

# Çin'in Küresel Jeoekonomik Vizyonu: Amaçlar ve Hedefler Bağlamında Kuşak ve Yol Girişimi

*China's Global Geoeconomic Vision:  
Belt and Road Initiative in the Context of Goals and Objectives*

**Zeki Talustan GÜLTEN**

Yüksek Lisans Öğrencisi, Marmara Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Uluslararası İlişkiler  
Anabilim Dalı, ORCID: 0000-0001-5818-8331, e-mail: talustann@gmail.com

**Zeynep Çağla ERİN**

Doktora Öğrencisi, Kocaeli Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Uluslararası İlişkiler Anabilim Dalı,  
ORCID: 0000-0002-3250-7514, e-mail: zeynecagla.erin@gmail.com

## Öz

Bu makale, Çin'in Kuşak ve Yol Girişimi'ni ayrıntılı bir şekilde ele alarak, bu önemli girişimin arka planını, hedeflerini ve etkilerini incelemektedir. Kuşak ve Yol Girişimi, Çin'in küresel ekonomik etkisini artırmayı amaçlayan büyük bir altyapı ve ticaret projesidir. Makalede, bu girişimin tarihsel kökenleri ve nasıl başladığına dair bilgilere yer verilmektedir. Ayrıca, girişimin temel bileşenleri olan "kuşaklar" ve "yollar" ayrıntılı olarak açıklanmaktadır. Kuşak ve Yol Girişimi'nin ekonomik, siyasi ve jeopolitik etkileri de tartışılmaktadır. Bu makale, Çin'in uluslararası sahnede oynadığı büyüekte olan rolünü anlamak ve Kuşak ve Yol Girişimi'nin küresel, ekonomik ve stratejik önemini vurgulamak amacıyla hazırlanmıştır.

**Anahtar Kelimeler:** Çin, Kuşak ve Yol Girişimi, Ticaret, Jeopolitik, Jeoekonomi

## Abstract

This article provides a comprehensive overview of China's Belt and Road Initiative (BRI), examining its background, objectives, and impacts in detail. The BRI is a major infrastructure and trade initiative aimed at increasing China's global economic influence. It also delves into the historical origins of the project and its initiation. Additionally, it elaborates on the key components of the project, known as "belts" and "roads." The article discusses the economic, political, and geopolitical implications of the BRI. It is designed to enhance understanding of China's growing role on the international stage and emphasize the global economic and strategic significance of the Belt and Road Initiative.

**Keywords:** China, Belt and Road Initiative, Trade, Geopolitics, Geoeconomy

<b>Makale Türü / Article Type</b> Araştırma Makalesi / Research Article	<b>Başvuru Tarihi / Submitted</b> 26.10.2023	<b>Kabul Tarihi / Accepted</b> 29.11.2023
<b>Bu makaleye atf için / To cite this article</b> Gülten, Z. T. ve Erin, Z. Ç. (2024). Çin'in Küresel Jeoekonomik Vizyonu: Amaçlar ve Hedefler Bağlamında Kuşak ve Yol Girişimi. <i>Bölgesel Araştırmalar Dergisi</i> , 8(1), 55-77.		

## Giriş

Çin, son yıllarda küresel ekonomik sahnede önemli bir değişim ve dönüşüm yaşayan bir aktör olarak öne çıkmıştır. Nitekim bu durum da Çin'in jeopolitik önemini kayda değer ölçüde arttırmıştır. Bu değişimin temelleri, 1978 yılında Deng Şiaoping tarafından başlatılan dışa açılım politikasıyla atılmıştır. Deng Şiaoping'in öncülüğünde gerçekleşen bu politika değişikliği, Çin'in ekonomik stratejisini radikal bir şekilde değiştirmiş ve ülkeyi kapalı ekonomisinden küresel ekonomi sahnesinin önemli bir oyuncusu haline getirmiştir (Shambaugh, 2016).

Küresel jeopolitik ve jeoekonomide Çin, hem diğer aktörlerin iç işlerine karışmama hem de aktif olarak askeri bir çatışmanın içerisinde bulunmama durumunun yaratmakta olduğu imajla birlikte yumuşak gücünü gün geçtikçe arttırmaktadır. Zira Çin, küresel politik ilişkilerde kazan-kazan temelli ilişkileri ön plana alan bir devlettir. Özellikle Şi Cinqing'in Kuşak ve Yol Girişimi, Çin'in yumuşak gücünü artırma hedefine odaklanan önemli bir stratejik adımı temsil etmektedir. Bu girişim, Çin'in ekonomik ve siyasi etkisini bölgesel ve küresel düzeyde genişletmeyi amaçlamaktadır (Üngör, 2023).

Bu bağlamda Çin, ekonomi konsepti ile birlikte kendi kalkınmasını sağlamaktadır. Nitekim Kuşak ve Yol Girişimi de hem uluslararası rekabetin hem de bloklaşma siyasetinin artmakta olduğu bir dönemde işbirliği köprüleri hayata geçirebilme açısından oldukça öneme haiz bir yapı meydana getirmektedir. Ayrıca Çin'in Kuşak ve Yol Girişimi, öz sermaye yetersizliği, risk yönetimi ve sürdürülebilirlik gibi finansman sorunlarına yönelik çözüm odaklı yaklaşımlar geliştirebilme kapasitesine sahiptir.

Deng Şiaoping'in dışa açılım politikası, Çin'i yabancı yatırımı teşvik etmeye, dış ticareti arttırmaya ve uluslararası ekonomik ilişkileri geliştirmeye yönlendirmiştir. Bu politika değişikliği sonucunda Çin ekonomisi hızla büyümüş ve özellikle 2008 yılında patlak veren küresel ekonomik kriz sonrasında büyüme hızını artırmıştır (Hung, 2008). Bu dönemde, Çin ekonomisi Japonya'yı geride bırakarak (Zhou ve Hu, 2012) dünyanın en büyük ikinci ekonomisi haline gelmiş, bu da Çin'in uluslararası düzende daha etkili bir rol oynamaya başladığının bir işareti olmuştur (BBC, 2011).

Çin'in ekonomik yükselişi sadece ekonomik bir hikaye değil, aynı zamanda jeopolitik, jeostratejik ve jeoekonomik birçok boyutu olan karmaşık bir süreci yansıtmaktadır. Bu yükseliş, uluslararası ilişkilerde yeni gerilimlere ve rekabetlere yol açmıştır. Birçok analist, Çin'in ekonomik olarak 2050 yılına kadar Amerika Birleşik Devletleri'ni geride bırakabileceğini tahmin etmektedir (Wang ve Liu, 2019, s.262), bu da uluslararası sahnede yeni bir denge değişiminin gerçekleşeceğini göstermektedir (World Data, n.d.).

Çin'in bu çarpıcı yükselişini ve küresel rekabetin farklı yönlerini incelemek için Kuşak ve Yol Girişimi'ne odaklanılmıştır. Kuşak ve Yol Girişimi, Çin'in küresel bir oyuncu olarak konumunu güçlendirmeye yönelik büyük bir stratejik girişimdir. Bu girişim, bir dizi ekonomik koridor, altyapı projeleri ve ticaret ağlarını içermektedir ve Çin'in küresel ekonomiye entegrasyonunu artırmayı hedeflemektedir. Aynı zamanda, Kuşak ve Yol Girişimi, Çin'in uluslararası arenada daha fazla etkinlik kazanma stratejisinin bir parçası olarak da görülmektedir (Akdağ, 2019). Girişimin, çok taraflı finansman kuruluşları, özel sektör yatırımcıları ve hükümetler arasında işbirliği sağlama yeteneği, finansman

sorunlarını aşmak için gerekli olan kaynakları mobilize etme konusundaki kapasitesini artırabilir.

Kuşak ve Yol Girişimi, küresel ekonomi açısından büyük bir öneme sahiptir. Aynı zamanda Çin'in diğer ülkelerdeki etkisi ve küresel iddiaları bağlamında da son derece kritiktir. Özellikle Çin'in barışçıl diplomasi hedefleri açısından Kuşak ve Yol Girişimi'nin büyük bir öneme sahip olduğu anlaşılabilir. Bunun yanı sıra, bu girişim Çin-Batı ilişkilerinin gelişmesine ve küresel gerilimin azalmasına katkıda bulunmaktadır. Genel olarak, Kuşak ve Yol Girişimi, Pekin'in küresel hedefleri açısından hayati bir rol oynamaktadır.

Makale, Çin'in ekonomik yükselişi ve uluslararası rekabetin dinamikleri konusunda daha fazla anlayış sağlamayı ve Kuşak ve Yol Girişimi'nin bu büyük dönüşümdeki kritik rolünü vurgulamayı amaçlamaktadır. Bu girişimin etkileri, amaçları ve gelecekteki olası sonuçları daha ayrıntılı bir şekilde incelenmiştir. Ayrıca, bu girişimin küresel ekonomik ve jeopolitik dengelere olan etkisi değerlendirilmiş, böylece Çin'in uluslararası sahnede oynadığı giderek artan rolü daha efektif bir biçimde analiz edilmiştir.

Çalışmanın hipotezi Çin'in küresel ekonomik yükselişi ve Kuşak ve Yol Girişimi'nin, uluslararası ekonomik sahnede etkisini artırarak küresel ekonomik dengeleri değiştirdiğidir. Çalışmanın temelinde, Çin'in bu stratejik adımlarıyla birlikte uluslararası rekabet dinamiklerini etkileyerek, ülkenin ekonomik ve jeopolitik açıdan daha etkili bir aktör haline gelmesine neden olacağı yönündeki hipotezin doğrulanması veya çürütülmesi için detaylı analiz ve veri tabanlı araştırmalara odaklanılacaktır. Bu çerçevede, Çin'in küresel ekonomik yükselişi ile Kuşak ve Yol Girişimi'nin etkileri üzerine odaklanılarak, uluslararası ilişkilerdeki değişimleri ve küresel ekonomik dengelerdeki potansiyel etkileri anlamak amacıyla kapsamlı bir araştırma yapılacaktır.

## **Kuşak ve Yol Girişimi**

### ***Kuşak ve Yol Girişimi'nin Kısa Tarihi***

2012 yılında göreve başlayan Şi Jinping, Çin'in ekonomik başarısını yükseltmek amacıyla vizyoner stratejiler benimsemiş ve aynı zamanda dış politikada daha aktif ve etkili bir yaklaşımı tercih etmiştir. Bu, Çin'in küresel arenada daha etkili bir oyuncu haline gelme yolunda attığı önemli bir adımı temsil etmektedir. (Erol ve Koyuncu, 2022) Kuşak ve Yol Girişimi, yine Çin Devlet Başkanı Şi Cinping tarafından 2013 yılında Orta Asya devletlerine gerçekleştirilen ziyaretlerin ardından duyurulmuştur (Chan ve diğ., 2023). Öncesinde, Çin Komünist Partisi'nin (ÇKP) on sekizinci Ulusal Kongresi 2012 yılı Kasım ayında Pekin'de gerçekleştirilmiştir (China, 2012). Bu kongre, Çin'in çevre ülkelerle olan ilişkilerini ele almış ve ülkenin net bir çevre stratejisine sahip olmadığını belirtmiştir (Jash, 2016). Kongrede, ekonomi ve çevre temelli yeni bir strateji oluşturulması gerekliliği vurgulanmış ve bu doğrultuda kararlar alınmıştır. Çin Devlet Başkanı Şi Cinping, 2013 yılı Eylül ayında Kazakistan'ın Nazarbayev Üniversitesi'nde yaptığı bir konuşmada "İpek Yolu Ekonomi Kuşağı" kavramını gündeme getirmiş ve bu girişimin işbirliği yoluyla inşa edilmesi gerektiğini vurgulamıştır (Johnston, 2018).

