



# Kalkınma Yardımlarında Yeni Rekabet Alanları

Dr. Hasan Hakses

TESAM  
Politika Notları

**K**alkınma yardımlarına baktığımızda merkez ve çevre ülkeler arasındaki altyapısal bağlantının kurulması ve geliştirilmesinin hedeflendiğini görmekteyiz. Tarihi perspektifte İmparatorluklar şehirleri fethederek yerel halkın merkeze bağlılığının sürdürülmesi için imar ve inşaa faaliyetlerinde buldukları malum. Stratejik konumdaki bölgelerin merkezileştirilerek yerel ihtiyaçların tek elden karşılanması maliyeti, zamanla yetkilerin yerel otoritelere devri ile giderilmeye çalışılmıştır. Ulus devletlerin ortaya çıkması ile de gelişmiş ve geri kalmış ayrımı devletler için kullanılagelmiştir. Böylece gelişmiş devletler gelişmelerinin devamlılığını sağlamak ve bir takım hegemonik yapılarını sürdürebilmek için geri kalmış devletlere kalkınma yardımları sunma girişimleri düzenin devamlılığı için gerekli görülmüştür. Kazan-kazan politikası olarak da her iki taraf için olumlu yanların olduğunu savunan bu yaklaşım, günümüzde küresel ve bölgesel aktörlerin etkin kullandığı politikalar arasında. Çin'in 'Tek Kuşak ve Tek Yol Girişimi', Amerika Birleşik Devletleri'nin 'Yeniden Daha İyi Bir Dünya İnşaa Et' ve Avrupa Birliği'nin 'Küresel Geçit Yolu' projeleri bunlara örnek olarak verilebilir.

Çin özellikle Orta Asya bölgesindeki altyapı projelerinde ülkelerin ortak kalkınma planları çerçevesinde hareket etmesinin zeminini hazırlama gayretindedir. Bu durumun getirdiği güvenlik riskleri Kuşak Yol Girişimi'nin zayıf yanını oluşturmaktadır. Afrika kıtasındaki yerel altyapı-liman projelerinden hareketle Çin'in 'borç tuzağı diplomasisi' kaygıyla karşılanmaktadır.

Amerika Birleşik Devletleri'nin 'Yeniden Daha İyi Bir Dünya İnşaa Et' (Build Back Better World-B3W) girişimi, ABD Başkanı Joe Biden'ın G7 zirvesinde yapmış olduğu konuşmada dile getirilmiştir. Böylece geri kalmış ve gelişme yolunda olan ekonomilerin kalkınmasında 'değer odaklı, yüksek standartlı ve şeffaf' bir ortaklık kurmayı G7 ülkelerinin finansmanlığında sağlamayı planlamaktadırlar. Bu yaklaşım Trump döneminde alevlenen ABD-Çin ticaret savaşının bir yansıması ve devamı niteliğinde kabul edilecek şekilde küresel aktörlerin kalkınma yardımları ile etki alanlarını genişletme gayreti olarak da değerlendirilmektedir. Nitekim devletlerin korumacılık anlayışında yaşanan yükselişler karşılıklı olarak ticaret engellerinin

yaygınlaşmasını da beraberinde getirmektedir. Benzer şekilde Avrupa Birliği tarafından geliştirilen 'Küresel Geçit Yolu' projesi de kalkınma yardımlarının iyileştirilmesini amaçlamaktadır. Bunun ekonomik anlamda dönüşümünü ise 2019 yılında kabul edilen Avrupa Yeşil Mutabakatı ile hayata geçirmek istedikleri görülmektedir. Küresel Geçit Yolu Avrupa Birliği tarafından geliştirilen kalkınma odaklı girişimdir.

Yeşil Mutabakat kapsamında önümüzdeki 30 yıllık süreçte üretim ve tüketim zincirlerinin karbondan arındırılması hedefi bu girişimin temel dayanak noktalarından birini oluşturmaktadır. Kıta açısından karbon nötr olma hedefi Avrupa'yı diğer coğrafyalara göre öncü bir konuma yerleştirmektedir. Üretim ve tüketim süreçlerinde çevreye zarar vermeyen kaynakların kullanımı aslında hem ekonomik anlamda hem de normatif anlamda yeni bir dönüşümün habercisi. Avrupa Birliği bu dönüşümü koordine edebilirse yeni ekonomik sistemde liderliği kuşkusuz elinde bulunduracak. Birlik üyeleri arasında enerji kaynaklarında yenilenebilir sistemlerin yaygınlaştırılması için yerel mevzuatlarda uyumlaştırma çalışmaları uzunca bir süredir politika yapıcılarının gündeminde. Avrupa merkezli planlanan bu dönüşüm aslında üretim ve tedarik zincirlerinin de karbondan arındırılmasını arzulamakta. Ayrıca yeni düzenlemelere uymayan ülkelere de sınırda karbon vergileri getirerek bir nevi ticaret engeli oluşturmaktadır.

