



BİR KUŞAK BİR YOL PROJESİNİN ORTAYA ÇIKIŞINDAKİ ANA ETMENLER: ÇİN HALK CUMHURİYETİ (ÇHC) BAKIŞ AÇISI

Main Factors in the Emergence of the One Belt One Road Project: the People's Republic of China Perspective

Mehmet Serdar ÇELİK¹, Demir Ali AKYAR² ve Bulut Ozan CEYLAN³

¹ Arş. Gör. Bandırma Onyedi Eylül Üniversitesi, Denizcilik Fakültesi, e-posta:mcelik@bandirma.edu.tr, orcid.org/0000-0001-5971-9405

² Arş. Gör. Bandırma Onyedi Eylül Üniversitesi, Denizcilik Fakültesi, e-posta:dakyar@bandirma.edu.tr, orcid.org/0000-0003-3853-0042

³ Arş. Gör. Bandırma Onyedi Eylül Üniversitesi, Denizcilik Fakültesi, e-posta:bceylan@bandirma.edu.tr, orcid.org/0000-0003-1182-3566

Derleme Makale/Review Article

Makale Bilgisi

Geliş/Received:

11.04.2022

Kabul/Accepted:

02.09.2022

DOI:

10.18069/firatsbed.1101869

Anahtar Kelimeler

Bir Kuşak Bir Yol, Deniz
İpek Yolu, İpek Yolu
Ekonomik Kuşağı, Çin
Halk Cumhuriyeti

Keywords

One Belt One Road,
Maritime Silk Road, Silk
Road Economic Belt, China

ÖZ

Bir Kuşak Bir Yol (BKBY) projesi, dünya ticaretine yön verecek büyüklükte bir proje olup, girişime altmış beşden fazla ülke dâhil olmuştur. BKBY dünya nüfusunun büyük bir kısmını etkileyecek devasa bir taşımacılık projesidir. Girişimin kara tarafı olan “İpek Yolu Ekonomik Kuşağı” Avrasya kıtası boyunca uzanan karayolu, demiryolu ve petrol boru hatlarından meydana gelen bir altyapı ağı oluşturmaktadır. Girişimin deniz taşımacılığı tarafını oluşturan “Deniz İpek Yolu” projesi, Doğu Asya ile Avrupa ve Akdeniz arasındaki, Güney Asya ile Doğu Afrika arasındaki ve Batı Pasifik ile Hint Okyanusu arasındaki ulaştırma bağlantısını büyük ölçüde geliştirecektir. BKBY projesi sadece kara ve deniz taşımacılığını değil, taşımacılıkla ilgili bütün sektörleri etkileyecektir. Çalışmada, dünyanın ikinci büyük ekonomisine sahip olan ve projenin yürütücüsü olan Çin Halk Cumhuriyeti (ÇHC)’nin, projeyi ortaya çıkarmasındaki iç ve dış motivasyon kaynakları incelenecektir. Çalışmada, uluslararası taşımacılık sektöründe çalışanların, ÇHC’nin bu projeyi neden öne çıkardığını öğrenmesi amaçlanmıştır. Ayrıca bu çalışma ile proje kapsamında, küresel bazda hangi unsurların değişebileceği tespit edilmeye çalışılmıştır. Çalışmada yürütülen literatür çalışması dahilinde, projeye alakalı çalışmalara ulaşılsa da, özel olarak ÇHC’nin projeye bakışını anlatan detaylı bir çalışmaya ulaşılamamıştır. Çalışmada kapsamlı bir literatür taraması yapılarak ÇHC’nin projeyi ele almasındaki ana motivasyon kaynakları incelenip ayrıntılı bir şekilde açıklanmıştır.

ABSTRACT

The One Belt One Road (OBOR) is a crucial project to direct world trade, and more than sixty-five countries have been involved in the initiative. BKBY is a huge transportation project that will affect a large part of the world's population. The "Silk Road Economic Belt", which is the landside of the project, constitutes an infrastructure network consisting of highways, railways, and oil pipelines stretching across the Eurasian continent. Maritime Silk Road project will greatly improve the transport link between East Asia and Europe and the Mediterranean, between South Asia and East Africa, and between the Western Pacific and the Indian Ocean. OBOR will affect not only land and sea transportation but also all sectors related to transportation. In this study, the internal and external motivation sources of China, which has the world's second-largest economy and is the executive of the project, will be examined. The study is aimed at those working in the transportation sector to learn about China's approach to the project and why it gives importance to this international project. Although studies related to this project were reached within the literature research carried out, a study that specifically addressed China's approach in internal and external context could not be reached. In the study, a comprehensive literature review was made and the main motivation sources for China's handling of the project were examined and explained in detail.

Atf/Citation: Çelik, M.S., Akyar, D.A. ve Ceylan, B.O. (2022). Bir Kuşak Bir Yol Projesinin Ortaya Çıkışındaki Ana Etmenler: Çin Halk Cumhuriyeti (ÇHC) Bakış Açısı. *Firat Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, 32, 3(1125-1139).

Sorumlu yazar/Corresponding author: Mehmet Serdar ÇELİK, mcelik@bandirma.edu.tr

1. Giriş

UNCTAD'ın 7 Temmuz'da yayınlanan Küresel Ticaret raporuna göre, küresel ticaretin değeri, 2021 yılının ilk çeyreğine göre yaklaşık 1 trilyon dolarlık bir artışla 2022'nin ilk çeyreğinde 7.7 trilyon dolara yükseldi. Rapora göre, 2022 yılının ilk çeyreğinde ticaret büyüme oranları, Doğu Asya ve Pasifik bölgelerinde biraz daha düşük olmasına rağmen, tüm coğrafi bölgelerde güçlü kaldı (UNCTAD, 2022). Çin Halk Cumhuriyeti (ÇHC)'nin büyük bir ekonomik güç olarak yeniden ortaya çıkışı, son kırk yılda küreselleşmenin merkezine oturmasıyla gerçekleşmiştir. Dünya ekonomisinin ağırlık merkezinde Doğu Asya'ya önemli bir kayma oluşmuştur. Gayri safi yurtiçi hasıla açısından ÇHC'nin, 2028' dan sonra Amerika Birleşik Devletleri'ni geçerek zirveye oturması öngörülmektedir (Jenkins, 2022).

Bir Kuşak Bir Yol (BKBY), dünya nüfusunun ve ticaretinin büyük bir bölümünü birbirine bağlamayı ve yeni işletmeler için fırsat yaratmayı amaçlayan uluslararası taşımacılık projesidir. Girişim dünya çapında iş, barış ve ülkeler arasındaki ulaşım altyapısı gelişimini sağlamak için tarihi bir kilometre taşıdır (Hosain ve Hossain, 2019). BKBY projesi, 'İpek Yolu Ekonomik Kuşağıyla (İYEK)' beraber ve 'Deniz İpek Yolu (DİY)', rotaları dünya ticaretinin yaklaşık %35'ini oluşturan 65'ten fazla ülkeyi, dünya nüfusunun %62'sinden fazlasını ve dünya nüfusunun gayri safi yurt içi hasılatının %31'inden fazlasını oluşturan ekonomileri birbirine entegre edecektir. Proje enerji, telekomünikasyon, demiryolları, otoyollar ve liman altyapı projeleri şeklinde kendini gösterecektir (LBIA, 2017). ÇHC'nin milyarlarca dolarlık projesi, küresel hâkimiyet amacıyla ortaya çıkması ve devlet destekli bir girişim olması, ÇHC'nin yavaşlayan ekonomisine dinamik bir yapı kazandırmada ülkenin önde gelen politikalarından biri haline gelmiştir (Kuo ve Kommenda, 2018). İpek Yolu Ekonomik Kuşağı; ÇHC, Orta Asya, Rusya, Orta ve Doğu Avrupa ile Batı Avrupa'yı bir araya getirmeye odaklanmaktadır. Girişimin ÇHC'ni küresel meselelerde önemli bir rol oynamasına öncülük etmesi amaçlanmaktadır. Altyapı inşaatı ve çelik imalatı gibi aşırı üretimin olduğu sektörlerde ihracat kapasitesi ihtiyacının altını çizen 'Bir Kuşak Bir Yol' girişimi içim temel amaç, ülkeler arasındaki ticaretin darboğazlarını hafifletmek, etkin ve verimli lojistik hizmetler ile iyi bağlantılı bir ulaşım altyapısına nasıl sahip olunacağı konusunda üye ülkelere yol göstermektir (Herrero ve Xu, 2017).