Bu açıklama, Kuşak ve Yol Girişimi'nin temellerini atmış ve proje fikri ilk kez kamuoyuna sunulmuştur. Aynı yılın Ekim ayında Şi Cinping, Endonezya parlamentosunda yaptığı bir konuşmada da Pekin'in Güneydoğu Asya Ülkeleri Birliği

(ASEAN) ile denizler üzerindeki işbirliğini geliştirmeyi amaçlayan “21. Yüzyılın Deniz İpek Yolu” girişimi koordineli bir şekilde hayata geçirmeye hazır olduğunu belirtmiştir (Cibulka ve diğ., 2019). Bu açıklamalar, Kuşak ve Yol Girişimi'nin temel fikirlerinin oluştuğu ve projenin Çin'in bölgesel ve küresel işbirliği stratejisinin bir parçası olarak geliştirildiği dönemi işaret etmektedir. Girişim, Çin'in ekonomik etkisini genişletme, ticaret yollarını güçlendirme ve bölgesel işbirliğini teşvik etme amacını taşımaktadır. Kuşak ve Yol Girişimi, Çin'in dış politika ve ekonomi stratejilerinin önemli bir bileşeni haline gelmiştir (一带一路”与对外开放新模式, 2014).

Kuşak ve Yol Girişimi'nin evrimi, Çin'in çevresel diplomasi alanındaki adımlarıyla yakından ilişkilidir. Çin tarihinde ilk defa düzenlenen “Çin'in Çevre Diplomasisi Forumu” adlı toplantıda, İpek Yolu Ekonomi Kuşağı ve 21. Yüzyıl Deniz İpek Yolu projelerine büyük vurgu yapılmış ve bu girişimin hayata geçirilmesiyle Çin'in çevre ülkelerle olan diyalogunu güçlendirmesi gerektiği vurgulanmıştır. Bu önemli forumdan çok kısa bir süre sonra, ÇKP Merkez Komitesi Üçüncü Genel Oturumu sona erdiğinde, her iki girişimin de birleştirilerek kısaca “Kuşak ve Yol Girişimi” olarak adlandırılmasına karar verilmiştir. Bu karar resmi bir bildirme ile ilan edilmiş ve Kuşak ve Yol Girişimi, Çin devletinin resmi bir stratejisi haline gelmiştir (Cheng, 2016, s.311).

Gelişmeler, girişimin Çin'in iç politika ve dış ilişkiler stratejilerinin merkezinde yer aldığını ve büyük önem taşıdığını göstermiştir. Kuşak ve Yol Girişimi, Çin'in küresel ekonomik etkisini artırmayı, ticaret yollarını güçlendirmeyi ve bölgesel işbirliğini teşvik etmeyi amaçlayan stratejik vizyonun bir yansıması olarak kabul edilmektedir. Girişim, Çin'in uluslararası sahnede daha aktif bir rol oynamasına olanak sağlamış ve birçok ülkeyle işbirliği fırsatları sunmuştur. Kuşak ve Yol Girişimi'nin resmi statü kazanması, Çin'in bölgesel ve küresel düzeydeki ekonomik ve politik etkisini artırma çabalarının bir yansımasıdır ve projenin gelecekteki gelişmeleri ve etkilerini daha da önemli kılmaktadır (McBride, 2023).

### ***Kuşak ve Yol Girişimi'nin Amacı***

Çin tarafından 2021 tarihinde yayınlanan bildiride, Kuşak ve Yol Girişimi'nin amaçları ve hedefleri belirtilmiştir: (Minister of Foreign Affairs of People's Republic of China, 2021).

1) Kuşak ve Yol Girişimi ve Çin'in Temel Değerleri: Pekin hükümeti, Kuşak ve Yol Girişimi çerçevesinde barışı, birlikteliği, şeffaflığı ve kapsayıcılığı, karşılıklı faydayı ve öğrenmeyi savunmaktadır. Bu girişim, temel olarak siyasi güveni, ekonomik bütünlüğü ve kültürün kapsayıcılığını benimseyerek birçok alanda koordinasyonu hedeflemektedir. Girişim hem sorumluluğun hem de çıkarların paylaşıldığı bir toplum oluşturmayı amaçlamaktadır. Kuşak ve Yol Girişimi, bu sebeple mütakabiliyet bağlamında karşılıklı güveni, anlayışı ve paylaşımı artırmayı hedeflemektedir. Bu yaklaşım, girişimin kazan-kazan ilkesi çerçevesinde barışa giden bir yol tesis etmeyi amaçladığını vurgulamaktadır. Temel değerler, Kuşak ve Yol Girişimi'nin sadece ekonomik bir girişim olmanın ötesinde, bölgesel ve küresel işbirliğinin bir simgesi olarak kabul edilmesini sağlamaktadır.

Girişim, Çin'in uluslararası ilişkilerde savunduğu prensiplere dayalı olarak şekillenmektedir ve bölgesel kalkınma ile kültürel etkileşimi teşvik etme amacı

taşımaktadır. Bu durum, girişimin sadece ekonomik getirileri değil, aynı zamanda siyasi ve sosyal sonuçları da dikkate aldığını göstermektedir. Çin, kazan-kazan çözümlerine ulaşmak için altyapı darboğazlarının giderilmesine yardımcı olmak üzere uzun dönem sermayesindeki karşılaştırmalı avantajını kullanmaya yeni başlamıştır, Çin uzun dönem sermayesi tedarikçileri arasında geç kalmış bir ülkedir. Bu bilgiler doğrultusunda Çin, ulus ötesi birleşme ve satın almalar açısından 2008 yılında net bir tedarikçi olmaya başlamıştır. Doğrudan yabancı yatırım açısından, Çin'in 2016 yılında 183 milyar dolar ile ABD'den sonra ikinci sırada yer alan Dışa Yönelik Doğrudan Yabancı Yatırımı (OFDI), iki yıl üst üste girdileri aşmıştır. Buna ek olarak Çin, EXIM Bank ve Yeni Kalkınma Bankası aracılığıyla önemli miktarda denizaşırı kredi sağlamıştır (Lin ve Wang, 2017). Yeni Kalkınma Bankası, her biri yüz bin dolar nominal değere sahip bir milyon hisseye bölünmüş 100 milyar dolarlık başlangıç sermayesine sahiptir. Yeni Kalkınma Bankası'nın kurucu üyeleri, 10 milyar dolarlık ödeniş sermayeye karşılık gelen yüz bin hisse ve 40 milyar dolarlık çağrılabilir sermayeye karşılık gelen dört yüz bin hisse dahil olmak üzere toplam 50 milyar dolarlık beş yüz bin hissenin ilk aboneliğine sahip olmuştur. Banka üyeliği Birleşmiş Milletler üyelerine açık olma özelliği ile kazan-kazan işbirliğine açıklığı pekiştirmektedir (New Development Bank, 2023).

Ülkeler**	Talep Edilen Hisseler	Taahhüt Edilen Sermaye (Milyar Dolar)	Taahhüt Edilen Sermaye Toplam (%)
Brezilya	100,000	100,000	% 18.98
Rusya	100,000	100,000	% 18.98
Hindistan	100,000	100,000	% 18.98
Çin	100,000	100,000	% 18.98
Güney Afrika	100,000	100,000	% 18.98
Bangladeş	9,420	9,420	% 1,79
Mısır	11,960	11,960	% 2,27
BAE	5,560	5,560	% 1,06
Dağıtılmamış Paylar	473,060	473,060	
Genel Toplam	1,000,000	1,000,000	% 100

**Tablo 1:** Yeni Kalkınma Bankası'ndaki Hissedarlıklarına Göre (New Development Bank, 2023)

2) İpek Yolu Ekonomi Kuşağı: Çin'in İpek Yolu Ekonomi Kuşağı ve 21. Yüzyıl Deniz İpek Yolu girişimleri, coğrafi olarak uzak bölgeleri bir araya getirme hedefiyle ortaya çıkmış önemli girişimlerdir. Bu projeler, Çin'i Orta Asya, Rusya ve Avrupa ile birleştirme amacını taşımaktadır. Aynı zamanda, Pekin'i Orta Asya ve Asya'nın Batısı boyunca Hint Okyanusu'yla Güney Asya'ya bağlama hedefiyle yola çıkmıştır. 21. Yüzyıl Deniz İpek Yolu'nun güzergahlarından biri, Güney Çin Denizi ile Hint Okyanusu yolunu takip ederek Çin kıyısından Avrupa'ya doğru uzanmaktadır. Diğer bir güzergah ise Güney Çin Denizi yoluyla Çin kıyısından Güney Pasifik'e ulaşacak şekildedir. Bu projeler, Çin'in deniz yolu ve kara yolu bağlantılarını güçlendirerek, Asya, Avrupa ve Afrika kıtalarına doğru uzanan büyük bir bağlantı ağı oluşturmayı hedeflemektedir. İpek Yolu Ekonomi Kuşağı ve 21. Yüzyıl Deniz İpek Yolu, bölgesel işbirliği ve ticareti artırmayı amaçlamaktadır. Aynı zamanda, bu projeler, ekonomik büyümeyi teşvik etmek ve farklı kültürler arasındaki arttırma amacıyla altyapıyı güçlendirmeyi planlamaktadır. İki ucu,

\* Uruguay, Arjantin, Etiyopya, İran ve Suudi Arabistan'ın 1 Ocak 2024'te katılması beklenmektedir.

biri Doğu Asya'ya diğeri Avrupa'ya uzanan bu projeler, Çin'in küresel ekonomideki rolünü güçlendirmesine ve bölgesel kalkınma ile işbirliğini teşvik etmesine olanak sağlamaktadır. Girişim, Çin'in dış politikasının önemli bir bileşeni haline gelmiş ve uluslararası ilişkilerdeki dinamikleri şekillendiren önemli faktörlerden biri olmuştur (Bocutoğlu, 2017).

3) Uluslararası Ulaşım ve Ekonomik Bağlantılar: Kuşak ve Yol Girişimi, kara yolları üzerinde uluslararası ulaşım güzergahlarından faydalanarak büyük bir ekonomik bağlantı ağı oluşturmayı hedeflemektedir. Girişim, çeşitli ülkelerin merkezi ve önemli şehirlerine dokunarak bölgesel ve uluslararası ticareti artırmayı amaçlamaktadır. Bu sayede Çin, ekonomik olarak büyük öneme sahip bölgelerle doğrudan temas kurma fırsatı elde etmiştir. Kuşak ve Yol Girişimi ayrıca Çin-Moğolistan-Rusya ve Çin-Orta Asya-Batı Asya koridorları gibi kara yolu bağlantılarını inşa etmeye odaklanmıştır. Bu koridorlar, farklı bölgeleri ekonomik olarak birbirine bağlama amacını taşımaktadır ve söz konusu bölgeler arasında ticaretin kolaylaştırılmasını sağlamaktadır.

Deniz taşımacılığı açısından da Kuşak ve Yol Girişimi büyük bir öneme sahiptir. Girişim, deniz yoluyla Çin'in en büyük ve önemli limanlarını bağlayarak verimli, güvenli ve sorunsuz ulaştırma güzergahları inşa etmeyi hedeflemektedir. Bu bağlamda Çin'in, Çin-Pakistan ve Bangladeş ile Çin-Hindistan-Myanmar ekonomi koridorları gibi önemli işbirlikleri bulunmaktadır. Bu işbirlikleri, deniz ticaretinin artırılmasına ve bölgesel ekonomik entegrasyonun hızlanmasına katkı sağlamaktadır. Kuşak ve Yol Girişimi, Çin'in ekonomik etkisini genişletme ve bölgesel işbirliğini teşvik etme çabalarının bir parçası olarak büyümeye devam etmektedir. (Gharayagh-Zandi, 2018) Bu girişim, uluslararası ticaretin kolaylaştırılması ve farklı ülkeler arasında daha fazla bağlantı kurulması için önemli bir platform sunmaktadır. Çin Kuşak ve Yol Girişimi, finansman konusundaki tüm zorlukları kesinlikle aşabilecek güce sahiptir.

