



Çin'in 'Tek Kuşak Tek Yol' Projesi Ve Asya Altyapı Yatırım Bankası

Kaan YİĞENOĞLU^{1*}

¹ Van Yüzüncü Yıl Üniversitesi, Erçiş İşletme Fakültesi, İktisat Bölümü, VAN

ÖZ

'Tek Kuşak Tek Yol' (TKTY) girişimi Çin Halk Cumhuriyeti'nin (ÇHC) en önemli dış politika başarılarından birisi olarak gösterilmektedir. TKTY girişiminin ekonomik, siyasi ve sosyo-kültürel boyutları bulunmaktadır. TKTY aracılığı ile ÇHC bir üretim üssü haline dönüşecek ve Avrupa'ya kadar uzanan geniş bir coğrafyada ticaret yapma imkânı sağlayacaktır. Diplomatik açıdan oldukça stratejik bir hamle olarak nitelenen TKTY girişimi ile ÇHC başta altyapı olmak üzere enerjide ve ulaşımda önemli projeleri hayata geçirmektedir. Altyapı projelerinin finansmanında Asya Altyapı Yatırım Bankası (AAYB) önde gelen finansal kuruluştur. AAYB ile ÇHC proje finansmanında ihtiyaç duyulan sermaye ve teknik hizmet ihtiyacını karşılamayı hedeflemektedir. TKTY ve AAYB sayesinde Çin komşu ülkelerle olan ekonomik ve siyasi ilişkilerini geliştirecektir. Jeoiktisat ve jeopolitik açıdan da TKTY ve AAYB ÇHC'ne ait şirketlerin kıtalararası yatırım yapmalarının yolunu açmış olacaktır. Bölge dengelerini değiştirecek olan bu hamlelerin ÇHC için önemli fırsatların yolunu açması beklenmektedir. Bununla birlikte ÇHC'nin karşısında çeşitli zorluklar da bulunmaktadır. Bu çalışmada öncelikle ÇHC'nin TKTY girişimi çeşitli yönleriyle açıklanmaya çalışılmıştır. Sonrasında AAYB'nin kuruluşu, amaçları ve hedefleri üzerinde durulmuştur.

Anahtar Kelimeler: Tek Kuşak Tek Yol, Yeni İpek Yolu Projesi, Asya Altyapı Yatırım Bankası, Çin'in Büyük Stratejisi

***Sorumlu Yazar (Corresponding Author):**

Van Yüzüncü Yıl Üniversitesi, Erçiş İşletme Fakültesi, İktisat Bölümü,
VAN

Geliş (Received) : 31.01.2018

Kabul (Accepted) : 26.06.2018

Basım (Published) : 30.06.2018

China's 'One Belt One Road' Project And Asia Infrastructure Investment Bank

ABSTRACT

'One Belt One Road' (OBOR) initiative is shown as one of the most important foreign policy achievements of the People's Republic of China (PRC). The OBOR initiative has economic, political and socio-cultural dimensions. Through OBOR, PRC will become a production base and provide the opportunity to trade in a wide geographical region extending to Europe. With the OBOR initiative, which is described as a very strategic move in terms of diplomacy, the PRC is experiencing important projects in the field of energy and transportation, especially infrastructure. Asia Infrastructure Investment Bank (AIIB) is a leading financial institution in the financing of infrastructure projects. Thanks to OBOR, PRC aims to meet the need for capital and technical services required for project financing and develop economic and political relations with neighboring countries. From the geoeconomic and geopolitical point of view, OBOR and AIIB will facilitate for the investments of PRC's companies. These initiatives, which will change regional balances, are expected to pave the way for significant opportunities for PRC. However, there are various challenges facing the PRC. In this study, firstly tried to explain various aspects of OBOR initiative. Later on, the foundation, goals, and objectives of the AIIB were emphasized.

Key Words: One Belt One Road, The New Silk Road Project, Asia Infrastructure Investment Bank, China's Grand Strategy

1. GİRİŞ

21. yüzyılın en önemli kalkınma projelerinden birisi olarak değerlendirilen 'Tek Kuşak Tek Yol' (TKTY) projesi Çin Halk Cumhuriyeti Devlet Başkanı Xi Jinping'in 2013 yılında ilan etmesi ile dünya gündemine girmiştir. Xi Jinping 2013 yılı Eylül ayında Kazakistan'ın Nazarbayev Üniversitesi'nde yaptığı konuşmada Tek Kuşak olarak ifade edilen 'İpek Yolu İktisadî Kuşağı' hakkında bilgiler vermiştir. 2013 yılı Kasım ayında Endonezya parlamentosunda yaptığı konuşmada ise Xi Jinping Tek Yol olarak bilinen '21. Yüzyıl Deniz İpek Yolu' projesi hakkında açıklamalar yapmıştır.

Eski İpek Yolu'nun yeniden canlandırılması olarak görülen TKTY projesi ile Çin, Asya, Avrupa ve Afrika kıtalarındaki ticaret geçiş yolları ile ekonomik ve siyasî nüfuzunu

artırmayı hedeflemektedir. 2015 yılında uygulanmaya başlanan bu girişim başarı ile devam ederse ekonomik ve siyasî etki alanının oldukça geniş olması düşünülmektedir. ‘İpek Yolu İktisadî Kuşağı’ ile Çin, Orta Asya ve Rusya üzerinden Avrupa ile bağlanırken, ‘21. Yüzyıl Deniz İpek Yolu’ ile Hint Okyanusu ve Pasifik Okyanusu kullanılarak Çin ve Avrupa bağlantısı sağlanmış olmaktadır.

Çin-Avrupa bağlantısı dışında TKTY projesinin bir başka önemi, proje kapsamındaki ülkeler arasındaki başta ekonomik olmak üzere siyasî, sosyal ve kültürel ilişkilerin artacak olmasıdır. Kıtalararası çok boyutlu ve çok kapsamlı bu proje ile Çin, karşılıklı fayda ilkesi doğrultusunda özellikle komşu ülkelerle olan güvenlik sorunlarını da çözmeyi hedeflemektedir.

TKTY projesi Çin’in sadece dış ekonomik, siyasî ve stratejik hedefleri kapsamında değerlendirilmemelidir. Bu proje ile Çin ülke içindeki problemlerine de çözüm üretmeyi planlamaktadır. Çin TKTY projesi ile ekonomik büyüme oranlarındaki düşüşü önlemeye ve ekonomisinin istihdam yaratma kapasitesini artırmayı hedeflemektedir. Ayrıca Çin proje kapsamında kıtalararasında yatırım yapma imkânını kullanarak ülkedeki çelik üretim fazlasını da eritmeyi amaçlamaktadır. TKTY projesinin Çin’in bölgeler arasındaki gelir dağılımı adaletsizliği problemini de azaltacağı düşünülmektedir.