Projenin, ticaret ve yatırım açısından, ülkelerin birbirleriyle olan ilişkilerinde, girişimin katılımcı ülkeleriyle anlaşmaya yönelik üst düzey bir siyasi işbirliğini içermektedir. Girişiminin kapsadığı alanları şu şekilde sıralayabiliriz:

- 1) Karayolu, Demiryolu, Liman Altyapı projeleri
- 2) Enerji ve güç
- 3) Kamu hizmetleri
- 4) Ulaştırma, lojistik ve inşaat
- 5) Finansal piyasalar
- 6) Teknolojik gelişmeler, telekom, medya ve bilgi teknolojisi (DLA PIPER, 2018).

BKBY girişiminin, tüm katılımcı ülkeler arasında çok taraflı anlaşmaların kurulmasına ilişkin Avrupa standartlarını uygulamadığını belirtmek gereklidir. ÇHC yaklaşımı, yerel firmaları yeni ticaret pazarlarına erişmeye teşvik edecek, diplomatik çözümlere yardımcı olacak, banka kredisine erişimi kolaylaştıracaktır. Girişim ÇHC'nin diplomatik alanda etkisini artıran, ticaretin uluslararası genişleme standartlarını basitleştirecek, ekonomik ve ticari ilişkiler üzerinde belirleyici olacaktır (Foo ve diğ., 2020; Hosain ve Hossain, 2019).

ÇHC'nin projeye yatıracağı sermayenin yaklaşık 300 milyar dolar olduğu tahmin edilmektedir ve bu rakamların özel kreditorlerin ve yatırımcıların ifadesiyle kaldıraç etkisi dikkate alınmadan ortaya çıktığı söylenmektedir (Godement, 2015). Yapılan yatırımlar çerçevesinde yakın zamanda tamamlanabilecek bazı y projeleri şöyle sıralayabiliriz: Pakistan ve Burma'daki kara yolları ve boru hatları için planlar; Sri Lanka ve Bangladeş de ki liman inşaat işleri, orta-batı şehri Chongqing bölgesinden kuzey-batı Xinjiang şehri üzerinden Avrupa ve Orta Asya'ya demiryolu yük sistemlerinin kurulması. ÇHC yönetimi, yaklaşık 1 trilyon dolar harcayacak, kırktan fazla ülkeyle yaptığı ticaret işleminin değerini on yıl içinde yaklaşık 2,5 trilyon dolara çıkaracaktır. Bu yatırım hacmi, Marshall Planı'ndan bu yana ekonomik diplomasi alanında yapılan en büyük girişimlerden biri olarak görülebilir (Wang, 2015).

2. Bir Kuşak Bir Yol Projesi

İpek yolunun geçmişten günümüze tarihi, ÇHC'nin İpek Yolu'nu ilk kurduğu 15. yüzyıldan itibaren başlar (Robbins, 2017). Bu yol, ÇHC devletinden Hindistan ve Sri Lanka'ya kadar uzanan 4500 km uzunluğunda dönemin en önemli ticari yollarından biridir (Winter, 2016). İpek yüklü kervanlar genellikle bu tarihi yolun güzergâhından geçerek bu geçidin önemli bir tarihi ve ekonomik yapı haline gelmesini sağlamıştır (MI, 2019).

rotası üzerinden ÇHC'ni ve Avrupa'yı birbirine bağlamakta (Şekil 2). Proje kapsamında ÇHC ile Avrupa arasında Rusya'yı içermeyen bir demiryolu güzergâhının da gelecekte yapılması planlanmakta olup bu güzergâh Orta Asya ile Türkiye'yi Azerbaycan ve Gürcistan üzerinden bağlayacaktır. ÇHC yönetimi ayrıca Kazakistan, Özbekistan, Türkmenistan, İran, Türkiye, Bulgaristan, Romanya, Macaristan, Avusturya, Almanya, Belçika ve Fransa üzerinden ÇHC ile Birleşik Krallık arasında doğrudan bir demiryolu hattı için kapsamlı bir plan üzerinde çalışmaktadır (Misiągiewicz ve Misiągiewicz, 2017).

Özet olarak İpek Yolu Ekonomik Kuşağı, ÇHC'ni aşağıdaki güzergâhlara bağlayan üç ekonomik koridor üzerinde yoğunlaşması beklenmektedir.

- 1) Birincisi: Güneydoğu Asya, Güney Asya ve Hint Okyanusu'ndaki limanlar
- 2) İkincisi: Orta Asya üzerinden Orta Doğu
- 3) Üçüncü: Orta Asya ve Rusya üzerinden Avrupa (Villafuerte ve diğ., 2016).



Şekil 2. İpek Yolu Ekonomik Kuşağı Haritası (Kaynak: PS, 2020)

2.2. Deniz İpek Yolu

Deniz İpek Yolu (DİY), limanlar yardımıyla farklı taşıma modlarındaki altyapı sistemlerinde desteğiyle bir deniz koridoru oluşturmayı amaçlamaktadır (Toktomushev, 2016). ÇHC'nin planladığı DİY, Doğu Asya ile Avrupa ve Akdeniz arasındaki, Güney Asya ile Doğu Afrika arasındaki ve Batı Pasifik ile Hint Okyanusu arasındaki bağlantıyı büyük ölçüde geliştirilmesi öngörülmektedir. Doğu Akdeniz bölgesi, Güneydoğu Asya ve Hint Okyanusu'ndaki limanların geliştirilmesi ve ticaret yollarının iyileştirilmesine yönelik "Deniz İpek Yolu Girişimi" kapsamında daha geniş altyapı projeleri bağlamında, Deniz yolları, karayolları, demiryolları ve hava yollarını birbirine bağlayarak ve bölgeler arasında yeni ticaret yolları oluşturmak ÇHC'nin ana hedeflerindedir (Misiągiewicz ve Misiągiewicz, 2017).

DİY ile ilgili önemli noktalar şu şekilde sıralanabilir:

- 1) DİY, coğrafi kapsamını yeni sulara ve yeni rotalara genişletmenin yanı sıra ÇHC'nin denizcilik rönesansının bir parçası olarak deniz iletişim bağlantılarını çeşitlendirmeye ve güvenceye almaya çalışmaktadır (Fallon, 2015; Gale and Shearer, 2018; Cigui, 2014);
- 2) DİY, 1.20 trilyon doları aşan mavi ekonomilerinin daha ileri gelişim aşamalarını takip ederek ÇHC'nin başlıca çıkarlarını korumayı hedeflemektedir. ÇHC yönetimi, gıda ve enerji güvenliğini sağlayarak ve bölgesel egemenliği vurgulayarak, uluslararası arenada söylem gücünü artırmasıyla temel çıkarlarını korumak niyetinde gözükmektedir (Len, 2015; Blanchard, 2017; Chaziza, 2019);
- 3) DİY, ÇHC'nin deniz stratejik alanının, komşu suların çok ötesine genişletmesine izin verir, böylece ÇHC güvenlik avantajlarından faydalanabilir ve risk alabilir (Singh, 2014; Chung, 2018; Mohan, 2018);

- 4) DİY, ÇHC'nin iç istikrarı olumsuz yönde etkileyebilecek ekonomik veya diplomatik izolasyona karşı direncini güçlendirmeyi amaçlayan bir engelleme stratejisi olarak görülebilir (Blanchard, 2017; Len, 2015);
- 5) DİY, farklı yıkıcı güçlerin mevcut küresel tedarik zincirlerine olan etkisini azaltması öngörülen deniz ve karatabanlı altyapıyı büyük bir üretim ve ticaret ağı rotasına bağlayarak ÇHC'nin ekonomik gücüne ve güvenliğine katkıda bulunmaktadır (Blanchard, 2017; Yoshikawa, 2016; Chen, 2018).

DİY, ÇHC kıyı limanlarını aşağıdaki bölgelere bağlamaya odaklanacaktır:

- 1) Güney Çin Denizi boyunca Güney Pasifik Okyanusu ve
- 2) Güney Çin Denizi ve Hint Okyanusu üzerinden Avrupa (Villafuerte ve diğ., 2016).
- 3) DİY'nin önemli liman şehirleri şu şekilde sıralanmaktadır:
- 4) Pire (Yunanistan)
- 5) Mombasa (Kenya)
- 6) Cibuti (Kızıldeniz'e yakın)
- 7) Gwadar (Pakistan)
- 8) Kolombo ve Hambantota (Sri Lanka)
- 9) Jakarta ve Batam Adası (Endonezya)
- 10) Kyaukpyu (Myanmar)
- 11) Kuantan (Malezya) (LBIA, 2017) (Şekil 3).