4) Altyapı Geliştirme ve Devletler Arası Bağlılık: Kuşak ve Yol Girişimi, geçtiği ülkelerin altyapılarını geliştirmelerini amaçlayarak hem kara ve deniz hem de hava yolları üzerinden güvenli bir güzergah oluşturmayı hedeflemektedir. Bu girişimin temel amacı, devletler arasındaki bağlılığı artırmaktır. Girişim, altyapı gelişimi açısından büyük bir öneme sahiptir. Katılımcı ülkeler, yolların, limanların, havaalanlarının ve demiryolu hatlarının iyileştirilmesi ve genişletilmesi yoluyla ekonomik büyümeyi teşvik etmektedir. Bu, bölgesel ve uluslararası ticaretin kolaylaştırılmasına yardımcı olurken, aynı zamanda ulaşımın güvenliğini artırmayı hedeflemektedir. Girişim aynı zamanda yatırım kolaylığı sağlamayı da kendine amaç edinmektedir.

Katılımcı ülkeler arasında ticaretin artırılması için düzenlemeler ve standartlar oluşturularak serbest ticaret bölgeleri oluşturulmaktadır. Bu, iş dünyası için daha elverişli bir ortamın yaratılmasına katkı sağlamaktadır. Devletler arasında siyasi güven inşa etme de yine Kuşak ve Yol Girişimi'nin, önemli vizyonlarından biridir. Girişim, katılımcı ülkeler arasında diplomatik ilişkilerin geliştirilmesine olanak sağlayarak bölgesel istikrarın güçlendirilmesini hedeflemektedir (Wang ve diğ., 2020). Ayrıca, bu girişimin kültürel etkileşim ve paylaşımı artırma potansiyeli vardır. Katılımcı ülkeler arasında kültürel değişim programları ve işbirliği projeleri, farklı kültürlerin daha yakından tanınmasına ve anlaşılmasına katkıda bulunabilir.

Çin'in temel hedeflerinden biri, birleşik ve büyük bir pazar oluşturarak kültürel değişimi ve entegrasyonu teşvik etmektir. Bu girişim, farklı bölgeler arasında ticareti artırarak kültürel etkileşimi arttırmayı amaçlamaktadır. Aynı zamanda, Çin hem küresel hem de yerel pazarlardan faydalanmayı hedeflemektedir ve girişime dahil olan devletler arasında karşılıklı güveni tesis etmeye çalışmaktadır. Ayrıca bu girişimi yenilikçi bir sermaye girişimi olarak değerlendirmek önemlidir (McBride, 2023).

Diğer yandan, Asya Bölgesi'nin gelecek on yıl içinde borçlanma yöntemiyle altyapı harcamalarını artırması beklenmektedir. Bu, bölgenin yıllık 900 milyar dolarlık bir altyapı yatırımına ihtiyaç duyabileceği anlamına gelmektedir. Çin, bu miktarı karşılayabilmek için ciddi bir finans ve yatırım kaynağı yaratmaya çalışmaktadır. Bu, girişimin bölgesel altyapı gelişimine önemli bir katkı sağlayabileceğini göstermektedir (McBride, 2023). Çin Kuşak ve Yol Girişimi, finansman ile ilgili sorunların üstesinden gelme kapasitesine sahip olup, uluslararası işbirliği ve yatırım olanaklarıyla bunları etkili bir şekilde çözebilme kapasitesine sahiptir.

Sonuç olarak, Çin'in Kuşak ve Yol Girişimi hem karadan hem de denizden Doğu Asya, Orta Asya, Batı Asya, Afrika ve Avrupa'nın birbirine bağlanmasını amaçlayarak stratejik kalkınmaları teşvik etmek istemektedir. Bu girişim, ekonomik, kültürel ve siyasi etkileriyle bölgesel ve küresel düzeyde önemli bir girişim olarak kabul edilmektedir. (Sacks, 2021)

### ***Kuşak ve Yol Girişimi'ne Dahil Olan Devletler***

Kuşak ve Yol Girişimi'nin etkisi oldukça geniş kapsamlıdır. Haziran 2023 itibariyle toplamda 152 ülke ve 32 uluslararası organizasyonu içine alan bu girişim, (Belt and Road Portal, 2023) dünya çapında büyük bir yankı uyandırmaktadır. Bu ülkelerin bir kısmı girişime zaten dahil olmuştur. Bir kısmı ise gelecekte katılmayı düşünmektedir. Ayrıca, girişimin ilgisini çektiğini belirten ülkeler de bulunmaktadır. Bu, Kuşak ve Yol Girişimi'nin uluslararası düzeyde büyük bir ilgi ve katılım gördüğünü göstermektedir. Bu girişim kapsamındaki ülkelerin toplam Gayri Safi Yurtiçi Hasıla (GSYİH) miktarının dünya GSYİH'sinin %40'ını oluşturması da girişimin ekonomik etkisini vurgulamaktadır.

Bu ülkeler arasındaki işbirliği ve ticaret, dünya ekonomisinin önemli bir parçasını oluşturmaktadır. Bu nedenle, Kuşak ve Yol Girişimi sadece katılımcı ülkeler için değil aynı zamanda küresel jeoekonomiye de büyük bir etki yapmaktadır. Veriler, girişimin sadece bölgesel değil, aynı zamanda küresel ölçekte büyük bir öneme sahip olduğunu ve farklı ülkeler arasında işbirliğini teşvik etmeyi amaçladığını göstermektedir. Kuşak ve Yol Girişimi, bu geniş katılım ve ekonomik etki ile Çin'in uluslararası liderlik rolünü ve bölgesel kalkınmayı teşvik etme çabalarını yansıtmaktadır (Sacks, 2021).

Kuşak ve Yol Girişimi'ne dahil olan ve dahil olmayı düşünen devletlerin kapsamlı bir listesi aşağıda sunulmuştur. Bu ülkelerin her biri, girişimin coğrafi ve ekonomik açıdan geniş bir etki alanına sahip olduğunu göstermektedir. Girişime katılan ülkeler, girişimin bölgesel ve küresel işbirliği için önemli bir platform olduğunu kabul etmektedirler. Bu da girişimin geniş kapsamlı bir uluslararası katılımı teşvik ettiğini ve Çin'in liderliği altında büyümeye devam ettiğini yansıtmaktadır. Kuşak ve Yol Girişimi'nin coğrafi kapsamı, dünya genelindeki birçok ülkeyi birleştirerek ekonomik ve ticari bağlantıları güçlendirmeyi amaçlamaktadır (Green Finance & Development Center, 2023).

**Güney Asya:** Afganistan, Bangladeş, Maldivler, Nepal, Pakistan, Sri Lanka,

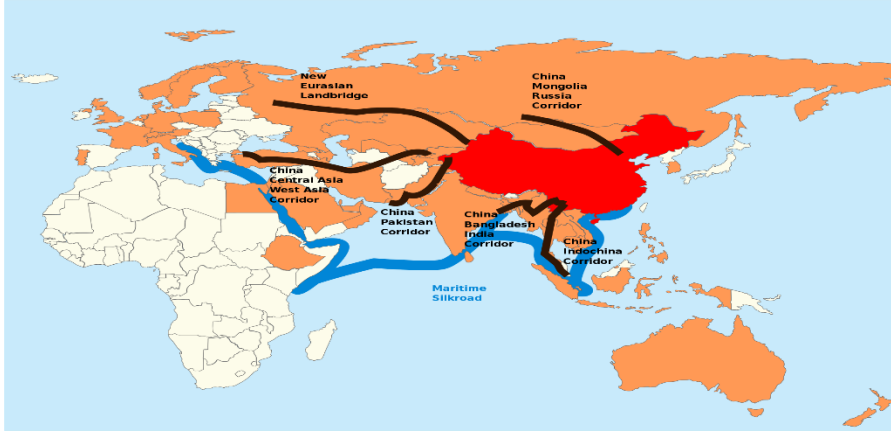
Avrupa & Orta Asya: Arnavutluk, Ermenistan, Azerbaycan, Belarus, Bosna Hersek, Bulgaristan, Çekya, Estonya, Gürcistan, Güney Kıbrıs Rum Yönetimi, Hırvatistan, İtalya, Kazakistan, Karadağ, Kuzey Makedonya, Kırgızistan Cumhuriyeti, Letonya, Litvanya, Lüksemburg, Macaristan, Moldova, Özbekistan, Polonya, Portekiz, Sırbistan, Slovakya, Slovenya, Tacikistan, Türkiye, Türkmenistan, Ukrayna, Yunanistan.

**Sahra Altı Afrika:** Angola, Botsvana, Burundi, Çad, Ekvator Ginesi, Eritre, Etiyopya, Fildişi Sahili, Gabon, Gambiya, Gana, Gine, Gine-Bissau, Güney Afrika, Güney Sudan, Kenya, Kabo Verde, Kamerun, Kongo Demokratik Cumhuriyeti, Lesotho, Liberya, Madagaskar, Malavi, Mali, Moritanya, Mozambik, Namibya, Nijerya, Ruanda, Seyşeller, Senegal, Sierra Leone, Somali, Sudan, Togo, Uganda, Zambiya, Zimbabve.

**Ortadoğu & Kuzey Afrika:** Bahreyn, Birleşik Arap Emirlikleri, Cezayir, Cibuti, Fas, Irak, İran, Katar, Kuveyt, Lübnan, Libya, Malta, Mısır, Suudi Arabistan, Suriye, Tunus, Umman, Yemen.

**Latin Amerika & Karayipler:** Antigua ve Barbuda, Arjantin, Barbados, Bolivya, Dominika, Dominik Cumhuriyeti, Ekvador, El Salvador, Grenada, Guyana, Jamaika, Kosta Rika, Küba, Nikaragua, Panama, Peru, Surinam, Şili, Trinidad ve Tobago, Uruguay, Venezuela.

**Doğu Asya & Pasifik:** Brunei, Cook Adaları, Doğu Timor, Endonezya, Fiji, Filipinler, Güney Kore, Kribati, Kamboçya, LAOS, Malezya, Mikronezya, Moğolistan, Myanmar, Niue, Papua Yeni Gine, Samoa, Singapur, Solomon Adaları, Tayland, Tonga, Vanuatu, Vietnam, Yeni Zelanda.



Görsel 1: Kuşak ve Yol Girişimi Haritası (Belt And Road Initiative Map, 2023)

### ***Kuşak ve Yol Girişimi'ne Dahil Olma Sürecindeki Devletler***

Kuşak ve Yol Girişimi'ne dahil olma sürecindeki devletler, girişimle ilgilenen ve katılımı düşünen ülkelerdir. Bu ülkeler, girişimin potansiyel faydalarını değerlendirmekte ve katılım konusunda çalışmalar yapmaktadır. Kuşak ve Yol Girişimi, katılımı teşvik etmek ve girişime daha fazla ülkenin dahil olmasını sağlamak amacıyla aktif bir şekilde tanıtılmaktadır. Bu girişime katılmayı düşünen ülkeler, ekonomik, ticari ve altyapı projelerinin avantajlarından faydalanmayı hedeflemektedirler. Bu nedenle, Kuşak ve Yol Girişimi'ne dahil olma sürecindeki devletler, girişimin potansiyel etkilerini ve



avantajlarını dikkate almaktadır. Bu ülkeler, girişime katılımlarıyla bölgesel ve küresel işbirliğini teşvik etmeyi amaçlamaktadır.