TKTY projesi Çin dışındaki ülkeler için de önemli fırsatlar sağlamaktadır. Özellikle Asya ve Afrika’daki ülkelerin altyapı problemlerinin çözümünde bu projenin önemli rol oynaması beklenmektedir. Bu ülkelerdeki enerji ve ulaşım altyapı çalışmalarının finansal destek ve teknik hizmetlerinin TKTY projesi kapsamında yapılması düşünülmektedir. TKTY projesi kapsamındaki Asya Altyapı Yatırım Bankası (AAYB) özellikle bu nitelikteki altyapı projelerinin finansman ihtiyaçlarının giderilmesine yönelik kurulmuştur. AAYB 25 Aralık 2015 tarihinde bölgesel yatırım bankası olarak kurulmuştur. Pekin merkezli olarak kurulan AAYB faaliyetlerine 16 Ocak 2016 tarihinde başlamıştır.

Bu çalışmada, Çin’in bölgesel ve küresel nüfuz mücadelesinde TKTY projesinin önemine ve olası etkilerine dikkat çekilmek istenmektedir. Çalışmada ele alınan problem, Çin’in bu proje kapsamındaki ülkelerle TKTY projesi ve AAYB kapsamında gerçekleştirdiği yatırımların ve projelerin hangi aşamada olduğunun belirlenmesidir. Bu bağlamda, projenin kapsamı, güzergâh üzerindeki ülke ve bölgelere etkisi, projenin finansmanında önemli rolü olan AAYB’nın finanse ettiği yatırımlara değinilmektedir. Aynı zamanda

projenin ekonomik hedeflerinin yanı sıra, siyasî hedeflerinin de olduğu ve bu nedenle, söz konusu projenin Çin'in ekonomik ve siyasî bir hamlesi olarak değerlendirilmesi gerektiği vurgulanmaktadır.

2. LİTERATÜR TARAMASI

TKTY projesi ve onunla ilişkili olarak AAYB, 2013 yılında ilan edilmiş olmasına rağmen, bu konu hakkında geniş bir literatürün oluştuğunu söylemek mümkündür. TKTY ve AAYB hakkındaki çalışmalar, ekonomik, siyasî, askerî, sosyal, jeopolitik ve jeostratejik başlıklar altında toplanabilir.

TKTY projesiyle ilgili literatür incelendiğinde, genel olarak bu projenin Çin'in öncelikle Asya'da olmak üzere, global düzeyde liderliğine katkı yapacak stratejik bir adım olarak görüldüğünü söylemek mümkündür (Hussain ve Hussain, 2017:1).

Çin'in böylesine dev bir projeye girişmesinin arkasında yatan temel faktörleri inceleyen çalışmalarda, stratejik açıdan Çin'in temel hedefleri ortaya konulmaktadır. Çin bu projeye ilk olarak nüfuz alanını genişletmek istemektedir. Çin'in nüfuz alanını genişletmesinin nedenlerinden bir tanesi, enerji arz güvenliğiyle ilişkilidir. Ayrıca Çin gittikçe büyüyen inşaat sektörü için ihtiyaç duyduğu çimentoyu da, bu projeye ittifak yapılan ülkelerden daha güvenli şekilde ithal edilebilecektir (<https://www.uschina.org/sites/default/files/2015%20%203%20BOAML%20Analysis%20on%20OBOR.pdf>, 2015, s. 3).

Literatürde, TKTY projesini Çin-Avrupa ilişkilerine etkileri açısından inceleyen bir çalışmada, bu projenin Avrupa ülkelerinde ilk başta merak uyandırmadığına ancak 2015 yılının Mayıs ayından sonra bu durumun değiştiğine ve Avrupa'nın çeşitli kurum ve düşünce kuruluşlarının projeye ilgisinin arttığına vurgu yapılmaktadır. Ayrıca projenin finansal ayağını oluşturan AAYB sayesinde, Avrasya kıtasındaki bağlantılar güçlenmiş ve altyapı projelerinin finansmanı sağlanmıştır. AAYB'ye katılım konusunda ülkelerin farklı tavır sergilediğine dikkat çekilen çalışmada, Japonya ve Güney Kore'nin bu girişime kuşkuyla yaklaştığını, Fransa, Almanya, İngiltere ve İtalya gibi birçok Avrupa ülkesinin ise projeye daha fazla ilgi duyduğuna değinilmektedir (Clemente, 2015:94-95).

TKTY projesini Çin'in yeni açılım politikası bağlamında inceleyen bir diğer çalışma, TKTY projesini realizm ve liberalizm açısından analiz etmektedir. Liberal açıdan Çin bu

projeyle üç hedefi gerçekleştirmeyi amaçlamaktadır. Birincisi, kazan-kazan politikasına dayalı olarak, yeni ekonomik koridorlar açmaktır. İkincisi, Çin'in bölgesel bütünleşmeyi sağlamayı istemesidir. Üçüncüsü ise, global yönetişime katılma ve bu alanda ilerleme arzusudur (Passalacqua, 2016: 5). Çalışmada realizm açısından yapılan değerlendirme, TKTY projesiyle Çin'in Güney Asya ülkelerini kendi etki alanına almak istemesi şeklindedir (Passalacqua, 2016: 18). Çalışmada AAYB, Çin'in kamu diplomasisi başarısı olarak incelenmekte ve bu banka sayesinde Çin'in, ticaret ve yatırım alanında önemli hamle yaptığına değinilmektedir (Passalacqua, 2016: 58).

TKTY girişimi ve AAYB'nin kurulması, 21. yüzyılın yükselen bölgesi olan Asya'nın ekonomik ve siyasî manzarasını değiştirebilecek güçtedir. Basit bir yatırım ortaklığı ve ekonomik çıkarın çok ötesinde, global düzeyde etki alanına sahip söz konusu girişimler, Çin'in Asya'daki stratejik, siyasî ve ekonomik hedeflerine ulaşmada önemli rol oynamaktadır. Yu'nun çalışması bu konuda önemli bilgiler içermektedir. Çin'in aşırı sanayi üretimini eritmesinde ve yurtiçindeki sanayinin gelişmesinde büyük katkılar sağlayan bu hamleler ile Çin, global güç olarak yükselme ihtimalini artırmaktadır. Bununla birlikte, Yu'nun altını çizdiği önemli noktalar da bulunmaktadır. Çin'in bu hamlelerin hem içeride hem de dışarıda büyük engellerle karşılaşma ihtimalini hatırlatan Yu, söz konusu girişimlerin istenilen ölçüde ilerleme kaydedememesinde bu engellerin rolüne değinmektedir. Çin'in bu projeyi başarılı şekilde uygulamasının komşularının tepkisine bağlı olarak değişkenlik gösterebileceğini belirten Yu'a göre, Çin başarılı olmak için proje kapsamındaki ülkelerle işbirliğini artırmalıdır (Yu, 2017: 367).

TKTY projesini, Çin'in bölgesel değil global projesi olarak değerlendiren Aoyama, bu projeyle Çin'i siyaset, finans, ticaret, altyapı ve insanlar arasındaki değişim açısından incelemektedir. Bu projenin sadece Avrasya ile sınırlı olmadığını, Afrika ve Latin Amerika'yı da kapsadığını belirten yazar, Çin'in bu üç bölgeyle ilişkilerinin gelişmesinde projenin rolüne vurgu yapmaktadır (Aoyama, 2016:19).