Şekil 3. Deniz İpek Yolu'nun Önemli Liman Şehirleri Haritası (Kaynak: LBIA, 2017)

3. ÇHC'nin Motivasyon Kaynakları

Fazla kapasite problemi, 2013 öncesi ÇHC hükümeti için en önemli sorunlardan biriydi, bu nedenle hükümet tarafından ÇHC'nin ekonomik ve endüstriyel yapısına yardımcı olacak çözümler aranmaktaydı (Yang ve diğ., 2018; Lin ve diğ., 2018; Du ve Li, 2019; Hu ve diğ., 2020). Çin'de 2008 yılından sonra uygulanan ekonomik modeller ve çalışmalar incelendiğinde aşırı kapasite probleminin çözümü için çalışmalar yapıldığı görülmüştür. Sorun etkin bir şekilde çözülememişti, ancak bu değişiklikler ÇHC hükümeti için, 2009 mali krizi boyunca endüstriyel ve ekonomik büyümeye yardımcı oldu (Zhang ve diğ., 2019; Song ve diğ., 2011; Breslin, 2011; Yalta, 2013). BKBY'un ilk ortaya çıkış fikri 2012 yılına kadar takip edilebilir, çünkü Çinli uzmanlar mevcut sorunların üstesinden gelebilmek için Amerika Birleşik Devletleri (ABD) Marshall Planı'nı analiz ettiler (Lin, 2012). Küresel inşaat ve altyapı girişimlerine yardımcı olacak yeni ABD Marshall Planı veya ÇHC hükümeti Marshall Planı olarak adlandırılan bu proje, ÇHC'nin iç sorunlarına yardımcı olmak için üye ülkeler arasındaki ekonomik entegrasyonu artırmayı hedeflemektedir. Otoyol, demiryolu, liman ve havaalanı girişimleri gibi yatırım projeleri, küresel ekonomiyi canlandırmaya yardımcı olacaktır ve ÇHC hükümetinin yerel aşırı kapasite sorununa bir çözüm sunarken, gelişmemiş BKBY katılımcı ülkelere altyapı sistemleri yatırımında öncülük edecektir. Xi Jinping (yeni parti başkanı), 2012'deki Merkezi Ekonomik Çalışma Konferansı'nda kendi ülkesi için endüstriyel ve ekonomik yeniden yapılandırma için en üst düzey öncelik olarak kapasite fazlalığı

probleminden bahsetmiştir, ardından Başkan Xi, 2013'te devasa BKBY projesini ilan etmiştir. Projenin en önemli motivasyonu ÇHC'nin iç sorunlarına çare bulmak olarak gösterilirken girişim küresel refahın sağlanmasına da yardımcı olacaktır (He, 2020). ÇHC hükümetinin BKBY girişimini kurmak için birçok motivasyonu kaynağı bulunmaktadır, ancak bunlardan önemli olanları şu şekilde sıralanabilir:

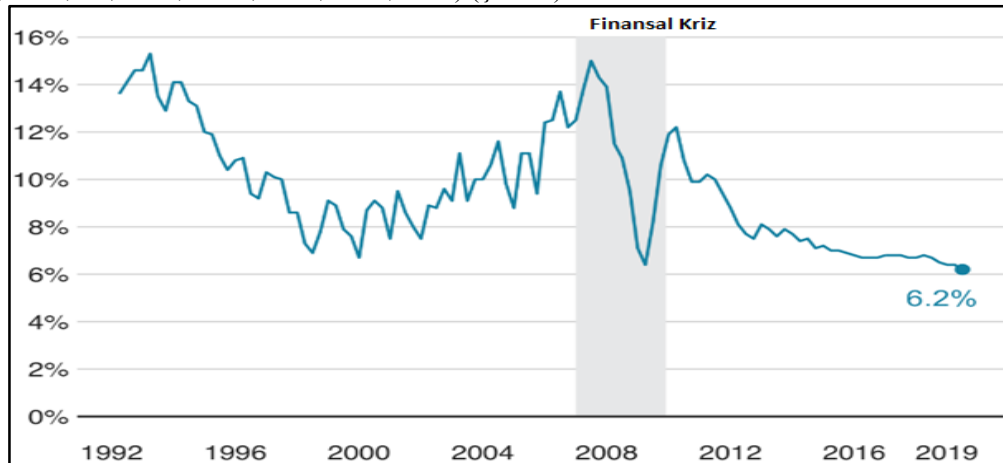
- 1) ÇHC'nin sınır güvenliğini sağlamak için gelişmemiş BKBY ülkelerinin geliştirilmesi.
- 2) ÇHC hükümetinin kültürel yumuşak gücünü ve ulusal gücünü güçlendirmek için uluslararası bir güvenlik ağı oluşturmak.
- 3) Ulusal ekonomik güvenliği sağlamak.
- 4) Refahın yeniden dağıtımı ve ekonomik kalkınma yoluyla üç kötülüğün (terörizm, ayrılıkçılık ve dini aşırıcılık) yurtiçi ve yurtdışındaki olumsuz etkisinin önlenmesi.
- 5) ABD'nin yayılmacı politikasının engellenmesine yardımcı olmak ve alternatif ulaşım yolları ile ÇHC'nin enerji güvenliğinin sağlanması (Ghiasy ve Zhou, 2017; Yu, 2017; Rolland, 2017; Sarker ve diğ., 2018; Yalta, 2013; Kang ve diğ., 2018; Huang, 2016).

3.1. ÇHC'nin İç Motivasyon Kaynakları

Çin ekonomisi, düşük büyüme hızı (Li and Kin, 2017) ve kapasite fazlası sorunları gibi birçok farklı sorunla karşı karşıya kalmakta (Du ve diğ., 2019) ve bu nedenle ÇHC hükümeti, radikal ekonomik reformlar gerçekleştirmeye çalışmaktadır. Girişimin ekonomik koridorları vasıtasıyla iç pazarın küresel ekonomiye entegrasyonunu sağlayacağı için proje ÇHC hükümetinin iç piyasadaki taleplerini karşılamaya yardımcı olacaktır (Clarke, 2017). Asya ve Avrupa üzerinden BKBY; ekonomik koridoru ülkeleri arasında yatırım miktarını, ulaşımı ve bağlantı oranını artıracak, aynı zamanda proje katılımcılarını Çin siyasetine ve ekonomisine daha bağımlı hale getirecektir. Girişim ÇHC hükümetinin katılımcı ülkelere ve projeye üye olmayan ülkeler üzerindeki ekonomik üstünlüğünü artıracaktır (Team, 2017).

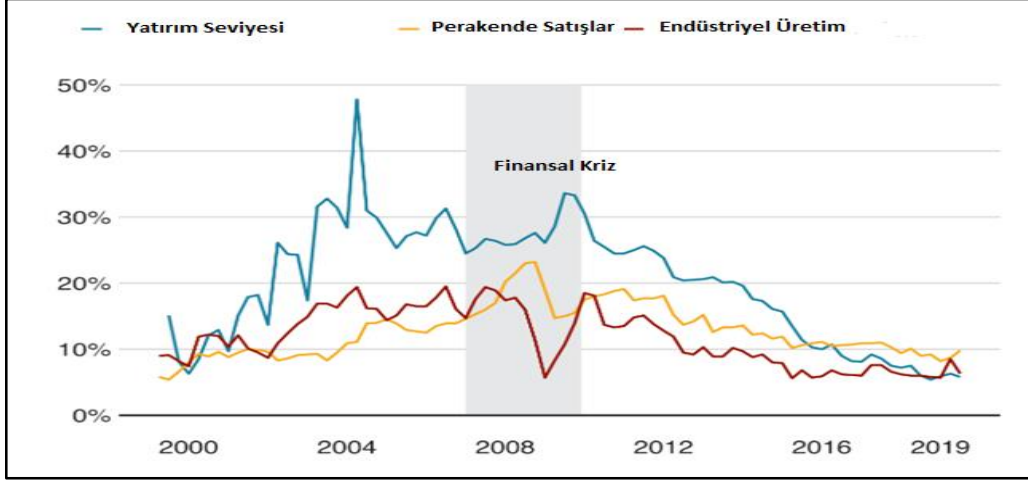
Bu muazzam girişim, ÇHC hükümetinin, üye ülkelerle yeni uluslararası ekonomik işbirliği örgütleri oluşturarak ÇHC'nin ekonomik büyümesini sağlamaya yönelik önemli bir girişim olacaktır (Huang, 2016). ÇHC 1980 yılından itibaren ekonomik kalkınma açısından başarılı olmuştur ancak ÇHC'nin en büyük avantajlarından biri olarak adlandırılan 'düşük işgücü maliyeti' son yıllarda etkisini yitirmiştir (Swaine, 2015; He, 2020; Clarke, 2017; Ferdinand, 2016; Shahriar, 2019). Müller-Markus (2016), ÇHC için sadece düşük ekonomik büyüme oranlarının (Şekil 4) iç baskıya neden olmadığını, aynı zamanda sosyal ve çevresel eksikliklerin, sanayi piyasasındaki fazlalıkların, konut balonunun ve düşük kar marjına sahip devlet şirketlerinin de ÇHC'ni olumsuz etkileyeceğini ifade etmektedir. Çin'in orta gelir tuzağı gibi önemli sorunların da üstesinden gelmek için etkili ekonomik reformlara ihtiyacı vardır, bu nedenle BKBY girişimi, ÇHC hükümeti için kilit bir projedir (Blasingame, 2018; Huang, 2016; Clarke, 2017; Wang ve diğ., 2021; Chen ve diğ., 2021).

