

Çin-ABD Rekabeti Gölgesinde Kuşak veYol Girişimi*



ASSADOLLAH ATHARI

Dr. Öğr. Üyesi,
Siyaset Bilimi Bölümü, İslami Azad Üniversitesi

EHSAN EJAZI

Dr.
Uluslararası İlişkiler Bölümü, Gulian Üniversitesi

Dr. Assadollah Athari, doktorasını Tahran Üniversitesi'nde Siyaset Bilimi üzerine yapmıştır. Şu anda İslami Azad Üniversitesi'nde profesör olarak görev yapmaktadır. Tahran'da Savunma ve Silahlı Kuvvetler Lojistik Bakanlığı, Stratejik Araştırmalar Merkezi, Bilimsel Araştırma ve Ortadoğu Stratejik Çalışmalar Merkezi'nde kıdemli araştırmacıdır. Dr. Athari, Ortadoğu siyaseti, özellikle de Türkiye'nin iç ve dış politikası hakkında çeşitli kitap ve makaleler yazmıştır. Farklı alanlarda uluslararası konferanslara katılmış olan Prof. Athari aynı zamanda, İran Uluslararası Çalışmalar Derneği ve İran Dünya Çalışmaları Derneği'nin kurucularından biridir.

E-mail: athary.asadolah@yahoo.com

Dr. Ehsan Ejazi, Guilan Üniversitesi'nde (İran'ın kuzeyinde) uluslararası ilişkiler alanında doktora yapmıştır. Şu anda Guilan Üniversitesi'nde öğretim görevlisidir. Aynı zamanda, İslami Azad Üniversitesi Bilim ve Araştırma Dalı'nda Filistin-İsrail Çatışması üzerine ders vermektedir. Dr. Ejazi, 2016'dan beri Tahran Bilimsel Araştırma ve Ortadoğu Stratejik Çalışmalar Merkezi'nde araştırmacı üyedir. İlgi alanları; Ortadoğu Politikaları, İran Dış Politikası, İran-ABD ilişkileri ve Filistin-İsrail Çatışması'dır.

E-mail: ehsan.ejazi@gmail.com

ÖZ

Kuşak-Yol Girişimi (KYG), Çin'i kara ve deniz üzerinden Avrupa, Asya ve Afrika gibi dünyanın diğer bölgelerine bağlayan küresel bir projedir. Aslında, Çin'in bu projeyi başlatma hedefi ticaret bağlantılarını dünyanın geri kalanına ulaştırmak ve küresel denklemde ortak bir zemin bulmaktır. KYG, ABD hegemonyasına karşı ciddi zorluklar yaratan, Çin'in yükselen gücünün emarelerinden biridir. Bu projenin gerçekleştirilmesiyle yalnızca Çin'in bölgedeki ve uluslararası alandaki etkisinin ve gücünün artması değil; aynı zamanda, Asya'nın ekonomik kalkınmasına yol açması ve onun dünya çapındaki siyasi ve ekonomik gücünü arttırması beklenmektedir. Bu çerçevede, makalenin temel soruları şunlardır: Bu projenin dikkat çeken özellikleri nelerdir? ABD tarafından yaratılan temel zorluklar nelerdir? Elde edilen bulgulara dayanarak yazarlar, Asya'da bölgesel bir hegemon ve sonrasında küresel düzeyde bir hegemon olmak için KYG'nin Çin'e altın bir fırsat sunacağını ileri sürmektedirler. Tüm bunlar olurken ABD, KYG'ye karşı ekonomik, siyasi ve mali engeller koyarak Çin'in bir hegemon olmasını önlemek için sert önlemlere başvurmaktadır.

Anahtar Kelimeler: ABD; Çin; ekonomik kazanımlar; Kuşak-Yol Girişimi; uluslararası işbirliği

ÇİN, KUŞAK-YOL GİRİŞİMİNİ (KYG) 2013 yılında resmen kamuoyuna duyurdu. Bu, Çin'i kara ve deniz üzerinden Avrupa, Asya ve Afrika gibi dünyanın diğer bölgelerine bağlayan bir projedir. Esasen, Çin'in böyle bir proje oluşturmadaki hedefi, ticaret bağlantılarını dünyanın geri kalanına ulaştırmak ve küresel denklemde ortak bir zemin bulmaktır. Genel anlamda bu, yeni hegemonyaya ve Amerika Birleşik Devletleri (ABD) ile yakın rekabete doğru giden bir harekettir. Ortadoğu Bölgesi'nin projenin ağırlık merkezinde olması sebebiyle, KYG'nin İran üzerinden Çin'i Avrupa'ya bağlaması beklenmektedir.