**Avrupa & Orta Asya:** Avusturya, Romanya, Rusya, Romanya.

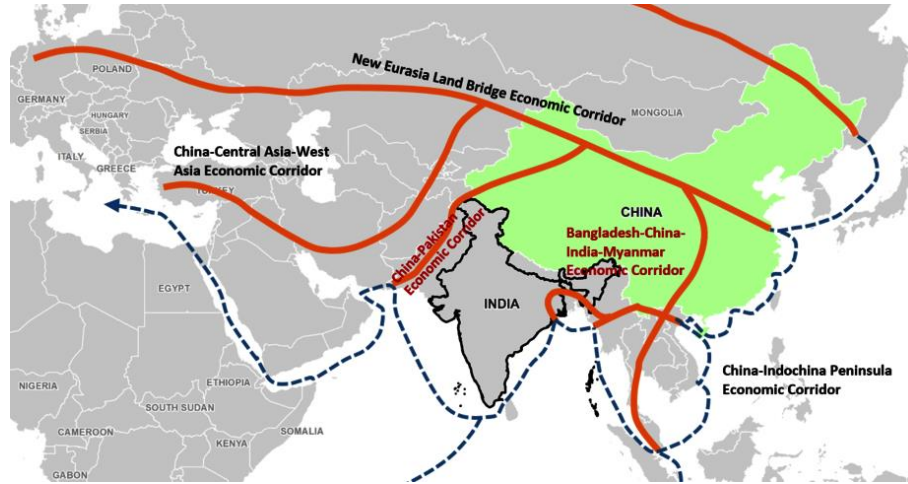
**Afrika:** Benin, Kongo Cumhuriyeti, Komorlar, Nijer

## Kuşak ve Yol Girişimi Yatırımları

Söz konusu girişim içerisinde farklı ekonomik koridorlar da bulundurmaktadır. Bu koridorlar farklı ülkelerden geçmektedir ve farklı güzergahlara sahiptir. Nitekim bu koridorlar ana Kuşak ve Yol Girişimi'nin birer kollarıdır ve her birinin kendi içerisinde geçtiği güzergahlara göre ayrı bir önemi vardır.

Çin, 1978 yılında Deng Şiaoping ile başlattığı dışa açılma politikasıyla birlikte çok daha küresel bir vizyon benimsemeye başlamış ve özellikle geliştirilen bu politika, ekonomik açıdan güçlenmeye odaklanmıştır. Dışa açılma politikası, Çin ekonomisinin hızla büyümesine yol açmış ve bu büyüme, 2000'li yıllarda somut sonuçlar vermiştir (Fouré, Bénassy-Quéré, & Fontagné, 2010).

Buna ek olarak, birçok analist ve akademisyen, Çin'in 2050 yılında Amerika Birleşik Devletleri'ni (ABD) geçerek dünyanın en büyük ekonomisi olacağını tahmin etmektedir. (Economist, 2023) Bu büyüme, Pekin ile Washington arasında büyük bir küresel rekabet yaratmıştır. İki ülke arasındaki rekabet, jeopolitik, jeoekonomik ve jeostratejik boyutlarda önem taşımaktadır. Bu rekabetin önemli bir bileşeni ise Çin'in Kuşak ve Yol Girişimi ile uluslararası arenada göze çarpmaktadır.



Görsel 2: Kuşak ve Yol Girişimi Ekonomik Koridorları (All roads lead to Beijing, 2023)

### Çin-Moğolistan-Rusya Ekonomi Koridoru (CMREC)

Çin-Moğolistan-Rusya Ekonomi Koridoru (CMREC), bölgenin üç önemli ve lider aktörü tarafından onaylanması nedeniyle oldukça kritik ve stratejik bir öneme sahiptir. Bu koridor, 11 Eylül 2014 tarihinde Tacikistan'ın başkenti Duşanbe'de gerçekleşen Çin-Rusya-Moğolistan Zirvesi'nde Çin Devlet Başkanı Şi Cinping tarafından önerilmiştir (Soni, 2018).

Şi Cinqing'in işbirlikleri geliştirme ve yeni ekonomik koridorlar inşa etme önerisi, Rusya Devlet Başkanı Vladimir Putin ve Moğolistan Devlet Başkanı Tsakhiagiin Elbegdorj tarafından olumlu bir şekilde karşılanmıştır. Bu, projenin hayata geçirilmesi için önemli bir adım olarak kabul edilmiştir (Genç, 2019).

CMREC, coğrafi olarak büyük bir alanı kapsamaktadır. Başlangıç noktası Çin'in kuzeyindeki Pekin-Tianjin-Hebei üçgenidir ve bu noktadan itibaren Hohhot üzerinden Rusya'ya doğru uzanmaktadır. CMREC iki temel güzergahı içermektedir. Bu güzergahlar Çin'in önemli şehirlerinden geçerek Rusya sınırına ulaşmaktadır. Bu koridor, bölgesel ve küresel ticaretin artırılması ve bölgesel işbirliğinin güçlendirilmesi açısından büyük bir potansiyele sahiptir. CMREC, bölgedeki ülkeler arasında ekonomik bağlantıları güçlendirmeyi amaçlamaktadır. Aynı zamanda, bu koridor bölgesel ve küresel stratejik öneme sahip bir girişim olarak kabul edilmektedir ve katılımcı ülkeler arasında işbirliği ve ticaretin artırılmasına olanak tanımaktadır. Bu nedenle, CMREC, bölgesel istikrarı ve ekonomik büyümeyi teşvik etmeye yönelik önemli bir girişim olarak öne çıkmaktadır (Taldybayeva, 2019).

### ***Yeni Avrasya Kara Köprüsü Ekonomik Koridoru (NELBEC)***

Çin, Rusya, Kazakistan, Kırgızistan ve Tacikistan arasındaki sınır sorunları, "Şanghay Beşlisi" adı altında yapılan devlet başkanları zirvesi ile çözüme kavuşturulmuştur. Bu bölgesel işbirliği ve diplomatik başarılar, Çin'in küresel etkisini artırmada önemli bir rol oynamaktadır. Özellikle Kazakistan ile Çin arasındaki sınır sorununun çözülmesi, bu iki ülke arasındaki ilişkileri güçlendirmekte ve bölgesel istikrarı teşvik etmektedir (Erol, 2004).

Ancak Çin'in etkisi sadece siyasi çözümlerle sınırlı kalmamıştır. Çin'in kıyı kentleri Lianyungang ve Rizhao'dan, Hollanda'nın Rotterdam ve Belçika'nın Anvers kentine kadar uzanan 11.800 kilometrelik bir demiryolu bağlantısı da büyük bir stratejik öneme sahiptir. Bu koridor, Kazakistan, Rusya, Belarus, Polonya ve Almanya gibi önemli ülkelerin üzerinden geçerek otuzdan fazla ülkeyi kapsamaktadır ve bu demiryolu güzergahı Yeni Avrasya Kara Köprüsü üzerinde bulunmaktadır. (Sarwar, 2018).

Çin ile Avrupa arasındaki ticareti hızlandırmak amacıyla kullanılan bu güzergah, Belarus üzerinden geçerek yüklerin Kazakistan, Rusya, Belarus ve Polonya aracılığıyla Çin ile Almanya arasında çok daha hızlı bir şekilde taşınmasını sağlamaktadır. Geleneksel deniz yolu taşımacılığına kıyasla daha hızlı ve verimli bir seçenek sunan bu demiryolu, Çin'in yumuşak gücünün ekonomik ve ticari boyutunu da vurgulamaktadır.

Özellikle, bu demiryolu güzergahı Yeni Avrasya Kara Köprüsü üzerinde bulunmaktadır ve Çin ile Avrupa arasındaki ticareti hızlandırmak amacıyla kullanılmaktadır. Bu güzergah, Belarus üzerinden geçerek yüklerin Kazakistan, Rusya, Belarus ve Polonya aracılığıyla Çin ile Almanya arasında çok daha hızlı bir şekilde taşınmasını sağlamaktadır (Sarwar, 2018). Bu, geleneksel deniz yolu taşımacılığına kıyasla daha hızlı ve verimli bir seçenek sunmaktadır.

Bu demiryolu bağlantısı, bölgesel ve küresel ticaretin artırılmasına katkı sağlayarak ekonomik büyümeyi teşvik etmektedir. Aynı zamanda, bu koridorun kullanılması, lojistik maliyetleri azaltırken çevre dostu bir ulaşım alternatifi sunmaktadır. Bu nedenle, Çin'den

Avrupa'ya uzanan bu demiryolu bağlantısı, ticaret ve ekonomik işbirliği açısından büyük bir öneme sahiptir (Sarwar, 2018).

### ***Çin-Orta Asya-Batı Asya Ekonomi Kuşağı (CCWAEC)***

Çin-Orta Asya-Batı Asya Ekonomik Koridoru (CCWAEC), Çin'in Arap Yarımadası da dahil olmak üzere geniş bir coğrafi alanı kapsayan ve Orta Asya ile Batı Asya arasındaki güzergahlara referans veren önemli bir yapı sunmaktadır. Bu koridor, toplamda on yedi Asya ülkesine ulaşabilme potansiyeline sahiptir ve Kuşak ve Yol Girişimi'nin Avrupa'ya uzanan ikinci ayağı olarak kabul edilmektedir (Fulton, 2016).

CCWAEC, antik İpek Yolu güzergâhını takip eden bir dizi altyapı projesi ile Çin'i Akdeniz ve Basra Körfezi gibi stratejik bölgelere bağlama amacını taşımaktadır (Sorin-George ve Catalin, (2018). Bu, bölgesel ve küresel ticaretin artırılmasını, ekonomik işbirliğini teşvik etmeyi ve enerji kaynaklarına erişimi kolaylaştırmayı amaçlamaktadır.

Çin Devlet Başkanı Şi Cinqing, 5 Haziran 2014 tarihinde bu koridorun temel unsurlarını belirlemiş ve yatırım, enerji, ticaret ve altyapı gibi öncelikli işbirliği alanlarını önermiştir. Bu ağ, Çin'in Xinjiang Eyaleti'nden başlayarak Orta Asya'yı da içine almakta ve İran ile Suudi Arabistan gibi önemli ülkeleri de içermektedir (Ministry of Foreign Affairs of the People's Republic of China, 2014).

Bu koridor bölgesel istikrarı teşvik ederken beraberinde ekonomik büyümeyi de desteklemeyi amaçlamaktadır. Ayrıca, bu bölgedeki ülkeler arasında daha yakın işbirliği ve bağlantıları teşvik ederek enerji kaynaklarının daha verimli bir şekilde kullanılmasına katkı sağlamaktadır. CCWAEC, Çin'in Kuşak ve Yol Girişimi çerçevesinde bölgesel ve küresel düzeyde önemli bir rol üstlenmesini yansıtan stratejik bir girişimdir (Decker, 2018).

### ***Çin-Pakistan Ekonomi Koridoru (CPEC)***

Çin Başbakanı Li Keqiang'ın 2013 yılında Pakistan ve Hindistan'a yaptığı ziyaretler, Çin'in bölgesel ekonomik koridorları oluşturma önerilerini içermiştir. Bu öneriler, Çin-Pakistan Ekonomik Koridoru (CPEC) ve Bangladeş-Çin-Hindistan-Myanmar Ekonomi Koridoru (BCIMEC) gibi büyük altyapı projelerini içermektedir (Sahoo & Bhunia, 2014).