Avrupa ülkelerinin AAYB'ye katılma nedenlerini sorgulayan Valeriani, ABD ve Japonya'nın karşı çıktığı AAYB'ye katılmayı, başta İngiltere olmak üzere Avrupa ülkelerinin katılma kararlarını etkileyen olası faktörleri incelemektedir. Sosyal entegrasyon (toplumsallaşma) terosinden yola çıkan yazar, Çin'in davranışlarının nasıl şekillendiğini ve kurumların ülkelerin tercihlerini nasıl etkilediğini araştırmıştır. AAYB'den farklı

kurumlara üye olan Avrupa ülkeleri için AAYB'ye katılım bir sorun olarak görülmemektedir. Avrupa ülkeleri AAYB'ye katılmakla, kalkınmayı teşvik ettiklerini göstermek istemektedirler. Bunun yanı sıra, Avrupa ülkelerinin bazıları, Çin'i ABD'nin global liderlik tahtını sallayacak bir ülke olarak görmektedirler. Bu nedenle, Çin ile olan işbirliklerini geliştirmek, her şeyden önce kendi çıkarlarının gereğidir (Valeriani, 2016: 86-87).

TKTY projesini fırsat ve risk açısından değerlendiren çalışmalar da bulunmaktadır. TKTY projesi kapsamındaki ülkeler arasında ekonomik kalkınmanın gelişmesini, ilgili ülkelerin siyasî olarak birbirlerine güvenmeye başlamasını, ülkeler arasındaki işbirliğinin bu projeye güvence altına alınmasını fırsat olarak gören Ze ve Chenxi, süper güçlerden gelebilecek olumsuz etkileri, proje kapsamındaki ülkeler arasındaki olası çıkar çatışmalarını, farklı kalkınma düzeylerini risk olarak değerlendirmektedir (Ze ve Chenxi, 2015:i).

Luft'un hazırladığı raporda, TKTY projesinin Çin'in 21. yüzyıl büyük stratejisinin bir parçası olduğu belirtilmektedir. Projenin geçtiği bölgelerde, dünya enerjisinin yaklaşık % 70'i bulunmaktadır. Ayrıca proje kapsamında, Müslüman ülkelerin neredeyse tamamı yer almaktadır. Bu projenin ABD çıkarlarıyla örtüşmediği söylenebilir. Luft, ABD'nin TKTY projesine bütünüyle karşı çıkmak yerine başka bir yol önermektedir. Luft'a göre ABD, TKTY projesinin kendi çıkarlarına uyan yanlarını benimsemelidir (Luft, 2016:1)..

3. TKTY PROJESİNİN İÇERİĞİ VE KAPSAMI

Çin merkezli global ölçekli bir proje olan TKTY, 60'dan fazla ülkede yeni ticaret yolları ve kârlı yatırım fırsatları sunmaktadır. Projenin iki parçasından birisi olan 'İpek Yolu İktisadî Kuşağı' kapsamında Çin'in doğu kıyılarından Rotterdam'a kadar uzanan bir Avrasya Kara Köprüsü kurulması öngörülmektedir. 'Tek Kuşak' boyunca Çin ile Moğolistan, Rusya, Orta Asya ve Güneydoğu Asya'nın bağlanması sağlanacaktır.

Projenin diğer parçası olan '21. Yüzyıl Deniz İpek Yolu' kapsamında ise Çin'in doğu kıyısı ve Batı'ya doğru olan kısım Güney Çin Denizi ve Hint Okyanusu aracılığı ile Avrupa ile bağlanacaktır. Projenin bu parçasının Çin'in daha az gelişmiş olan Batı bölgelerinin gelişmesine katkı sağlayacağı düşünülmektedir. Ayrıca 'Tek Yol' boyunca Çin'in proje kapsamındaki ülkeler ile olan entegrasyonu sağlanmış olacaktır.

TKTY projesi Çin Hükümeti'ndeki Ulusal Kalkınma ve Reform Komisyonu, Dış İşleri Bakanlığı ve Ticaret Bakanlığı tarafından yürütülmektedir. Koordinasyon Ulusal Kalkınma ve Reform Komisyonu tarafından yapılmaktadır. TKTY projesi farklı ekonomik gelişmişlik seviyesindeki ülke gruplarını bir araya getirmektedir. Bir tarafta dinamik Doğu Asya ülkeleri, diğer tarafta Avrupa'nın gelişmiş ülkeleri ve son olarak ekonomik kalkınma potansiyeline sahip diğer ülkeler (China Britain Business Council ve Foreign and Commonwealth Office, 2016:7). TKTY projesi bu ülke grupları arasındaki dinamizmden yararlanarak Çin için önemli fırsatlar sunmaktadır. Bu proje ile Çin işbirliği, kalkınma ve istikrar açısından uygun bir ekonomik ortam oluşturmayı hedeflemektedir. Ayrıca Çin Hu Jintao döneminde başlatılan ve Xi Jinping tarafından daha da geliştirilen 'komşuluk politikası' aracılığı ile bölgesel gücünü artırmayı hedeflemektedir. TKTY projesi, Çin'in başlattığı 'komşuluk politikası' ile de uyumludur (Ekman, 2015:7)



Şekil I. Eski ve Yeni İpek Yolu Güzergahları

Source: (The Economist, 2016)

TKTY projesi şu unsurları içermektedir: (Brugier, 2014: 2-3)

- İç İstikrar ve Barış: Çin'in az gelişmiş bölgeleri istikrarsızlığı yüksek olan yerlerdir. Çin TKTY projesinin sağlayacağı ekonomik gelişme ile bu bölgelerdeki az gelişmişlik ve buna bağlı olan istikrarsızlığın çözülmesi amaçlanmaktadır. Ayrıca Çin, bölgesel entegrasyonun oluşturulması ve bölgesel kalkınmanın sağlanması ile ayrılıkçı hareketlerin azalacağına ve terörle mücadelede daha başarılı sonuçlar elde edileceğine inanmaktadır.

- Yakın Komşularla İşbirliği: Çin'in yeni İpek Yolu projesi, komşularıyla olan işbirliğini sağlamlaştırmayı ve komşularının istikrarına katkıda bulunmayı amaçlamaktadır. Çünkü Çin, yakın çevresinde oluşan istikrarsızlıkların kendi topraklarına sıçramasından endişe etmektedir. Nitekim, 2005 yılında Kırgızistan'daki Lale Devrimi ve Özbekistan'daki Mayıs Ayaklanması, Çin'in kaygılarının yersiz olmadığını gösteriyor. Bu amaçla, Çin, komşularıyla ekonomik ve bölgesel işbirliğini güçlendirerek bu ülkelerde ekonomik ve siyasî istikrar sağlamak istemektedir.