ÇHC'nin BKBY projesinin arkasında farklı ekonomik ve jeopolitik motivasyonları bulunmaktadır. ÇHC hükümeti açısından girişimin en önemli amaçlarından biri Çinli vatandaşlarının refahını sağlamaktır (CFR, 2020). ÇHC'nin devlete ait işletmeleri BKBY girişiminin de etkisiyle inşaat, çelik, çimento sektörü gibi alanlarda, perakende ve endüstriyel üretimdeki düşüşü engelleyerek işçi çalıştırmaya ve fabrikalarını büyütme çalışmaktadır ve bu ekonomik gelişmeler, ÇHC'nin gelişen yerel ekonomisine hizmet etmektedir (Wang, 2016; Ye, 2019; Team, 2017; Chan, 2017) (Şekil 5)



Şekil 4. ÇHC'nin son yıllardaki ekonomik büyüme oranları (Kaynak: CNBS, 2020'den uyarlanmıştır.)

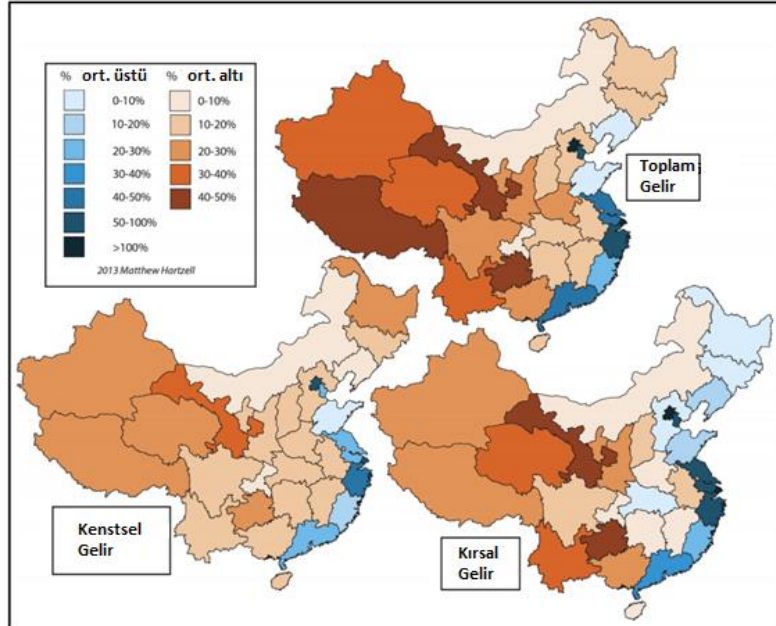
ÇHC hükümeti, Çin Exim Bank (Çin ithalat ve ihracat bankası), Asya Altyapı Yatırım Bankası ve Çin Kalkınma Bankası gibi bankaları ve finans kurumlarını projeye katkıları doğrultusunda desteklemeyi planlamaktadır (Şekil 5). Bu önemli bankalar devletten alacağı maddi destekle, düşük borçlanma maliyetlerinden yararlanarak ve BKBY girişimi için çalışan Çinli şirketlere düşük faiz oranlarından kredi imkânı sunması planlanmaktadır. Bu bağlamda ÇHC hükümeti olarak, Çinli finans kurumlarının ve bankalarının güçlendirilmesi, girişimin bir başka iç motivasyonu olarak değerlendirilebilir. Bu kurumlar sadece projenin ekonomik koridorlarına büyük oranda kredi sağlayan kurumlar olmayacaklar aynı zamanda projeden siyasi kazanç da elde edeceklerdir (Casarini, 2015). ÇHC'nin proje ile ilgili resmi ulusal politikalarına göre, Renminbi'nin (RMB) dünya pazarında küresel bir para birimi olarak sunumu gerçekleştirilecektir. Proje tamamen ortaya çıktıktan sonra inşa edilen yollarda taşıma süresi ve maliyetlerindeki azalma gerçekleşmiş olacak, bu durum Çinli şirketlerin artan üretim harcamalarını dengelemeye yardımcı olacaktır (Team, 2017).



Şekil 5. Çin'de çeşitli sektörlerin yıllara göre yüzdesel büyümesi (Kaynak: CNBS, 2020'den uyarlanmıştır.)

BKBY projesi yardımıyla katılımcı ülkeler arasında enerji taşımacılığı için güvenli bir ortam sağlanması öngörülmektedir. Enerji temini, devasa bir proje oluşturmak için çok önemli faktörlerden biridir, bu nedenle ÇHC, kendi ihtiyacı olan enerji için BKBY'nin ekonomik koridorları üzerinden alternatif yollar yaratmayı amaçlamaktadır (RT, 2015).

Ratfrey (2017), Çin'de birçok farklı bölge olduğuna ve her bölgenin farklı kültürlere, demografik özelliklere ve ekonomilere sahip olduğuna dikkat çekmektedir. Çin'de bölgeler arasında gelişmişlik düzeyi bölgeden bölgeye farklılık göstermektedir ve Çin'in en gelişmiş bölgeleri kıyı bölgeleridir (Şekil 6).



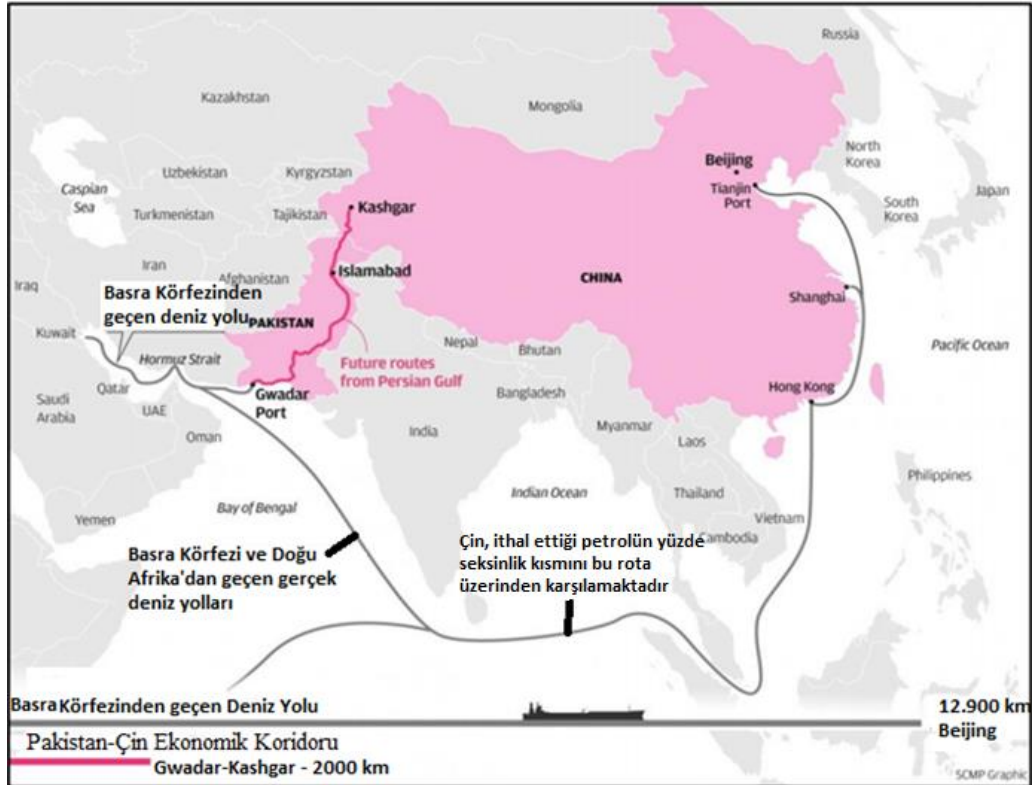
Şekil 6. Çin'de gelir dağılımı (Kaynak: OECD, 2018'den uyarlanmıştır)

BKBY girişimi, Çin'in kırsal ve gelişmemiş bölgeleri için iş fırsatları yaratabilir, bu nedenle ÇHC hükümeti, Çin'in batısı ve doğusu arasında entegrasyonu sağlamaya kararlı bir şekilde projeye alakalı yatırımlarına devam etmektedir. Çin BKBY ekonomik koridorları yardımıyla, ekonomik büyümeyi ve zenginliği bu gelişmemiş bölgelere yaymaya çalışacaktır. Girişimin altyapı yatırımlarını, gelişmemiş bölgelerin bağlanabilirlik oranlarına olumlu yönde etki edecek, ayrıca ülkenin doğu kısmından batı kısmına göçü durdurmaya yardımcı olacağı düşünülmektedir. Çin'in gelir dağılımı dikkate alındığında, vatandaşların Çin'in her yerinde düşük gelirli bölgelerde yaşamak zorunda olduğunu göstermektedir (Şekil 6) (Schiavenza, 2013). ÇHC hükümetinin tanımladığı üç kötülük, 'terörizm, ayrılıkçılık ve dini aşırılıkçılık BKBY Girişimi'nin olumlu etkisi ile önlenebileceği öngörülmektedir (Grieger, 2016).