Özellikle CPEC, Çin'in kuzeybatısındaki Sincan eyaletinden Pakistan'ın Gwadar limanına kadar uzanan yaklaşık 3.000 kilometrelik bir yol ağı ve altyapı projesini içermektedir. Bu proje, Çin'in ekonomik altyapı ihtiyaçlarını karşılamak ve özellikle enerji üretim tesislerini sağlamak amacıyla Pakistan ile işbirliği yapmayı hedeflemektedir. CPEC, Çin'in enerji kaynaklarına erişimini kolaylaştırırken, Pakistan'ın altyapı geliştirme ve ekonomik büyümeyi teşvik etme çabalarına büyük bir katkı sağlamaktadır. Bu koridor, Çin'in Batı Asya ile daha yakın ticaret ve bağlantılar kurmasına da olanak tanırken, bölgesel işbirliğini teşvik etmek amacıyla önemli bir adım olarak kabul edilmektedir. Aynı şekilde, BCIMEC de bölgesel işbirliği ve altyapı projelerinin bir parçası olarak Çin'in Güney ve Güneydoğu Asya ile daha yakın ilişkiler kurmasını amaçlayan bir girişimdir. Bu projeler, Çin'in bölgesel ve küresel ekonomik entegrasyonunu destekleyen stratejik adımları temsil etmektedir (Akber, 2015).

Çin-Pakistan Ekonomik Koridoru (CPEC), iki ülke arasındaki stratejik ortaklığın merkezinde yer almaktadır. CPEC, 2013 yılında Çin Devlet Başkanı Şi Cinqing ve

Pakistan Başbakanı Şahbaz Şerif arasında imzalanan bir anlaşmayla başlatılmıştır. Proje, Pakistan'ın Gvadar Limanı'nı Çin'in Sincan Uygur Özerk Bölgesi'ne bağlayan ve çeşitli altyapı projelerini içeren geniş kapsamlı bir girişimdir (Abid ve Ashfaq, 2015). Bahsi geçen koridor, Güney Asya'da önemli bir rol oynamaktadır. Bu koridor, Çin'in Kuşak ve Yol Girişimi'nin kritik bir parçasıdır. Aynı zamanda Çin-Pakistan ilişkilerinin gelişmesine büyük katkı sağlamaktadır.

Güney Asya, tarihsel olarak hegemonya mücadelelerine sahne olmuştur. Pakistan da bölgedeki emperyal stratejilerin kesişme noktası olarak görülmektedir. Çin'le ilişkileri oldukça iyi olan Pakistan, Kuşak ve Yol Girişimi'ni güçlü bir şekilde desteklemektedir. CPEC, bölgenin az gelişmişlik koşullarını hafifletmek ve enerji açığını gidermek için önemli bir fırsat sunmaktadır. Bu koridor, altyapı yatırımları ve endüstri merkezleri gibi bileşenlerden oluşmaktadır. Altyapı projeleri, ticari uygulanabilirlik ilkesi doğrultusunda hayata geçirilmektedir. Ayrıca, özel ekonomik bölgelerin oluşturulmasıyla Pakistan'ın dünyayla ekonomik bağlarının güçlendirilmesi hedeflenmektedir. CPEC, Güney Asya'da yeni bir jeopolitik dönemi başlatmaktadır (Gökten, 2019).

CPEC, ikili ülke arasındaki stratejik ortaklığın önemli bir yansımasıdır. Pakistan'ın ekonomik kalkınmasını ve bölgesel bağlantılarını güçlendirmeyi hedefleyen proje, 2023 yılının Temmuz ayı itibarıyla "10. Yılı" doldurmuştur (Global Times 2023). Projenin başarıya ulaşabilmesi için yukarıda sayılan zorlukların üstesinden gelinmesi ve sürdürülebilir bir yaklaşım benimsenmesi oldukça önemlidir.

Pakistan'ın enerji açığının giderilmesi önemli bir husustur. Bu nedenle CPEC, Pakistan'ın enerji açığını gidermek adına önemli bir potansiyele sahiptir. Enerji projeleri, özellikle kömür, hidro, güneş ve rüzgâr enerjisi projeleri Pakistan'ın enerji ihtiyacını karşılamak için tasarlanmıştır. Ayrıca Pakistan'ın altyapı geliştirmeleri de önem arz etmektedir. Bu nedenle CPEC, Pakistan'ın altyapısını geliştirmek için önemli yatırımlar içermektedir. Kara ve demir yolu, petrol, gaz ve bilgi iletişim altyapıları gibi projeler, ülkenin ulaşım ve iletişim ağını güçlendirmektedir.

CPEC projesinin toplam yatırım miktarı yaklaşık olarak 50 milyar dolar civarındadır. Bu yatırım, özellikle Çin'in batısındaki Sincan eyaletinin Himalayalardaki kara bağlantılarını Arap Denizi'yle birleştirmek amacıyla kullanılmaktadır. CPEC, geniş bir altyapı ağı içermektedir ve yaklaşık 3.000 kilometrelik bir yol ağından, Pakistan'daki Gvadar Limanı'na kadar uzanan demiryolu hattına ve iki ülke arasındaki bir petrol boru hattına kadar çeşitli bileşenleri kapsamaktadır. Bu altyapı projeleri, bölgesel ticareti kolaylaştırmayı, lojistik maliyetleri azaltmayı ve enerji kaynaklarına erişimi artırmayı hedeflemektedir. Ayrıca, CPEC çerçevesinde güneş enerjisi ve hidroelektrik santrali yapımına da yatırımlar yapılmaktadır. Bu, enerji üretim kapasitesini artırarak Pakistan'ın enerji ihtiyaçlarını karşılamayı amaçlamaktadır. CPEC, Çin ve Pakistan arasındaki stratejik işbirliğini güçlendirmenin yanı sıra bölgesel işbirliğini teşvik etmeyi amaçlayan büyük bir altyapı projesi olarak kabul edilmektedir. Bu proje, iki ülke arasındaki ticareti artırırken bölgesel kalkınmaya da katkı sağlamaktadır (Derruder, 2018).

Ayrıca CPEC'in eğitim, sağlık ve konut gibi sosyal refahın üç boyutu üzerindeki etkisi de dikkate değerdir. Eğitimde %3.85, sağlıkta %4.74 ve konutta %8.6 oranında bir büyüme öngörülmektedir. Bu da Pakistan'daki yaşam standartlarında önemli bir artış anlamına gelmektedir. CPEC projelerinin en fazla etkilediği bölgeler arasında Belucistan,

Sind ve Pencab yer almaktadır. Bu bölgelerdeki yoksulluk ve işsizlik oranları, ayrıca insanların yaşam kalitesi diğer bölgelere kıyasla önemli ölçüde iyileşecektir. Ayrıca, eğitim sektörünün yeniden yapılandırılması ve bölgesel istikrarın sağlanması da önemli bir zorluktur. Projenin Pakistan tarafında başarılı olması için ekonomik büyüme ve istikrarın yanında eğitimde yapılandırmanın sağlanması gerekmektedir (Haq ve Farooq, 2016).

### ***Bangladeş-Çin-Hindistan-Myanmar Ekonomi Koridoru (BCIMEC)***

Söz konusu ekonomik koridor, Çin Başbakanı Li Keqiang'ın Pakistan ve Hindistan ziyaretlerindeki önerileri doğrultusunda hayata geçirilmiştir. Bu koridor, Çin'in güneybatısındaki Kunming şehrini Myanmar'ın Mandalay şehri, Bangladeş'in başkenti Dakka ve Hindistan'ın Batı Bengal Eyaleti'nin başkenti Kalküta ile bağlantı yolları sağlamayı amaçlamaktadır. Bu girişimin temel amacı, ticaret, yatırım, altyapı, sermaye ve toplumlar arasındaki ilişkileri güçlendirmektir (Sahoo & Bhunia, 2014).

Bu alandaki iş birliği, bölgenin kalkınmasına önemli katkılarda bulunurken, aynı zamanda projeye dahil olan ülkeler arasındaki ilişkileri güçlendirmektedir. Bu koridor, bölgesel ve küresel ticareti teşvik ederken, altyapıyı geliştirerek lojistik maliyetleri azaltmaya yardımcı olmaktadır. BCIMEC özellikle Bangladeş ve Myanmar gibi ülkeler için ekonomik fırsatlar sunmanın yanı sıra, dış kaynaklara ihtiyaç duyan ülkeler için de önemli sermaye yatırımları sağlayarak ekonomik büyümeye katkı sağlamaktadır. (Uddin, 2023) Bu koridor, bölgesel işbirliği ve entegrasyonu teşvik eden önemli bir inisiyatifdir ve bölgedeki ülkeler arasındaki işbirliğini güçlendirmeyi amaçlamaktadır.

### ***Çin-Hindiçini Bölgesi Ekonomi Koridoru (CICPEC)***

Çin-Hindiçini Bölgesi Ekonomi Koridoru (CICPEC), ilk olarak Çin Başbakanı Li Keqiang tarafından 2014 yılının sonunda Bangkok'ta düzenlenen Büyük Mekong Alt Bölgesel Ekonomik İş birliği Zirvesi Beşinci Liderler Toplantısı'nda önerilmiştir. Bu zirvede, kapsamlı bir ulaşım ağı kurulması ve sanayi alanlarında işbirliği yapılması gibi hedefler öngörülmüştür. Li, bu projeler için iş birlikleri kurma ve fon yaratma konularına da vurgu yapmıştır. Ayrıca, sürdürülebilir ve koordineli bir şekilde sosyo-ekonomik gelişmeyi teşvik etmenin önemi üzerinde durulmuştur (The State Council Information Office The People's Republic of China, 2020).

Bu önerinin ardından, 26 Mayıs 2016 tarihinde Güneydoğu Asya ülkeleri ile Kuşak ve Yol Girişimi perspektifinde başka bir anlaşma imzalanmıştır. CICPEC'in temel amacı, Çin'i, Hindiçini Yarımadası'nda bulunan ASEAN ülkeleri ile birleştirerek Çin ile ASEAN ülkeleri arasındaki ticareti ve iş birliğini artırmaktır. Bahse konu olan bu proje, bölgesel işbirliği ve entegrasyonun bir parçası olarak büyük bir öneme sahiptir ve bölgedeki ülkeler arasındaki ilişkileri güçlendirmeyi hedeflemektedir (Decker, 2018).

### ***Çin-Myanmar Ekonomi Koridoru (ÇMEK)***

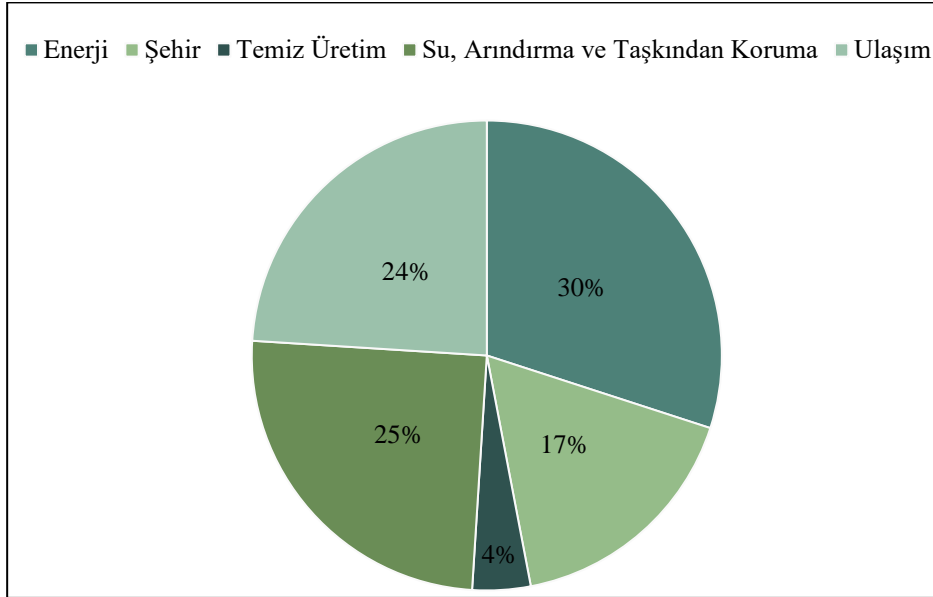
Çin-Myanmar Ekonomi Koridoru (ÇMEK), Çin'in Myanmar'a ait olan Kyaukpyu Limanı'na erişmeyi hedeflediği bir proje olarak ön plana çıkmaktadır. Bu proje sayesinde Çin, Bengal Körfezi'nde bulunan mavi ekonomik koridora erişebilme potansiyeline sahip olacaktır. Ayrıca, ÇMEK projesi, Hindistan ile yaşanan anlaşmazlıklar nedeniyle belirsizliği sürmekte olan Bangladeş-Çin-Hindistan-Myanmar (CIPEC) Koridoru'na alternatif bir yol sunma amacını taşımaktadır ((Bian, Li, Nan, Lei, & Zhang, 2022).