- Enerji Güvenliği: Çin'in enerji ihtiyacı, ortalama büyüme oranı % 10'a ulaşırken istikrarlı bir şekilde artmaktadır. Çin, Rusya'ya olan enerji bağımlılığını azaltmayı hedeflemektedir. Bu amaçla, TKTY projesinin, bu ülkelerin ilişkilerinin geliştirilmesinde stratejik öncelikleri olduğu düşünülmektedir.

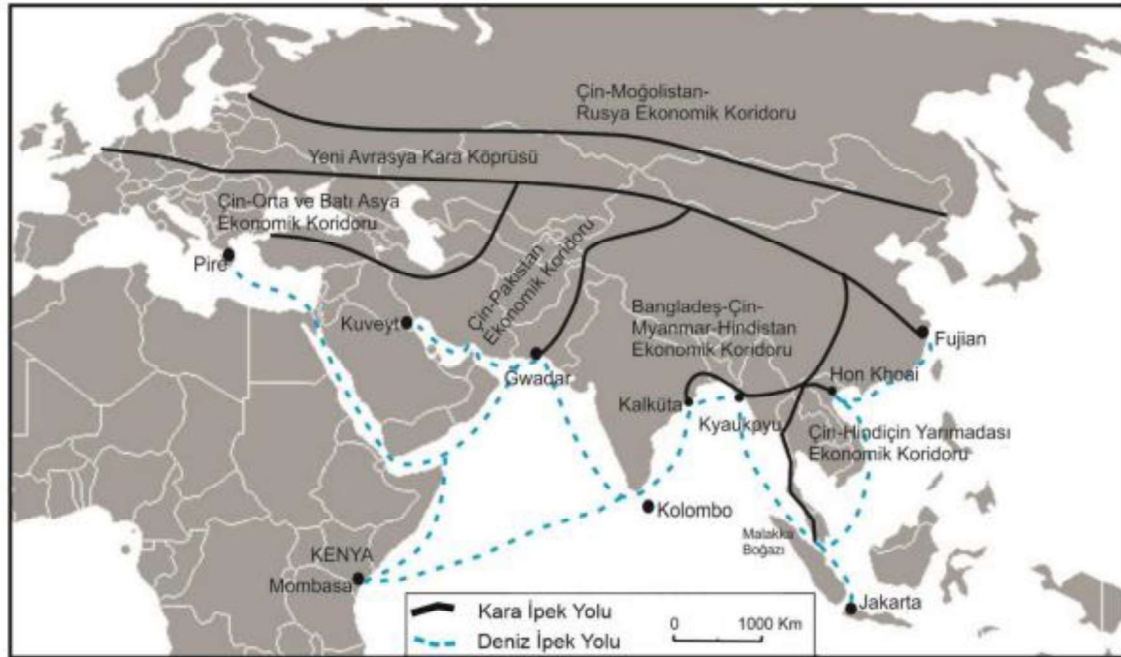
- Avrupa İle Alternatif Ticaret Rotası Oluşturma: TKTY projesiyle Çin, Avrupa ticaretiyle Rusya'ya alternatif bir rota oluşturmayı hedeflemektedir. Çin mallarının deniz yoluyla Avrupa pazarına ulaşması 20 ila 40 gün sürmektedir. Ancak bu proje sayesinde malların Doğu Türkistan'dan Doğu Avrupa'ya ulaşması 11 gün sürmektedir. Bu proje ile Çin, ticarete Rusya'ya daha az bağımlı olacak ve Doğu Türkistan'ın, sınır ötesi ticaret ve altyapı ve tedarik zincirinin gelişmesi sağlanarak bölgesel ve global ticaret için faydalı olması amaçlamaktadır.

TKTY projesi, Çin'in Asya-Pasifik bölgesindeki gücünü pekiştirmek için sayısız fırsat sunmaktadır. Asya-Pasifik bölgesi, ekonomik, enerji ve güvenlik açısından Çin'in dış politikası için son derece önemlidir. ABD'nin bölgeye olan ilgisi, Çin'i bölgedeki ABD'ye karşı bir denge politikası stratejisi izlemeye yönlendirmektedir. TKTY projesinin önceliğinin ekonomik olduğu bilinmektedir. Bununla birlikte, proje özellikle enerji için sağladığı avantajlardan dolayı daha önemlidir. Dünyanın en büyük petrol ithalatçısı olan Çin, enerji tedarikçilerini çeşitlendirmek ve bağımlılığını azaltmak istemektedir. Aynı zamanda, Çin'in enerji şirketleri, çeşitli projelerini Orta Asya'da, özellikle Kazakistan ve Türkmenistan'da gerçekleştirmeyi hedeflemektedir. Proje bu açılarından son derece önemlidir (Ekman, 2015:9-10).

TKTY projesi 6 önemli ekonomik koridoru kapsamaktadır. Bunlar; Çin-Moğolistan-Rusya ekonomik koridoru, Çin-Orta ve Batı Asya ekonomik koridoru, Yeni Avrasya Kara Köprüsü, Çin-Pakistan ekonomik koridoru, Çin-Hindiçin Yarımadası ekonomik koridoru

ve Çin-Bangladeş-Hindistan-Myanmar ekonomik koridoru olarak sıralanabilir. Bu koridorlar, Şekil II'de gösterilmektedir.

Çin-Moğolistan-Rusya ekonomik koridorunda Moğolistan stratejik öneme sahip bir ülkedir. Rusya ve Çin'i birbirine bağlayan en kısa yol, Moğolistan üzerinden sağlanmaktadır. Moğolistan hükümetinin demiryolu inşa etme projesi 2001 yılında başlamıştır. Yabancı yatırım ve işgücü eksikliğinden dolayı istenilen ilerleme sağlanamamıştır. Dolayısıyla bu ekonomik koridorla Moğolistan, gerçekleştirmeyi düşündüğü projeleri hayata geçirebilecektir. Planlanan koridorun geçiş güzergâhındaki bölge ülkeleri arasında, ekonomik entegrasyonun ve çok taraflı ekonomik işbirliğinin oldukça zayıf olduğu görülmektedir. Bu koridor sayesinde, bölge ülkeleri arasındaki entegrasyon ve işbirliğinin artması beklenmektedir (Otgonsuren, 2015:4).



Şekil II: TKTU Kapsamındaki Ekonomik Koridorlar

Kaynak: (Güner, 2018:118)

Yeni Avrasya Kara Köprüsü'nden önce, Çin ve Avrupa'yı birbirine bağlaması düşünülen yol projeleri yapılması fikri ortaya atılmıştır. Başlangıçtaki projede, Orta Asya'yı atlayarak Çin ve Rusya sınırı üzerinden geçen bir proje ortaya konulmuş ancak malların Avrupa'ya geçişi dolaylı yoldan gerçekleştiği için bu projeden istenilen verim alınamamıştır. Bunun üzerine 2011 yılında yeni bir rota kullanılmaya başlanmıştır. Bu kullanılan rota, Doğu

Çin'den Kazakistan, Rusya, Beyaz Rusya, Polonya'dan geçerek, Almanya, Fransa ve İspanya'ya kadar devam etmektedir. Yeni Avrasya Köprüsü sayesinde, mevcut rotanın daha da uzatılması mümkün olacağı söylenebilir (Debreczeni, 2016: 44).