3.2 ÇHC'nin Dış Motivasyon Kaynakları

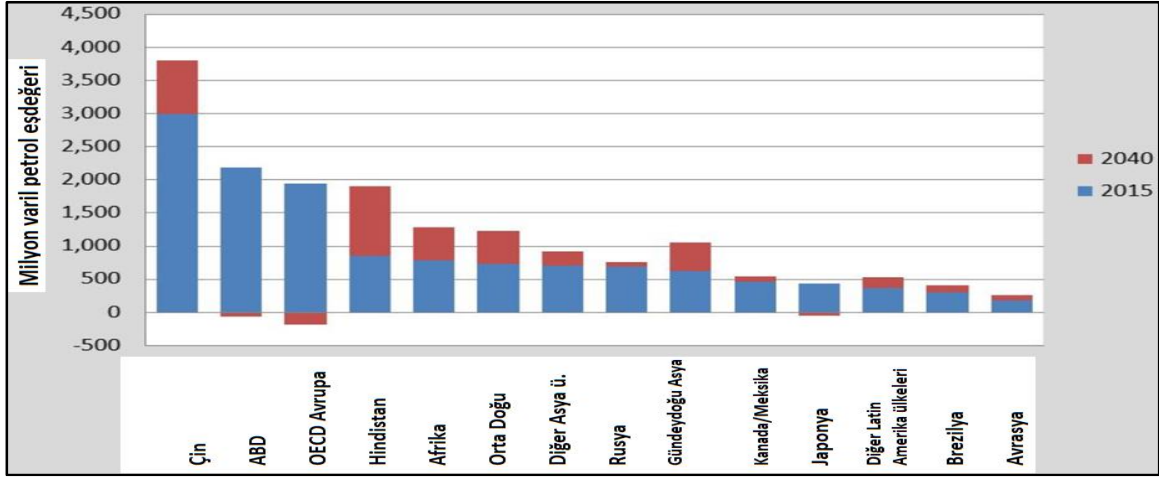
ÇHC hükümetinin temel amacı 1970 yılından bu yana farklı ihracat pazarlarına ulaşmak ve altyapı sistemlerine olan talebi karşılamak için yüksek teknolojiye erişim sağlamaktır ayrıca hem siyasi hem de ekonomik açıdan bölgenin lideri olabilmek için çeşitli ekonomik reform düzenlemeleri hayata geçirmiştir. ÇHC, Avrupa ve Asya arasındaki entegrasyonu güçlendirmeyi hedeflemekte olup, bu yüzden BKBY projesini oluşturmaya çalışmaktadır. Bu oluşum ÇHC'nin batı sınırından; stratejik, ekonomik ve politik olarak açılmak amacıyla, Çin'in ürünlerini Avrupa ülkeleri üzerinden taşımaya yönelik dış politika stratejisi için bir kilometre taşı oluşturmaktadır. Güneydoğu Asya, Güney Asya ve Orta Asya'daki sınır bölgelerindeki girişimle alakalı projelerin ortaya çıkması, ÇHC hükümetinin denizaşırı inşaat, dış yatırım, batı kalkınma stratejisi, iyi komşuluk dış politikası ve ihracat stratejileriyle uyumludur. Girişim, ÇHC'nin çıkarlarını korumak için batıdan doğuya üye ülkeler arasında bir köprü görevi görecektir (He, 2020).

BKBY girişimi, ÇHC'nin ulusal çıkarlarını korumak için güvenli ve alternatif ulaşım yolları oluşturulmasında öncü bir proje olacaktır. Örneğin, İpek Yolu Ekonomik Kuşağının Asya ve Avrupa üzerinden ilerlemesi veya ÇPEK (Çin-Pakistan Ekonomik Koridoru) olarak adlandırılan Pakistan bölgesi üzerinden ÇHC'nin batı kesiminden Hint Okyanusu'na BKBY ekonomik koridorunun kurulması, alternatif ulaşım yolları için fırsatlar yaratacaktır. İstatistikler, enerji arzının yüzde yetmişinden fazlasının ve ÇHC'nin enerji ithalatının yaklaşık yüzde seksen beşinin deniz taşımacılığı ile yapıldığını gösteriyor (Şekil 7). Deniz yolunu kullanan rotalar, Güney Çin Denizi'ndeki Malakka Boğazı gibi birçok deniz geçiş noktasına sahiptir, bu nedenle projenin ekonomik kuşağı, herhangi bir ülkeden ÇHC'ne enerji ulaşımı riskini azaltmaya yardımcı olacaktır (Grieger, 2016).



Şekil 7. Pakistan-Çin Ekonomik Koridoru Güzergâhı (Kaynak: Grieger, 2016'den uyarlanmıştır)

ÇHC, önümüzdeki yirmi yıl enerji ihtiyacı için 3.5 milyon varilden fazla ve şu an için yaklaşık 3 milyon varil petrol talep etmektedir (Şekil 8). Bu istatistik, enerji taşımacılığının ÇHC hükümeti için neden önemli olduğunu göstermektedir (GEI, 2017). BKBY projesi, ÇHC için enerji arz güvenliğini ve ulusal güvenliği garanti altına almayı amaçlamaktadır. Sincan, Türkmenistan ve Kazakistan; Asya'dan gaz ve petrol tedariki için ve bölgede güvenlik ve istikrarı sağlamak için çok önemli konumdadırlar, bu nedenle ÇHC hükümeti, enerji arzının ulaşımını güvence altına almak için girişiminin ekonomik koridorlarına daha fazla önem vermektedir (He, 2020). Çin-Pakistan ekonomik koridoru, ÇHC hükümetinin Basra Körfezi'nden petrol kaynaklarını ve farklı türde ürünleri taşımasını sağlamaktadır (GRI, 2017).