Soğuk Savaş döneminde uluslararası sistemde görece düzenli bir yapı var olmuştur. Ancak Sovyetlerin dağılmasıyla birlikte ortaya çıkan tek kutuplu sistemde neoliberal kapitalist yaklaşım, ekonomi performansları iyileşen ülkelerin sistemde yükselen güçler konumuna gelmesine zemin hazırlamıştır. Avrupa kıtası yakın geçmiş tecrübelerine dayanarak birlik halinde hareket etmeyi tercih etmiştir. Asya'da ise enerji, iş gücü, düşük ücret ve inovatif rekabet gibi avantajlar ile Rusya, Çin, Hindistan ve Japonya'nın uluslararası düzende söz sahibi olmak istediklerini görmekteyiz. Soğuk Savaş dönemindeki doğu-batı blokları ile tarafsızların oluşturduğu düzen kendi içinde belirli dinamiklere dayanarak ortalama bir insan hayatını yarısı kadar süre devam etmiştir. Ancak 90'lardan sonra yaşanan ekonomik, teknolojik

gelişmeler her alanda değişimi beraberinde getirmiştir. Asya merkezli baktığımızda bu süreçte ekonomik potansiyeli ile politik açıdan da dünya gündemine alternatif söylem geliştirme inşası içerisinde olan Çin'in yeni düzen için hazırlık yaptığını söylemek mümkün. Bu noktada tarihsel referanslarla kalkınma yardımları ve ikili işbirliklerinin geliştirilmesi projeleri küresel ölçekte rekabeti de beraberinde getirmektedir. Nitekim Çin'in 'Tek Kuşak ve Tek Yol Girişimi', ABD'nin 'Yeniden Daha İyi Bir Dünya İnşa Et', AB'nin 'Küresel Geçit Yolu' ve Türkiye'nin 'Yeniden Asya' yaklaşımları aktörlerin vizyonlarını ortaya koymaktadır.

Türkiye'nin her ne kadar bölgesel aktör olarak değerlendirmesi yapılırsa da tarihsel perspektiften bakıldığında doğu-batı arasındaki ticaretin sağlanmasındaki altyapısal desteğin ve doğudan batıya kesintisiz ticaret yolunun güvenliği, işlerliği ve sürdürülebilirliğinin kökenleri İpek Yolu olarak adlandırılan bu hattın kurgulanmasından var olmasına kadar doğrudan bağlantılıdır. Dolayısıyla 'Yeniden Asya' yaklaşımı Türkiye için küresel rekabette aktörlüğünü güçlü kılan unsurlar arasındadır. Türklerin bölgede asli unsur olduğu unutulmamalıdır. Bölgesel anlamda uyumlaştırılmış politikaların geliştirilmesi ve işbirliği mekanizmalarının artırılmasıyla ortak hareket edilebilirliğin zeminini hazırlamak mümkündür.

Nitekim 21 Mart 2023 tarihinde Türkiye Cumhurbaşkanı Recep Tayyip Erdoğan ile Irak Başbakanı Sudani'nin Ankara'daki görüşmelerinde güvenlik ve su konularının haricinde ilk defa Türkiye'yi Basra Körfezi'ne bağlayacak olan demir ve kara yollarının inşaatı üzerinde durulmuş, bu anlamda 'Ankara Bildiri' kabul edilmiştir (TCCB, 2023). 'Kalkınma Yolu' olarak adlandırılan bu güzergahın ticaretin artmasıyla bölgesel anlamda kalkınmanın sağlanacağı düşünülmektedir. Türkiye açısından bu proje bölgesel anlamda işbirliği mekanizmalarının da geliştirilmesine bir vesile olacaktır. Ayrıca Süveyş Kanalına kıyasla daha kısa bir rotanın Türkiye üzerinde geçecek olması Karadeniz, Akdeniz ve Ege limanlarının kapasitelerini de artıracaktır (Müşak, 2023). Halihazırda planlanan lojistik merkezlerin mega altyapısal projelerle limanlara olan bağlantılarının sağlanmasına yönelik girişimler önümüzdeki süreçte gündemimizde olacağını göstermektedir. Ayrıca petrol





AA, (2023). Kalkınma Yolu Projesi, <https://www.aa.com.tr/tr/info/infografik/33032>

Müşak El-Hilo, (2023). Kalkınma Yolu ve Irak Basınına Yansımaları, İRAM, <https://www.iramcenter.org/kalkinma-yolu-ve-irak-basinina-yansimalari-2352>

TDT, (2023). Türk Yatırım Fonu'nun Kuruluşuna ilişkin Çalışma Toplantısı, [https://turkicstates.org/tr/haberler/turk-yatirim-fonunun-kurulusuna-iliskin-calisma-toplantisi\\_2530](https://turkicstates.org/tr/haberler/turk-yatirim-fonunun-kurulusuna-iliskin-calisma-toplantisi_2530)

TCCB, (2023). "Kalkınma Yolu Projesi'ni bölgemizin yeni 'İpek Yolu' hâline dönüştüreceğiz", <https://www.tccb.gov.tr/haberler/410/144353/-kalkinma-yolu-projesi-ni-bolgemizin-yeni-ipek-yolu-h-line-donusturecegiz->