Bu projenin ayrıca Malakka Boğazı'nın stratejik önemini azaltma potansiyeli bulunmaktadır. Çin, Malakka Boğazı'nın daralmış sularında yaşanan güvenlik ve lojistik sorunlarına alternatif bir yol sunarak bu bölgedeki bağımlılığını azaltmayı amaçlamaktadır. Çin, bu proje kapsamında Myanmar'a önerdiği 24 projeden sadece 9 tanesinin Myanmar tarafından kabul edildiğini görmüştür. Bu kabul edilen projeler arasında Kyaukpyu Özel Ekonomik Bölgesi, Kaçin ve Şan eyaletlerindeki Myitkyina, Muse ve Kanpiketi sınır ticaret bölgeleri, Singapur'un iki katı büyüklüğünde yeni bir şehir yakınında inşa edilecek olan bölge ve Muse-Mandalay Demiryolu Hattı gibi önemli projeler bulunmaktadır. Bu projeler, ÇMEK'in önemli bileşenlerini oluşturarak Çin ve Myanmar arasındaki iş birliğini güçlendirmeyi hedeflemektedir. (Mark, Overland, & Vakulchuk, 2020) Stratejik konum ve inşa projelerindeki finansman kapasitesinin başarısı doğrultusunda Çin'in başarısını güvence altına alacağı söylenebilir.

Sonuç olarak, Çin, dünya çapında önemli bir güç haline gelmiştir ve Kuşak ve Yol Girişimi, bu küresel vizyonun bir sonucu olarak uluslararası ekonomik kalkınmada önemli bir rol oynamaktadır. Bu nedenle, Pekin'in jeoekonomik, jeopolitik ve jeostratejik gücünün artmaya devam edeceği ve Kuşak ve Yol Girişimi'nin bu süreçte kritik bir rol oynayacağı öne sürülebilir.

### Kuşak ve Yol Girişimi'nin Finansmanı

Kuşak ve Yol Girişimi'nin finansmanı, Çin'in 2014 yılında başlattığı İpekyolu Ekonomik Kuşağı Fonu ile desteklenmektedir. Çin, bu fona toplamda 40 milyar dolarlık bir kaynak tahsis etmiştir. Ayrıca, 2014 yılının Kasım ayında Çin, toplamda 50 milyar dolarlık bir yatırım yaparak Asya Altyapı Yatırım Bankası'nı kurmuştur. Çin, bu projeyi finanse etmek için toplamda 1 trilyon dolar değerinde hükümet fonu ayırmıştır (Fallon, 2015).



Görsel 3: Yeni Kalkınma Bankası'nın Kredi Onaylarının Sektörlere göre Dağılımı (New Development Bank, 2023)

2020 ve 2021 yıllarında, Kuşak ve Yol Girişimi'ne önemli yatırımlar yapılmıştır. 2020 yılında projeye toplamda 60,5 milyar dolar yatırım gerçekleştirilirken, 2021 yılında da

59,5 milyar dolarlık bir yatırım yapılmıştır. Bu yatırımların bir kısmı yeşil enerji ve petrol alanlarına yönlendirilmiştir. Özellikle 2021 yılında, kömür projelerine finansman sağlanmamıştır. Bu da projenin daha sürdürülebilir enerji kaynaklarına odaklandığını göstermektedir (Görsel 3). Çin, bu finansman ve yatırımlarını genellikle Afrika ve Orta Doğu ülkelerine yönlendirmiş bu vesileyle de bölgelerde projenin büyümesine ve gelişmesine katkı sağlanmıştır (Green Finance & Development Center, 2022).

2013 ile 2022 yılları arasında, Çin bankaları tarafından finanse edilen altyapı projelerinin toplam miktarı, projeye katılan ülkelerde yaklaşık olarak 890 milyar dolar olarak kaydedilmiştir. Bu büyük miktarın finansmanında en öne çıkan banka, “Asya Altyapı Yatırım Bankası” olarak bilinmektedir. Bir diğer önemli finansör banka ise Yeni Kalkınma Bankası (NDB) veya diğer adıyla BRICS Bankası’dır (Biswar, 2018).

Çin’in politika bankaları da projenin finansmanında kritik bir rol oynamaktadır. Bu bankalar arasında Çin İhracat Bankası ve Çin Kalkınma Bankası bulunmaktadır. Özellikle bu iki bankanın, projenin en büyük ve en önemli finansörleri olduğu bilinmektedir. Bu bankaların, projeye kaynak sağlama konusundaki kararlılıkları ve kapasiteleri, Kuşak ve Yol Girişimi’nin uygulanmasını desteklemekte önemli bir etken olmuştur (Week in China, 2023).

## **Kuşak ve Yol Girişimi’nin Karşılaşması Muhtemel Sorunlar ve Eleştiriler**

Asya-Pasifik Bölgesi’nin küresel rekabetin merkezi haline gelmesi, bölge devletlerinin güvenlik endişelerini artırmıştır. Bu durum Pekin Yönetimi’nde söz konusu devletleri iç ve dış sorunlarının Çin’e yansiyabileceği endişesine neden olmaktadır. Bu tür bir gelişme, Kuşak ve Yol Girişimi üzerinde olumsuz etkilere yol açabilir. Fakat ne olursa olsun Çin, Kuşak ve Yol Girişimi ile uluslararası finansmanı etkili bir şekilde yönlendirecek donanıma sahiptir.

Ayrıca, 24 Şubat 2022 yılında başlayan Rusya-Ukrayna Savaşı (Brunk & Hakimi, 2022) ve ülkelerin ABD, Çin, Rusya ve Kuzey Kore gibi devletler arasında taraf seçme zorunluluğu, projeyi olumsuz etkileyebilir. Çin, küresel tedarik zincirinin tepesinde yer almaktadır (Shih, 2020) ve Batı ile önemli ekonomik ilişkilere sahiptir. Ukrayna Savaşı, küresel ticareti olumsuz etkilemektedir ve Pekin’in Moskova ile olumlu ilişkileri, Batı Bloğu ile ilişkilerini olumsuz etkileyebilir. Bu nedenle Ukrayna Savaşı’nın devam etmesi, girişimin önündeki önemli bir sorun olabilir. Kuşak ve Yol Girişimi’nin finansman kapasitesinin güçlü olması, Ukrayna Savaşı gibi küresel ticareti olumsuz etkileyen faktörlere karşı dayanıklılığını göstermektedir. Pekin’in olumlu ilişkileri, girişimin başarısını artırabilir ve bu nedenle Ukrayna Savaşı’nın devam etmesinin bu büyük projenin kararlılığını test etmektedir.

Dunford (2021), Çin’in dış yardım modeline ve kalkınma konusundaki Batı-merkezci yapıya olan tarihsel bakışı incelemektedir. Dunford, Ekonomik İşbirliği ve Kalkınma Teşkilatı’nın (OECD) Kalkınma Yardımı Komitesi (DAC) aracılığıyla gerçekleşen Batı-merkezci kalkınma modeli ile Çin’in amaçları, prensipleri ve uygulamalarındaki farkları ortaya koymaktadır. Dunford’a göre Çin, ithalatçı ülkeleri daha fazla kendi başına yeten hale getirmeyi amaçlamaktadır ve yarı-sömürgecilik deneyimini yansıtmaktadır. Çin’in Kuşak ve Yol Girişimi (KYG) projeleri aracılığıyla borç tuzağı diplomasisine bulaştığı

iddialarına karşı temkinli olunması gerektiğini savunmaktadır. Çin'in KYG faaliyetleri ve Çin Uluslararası Kalkınma İşbirliği Ajansı'nın kuruluşu Batı düzeniyle sadece tamamlayıcı değil, aynı zamanda rekabet etme arzusuna işaret etmektedir. Fakat Çin'e karşı geliştirilen söylemler, Çin'in Batı-merkezci liberal sisteme meydan okumasının kapsamına yapısal sınırlandırmaktadır (Dunford, 2021). Bu hususta tarihsel bağlam incelendiğinde KYG'nin finansmanı ve Çin'in kalkınma modeli paralellik göstermektedir. Çin'in KYG'yi desteklemek için mobilize ettiği mali kaynaklar, kazan-kazan fikrini ön gören yardımlar, kalkınma finansmanı, ticari krediler ve özel fonlar olmak üzere toplam beş türde yatırım kaynağı bulunmaktadır. Özellikle KYG kapsamında desteklenen altyapı projeleri doğrudan yabancı yatırım hususunda ele alınmaktadır. Bu durumda Çin'in kazan-kazan işbirliği fikrince yatırımla desteklediği ülkeler ekonomik dinamikler için değerli ve inovatif fırsatlar sunmaktadır (Dunford, 2021).

Kuşak ve Yol Girişimi'nin "borç tuzağı" söyleminin yayılmasına dair, son zamanlarda önemli bir tartışma konusuna dönüşmüştür. Borç diplomasisi ya da uyumsuz kalkınma olarak adlandırılan söz konusu girişimin, borç tuzağı sıfatına uygun olup olmadığı, Lai, Lin ve Sidaway (2020) tarafından 2007 finansal krizi çerçevesinde değerlendirilmiştir. Kriz, en çok etkilenen ülkelerde on yıl süren bir kemer sıkma dönemine yol açmıştır çünkü yırtıcı kredi verme pratiği sergileyen ve bu borçları "yatırım" içine sokan bankalar, kamu fonlarıyla kurtarılmak zorunda kalmışlardır. Benzer şekilde, muhtemelen erken 1980'lerdeki "Üçüncü Dünya borç krizi", 1970'lerde Doğu Avrupa sosyalist ülkelerinden ve Asya, Afrika ve Latin Amerika'daki belirli hükümetlerden batıdaki ve Japon bankalarından büyük miktarlarda borçlanan bir on yılın ardından bir borç tuzağı haline gelmiştir. Söz konusu ülkeler 1980'lerdeki ekonomik durgunluk ve faiz oranı artışlarının ardından faizleri ödeyemez hale gelmiş ve kredilere iflas etmeye başlamışlardır. Bu hususta yapısal uyum getirilmiş ve Bretton Woods kuruluşları tarafından tanımlanan neoliberalizme olan güveni pekiştirmiştir (Lai, ve diğ., 2020).