Çin'i Arap Yarımadası'na bağlayan Çin-Orta Asya-Batı Asya ekonomik koridoru, büyük ölçüde eski İpek Yolu'nun güzergâhından geçmektedir. Çin'in Xinjiang bölgesinden başlayıp, Basra Körfezi, Akdeniz, Orta Asya ve Arap Yarımadası'na uzanan koridor, İran, Suudi Arabistan ve Türkiye dahil olmakla beraber toplam 22 ülkeyi geçmektedir (<http://jworldtimes.com/jwt2015/magazine-archives/jwt2017/sep2017/economic-corridors-under-chinas-obor-initiative/>, 25.02.2018).

Çin-Pakistan ekonomik koridoru, Çin ve Pakistan arasındaki enerji projeleri, ulaşım ve altyapı ağlarını kapsayan bir koridordur. Bu koridorla, Pakistan'da bazı özgür ekonomik bölgelerin oluşması da hedeflenmektedir. 46 milyar dolarlık bir yatırım tutarına sahip olan koridor, Pakistan'ın ulaşım altyapısının yenilenmesinde ve enerji üretim kapasitesinin artmasında önemli role sahip olacaktır. Bu koridor, Çin'in Kashgar şehrini, Pakistan'ın stratejik öneme sahip olan Gwadar limanına bağlamaktadır. Gwadar limanının stratejik öneme sahip olmasının nedeni, bu liman sayesinde Çin'in Ortadoğu'ya girişi mümkün olmaktadır (Rifaat ve Naini, 2016:3).

İpek Yolu'nun modern versiyonu olan ve 1999 Kunming girişiminin yeniden gözden geçirilmesiyle oluşan Çin-Bangladeş-Myanmar-Hindistan ekonomik koridoru, güzergâh üzerindeki ülkelerin ekonomik büyümesinde, aralarındaki ticaretin teşvik edilmesinde ve bağlarının derinleşmesinde önemli role sahip olarak görülmektedir. Bu koridor, bölgenin sosyoekonomik olarak gelişmesini, altyapı, enerji kaynakları, tarım, ticaret ve yatırım başlıkları altında sağlamayı hedeflemektedir (Islam, Hossan ve Matin, 2015: 131-132.).

Çin-Hindiçin Yarımadası ekonomik koridoru, Çin'in Endonezya Yarımadası'ndaki ülkelerle bağlantısını sağlamaktadır. Bu koridorun getirdiği işbirliği sayesinde Çin, Laos, Kamboçya, Vietnam ve diğer bölge ülkeleriyle kalkınma forumları düzenlemekte ve işbirliği anlaşmaları yapmaktadır (International Department of the CPC Central Committee, 2017:15-16).

4. ASYA ALTYAPI YATIRIM BANKASI

2016 yılının Ocak ayında faaliyetlerine başlayan AAYB'nin kurulmasına ilişkin ilk açıklama Çin'in Maliye Bakanı Lou Jiwei tarafından Güneydoğu Asya ziyareti sırasında yapılmıştır. Çin'in liderliğinde kurulan AAYB kapsamında 84 ülke bulunmaktadır. Tablo I'de AAYB üyesi ülkeler kıta dağılımına göre gösterilmektedir. AAYB'nin üye sayısının önümüzdeki yıllarda artması beklenmektedir.

1970'lerin sonlarında Deng Xiaoping liderliğinde sanayi, tarım, bilim ve teknoloji ve milli savunma alanlarında dışa açılma hareketi başlatan Çin günümüzde global bir aktör olma yolunda hızla ilerlemektedir. Dışa açılma politikasının bir sonucu olarak Çin 1989'da IMF'ye, 2001 yılında ise Dünya Ticaret Örgütü'ne üye olmuştur. 1978 yılındaki politika değişikliği ile Çin'in dış ekonomik ve siyasî meselelerdeki etkinliği de artmaya başlamıştır.

Çin öncelikli olarak Asya'da nüfuz sahibi olmaya başlamıştır. TKTY projesi bu nüfuzunun bir sonucu olarak ortaya atılmıştır. Çin'in Asya'daki etkinliğini artırmak için yaptığı tek girişim TKTY değildir. Çin, Asya Altyapı Yatırım Bankasını (AAYB) da kurdu. Türkiye'nin bölgesel ve kurucu üyesi olduğu AAYB'de Almanya, Güney Kore, Avustralya ve Birleşik Krallık da bulunmaktadır (Katada, 2016:2).

Tablo I: AAYB Üyesi Ülkeler

Asya ve Kafkaslar	Orta Doğu ve Afrika	Avrupa	Amerika	Diğer
Avustralya, Bangladeş, Brunei, Kamboçya, Çin, Hong Kong, Hindistan, Endonezya, Kazakistan, Kıbrıs, Kırgızistan, Laos, Malezya, Maldivler, Moğolistan, Myanmar, Nepal, Yeni	Mısır, İran, İsrail, Ürdün, Kuveyt, Umman, Güney Afrika, Katar, S.Arabistan, Madagaskar, BAE, Etiyopya, Sudan, Bahreyn	Avusturya, Azerbaycan, Belarus, Danimarka, Finlandiya, Fransa, Gürcistan, Türkiye, Yunanistan, Almanya, Macaristan, İzlanda, İtalya, Lüksemburg, Hollanda, Norveç, Polonya,	Bolivya, Brezilya, Ekvador, Peru, Şili, Venezüella, Arjantin	Cook Adaları, Samoa, Tonga, Vanuatu

Zelanda, Pakistan, Filipinler, Singapur, G.Kore, Sri Lanka, Tayvan, Tacikistan, Tayland, Özbekistan, Vietnam, Afganistan, Ermenistan, Fiji, Hong Kong, Doğu Timor		Portekiz, Romanya, Rusya, İspanya, İsveç, İsviçre, Birleşik Krallık, Belçika, Kanada, İrlanda		
--	--	--	--	--

AAYB, elektrik, su, ulaşım, telekomünikasyon ve sağlık gibi temel hizmetlerin kalitesini artırmaya yönelik destekleyici güç sağlayacaktır. Çünkü bilindiği gibi bir ülkede ekonomik kalkınmada en önemli unsur altyapı hizmetleridir. Bunun farkında olan Çin’de özellikle Asya bölgesinin altyapı sorunlarının çözümünün tespiti ve bu sorunların çözümüne yönelik politikaların uygulanmasında finansal destek sağlayacak olan AAYB’yi hayata geçirmiştir. Her ne kadar AAYB bugün çok taraflı bir oluşum olsa da başlangıçta bu şekilde olması planlanmamıştır. Yani AAYB’nin bugünkü durumu tamamen şartların şekillendirilmesiyle olmuştur. Başlangıçta AAYB bir kalkınma ajansı veya ticaret odaklı bir banka şeklinde planlanmıştır. Ama bugün kıtalararası ve çok uluslu bir karaktere sahiptir. Bu durum AAYB’yi daha stratejik hale getirmektedir (Bessler, 2016).

