.com/haber/detay/6333bad759080100011aa6dd/PICNEWS/tr/varank-turkiye-avrupa-ve-orta-asya-nin-ruzgar-enerjisi-merkezi-olmaya-hazir>.



1779 Massachusetts Avenue NW | Washington, DC 20036 | P: +1 202 483 7600

[CarnegieEndowment.org](http://CarnegieEndowment.org)