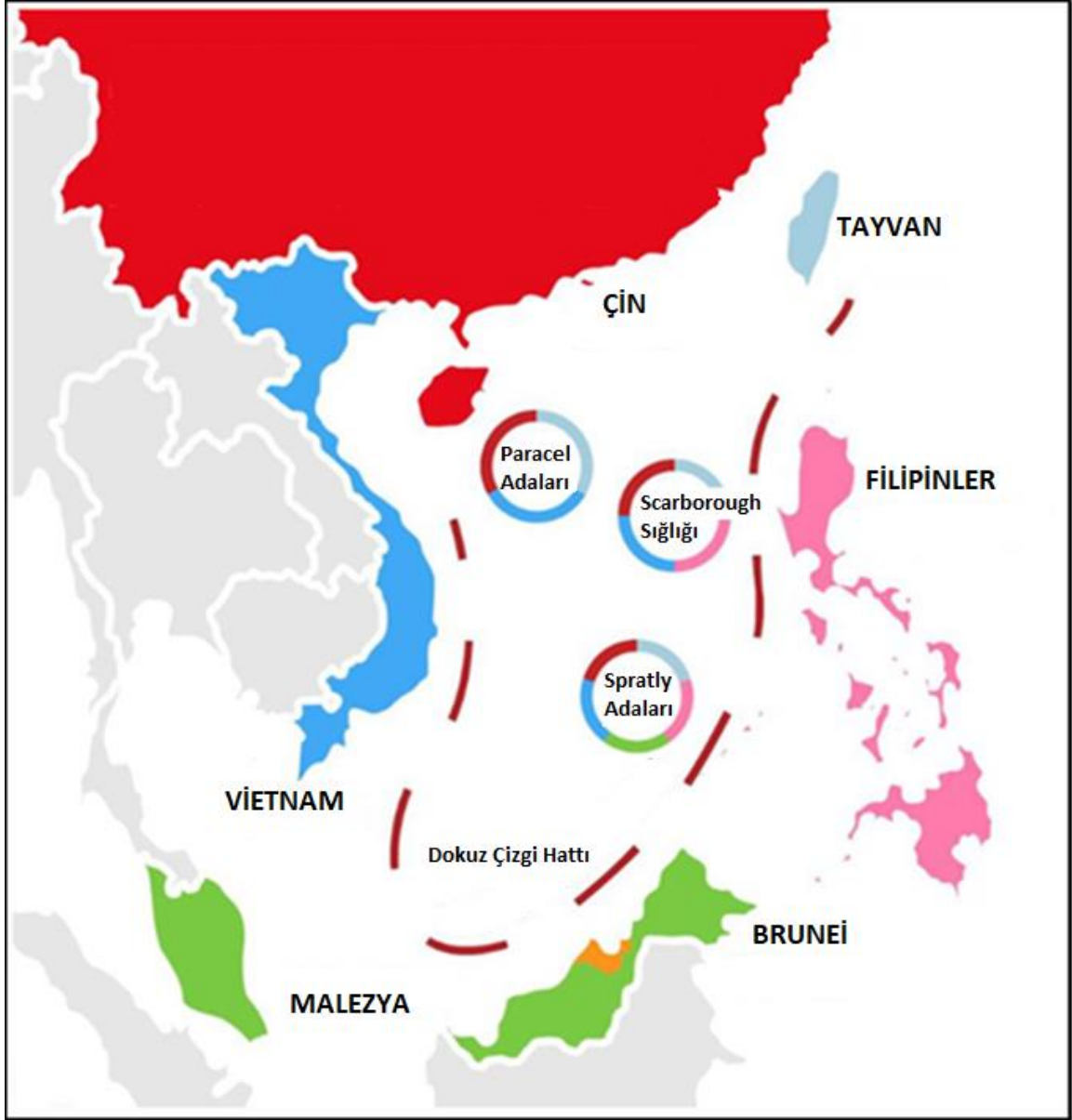


Şekil 8. 2015-2040 Arası Küresel Enerji Talebi. (Kaynak: GEI, 2017'den uyarlanmıştır)

Korsanlık; Malezya, Filipinler ve Endonezya gibi Güney Çin Sahili ülkeleri için önemli sorunlardan biridir. Korsanlığın birçok nedeni olmakla birlikte, bu terör eylemine esas olarak bölgedeki siyasi ve ekonomik koşullar neden olmaktadır. Güçlü bir deniz gücü, Güney Çin Denizi'ndeki korsan saldırılarını önleyebilir, ancak ÇHC'nin bu korsanlık eylemlerini durdurmak için Malakka Boğazı üzerinde çok az etkisi vardır (Purbrick, 2018). Çin'in 'Dokuz Çizgi Hattı' olarak adlandırılan anlaşmazlıkta, Güney Çin Denizinde yüzde seksenlik kısmı ÇHC hükümeti tarafından talep edilmektedir (Şekil 9). ÇHC hükümeti bölgedeki askeri varlığını artırmak istemektedir ve Çinli yatırımcılar küçük adalarda inşaat yapabilmesi için ÇHC'nin bölgede daha aktif olması gerekmektedir. ASEAN üyesi ülkeler bölgedeki karasularını korumaya kararlı olduğundan dolayı ÇHC bölgede istediğini almakta zorlanmaktadır (Şekil 9) (Wood, 2017).

Avrupalı analistlerin bakış açısına göre ÇHC hükümeti Malakka Boğazı yakınında bulunan adalar üzerindeki, BKBY katılımcılarının egemenlik iddialarından vazgeçirmek için projeyi bir kaldıraç olarak kullanabilir. Girişim başarılı bir şekilde uygulanırsa ÇHC'nin bölgedeki gücünün artmasıyla beraber, deniz gücü de artacağından korsan saldırılarının sayısı azalabilir (Grieger, 2016) Daha önce bahsedildiği gibi, Malakka boğazı bölgede enerji taşımacılığı için önemli bir jeostratejik konuma sahiptir, bu nedenle ÇHC'nin başlıca amacı, enerji taşımacılığını güvence altına almak için Malakka boğazı ile Güney Çin Denizi'ni kontrol etmektir (MFA of PRC, 2015).

Projenin arkasındaki önemli dış motivasyon kaynaklarından biri de, ABD'nin ÇHC ekonomisi üzerindeki baskısıdır (CFR, 2020). ÇHC Devlet Başkanı Xi, projenin yardımıyla yerel mal ve hizmetlerin yeni ticaret pazarlarına ulaşmasını istemektedir (Markus-Müller, 2016). ÇHC ile ABD arasındaki çatışma, ÇHC'nin ekonomik gelişimini ve Çin'deki çeşitli sektörleri olumsuz etkilemektedir. Şekil 5, perakende satışların, endüstriyel üretimin ve yatırım seviyesinin Çin'de hemen her sektörde ABD'nin bloke etmesi nedeniyle aşağı yönlü bir grafiğe sahip olduğunu göstermektedir. Çin'de sektörlerin büyüme oranını doğrudan etkileyen birçok faktör olmasına rağmen, Çin ekonomisinde sıkıntı yaratan önemli faktörlerden biri de ABD baskısıdır (Walker, 2019).



Şekil 9. Güney Çin Denizi'nde Hak Talepleri Olan Ülkeler (Kaynak: Pesek, 2017'den uyarlanmıştır)

4. Bulgular

Proje özelinde ÇHC'nin motivasyon kaynakları detaylı olarak incelendiğinde 'Bir Kuşak Bir Yol' girişiminin ÇHC için ne kadar önemli olduğu ortaya çıkmaktadır. Girişime yeni ülkeler katılmaya devam ettikçe ve ÇHC'nin dünya siyaseti üzerinde olan etkisi artıkça projenin uluslararası taşımacılığa daha fazla yön vereceği öngörülmektedir. Yapılan detaylı literatür araştırmasından sonra on beş tane iç motivasyon kaynağına yedi tane dış motivasyon kaynağına ulaşılmıştır (Tablo 1).

Tablo 1. Bir Kuşak Bir Yol Projesinin, ÇHC perspektifinden ana motivasyon kaynakları

İç Motivasyon Kaynakları		Dış Motivasyon Kaynakları	
Maddeler	Referans	Maddeler	Referans
Düşük büyüme hızı, ÇHC'nin ekonomik büyümesini sağlamak	(Li and Kin, 2017), (Huang, 2016)	Ekonomik açıdan Asya bölgesinin lideri olabilmek	(He, 2020)
Kapasite fazlası problemi	(Du ve diğ., 2019)	Güvenli ve alternatif ulaşım yolları oluşturulması	(Grieger, 2016)
Küresel ekonomiye entegrasyon	(Clarke, 2017)	Deniz korsanlığını engellemek	(Purbrick, 2018)
İç piyasadaki talepleri karşılama	(Clarke, 2017)	ÇHC'nin enerji arz güvenliğini ve ulusal güvenliğini garanti altına almayı amaçlaması	(He, 2020)
Proje katılımcılarını ÇHC siyasetine ve ekonomisine daha bağımlı hale getirmek	(Team, 2017)	ÇHC'nin 'Dokuz Çizgi Hattı' olarak adlandırılan anlaşmazlıkta, Güney Çin Denizinde bulunan adaların yüzde seksenlik kısmını talep etmesi	(Wood, 2017)
ÇHC hükümetinin katılımcı ülkeler üzerindeki ekonomik üstünlüğünü artırmak	(Team, 2017)	ABD'nin ÇHC ekonomisi üzerindeki baskısı	(CFR, 2020)
ÇHC'nin orta gelir tuzağından kaçınmak istemesi	(Blasingame, 2018; Huang, 2016; Clarke, 2017; Wang ve diğ., 2021; Chen ve diğ., 2021)	Avrupa ve Asya arasındaki entegrasyonu güçlendirmek	(He, 2020)
Vatandaşlarının refahını sağlamak	(CFR, 2020),		
Proje kapsamında ÇHC'nin kendi bankalarını geliştirme isteği	(Casarini, 2015)		
Renminbi'nin (RMB) dünya pazarında küresel bir para birimi olarak sunumu	(Team, 2017)		
Taşıma süresi ve maliyetlerindeki azalma	(Team, 2017)		
Enerji güvenliği	(RT, 2015)		
ÇHC'nin kırsal ve gelişmemiş bölgeleri için iş fırsatları yaratmak	(Schiavenza, 2013)		
Ülkenin doğu kısmından batı kısmına göçü durdurmaya yardımcı olmak	(Schiavenza, 2013)		
'Terörizm, ayrılıkçılık ve dini aşırılıkçılık' ile mücadele	(Grieger, 2016)		