Tablo II’de AAYB’nin, Uluslararası İmar ve Kalkınma Bankası (UİKB) ve Asya Kalkınma Bankası (AKB) ile karşılaştırılması gösterilmektedir. Tabloda her üç bankanın da çeşitli yönlerden benzerlik ve farklılıkları incelendiğinde AAYB’nin belirleyici özelliği daha açık ortaya çıkmaktadır. Kayıtlı sermaye açısından AAYB’nin nispeten yüksek sermayeye sahip olduğu görülmektedir. Bu durum AAYB’nin kuruluş amacı ile açıklanabilir. Çünkü AAYB Asya bölgesindeki yüksek bedelli yatırım projelerinin finansmanı için kurulmuştur. Hisse paylarına göre ilk 5 ülke incelenirse burada da AAYB’nin farklılığı ortaya çıkmaktadır. BRICS ülkelerinden Çin, Hindistan ve Rusya ilk üç sırayı almıştır. Bu durum çok kutuplu dünya düzeninde Çin’in yeni denge arayışı içinde kendi ittifakını kurmaya

çalıştığını göstermektedir. AAYB'nin ekonomik bir oluşumun daha ötesinde siyasal açıdan da bir anlam taşıdığı üye ülkelerden anlaşılmaktadır.

AAYB'ye üye olmak isteyen ülkelerin bu isteklerini belirtmeleri için son tarih 31 Mart 2015 olarak ilan edilmiştir. Ancak AAYB için dönüm noktası olan bir tarih vardır ki bu da AAYB'nin bir bakıma Avrupa'ya açılışı gibi değerlendirilebilir. Bu tarih İngiltere'nin AAYB'ye üye olmak istediği 12 Mart 2015 tarihidir. Bunun ardından Almanya, Fransa ve İtalya da AAYB'ye katılmışlardır.

Tablo II: AAYB'nin Diğer Kalkınma Bankalarıyla Karşılaştırılması

	ÜİKB	AKB	AAYB
Amaç	İmar ve kalkınma, özel yatırımın teşvik edilmesi, uzun dönemli dengeli büyümenin teşvik edilmesi, önce en yararlı, en acil projeler için krediler düzenlenmesi, savaş zamanından barışa ekonomiye geçişin desteklenmesi	Bölgesel ekonomik kalkınma ve işbirliği İşlevler: Kamusal ve özel yatırımın teşvik edilmesi, Kalkınmayı finanse etmek için kaynaklardan faydalanmak, üyelerin kalkınmada yardım taleplerini karşılamak, teknik yardım, BM ve ECAFE ile işbirliği	Sürdürülebilir kalkınma, bölgesel işbirliği İşlevler: Kamu ve özel yatırımları teşvik etmek, kalkınmayı finanse etmek için kaynakları kullanmak, özel yatırımları teşvik etmek, diğer hizmetler
Üyelik	IMF üyesi ülkeler Toplam Üye:188	ECAFE üyesi ülkeler, diğer bölgeiçi ve bölge dışı BM üyesi gelişmiş ülkeler	ÜİKB veya AKB üyesi ülkeler: BM tarafından tanımlı Asya ve Okyanusya ülkeleri, Bölge dışı kurucu ülkeler Toplam Üye: 57
Kayıtlı Sermaye	1944'de 10 milyar \$, %20'si peşin, %80'i istenilebilir	1965'de 1 milyar \$, %50'si peşin, %50'si istenilebilir	100 milyar \$, %20'si peşin, %80'i istenilebilir
Para Birimi	Altın, ABD Doları veya belirtilen diğer para birimleri	%50 altın veya %50 üye ülkenin konvertibl para birimi	ABD Doları veya konvertibl para birimi

Yönetişim	Yönetim kurulu üyeleri (her biri en büyük paya sahip beş üye, seçilmiş yedi üye)	Yönetim kurulu üyeleri (Bölgeden 7 üye, Bölge dışından 3 üye)	Yönetim kurulu üyeleri (Bölgeden 9 üye, Bölge dışından 3 üye)
Oylama	1. Basit Oylama: Eşit dağıtıldığında tüm oyların %5,55'i 2. Kayıtlı sermayenin bir payı için bir oy	1. Basit Oylama: Eşit dağıtıldığında tüm oyların %20'si 2. Kayıtlı sermayenin bir payı için bir oy	1. Basit Oylama: Eşit dağıtıldığında tüm oyların %12'si 2. Kayıtlı sermayenin bir payı için bir oy (100,000\$) 3. Her bir kurucu üye için 600 oy
İlk 5 Ülkenin Hisse Payı	1. ABD - %16,21 2. Japonya - %7,51 3. Çin - %4,85 4. Almanya - %4,40 5. Fransa/Birleşik Krallık - % 3,95	1. Japonya - %12,84 2. ABD - %2,75 3. Çin - %5,47 4. Hindistan - %5,38 5. Avustralya - % 4,95	1. Çin - %26,06 2. Hindistan - %7,51 3. Rusya - %5,92 4. Almanya - %4,15 5. Güney Kore - % 3,50
Genel Merkez	Washington	Manila, Filipinler	Pekin, Çin
Çalışma Dili	Uygulamada İngilizce	Kurala göre İngilizce	Kurala göre İngilizce

Kaynak: (Wan, 2016:81-81).

AAYB'nin neden kurulduğu ve amacının ne olduğuna dair farklı açıklamalar ve gerekçeler öne sürülmektedir. Her şeyden önce AAYB gerçekten bir ihtiyaç sonucu mu doğdu yoksa bu basit bir güç gösterisi mi? AAYB'nin gerçekten bir ihtiyaç sonucu doğduğu söylenebilir ve bu durum global ekonomideki eksen kaymasının da bir göstergesidir. Çünkü bu banka bölgenin gelişimini finanse edecek bir güçtür.

Asya Kalkınma Bankası (AKB)'nin bir çalışmasına göre bölgenin altyapı ihtiyaçlarının karşılanması için gelecek 5 yılda yılda 1 trilyon dolardan fazla kaynağa ihtiyaç var. Gerek Dünya Bankası gerekse de AKB'den sağlanan kaynak bunu karşılamaya yetecek kadar değil. Ancak AAYB'nin de yıllık 1 trilyon dolar gibi büyük bir rakamı karşılamaya yetecek kadar kapasitesi yok. Yine de bir katkı sunması açısından önemli bir oluşum olarak değerlendirilmektedir (Renard, 2015:1).