Girişimde yer alan bazı gelişmemiş ülkelerin düşük kredi notlarına sahip olmaları, Çin'den aldıkları kredileri ödemediği sorun yaşamalarına neden olmaktadır. Bu durum da Çin'in finansal olarak olumsuz etkilenme potansiyeli taşımaktadır. Ayrıca, bu ülkelerin yaşayabileceği maddi sorunlar politik olarak Çin karşıtlığına yol açabilecek bir dinamik oluşturabilme potansiyeline sahiptir. Dahası, projede yer alan Orta Doğu ülkelerinin birçoğunun istikrarsız bir yapıya sahip olması, girişim için riskli bir durum yaratabilir. Bu nedenle bu tür güvenlik ve istikrarsızlık sorunları, girişimin başarısını etkileyebilir. Fakat bu gibi olumsuzluklar Kuşak ve Yol Girişimi'nin adaptasyon yeteneğini gösterme fırsatı sunmaktadır. Girişim, gelişmekte olan ülkelerin finansal sorunlarını ele almak için esnek ve işbirlikçi yaklaşımlar benimseyerek, bu ülkelerin kredi notlarını artırma potansiyeline sahip olabilir. Bu hususta bahsi geçen ülkelerin finansal sorunları, Çin'in finansal sağlığını tehdit etmek yerine daha fazla işbirliği fırsatlarına dönüşebilir. Ayrıca, Orta Doğu'daki istikrarsızlık sorunları, Çin'in bu bölgedeki yatırımlarını daha dikkatli bir şekilde yönlendirmesine ve bu ülkelerle işbirliğini sürdürebilmesine yardımcı olabilir. Bu şekilde, girişimin başarısı için güvenlik ve istikrarsızlık sorunlarına uygun çözümler bulunabilir.



## Sonuç ve Bulgular

Kuşak ve Yol Girişimi, dünya genelinde önemli bir girişim olarak kabul edilen ve sadece ticari değil, aynı zamanda kültürel, askeri ve stratejik açılardan büyük bir etki potansiyeli taşıyan bir girişimdir. Bu girişim, tarihsel olarak İpek Yolu'nun canlandırılması amacını taşımakla birlikte, basitçe tarihi bir ticaret yolunun yeniden canlandırılmasından çok daha fazlasını ifade etmektedir. Kuşak ve Yol Girişimi, Çin'in uluslararası arenada finansal nüfuzunu artırmayı, uluslararası prestijini yükseltmeyi ve küresel imajını güçlendirmeyi amaçlamaktadır.

Girişim, Çin'in ekonomik büyümesini sürdürmesine ve uluslararası ticaretin merkezine yerleşmesine olanak tanırken, aynı zamanda Çin'in askeri ve stratejik pozisyonunu da güçlendirmektedir. Yeniden canlandırılan İpek Yolu güzergahları, Çin'e hem kara hem de deniz yoluyla dünya genelinde daha etkin bir erişim sağlamaktadır. Bu da Çin'in jeopolitik etkinliğini artırırken uluslararası ilişkilerde daha fazla söz sahibi olmasına olanak tanımaktadır.

Kuşak ve Yol Girişimi aynı zamanda kültürel bir etkileşim platformu olarak da işlev görmektedir. Proje, farklı kültürler arasında daha fazla etkileşim ve paylaşımı teşvik ederek, kültürel anlamda zenginleşmeye ve insanlar arasında daha yakın ilişkilere yol açabilir. Bu, küresel çapta bir anlayış ve işbirliği ortamı oluşturabilir.

Kuşak ve Yol Girişimi, Çin'in küresel düzeyde liderlik rolünü pekiştirmeyi, ekonomik büyümesini sürdürmeyi ve dünya genelinde daha fazla etkileşim ve işbirliği sağlamayı hedeflemektedir. Bu girişim, sadece ticaret yollarını canlandırmakla kalmamakta aynı zamanda kültürel, askeri ve stratejik boyutlarda dünya genelinde büyük bir etkiye sahip olabilecek kapsamlı bir küresel girişim olarak dikkat çekmektedir. Bu girişim, tarihsel olarak İpek Yolu'nun canlandırılmasını hedeflemesiyle başlayarak, Çin'in küresel liderlik rolünü pekiştirme, ekonomik büyümeyi sürdürme ve dünya genelinde daha fazla etkileşim ve işbirliği sağlama amacını içerisinde barındırmaktadır.

Girişimin en önemli sonuçlarından biri, Çin'in uluslararası finansal nüfuzunu artırmasıdır. Kuşak ve Yol Girişimi, birçok ülkeye yatırım yapma ve altyapı projelerini finanse etme fırsatları sunmaktadır. Bu da Çin'in ekonomik etkinliğini artırmaktadır.

Ayrıca, girişimin askeri ve stratejik boyutları da dikkate değerdir. Yeniden canlandırılan İpek Yolu güzergahları, Çin'e kara ve deniz yoluyla dünya genelinde daha etkin bir erişim sağlamaktadır. Bu da Çin'in jeopolitik konumunu güçlendirmekte ve uluslararası ilişkilerde daha fazla ağırlık taşımasına yardımcı olur.

Kuşak ve Yol Girişimi aynı zamanda kültürel anlamda da önemli etkiler yaratmaktadır. Farklı kültürler arasında daha fazla etkileşim ve paylaşım teşvik edilerek, kültürel zenginliklerin birbirine aktarılması ve insanlar arasında daha yakın ilişkilerin geliştirilmesi mümkün hale gelmektedir.

## Kaynaklar

Abid, M., & Ashfaq, A. (2015). CPEC: Challenges and opportunities for Pakistan. *Journal of Pakistan Vision*, 16(2), 142-169.

- Akber, A. L. I. (2015). China Pakistan Economic Corridor (CPEC): Prospects and challenges for regional integration. *International Journal of Social Sciences and Humanity Studies*, 7(1), 1-15.
- Akdağ, Z. (2019). Türkiye-Çin İlişkilerinde Kuşak ve Yol Girişimi'nin Önemi . *Birey ve Toplum Sosyal Bilimler Dergisi* , 9 (1) , 65-96 . DOI: 10.20493/birtop.558276
- “All roads lead to Beijing”, *IPS Journal*, <https://www.ips-journal.eu/regions/asia/all-roads-lead-to-beijing-2111/>, (Erişim Tarihi: 07.10.2023).
- “Belt And Road Initiative Map”, *Wikipedia*, [https://en.wikipedia.org/wiki/Belt\\_and\\_Road\\_Initiative](https://en.wikipedia.org/wiki/Belt_and_Road_Initiative), (Erişim Tarihi: 07.10.2023)
- Bian, J., Li, A., Nan, X., Lei, G., & Zhang, Z. (2022). Dataset of the mountain green cover index (SDG15. 4.2) over the economic corridors of the Belt and Road Initiative for 2010-2019. *Big Earth Data*, 6(1), 77-89.
- Biswas, R. (2018). China's Belt and Road Initiative. In: *Emerging Markets Megatrends*. Palgrave Macmillan, Cham. [https://doi.org/10.1007/978-3-319-78123-5\\_6](https://doi.org/10.1007/978-3-319-78123-5_6)
- Bocutoğlu E. (2017). Çin'in “Bir Kuşak-Bir Yol” Projesinin Ekonomik ve Jeopolitik Sonuçları Üzerine Düşünceler, *Proceedings of the International Conference on Eurasian Economies*, 265-270.
- Brief: China Belt and Road Initiative (BRI) Investment Report 2021* (2022). Green Finance & Development Center. <https://greenfdc.org/brief-china-belt-and-road-initiative-bri-investment-report-2021/>
- Brunk, I. W., & Hakimi, M. (2022). Russia, Ukraine, and the future world order. *American Journal of International Law*, 116(4), 687-697.
- Chan, V. C., Hui, Y. F., Hui, D., & Vafadari, K. (2023). *Heritage Conservation and China's Belt and Road Initiative*. Taylor & Francis.
- Cheng, L. K. (2016). Three questions on China's “Belt and Road Initiative.” *China Economic Review*, 40, 309–313. <https://doi.org/10.1016/j.chieco.2016.07.008>
- China and Pakistan celebrate 10th anniversary of CPEC, laud benefits. (2023). *Global Times*. <https://www.globaltimes.cn/page/202307/1295392.shtml>
- China overtakes Japan as world's second-biggest economy. (14 Şubat, 2011). *BBC News*. <https://www.bbc.com/news/business-12427321>
- Chinese premier arrives in Thailand for GMS meeting[1]- Chinadaily.com.cn*. (19 Aralık 2014). [https://www.chinadaily.com.cn/world/2014livisitkst/2014-12/19/content\\_19123648.htm](https://www.chinadaily.com.cn/world/2014livisitkst/2014-12/19/content_19123648.htm).
- Cibulka F., Ganesan N., Aiyara T., & Lim T. W., (2019), *China and Southeast Asia in The Xi Jinping Era*. Lexington Books.
- Countries of the Belt and Road Initiative*, (2023). Green Finance & Development Center, <https://greenfdc.org/countries-of-the-belt-and-road-initiative-bri/>
- Decker V. D., (2018). *The Geoeconomics Behind The Belt and Road Initiative How the Bri Is Shaping A New Geoeconomic Order*, Faculteit Politieke en Sociale Wetenschappen.

- Derruder B., (2018). *Connectivity Along Overland Corridors of the Belt and Road Initiative*, World Bank Group, 1-73.
- Dunford, M. (2021). China's Belt and Road Initiative and its Implications for Global Development. *ACTA VIA SERICA*, 6(1), 91–118.
- Erol, M. S. (2004). Orta Asya'da Güvenlik Sorunları. *Hacettepe Üniversitesi Türkiyat Araştırmaları (HÜTAD)*, (1), 85-112.
- Erol, M. S. & Koyuncu, M. C. (2022). Çin'in İnci Dizisi Stratejisi . *Bölgesel Araştırmalar Dergisi* , 6 (1) , 41-66.
- Fallon, T. (2015). The New Silk Road: Xi Jinping's Grand Strategy for Eurasia. *American Foreign Policy Interests*, 37(3), 140-147. DOI: 10.1080/10803920.2015.1056682.
- Foure, J., Benassy-Quere, A., & Fontagne, L. (2010). *The world economy in 2050: a tentative picture*. Paris: CEPIL.
- Full text: Constitution of Communist Party of China (14 Kasım 2012), *China.org.cn*. [http://www.china.org.cn/china/18th\\_cpc\\_congress/2012-11/16/content\\_27138030.html](http://www.china.org.cn/china/18th_cpc_congress/2012-11/16/content_27138030.html)
- Fulton, J. (2016, November). An analysis of two corridors in China's one belt one road initiative: China-Pakistan and China Central-West Asia. In *Proceedings of International Conference on Inter-Regional Connectivity: South Asia and Central Asia* (pp. 43-49).
- Genç A., (2019), Bir Kuşak Bir Yol Projesi ve Çin, s.19-44., *Bir Kuşak Bir Yol Projesi Kavramlar, Aktörler, Uygulamalar*, (Der.: Serdar Yılmaz) Astana Yayınları, Ankara.
- Gharayagh-Zandi D., (2018) "Iran's Perspective on Europe, Iran and Turkey Triangular Interdependencies: Based on BRI Initiative", *International Symposium on China's West Asian Strategies and Belt and Road Initiative-BRI*, Ankara.
- Gökten, K. (2019). Çin-Pakistan Ekonomik Koridoru ve Yeni Güney Asya Jeopolitiği. *Fiscaoeconomia*, 3(1), 160.
- Haq, R., & Farooq, N. (2016, 13-15 Aralık). Impact of CPEC on Social Welfare in Pakistan: A District Level Analysis. *32nd Annual General Meeting and Conference*, Munich.
- How is Belt and Road being funded?, (2023). *Week in China*. <https://www.weekinchina.com/chapter/belt-and-road/how-is-belt-and-road-being-funded/>
- Hung, H. (2008). Rise of China and the global overaccumulation crisis. *Review of International Political Economy*, 15(2), 149-179. DOI: 10.1080/09692290701869654.
- International Bank Association. (2023). *Finance: Bank Collapses Revive Uncomfortable Memories of 2008 Financial Crisis*. <https://www.ibanet.org/bank-collapse-memories-2008-financial-crisis>.
- Jash, A. (2016). China's 'One Belt, One Road': A Roadmap to 'Chinese Dream'? *IndraStra Global* (2), 2016.
- Johnston, L. A. (2018). The Belt and Road Initiative: What is in it for China? *Asia & the Pacific Policy Studies*, 6(1), 40–58. <https://doi.org/10.1002/app5.265>