5. Tartışma ve Sonuç

Bir Kuşak Bir Yol girişimi ulaşım alanında gözle görülür bir değişikliği beraberinde getirecektir. Projenin iki kısımdan oluşması ve bütün ulaşım modlarını içine alması da projenin ne kadar önemli olduğunu ortaya koymaktadır. ÇHC'nin 2013 yılından sonra ortaya çıkardığı BKBY girişiminin sonuçları sadece ekonomik olarak okunmamalı girişim ayrıca gerek Asya da gerek dünyanın her yerinde siyasi ve askeri sonuçları da beraberinde getirecektir. Dünyanın ikinci büyük ekonomisine sahip olan ÇHC devleti bu projeyi gerçekleştirecek kapasiteye ve öngörüye sahip gözükmektedir ancak projenin gelişimi süresince önüne farklı engeller çıkacaktır. Bu engellerin en büyüğü de dünyanın her bölgesinde kendisine baskı yapmaya çalışan ve

ekonomik olarak gelişmesine izin vermeyen ABD devletidir. ÇHC devleti bu projeyi kaldıraç gibi kullanarak hem komşu ülkelerle arasını düzeltmek istemekte hem de Asya bölgesinde baskın güç olmayı hedeflemektedir. ÇHC'nin ithal ettiği enerjinin büyük bir kısmı deniz yoluyla taşındığı için, Deniz İpek Yolu yardımıyla bu rotayı güvence altına almak istemektedir. DİY'nin askeri sonucu olarak da girişimin verdiği pozitif ikili ilişki potansiyeliyle, ÇHC gerek Kuzey Çin denizinde gerekse DİY rotası boyunca denizalanı etkinliğini artırmak istemektedir. Güney Çin Denizi'ndeki korsan saldırıları ÇHC devletini rahatsız etmektedir çünkü enerji ithalatı yaparken bu rotayı etkin bir şekilde kullanmaktadır. ÇHC devleti girişimin verdiği denizalanı hâkimiyeti sayesinde Malakka boğazındaki etkinliği artırıp korsan saldırılarını büyük ölçüde önleyebilir. ÇHC devleti her zaman batı pazarına önem vermiş ve gerek devlet olarak gerek de özel işletmeler olarak Avrupa'ya birçok yatırım yapmıştır. Bu projeye Avrupa pazarına kapsamlı bir giriş yaparak kendi açısından Doğuya Batı entegrasyonunu sağlamış olacaktır. Şuan için ÇHC'nin iç dengeleri açısından en büyük sorunlarını oluşturan düşük büyüme hızı ve kapasite fazlası sorunu hükümetin elini kolunu bağlamakta ve sorunların çözümü için farklı yolları denemeye itmektedir. İki sorunun çözümü için bir kurtarıcı olarak görülen BKBY girişimi ÇHC'ni yeni pazarlara sokacak, ürettiği malları yeni pazarlara ulaştıracak böylece ülkenin girdiği ekonomik olarak durağanlaşma probleminde yardımcı olacaktır. ÇHC'nin para birimi dünyanın en büyük gücü olarak gösterilen ABD devletinin para birimine kıyasla tercih edilmeyen para birimleri arasındadır ancak BKBY projesi, kurmuş ve kuracak olduğu uluslararası ağ sayesinde ÇHC devletine bu alanda işbirliği imkânı sağlayıp hem kendi para biriminin gücünü küresel piyasalarda artıracak hem de bu güçlü işbirlikleri sayesinde vatandaşlarına yeni iş imkânları yaratacaktır. Ayrıca ÇHC bu devasa girişim sayesinde devlet bankalarını ve finans şirketlerine küresel pazarlarda iş yapma imkânı sağlayacaktır. Çok boyutlu olarak ele alındığında ÇHC'bin ortaya çıkardığı BKBY projesinde ÇHC devleti ekonomik, siyasi ve askeri olarak güçlenecek ve ileride dünya çapında yaşanacak güç dengeleri değişimin en büyük öncüsü olacağı öngörülmektedir.

Kaynaklar

- Blanchard, J. M. F. (2017). Probing China's twenty-first-century maritime silk road initiative (MSRI): an examination of MSRI narratives. *Geopolitics*, 22(2), 246-268.
- Blasingame, D. (2018). The 'Middle-Income' Trap: Is the One Belt, One Road Initiative Key to China's Ascension to a High-Income Economy?. *One Road Initiative Key to China's Ascension to a High-Income Economy*.
- Breslin, S. (2011). The 'China model' and the global crisis: from Friedrich List to a Chinese mode of governance?. *International Affairs*, 87(6), 1323-1343.
- Casarini, N. (2015). "Is Europe to Benefit from China's Belt and Road Initiative?" IAI Working CFR (Council on Foreign Relations). (2020). China's Massive Belt and Road Initiative.
- Chan, S. (2017). The belt and road initiative: Implications for China and East Asian economies. *The Copenhagen Journal of Asian Studies*, 35(2), 52-78.
- Chaziza, M. (2019). The significant role of Oman in China's maritime silk road initiative. *Contemporary Review of the Middle East*, 6(1), 44-57.
- Chen, A. W., Chen, J., & Dondeti, V. R. (2020). The US-China trade war: dominance of trade or technology?. *Applied Economics Letters*, 27(11), 904-909.
- Chen, S. (2018). Regional responses to China's maritime silk road initiative in Southeast Asia. *Journal of Contemporary China*, 27(111), 344-361.
- Chung, C. P. (2018). What are the strategic and economic implications for South Asia of China's Maritime Silk Road initiative?. *The Pacific Review*, 31(3), 315-332.
- Cigui, L. (2014). Reflections on Maritime Partnership: Building the 21st Century Maritime Silk Road. *China Int'l Stud.*, 47, 5.
- Clarke, M. (2017). The belt and road initiative: China's new grand strategy?. *Asia Policy*, (24), 71-79.
- CNBS (China's National Bureau of Statistics). (2020). Chinese economic growth slows. Erişim adresi: <https://www.bbc.com/news/business-48985789>
- DLA PIPER. (2018). China's One Belt One Road: Opportunities in Africa. Erişim adresi: <https://www.dlapiperfr.com/fr/africa-wide/insights/africa-connected/issue-01/chinas-one-belt-road.html>.
- Du, W., & Li, M. (2019). Can environmental regulation promote the governance of excess capacity in China's energy sector? The market exit of zombie enterprises. *Journal of Cleaner Production*, 207, 306-316.
- Fallon, T. (2015). The new silk road: Xi Jinping's grand strategy for Eurasia. *American Foreign Policy Interests*, 37(3), 140-147.
- Ferdinand, P. (2016). Westward ho—the China dream and 'one belt, one road': Chinese foreign policy under Xi Jinping. *International Affairs*, 92(4), 941-957.

- Gale, J. B., & Shearer, A. (2018). The Quadrilateral Security Dialogue and the Maritime Silk Road Initiative. Center for Strategic and International Studies (CSIS).
- GEI (Global Energy Institute). (2017). International Energy Agency Releases its World Energy Outlook. Erişim adresi: <https://www.globalenergyinstitute.org/international-energy-agency-releases-its-world-energy-outlook>.
- Ghiassy, R., & Zhou, J. (2017). The Silk Road Economic Belt: considering security implications and EU–China cooperation prospects, Executive summary.
- Godement, F. (2015). Europe scrambles to benefit from China’s 21st-Century Silk Road. *Global Asia*, 10(3), 34-38.
- GRI (Global Risk Insight). (2017). “Special Report: Can China overcome the Malacca Dilemma through OBOR and CPEC?” in *Global Risk Insights*. Erişim adresi: <http://www.globalriskinsights.com>
- Grieger, G. (2016): “One Belt, One Road (OBOR): China’s regional integration initiative”. Briefing. European Parliamentary Research Service (EPRS). European Parliament.
- Guo, C., Lu, C., Andreevich, D. D., & Jieli, Z. (2019). Implications of "One Belt, One Road" Strategy for China and Eurasia, 19(1), 77-88.
- He, A. (2020). The Belt and Road Initiative: Motivations, financing, expansion and challenges of Xi’s ever-expanding strategy. *Journal of Infrastructure, Policy and Development*, 4(1), 139-169.
- Herrero, A. G., & Xu, J. (2017). China's Belt and Road Initiative: Can Europe Expect Trade Gains?. *China & World Economy*, 25(6), 84-99.
- Hosain, S., and Hossain, S. (2019). One Belt One Road Initiative: a revolution on regional and global development. *Journal of Sustainable Development Studies*, ISSN, 2201-4268.
- Erişim adresi: <https://www.cfr.org/backgrounders/chinas-massive-belt-and-road-initiative>.
- Hu, B., Liu, Z., & Fan, S. (2020). A Study of the Mechanism of Government Intervention on Excess Capacity Through the Enterprise Overinvestment in China. *Global Journal of Emerging Market Economies*, 12(2), 178-198.
- Huang, Y. (2016). Understanding China's Belt & Road initiative: motivation, framework and assessment. *China Economic Review*, 40, 314-321.
- Jenkins, R. (2022). *How China is reshaping the global economy*. Oxford University Press.
- Kang, L., Peng, F., Zhu, Y., & Pan, A. (2018). Harmony in diversity: can the one belt one road initiative promote China’s outward foreign direct investment?. *Sustainability*, 10(9), 3264.
- Kulaksız, S. (2019). Financial Integration via Belt and Road Initiative: China–Turkey Cooperation. *Global Journal of Emerging Market Economies*, 11(1-2), 48-64.
- Kuo, L. and Kommenda, N. (2018). What is China's Belt and Road Initiative? Erişim adresi: <https://www.theguardian.com/cities/ng-interactive/2018/jul/30/what-china-belt-road-initiative-silk-road-explainer>.
- LBIA (LehmanBrown International Accountants). (2017). The Belt and Road Initiative.
- Len, C. (2015). China's 21st Century Maritime Silk Road initiative, energy security and SLOC access. *Maritime Affairs: Journal of the National Maritime Foundation of India*, 11(1), 1-18.
- Li, K., & Lin, B. (2017). Economic growth model, structural transformation, and green productivity in China. *Applied Energy*, 187, 489-500.
- Lin, J., Kahrl, F., & Liu, X. (2018). A regional analysis of excess capacity in China’s power systems. *Resources, Conservation and Recycling*, 129, 93-101.
- Lin, Yifu. (2012). A new Marshall Plan-driven global economic recovery. *Wenhui Bao*, October 16.
- Liu, X., Zhang, K., Chen, B., Zhou, J., & Miao, L. (2018). Analysis of logistics service supply chain for the One Belt and One Road initiative of China. *Transportation Research Part E: Logistics and Transportation Review*, 117, 23-39.
- Marine Insight. (2019). Maritime Silk Routes- The Story of the Oldest Trade Routes. Erişim adresi: <https://www.marineinsight.com/maritime-history/maritime-silk-routes-the-story-of-the-oldest-trade-routes/>
- MFA of PRC. (Ministry of Foreign Affairs of the PRC) (2015). Vision and actions on jointly building Silk Road Economic Belt and 21st -Century Maritime Silk Road. National Development and Reform Commission, Ministry of Foreign Affairs, and Ministry of Commerce of the People’s Republic of China. First Edition 2015.
- Misiągiewicz, J., & Misiągiewicz, M. (2017). China's “One Belt, One Road” initiative–the perspective of the European Union. *Annales Universitatis Mariae Curie-Skłodowska, sectio K–Politologia*, 23(1), 33.
- Mohan Malik, J. (2018). Myanmar’s role in China’s maritime silk road initiative. *Journal of Contemporary China*, 27(111), 362-378.