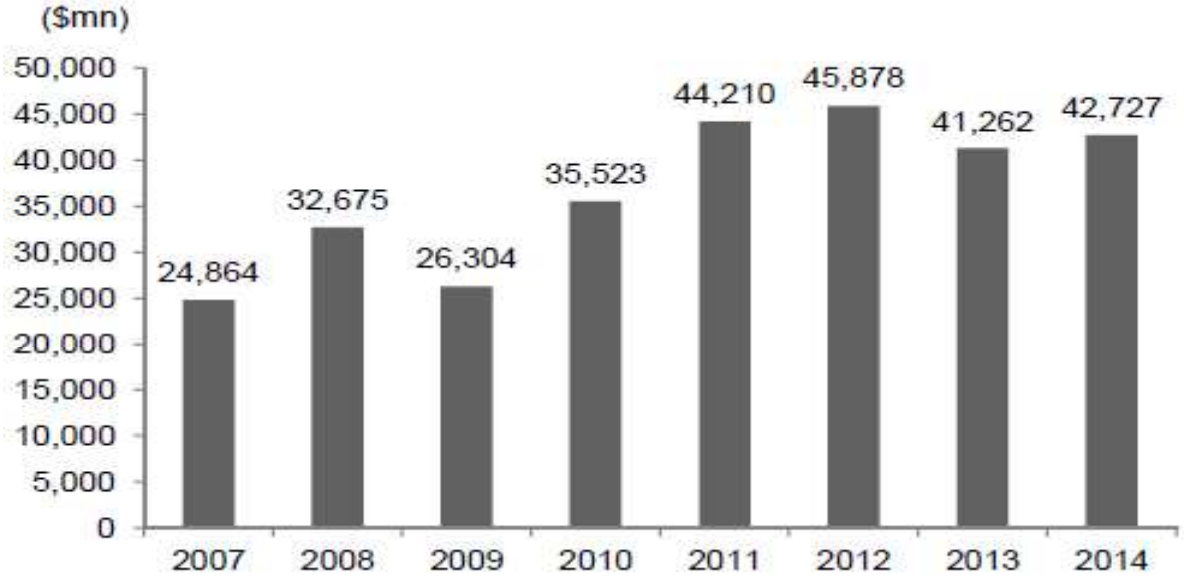
Tablo III: AAYB Tarafından Ocak 2017 İtibariyle Onaylanmış Projeler

Projenin Adı	Ülke	Sektör	Partner	Proje Büyüklüğü	AAYB Desteği
Myingyan Enerji Santrali	Myanmar	Enerji	AKB/IFC	-	20 Milyon \$
Tarbela 5 Hidroelektrik Santral Uzantısı	Pakistan	Enerji	Dünya Bankası	824 Milyon \$	300 Milyon \$
M-4 Ulusal Otoyolu	Pakistan	Ulaşım	AKB	273 Milyon \$	100 Milyon \$
Dağıtım Sistemi Yükseltmesi	Bangladeş	Enerji	Yok	262 Milyon \$	165 Milyon \$
Duşanbe Özbekistan Sınır Yolu	Tacikistan	Ulaşım	Avrupa İmar ve Kalkınma Bankası	106 Milyon \$	28 Milyon \$
Ulusal Gecekondu İyileştirmesi	Endonezya	Altyapı	Dünya Bankası	1,7 Milyar \$	217 Milyon \$
Trans Anadolu Doğalgaz Boru Hattı	Azerbaycan	Enerji	Dünya Bankası	8,6 Milyar \$	600 Milyon \$
Duqm Limanı Ticari Terminali	Umman	Ulaşım	Yok	353 Milyon \$	265 Milyon \$
Demiryolu Sistemi	Umman	Ulaşım	Yok	36 Milyon \$	60 Milyon \$

Kaynak: (Weiss, 2017:14)

Tablo III'de 2017 Ocak itibariyle AAYB tarafından onaylanmış projeler gösterilmektedir. Projeler ağırlıklı olarak enerji santrali, hidroelektrik santral, otoyol, doğalgaz boru hattı, liman ve demiryolu sistemleri ile ilgilidir. Projelerin uygulanacağı ülkeler ise Myanmar, Pakistan, Bangladeş, Tacikistan, Endonezya, Azerbaycan ve Umman gibi büyük ölçekli altyapı projelerini kendi başlarına yapamayacak veya yapmakta zorlanacak ülkelerde olduğu görülmektedir. Finanse edilecek projeler enerji, ulaşım ve altyapı olarak

dağılmıştır. AAYB kendi içine kapalı bir kuruluş değildir. Söz konusu projelerin finansmanında Dünya Bankası, Asya Kalkınma Bankası ve Avrupa İmar ve Kalkınma Bankası gibi kuruluşlarla işbirliği içindedir. Projelerin ekonomik büyüklüğü 36 milyon dolar ile 8,6 milyar dolar arasında değişmektedir. AAYB'nin bu projelere verdiği destek ise 28 milyon dolar ile 600 milyon dolar arasında değişmektedir.



Şekil III: Çin'in AAYB Üyesi Ülkelere Altyapı İle İlgili Yaptığı Yatırımlar

Kaynak: (Sekine, 2015:12)

Şekil III'de Çin'in 2007-2014 yılları arasında AAYB üyesi ülkelere yaptığı yatırımlar gösterilmektedir. Buna göre 2007 yılında yaklaşık 25 milyon dolar olan Çin'in AAYB üyesi ülkelere yaptırımları, 2014 yılında yaklaşık 43 milyon dolara yükselmiştir. Çin'in AAYB üyesi ülkelere yaptığı yatırımların ekonomik olduğu kadar siyasî boyutu da vardır. Çin, TKTY projesi kapsamındaki ülkelerin bulunduğu güzergâhta kendi nüfuzunu artırmayı hedeflemektedir. Tüm bunlar Çin'in nüfuz alanını korumak ve geliştirmek için AAYB'nin ekonomik olmaktan çok politik amaçlara hizmet etmek üzere kurulduğunu göstermektedir. Çin hükümeti Çin şirketlerinin uluslararası yatırım yapmalarını sağlamak üzere finansman imkân ve kolaylıkları sağlamaktadır. AAYB Çin'de devlet-özel sektör işbirliğinin ve devletin özel sektöre yol açıcı bir rol oynadığını göstermesi açısından çarpıcı bir örnektir. Ayrıca AAYB projesi ile Çin TKTY gibi Çin'i Avrupa'ya bağlayan dev ölçekli projeleri finanse ederek güç mücadelesinde avantaj sağlayacaktır (Ren, 2016:440).

5. SONUÇ

Çin'in 21. Yüzyıldaki ekonomik kalkınma stratejisi niteliğindeki TKTY projesi Asya, Avrupa ve Afrika kıtalarındaki 60'dan fazla ülke arasındaki ekonomik, siyasî, sosyo-kültürel ve güvenlik işbirliğini geliştirmeye yönelik bir projedir. Bu nedenle bu makalede TKTY projesinin sadece ekonomik değil siyasî boyutlarının da olduğu vurgulanmıştır. TKTY projesi Çin'in bölgesel ve global nüfuz mücadelesinde oldukça stratejik bir hamle olarak kabul edilmektedir.

Çin dış politikasında önemli değişikliklere neden olacak TKTY projesi aynı zamanda Çin'in iç ekonomik, siyasî ve güvenlik problemlerinin çözümüne de katkı sağlayacaktır. Yakın komşu politikası bağlamında Çin'in Orta Asya ülkeleri ile yaşadığı sınır problemleri ve ayrılıkçı hareketlerle mücadelede TKTY projesinin sağlayacağı sinerjiden yararlanılması düşünülmektedir.