- Lai, K. P. Y., Lin, S., & Sidaway, J. D. (2020). Financing the Belt and Road Initiative (BRI): Research agendas beyond the “debt-trap” discourse. *Eurasian Geography and Economics*. <https://doi.org/10.1080/15387216.2020.1726787>
- Lin, J. Y., & Wang, Y. (2017). Development beyond aid: Utilizing comparative advantage in the Belt and Road Initiative to achieve win-win 68-1(2).
- List of countries that have signed a joint “Belt and Road” cooperation document with China. (2023). *Belt and Road Portal*. <https://www.yidaiyilu.gov.cn/p/77298.html>
- Mark, S., Overland, I., & Vakulchuk, R. (2020). Sharing the spoils: Winners and losers in the Belt and Road Initiative in Myanmar. *Journal of Current Southeast Asian Affairs*, 39(3), 381-404.
- Mcbride, J. (3 Şubat 2023). China’s Massive Belt and Road Initiative. *Council on Foreign Relations*. <https://www.cfr.org/background/chinas-massive-belt-and-road-initiative>.
- Ministry of Foreign Affairs of the People’s Republic of China. (2021) “Report on the Findings and Recommendations from the Meetings of the Advisory Council of the Belt and Road Forum for International Cooperation in 2019 and 2020. <https://www.fmprc.gov.cn/eng/wjbxw/202112/P020211218394332617729.pdf>.
- New Development Bank. (2023). Capital Structure & Subscription. *New Development Bank*. <https://www.ndb.int/about-ndb/shareholding/>
- Premier Li Keqiang Holds Talks with Pakistani President Asif Ali Zardari and Interim Prime Minister Mir Hazar Khan Khoso, Stressing Consolidation of China-Pakistan Traditional Friendship and Promotion of Comprehensive Practical Cooperation. (n.d.). Ministry of Foreign Affairs of the People’s Republic of China. [https://www.fmprc.gov.cn/mfa\\_eng/gjhdq\\_665435/2675\\_665437/2757\\_663518/2759\\_663522/201305/t20130524\\_520146.html](https://www.fmprc.gov.cn/mfa_eng/gjhdq_665435/2675_665437/2757_663518/2759_663522/201305/t20130524_520146.html)
- Sacks. (24 Mart 2021). Countries in China’s Belt and Road Initiative: Who’s In And Who’s Out. *Council of Foreign Relations*. Retrieved March 2, 2023, from <https://www.cfr.org/blog/countries-chinas-belt-and-road-initiative-whos-and-whos-out>
- Sahoo, P., & Bhunia, A. (28 Nisan 2014). BCIM Corridor a game changer for South Asian trade | East Asia Forum. *East Asia Forum*. <https://www.easiaforum.org/2014/07/18/bcim-corridor-a-game-changer-for-south-asian-trade/>
- Sarwar, F. (2018). China’s One Belt and One Road: Implications of ‘New Eurasian Land Bridge’ on Global Power Play in the Region. *NUST Journal of International Peace and Stability*.
- Shambaugh, D. (2016). Çin küreselleşme yolunda: kısmi güç. (L. Boyacı, Çev.). İstanbul: Yarın Yayınları.
- Shih, W. C. (2020). Global supply chains in a post-pandemic world. *Harvard Business Review*, 98(5), 82-89.

- Soni, S.K. (2018). China–Mongolia–Russia Economic Corridor: Opportunities and Challenges. İçinde: Deepak, B. (Editör) *China's Global Rebalancing and the New Silk Road*. Springer, Singapore. [https://doi.org/10.1007/978-981-10-5972-8\\_9](https://doi.org/10.1007/978-981-10-5972-8_9)
- Sorin-George, T., & Cătălin, G. (2018). Chinese economic pragmatism: The belt and road initiative. *Ovidius University Annals, Economic Sciences Series*, 18(2), 70-74.
- Taldybayeva, D. (2019). *Çin-Moğolistan-Rusya Ekonomik Koridoru: Tarafların Menfaatleri*. Akhmet Yassawi Üniversitesi ERI Haftalık Bülten, (195).
- The 18<sup>th</sup> National Congress of the Communist Party of China (2012). *China.org.cn*. [http://www.china.org.cn/china/18th\\_cpc\\_congress/node\\_7167318.htm](http://www.china.org.cn/china/18th_cpc_congress/node_7167318.htm)
- The 50 largest economies in the world. (n.d.). *Worlddata.info*. <https://www.worlddata.info/largest-economies.php>
- Uddin, S. S. (2023). 9 Bangladesh and the Belt and Road Initiative. *China and Eurasian Powers in a Multipolar World Order 2.0: Security, Diplomacy, Economy and Cyberspace*.
- Üngör, Ç. (2023). Chinese Vaccine Diplomacy in the Eastern Mediterranean: Continuities and Rupture in Beijing's Soft Power Prospects. *Contemporary Review of the Middle East*, 10(1), 62-83. <https://doi.org/10.1177/23477989221143276>
- Wang, Y., & Liu, X. (2019). Is The Belt and Road Initiative A Chinese Geo-Political Strategy? *Asian Affairs*, 50(2), 260–267. <https://doi.org/10.1080/03068374.2019.1602388>
- Wang, C., Lim, M. K., Zhang, X., Zhao, L., & Lee, P. T. W. (2020, April). Railway and road infrastructure in the Belt and Road Initiative countries: Estimating the impact of transport infrastructure on economic growth. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 134, 288–307. <https://doi.org/10.1016/j.tra.2020.02.009>
- What are six economic corridors under Belt and Road Initiative?* (2020). The State Council Information Office The People's Republic of China. [http://english.scio.gov.cn/beltandroad/2020-08/04/content\\_76345602.htm](http://english.scio.gov.cn/beltandroad/2020-08/04/content_76345602.htm)
- Xi Jinping Attends Opening Ceremony of Sixth Ministerial Conference of China-Arab States Cooperation Forum and Delivers Important Speech Stressing to Promote Silk Road Spirit and Deepen China-Arab Cooperation*. (2014). Ministry of Foreign Affairs of the People's Republic of China. [https://www.fmprc.gov.cn/eng/gjhdq\\_665435/2913\\_665441/2858\\_663706/2860\\_663710/201406/t20140609\\_533940.html](https://www.fmprc.gov.cn/eng/gjhdq_665435/2913_665441/2858_663706/2860_663710/201406/t20140609_533940.html)
- Zhou, S., & Hu, A. (2021). *China: Surpassing the "Middle Income Trap"* (s. 218). Springer Nature.
- ”一带一路”与对外开放新模式. (20 Eylül 2014). [https://finance.ifeng.com/a/20140920/13130977\\_0.shtml](https://finance.ifeng.com/a/20140920/13130977_0.shtml).

## Structured Abstract

The Belt and Road Initiative (BRI), introduced by Chinese President Xi Jinping in 2013, represents a significant shift in China's foreign policy and economic strategy. Emerging as a response to the need for a more cohesive and comprehensive approach to China's relations with neighboring countries, the BRI has evolved into a cornerstone of China's regional and global cooperation efforts. This structured abstract examines the historical context and development of the Belt and Road Initiative, highlighting its significance in China's diplomatic and economic strategies.

The Beijing government advocates for peace, inclusiveness, transparency, mutual benefit, and learning within the framework of the BRI. This project primarily aims to foster cooperation in various domains by embracing political trust, economic integrity, and cultural inclusivity. The BRI seeks to create a society where both responsibilities and interests are shared. In this context, the project aims to enhance mutual trust, understanding, and sharing in the context of reciprocity, emphasizing its goal of establishing a path to peace within the framework of the win-win principle. These core values ensure that the BRI is not merely an economic endeavor but also a symbol of regional and global cooperation. The project is shaped in alignment with the principles advocated by China in international relations and aims to promote regional development and cultural interaction. This underscores that the project considers not only economic gains but also political and social outcomes.

China's Silk Road Economic Belt and 21st Century Maritime Silk Road initiatives represent significant endeavors aimed at uniting geographically distant regions. These projects seek to connect China with Central Asia, Russia, and Europe, while simultaneously linking Beijing to South Asia through the Central Asia-West Asia corridor. One of the routes of the 21st Century Maritime Silk Road extends from the South China Sea, through the Indian Ocean, toward Europe along China's coast. Another route follows the South China Sea route to reach the South Pacific from China's coast. These projects aim to create a vast network of connectivity stretching across Asia, Europe, and Africa by enhancing both maritime and overland connections. The Silk Road Economic Belt and the 21st Century Maritime Silk Road aspire to boost regional cooperation and trade while also strengthening infrastructure to promote economic growth and cultural interaction. These projects enable China to play a more substantial role in the global economy and encourage regional development and cooperation. They have become an integral part of China's foreign policy, shaping international relations dynamics.

The BRI aims to create a significant economic connectivity network by leveraging international transportation routes over land. The project intends to enhance regional and international trade by touching upon central and major cities in various countries. This allows China to have direct access to economically significant regions. The BRI also focuses on building land transportation links such as the China-Mongolia-Russia and China-Central Asia-West Asia corridors. These corridors aim to connect different regions economically and facilitate trade between them. From the perspective of maritime transportation, the BRI holds substantial significance. The project aims to create efficient, secure, and seamless transportation routes by connecting China's major and vital ports through sea routes. In this context, important collaborations include the China-Pakistan

and China-Bangladesh economic corridors. These collaborations contribute to increased maritime trade and regional economic integration. The BRI continues to grow as part of China's efforts to expand its economic influence and promote regional cooperation. This project provides a vital platform for facilitating international trade and establishing greater connectivity between different countries.

The BRI aims to create a secure route over land, sea, and air by enhancing the infrastructure of the countries it traverses. The primary objective of the project is to increase connectivity between states. The BRI holds substantial importance in terms of infrastructure development. Participating countries seek to promote economic growth by improving and expanding roads, ports, airports, and railway lines. This not only facilitates regional and international trade but also enhances transportation security. The project also aims to ease investment by creating a favorable business environment. Regulations and standards for increasing trade among participating countries and establishing free trade zones will be developed. This fosters a more favorable environment for businesses. The BRI also aims to build political trust between states. By enhancing diplomatic relations among participating countries, the project seeks to strengthen regional stability. Additionally, the project has the potential to increase cultural interaction and sharing. Cultural exchange programs and cooperation projects among participating countries can contribute to better understanding and awareness of diverse cultures.

One of China's key objectives is to promote cultural exchange and integration by creating a unified and vast market. This project aims to increase trade among different regions, fostering cultural interaction. Moreover, China aims to benefit from both global and local markets and seeks to establish mutual trust among participating states. It is essential to consider this project as an innovative capital initiative. On the other hand, over the next decade, it is expected that the Asia-Pacific region will increase its infrastructure spending through borrowing. This implies that the region may require an annual infrastructure investment of \$900 billion. China is making significant efforts to create a substantial source of finance and investment to meet this demand. This indicates that the project has the potential to make a significant contribution to regional infrastructure development.

In conclusion, China's Belt and Road Initiative seeks to promote strategic development by uniting East Asia, Central Asia, West Asia, Africa, and Europe both by land and sea. With its economic, cultural, and political impacts, this project is widely regarded as a significant initiative at regional and global levels.