- Müller-Markus, C. (2016): "One Belt, One Road: the Chinese Dream and its impact on Europe" Notes Internacionales. CIDOB. Number 148, May.
- Nie, W. (2016). Xi Jinping's foreign policy dilemma: One belt, one road or the South China Sea?. *Contemporary Southeast Asia*, 422-444.
- OECD. (2018). China's Belt and Road Initiative in the Global Trade, Investment and Finance Landscape. Erişim adresi: <https://www.oecd.org/finance/Chinas-Belt-and-Road-Initiative-in-the-global-trade-investment-and-finance-landscape.pdf>
- Pascha, W. (2020). Belts, Roads, and Regions: The dynamics of Chinese and Japanese infrastructure connectivity initiatives and Europe's responses (No. 1114). ADBI Working Paper Series.
- Pesek., W. (2017). Making Sense Of The South China Sea Dispute. Erişim adresi: <https://www.forbes.com/sites/outofasia/2017/08/22/making-sense-of-the-south-china-sea-dispute/#405ec0051c3b>
- PS (Project St. Sofia). (2020). The New Silk Road Economic Belt. Erişim adresi: <https://www.projectstsofia.bg/>
- Purbrick, M. (2018). Pirates of the South China Seas. *Asian Affairs*, 49(1), 11-26.
- Ratfey, A. (2017). "Many Belts, Many Roads: how China's provinces will tweak a global project" in *The Diplomat*. <http://thediplomat.com>
- Robbins, B. (2017). One Belt, One Road and the History of the Maritime Silk Route. *E-International Relations Studies*.
- Rolland, N. (2017). China's "Belt and Road Initiative": Underwhelming or game-changer?. *The Washington Quarterly*, 40(1), 127-142.
- Russia Today. (2015): "China begins construction of Power of Siberia pipeline for gas delivered from Russia" in *Russia Today*. Erişim adresi: <https://www.rt.com>.
- Sarker, M. N. I., Hossin, M. A., Yin, X., & Sarkar, M. K. (2018). One belt one road initiative of China: implication for future of global development. *Modern Economy*, 9(4), 623-638.
- Schiavenza, M. (2013). Mapping China's income inequality. *The Atlantic*, 13.
- Shahriar, S. (2019). The Belt and Road Initiative: what will China offer the world in its rise.
- Singh, Z. D. (2014). Indian perceptions of China's maritime silk road idea. *Journal of Defence Studies*, 8(4), 133-148.
- Song, M., Wang, S., Yu, H., Yang, L., & Wu, J. (2011). To reduce energy consumption and to maintain rapid economic growth: Analysis of the condition in China based on expended IPAT model. *Renewable and Sustainable Energy Reviews*, 15(9), 5129-5134.
- Swaine, M. D. (2015). Chinese views and commentary on the 'One Belt, One Road' initiative. *China Leadership Monitor*, 47(2), 3.
- Team, C. P. (2017). How will the Belt and Road Initiative advance China's interests?. *China Power*, 8.
- Toktomushev, K. (2016). Central Asia and the Silk Road Economic Belt. University of Central Asia. Policy Brief 2016-1
- UNCTAD. (2022). <https://unctad.org/news/global-trade-hits-record-77-trillion-first-quarter-2022>.
- Villafuerte, J., Corong, E., & Zhuang, J. (2016). The One Belt, One Road Initiative: Impact on Trade and Growth. Paper presented at the 19th Annual Conference on Global Economic Analysis, Washington.
- Visvizi, A., Lytras, M. D., & Jin, P. (2019). Belt and Road Initiative (BRI): New forms of international and cross-industry collaboration for sustainable growth and development. *Sustainability*, 12(1), 193.
- Walker, A. (2019). How China's economy slowed. Erişim adresi: <https://www.bbc.com/news/business-48985789>
- Wang, P., Wang, X., Huang, Z., & Fan, B. (2021). Overcoming the middle-income trap: International experiences and China's choice. *China Economic Journal*, 14(3), 336-349.
- Wang, Y. (2015) China's "New Silk Road": A Case Study in EU-China Relations. In Amighini, A. and Berkofsky, A. (eds.) *Xi's Policy Gambles: The Bumpy Road Ahead*. ISPI Report, p. 96
- Wang, Y. (2016). Offensive for defensive: the belt and road initiative and China's new grand strategy. *The Pacific Review*, 29(3), 455-463.
- Winter, T. (2016). One belt, one road, one heritage: Cultural diplomacy and the Silk Road. *The Diplomat*, 29, 1-5.
- Wood., J. (2017). What is ASEAN? Erişim adresi: <https://www.weforum.org/agenda/2017/05/what-is-ASEAN-explainer/>
- Yalta, A. Y. (2013). Revisiting the FDI-led growth hypothesis: The case of China. *Economic Modelling*, 31, 335-343.
- Yang, Q., Hou, X., & Zhang, L. (2018). Measurement of natural and cyclical excess capacity in China's coal

- industry. *Energy Policy*, 118, 270-278.
- Ye, M. (2019). Fragmentation and mobilization: Domestic politics of the belt and road in China. *Journal of Contemporary China*, 28(119), 696-711.
- Yoshikawa, S. (2016). China's Maritime Silk Road initiative and local government. *Journal of Contemporary East Asia Studies*, 5(2), 79-89.
- Yu, H. (2017). Motivation behind China's 'One Belt, One Road' initiatives and establishment of the Asian infrastructure investment bank. *Journal of Contemporary China*, 26(105), 353-368.
- Yu, S., Qian, X., & Liu, T. (2019). Belt and road initiative and Chinese firms' outward foreign direct investment. *Emerging Markets Review*, 41, 100629.
- Zhang, D., Lei, L., Ji, Q., & Kutan, A. M. (2019). Economic policy uncertainty in the US and China and their impact on the global markets. *Economic Modelling*, 79, 47-56.

Etik, Beyan ve Açıklamalar

1. Etik Kurul izni ile ilgili;

Bu çalışmanın yazar/yazarları, Etik Kurul İznine gerek olmadığını beyan etmektedir.

2. Bu çalışmanın yazar/yazarları, araştırma ve yayın etiği ilkelerine uyduklarını kabul etmektedir.

3. Bu çalışmanın yazar/yazarları kullanmış oldukları resim, şekil, fotoğraf ve benzeri belgelerin kullanımında tüm sorumlulukları kabul etmektedir.

4. Bu çalışmanın benzerlik raporu bulunmaktadır.
