

بسم الله الرحمن الرحيم

Haber-Yorum

Kâfirlerin Gözü Müslümanların Maden Zenginliklerinde

Çin'in Orta Asya Politikası Bunun Bir Örneğidir

Haber:

Şi: Çin-Kırgızistan-Özbekistan demiryolu projesi, bölgesel bağlantı ve refah için stratejik bir karardır. (People's Daily, 27/12/2024)

Yorum:

Bu haber bir yıl öncesine ait olsa da, haberle ilgili olaylar ve veriler hala güncelliğini korumaktadır; zira projenin toplam uzunluğu 523 kilometre, tasarım hızı saatte 120 kilometre ve toplam yatırım tutarı 7,2 milyar Dolar olup projenin 2028 yılında tamamlanması planlanmaktadır.

Çin Devlet Başkanı Şi Cinping, demiryolu projesinin başlatılması ve projenin düşünsel aşamadan uygulama aşamasına geçmesi vesilesiyle gönderdiği tebrik mesajında, -yalan ve saptırıcı bir şekilde- bu projenin ekonomik ve sosyal kalkınmaya daha iyi bir şekilde katkı sağladığını ve bu hat boyunca uzanan bölgedeki halkların refahını iyileştirdiğini söyledi. Ayrıca ekonomik ve sosyal kalkınmaya daha iyi katkıda bulunmak, bu hat boyunca uzanan bölgedeki halkların refahını iyileştirmek ve Çin ile Orta Asya arasında daha yakın bir ortak topluluk oluşturmaya yeni bir ivme kazandırmak için demiryolu hattının Kuşak ve Yol işbirliği için yeni bir model proje haline dönüştürülmesi yönünde çaba gösterilmesi gerektiği çağrısında bulundu

Kırgızistan'ın başkenti Bişkek, projeye daha fazla uluslararası yatırımcıyı çekecek bir girişim olarak bakıyor ve hibrit elektrikli trenlerin kullanımının karbon emisyonlarını azaltabileceğini, modern teknoloji kullanılarak demiryolu taşımacılığının sürdürülebilirliğini artırabileceğini, dolayısıyla ciddi trafik sıkışıklığı sorununu çözebileceğini ve seyahat süresini kısaltabileceğini düşünüyor. Ayrıca Kırgızistan Cumhurbaşkanı Sadır Caparov o dönemde, demiryollarının sadece bir ulaşım koridoru değil, aynı zamanda Doğu ülkelerini Batı ile bağlayan önemli bir stratejik köprü olduğunu ifade etmişti.

Özbekistan, ulaştırma sektöründeki iş birliğinin tüm Orta Asya ülkeleri için stratejik önem taşıdığını ve bunun bölgedeki ulusal projelerin kuzey-güney, batı-doğu arasındaki uluslararası ulaştırma koridorlarıyla uyumlu hale getirilmesine katkıda bulunacağını ve Orta Asya'nın bölgeleri birbirine bağlayan önemli bir halka olarak konumunu pekiştireceğini belirtmiştir. Zira Özbekistan Cumhurbaşkanı Şevket Mirziyoyev, demiryolu hattının bölgesel düzeyde ticareti ve entegrasyonu geliştirmeye, bireyler arasında kültürel alışverişleri ve ilişkileri güçlendirmeye, medeniyetler arasında karşılıklı öğrenme için önemli bir köprü kurmaya ve bölge ülkelerine ve halklarına fayda sağlamaya yardımcı olacağını açıklamıştır.

Birleşmiş Milletler tahminlerine göre, küresel yük taşımacılığı talebi 2050 yılına kadar üç katına çıkacaktır.

Davet taşıyıcıları olarak bizler, ümmetin kaygılarını taşıyor ve servetlerimizi kontrol altına almaya ve üzerinde egemenlik kurmaya çalışan kâfir ve yalancı Batı'nın hedeflerine dair ümmeti bilinçlendirmek için gayretle çalışıyoruz; bu yüzden bizler, Batı ülkeleri tarafından ülkemizde finanse edilen ve kaynaklarımızı kontrol altına alma ve üzerinde hakimiyet kurma girişimlerden hali olmayan projelerin gizli yönlerinin derinliklerine iniyoruz.

Kapitalist ekonomik sistem, ülkeler arasında gerçekleşen işlemler söz konusu olduğunda sadece büyük ülkelerin hesabına çalışan, ister bireyler isterse de şirketler olsun, iki veya daha fazla ortak arasında herhangi bir ekonomik projede ekonomik ilişkiler ve ortaklıklar gerçekleştiğinde ise sadece egemen şirketlerin hesabına çalışan despot bir sistemdir.

Çin'in orada ekonomik, coğrafi ve siyasi hedefleri olması gerekir; zira tahmini maliyeti 4,7 milyar Dolar olan projenin finansmanına baktığımızda, tutarın yaklaşık yarısı Çin bankaları tarafından uzun vadeli krediler şeklinde finanse edileceği gibi diğer yarısı ise, Çin'in %51'lik çoğunluk hissesine sahip olduğu ve kalan %49'luk payın da Özbekistan ve Kırgızistan arasında %24,5'er oranında paylaşıldığı ortak proje şirketinin sermayesiyle finanse edilecektir.

Bu oranlara ekonomik açıdan masumane bir gözle bakmak caiz değildir; çünkü bunlar Çin'e her konuda karar verme hakkı vermekte, dolayısıyla diğer tarafları karar alma sürecine katılmaktan mahrum bırakmaktadır; zira karar sahibi, %50'nin üzerinde büyük bir paya sahip olan kişidir. Dolayısıyla finansal hisseye sahip olmak ile karar verme yetkisine sahip olmak arasında fark vardır; zira bireyin veya şirketin sahip olduğu yüzde %1 ile %50 arasında sınırlıysa, o kişi sadece paraya sahip olur, karar alma yetkisine sahip olamaz. Bu yüzden bir başka şirketin hisselerinin veya paylarının %51 veya daha fazla oranına sahip olan bir şirket, finansal ve idari kontrol hedefiyle "holding şirketi" veya ana şirket olarak bilinmektedir.

Örneğin 2007'de Ürdün, Arap Enerji Şirketi'nin (Enara) sahip olduğu Merkezi Elektrik Üretim Şirketi'nin %51'ini sattığında, şirket karar alma süreçlerine katılma gücünü kaybetmiştir.

Bu durum yakın bir zamanda, yani 19/11/2025 tarihinde de yaşanmıştır; zira ABD, Suudi Arabistan'da nadir toprak elementleri rafinerisi kurmak için bir ortaklık anlaşması imzalamış ve madencilik şirketi bu girişimin %51 hissesine sahip olmuştur.

Bir şirketin hisselerinin %51 veya daha fazlasına sahip olmanız, genellikle size kontrol gücü verir, yani ticari kararlarda son sözü siz söylersiniz.

Bu, kapitalist ekonomik sistemin ülke ve insanlara yönelik yıkıcı ve ölümcül ifrazatlarından biri olup bizim bu felaketlerden kurtuluşumuz, sadece tüm ayrıntılarıyla İslami ekonomik sistemle amel etmeye geri dönmekle mümkündür; bu ise ancak er ya da geç kurulacak olan Nübüvvet Minhacı üzere İkinci Hilafetin gölgesinde gerçekleşebilir.

Hizb-ut Tahrir Merkezi Medya Ofisi İçin Yazan

Raziye Abdullah