Çin'in yumuşak güç kapsamında değerlendirilen TKTY projesi ile nüfuz mücadelesinde akıllı bir strateji geliştirdiği söylenebilir. Öncelikli olarak Çin globalleşme karşıtı bir ülke olmadığını TKTY projesi ile kanıtlamıştır. Çin Devlet Başkanı Xi Jinping'in 2017 yılındaki 'Kuşak ve Yol Zirvesi'ndeki konuşması da globalleşmeyi destekleyici niteliktedir. İkinci olarak Çin tarihsel olarak özellikle Afrika'ya yönelik emperyalist bir emelinin hiç olmadığı tezini günümüzde iyi kullanmaktadır. Bu nedenle Afrika ülkelerinin Çin'e yaklaşımı, ABD'ye yaklaşımından farklıdır. ABD'nin özellikle Ortadoğu'da askeri güce başvurarak, işgal ve sömürü politikası izlediği Orta Asya ve Afrika ülkeleri tarafından bilinmektedir. Orta Asya ve Afrika ülkeleri Çin'in TKTY projesine bu doğrultuda bakmaktadırlar.

Çin'in askeri güce başvurmadan izlediği bu ekonomik kalkınma politikası, Çin şirketlerinin yatırım politikalarını daha kolay ve hızlı şekilde uygulamalarını sağlamıştır. Çin devleti de şirketlerin yatırımlarını finanse etmeye yönelik AAYB'yi kurmuştur. AAYB sayesinde Çin yüksek maliyetli altyapı projelerini finanse etmek için önemli kaynak oluşturmuştur. AAYB'nin sadece Çin açısından önemi yoktur. Özellikle Orta Asya ve Afrika ülkelerinin mevcut altyapı problemleri içinde AAYB önemli bir kaynak olmuştur. TKTY projesinin bir parçası olan AAYB sayesinde Çin özellikle ekonomik alanda bölge ülkeleri üzerindeki nüfuzunu artırmaya başlamıştır.

KAYNAKLAR

- Aoyama, R. (2016). "One Belt, One Road": China's New Global Strategy. *Journal of Contemporary East Asia Studies*. Vol. 5, No.2, pp. 3-22.
- Bessler, P. 2016. China's "new Silk road": Focus on Central Asia, *EU-Asia Economic Governance Forum*, http://www.kas.de/wf/doc/kas_43841-1522-2-30.pdf?160401030733 (28.01.2017).
- China Britain Business Council ve Foreign and Commonwealth Office, "One Belt One Road – A role for UK companies in developing China's new initiative", http://www.cbcc.org/cbbc/media/cbbc_media/One-Belt-One-Road-mainbody.pdf (17.08.2017).
- Clemente, A. (2015). The "One Belt, One Road" Initiative And Its Effects On The Relations Between China And European Union. (Yüksek Lisans Tezi). Luiss guidò Carli University, Italy.
- Debreczeni, G. (2016). The New Eurasian Land Bridge - Opportunities for China, Europe, and Central Asia. *The Public Sphere*. pp. 40-54.
- Ekman, A. 2015. China in Asia: What is behing the new silk roads?, *French Institute of International Relations and OCP Policy Center*, https://www.ifri.org/sites/default/files/atoms/files/note_ae_ocppc-ifri_en_0.pdf (18.08.2017).
- Güner, B. (2018). OBOR Girişimi'nin Coğrafyası. *Marmara Coğrafya Dergisi*. Sayı:37, ss. 112-123.
- Hussain, F. and Mezhar H. 2017. China-Pak Economic Corridor (CPEC) and Its Geopolitical Paradigms, *International Journal of Social Sciences, Humanities and Education*, Vol.1, No.2, pp. 1-17.
- International Department of the CPC Central Committee. (2017). Building the Belt and Road: Concept, Practice and China's Contribution. Foreign Languages Press.
- Islam, N.I., Hossan, M.M., Matin, S. (2015). Bangladesh, China, India and Myanmar Economic Corridor (BCIM-EC): Next Window for Economic Development in Asia. *Daffodil International University Journal of Business and Economics*. Vol. 9, No.1, pp. 131-149.
- Katada, S.I. 2016. At the Crossroads: The TPP, AIIB, and Japan's Foreign Economic Strategy, *AsiaPasific Issues*, No. 125, pp. 1-9.
- Luft, G. (2016). It Takes a Road – China's One Belt One Road Initiative: An American Response To The New Silk Road. *Institute for the Analysis of Global Security*. pp. 1-50.
- Otgonsuren, B. (2015). Mongolia-China-Russia Economic Corridor Infrastructure Cooperation. *Erina Report*. No. 127, pp.3-6.

- Passalacqua, C.C. (2016). China's new opening up policy: the one belt one road initiative. (Yüksek Lisans Tezi). Luiss guido Carli University, Italy.
- Ren, X. (2016). China as an institution-builder: the case of the AIIB, *The Pacific Review*, Vol.29, No.3.
- Renard, T. 2015. The Asian Infrastructure Investment Bank (AIIB): China's new multilateralism and the erosion of the West, *EGMONT Royal Institute for International Relations*, No.63.
- Rifaat H., Maini, T.S. (2016). The China-Pakistan Economic Corridor – Strategic Rationales, External Perspectives, and Challenges to Effective Implementation. *A Visiting Fellow Working Paper*, pp. 1-31.
- Sekine, E. 2015. Aims and Prospects of the Asian Infrastructure Investment Bank Proposed by China, *Nomura Institute of Capital Markets Research*, Vol.6, No.4.
- The Economist, Our bulldozers, our rules, <https://www.economist.com/news/china/21701505-chinas-foreign-policy-could-reshape-good-part-world-economy-our-bulldozers-our-rules> (18.08.2017).
- Valeriani, M. 2016. The Asian Infrastructure Investment Bank: Wht Did the European Countries Join the AIIB?. (Yüksek Lisans Tezi). Luiss guido Carli University, Italy.
- Wan, M. 2016. *The Asian Infrastructure Investment Bank The Construction of Power and the Struggle for the East Asian International Order*. New York:Palgrave Macmillan.
- Weiss, M.A. 2017. Asian Infrastructure Investment Bank (AIIB), *Congressional Research Service*.
- Yu, H. (2017). Motivation behind China's 'One belt, One Road' Initiatives and Establishment of the Asian Infrastructure Investment Bank. *Journal of Contemporary China*, pp. 353-368.
- Ze, S. ve Chenxi, Y. (2015). China's Diplomatic Efforts to Promote Energy and Resources Cooperation Along the "One Belt and One Road. *China Institute of International Studies*. No.5, pp. 1-65.
- <https://www.uschina.org/sites/default/files/2015%20%203%20BOAML%20Analysis%20on%20OBOR.pdf>, 2015, s. 3.
- <http://jworldtimes.com/jwt2015/magazine-archives/jwt2017/sep2017/economic-corridors-under-chinas-obor-initiative/> (25.02.2018).