Çin, Bir Kuşak-Bir Yol projesini yüz yıllık bir proje olarak dünya kamuoyuna duyurmuştur. Bu projenin ana amacının ekonomik nedenler olduğu görülmektedir ve Çin, Yeni İpek Yolu projesiyle bölge ekonomisini bir şekilde kontrol etmeyi hedeflemektedir. Ekonomik nüfuzun dışında, bölge ülkelerinin çoğu siyasi ve kültürel açıdan da Çin'e yönelmiş durumdadır ve her biri bu ülkenin potansiyel bir ortağı olabilecek-

tir. Çin yıllardır dünyanın ekonomik haritasında bir değişim yaratma arayışındadır. Eski İpek Yolu'nu modern bir ulaşım, ticaret ve ekonomi koridoruna dönüştüren KYG, Şanghay'dan Berlin'e uzanmaktadır. Proje, dünya tarihindeki en geniş ekonomik kalkınma projesidir ki kuşkusuz Çin'in rakiplerinin daha fazla dikkatini çekmektedir. Bu noktada, Avrupalılar Japonya ile, Kuşak-Yol stratejisine karşı işbirliği ve uyum sağlamak üzere bir altyapı anlaşması imzalamışlardır. Bu anlaşma, Çin'in Yeni İpek Yolu'na ilişkin uluslararası kaygıları gidermek üzere geçtiğimiz yıl Avrupa Birliği tarafından başlatılan "Asya'yı bağlama" stratejisinin bir parçası olarak ortaya konulmuştur (Emmott, 2019).

Proje, eski İpek Yolu'nun modern ve gelişmiş bir tasarımı olarak düşünülmüştür. KYG, Asya, Avrupa ve Afrika kıtalarını birbirine bağlayan, Çin'in yükselen gücünün emarelerinden biridir. Yeni İpek Yolu, 71 ülkenin ekonomik altyapısına (Belt and Road Initiative, 2020) ve "İpek Yolu Ekonomik Kuşağı" ve "21. Yüzyıl Deniz İpek Yolu" olmak üzere iki ticaret güzergahı-

nın kalkınmasına yönelik bir yatırım projesidir ve hala gelişmekte ve de genişlemektedir. Proje, Çin'in dünya ticaret ve ekonomi dengesindeki konumunu iyileştirmesini ve mallarını karayolu ve denizyoluyla tüm bu üç kıta ülkelerine (Asya, Avrupa ve Afrika) ulaştırmasını sağlayacak Çin merkezli bir uluslararası ulaşım ağı yaratmayı hedeflemektedir. Bir kara projesi olan “ekonomik kuşak”, Orta Asya ve Ortadoğu üzerinden Kırgızistan, Kazakistan, Özbekistan, İran, Türkiye, Ukrayna, Polonya, Belçika, Fransa ve son olarak İtalya ile Çin'i Doğu ve Batı Avrupa'ya bağlamaktadır (Countries of the Belt and Road Initiative (BRI), 2020). 21. Yüzyıl Deniz İpek Yolu ise Çin'i deniz yoluyla Güneydoğu Asya ve Afrika'ya ve hatta Kuzey Akdeniz'de Yunanistan ve İtalya gibi ülkelerle Avrupa'ya bağlar. Vietnam, Malezya, Endonezya, Sri Lanka, Pakistan ve Kenya da bu yola dahildir.



Çin'in Xi'an kentinden ayrılan yük treni, İtalya'nın Milan kentine doğru yol alıyor. (Yuan Jingzhi/Xinhua)

Bu projenin başlatılmasıyla yalnızca Çin'in bölgedeki ve uluslararası alandaki etkisinin ve gücünün artması değil; aynı zamanda, Asya'nın ekonomik kalkınmasına yol açması ve onun dünya çapındaki siyasi ve ekonomik gücünü artırması beklenmektedir. Fakat bu noktada bazı önemli sorular sorulabilir: Bu projenin dikkat çeken özellikleri nelerdir? ABD tarafından yaratılan temel zorluklar nelerdir?

Öne Çıkan Tasarım Özellikleri

Küresel bir kalkınma stratejisi haberleşme ve ulaşım bağlantılarına dayanır ve ticari işbirliğini kuvvetlendirir. Bu planın tam kapsamlı bir şekilde uygulanması dünyanın ticari faaliyetlerinin yapısını değiştirecektir. Bu nedenle de plan, yüzyılın projesi olarak anılmaktadır. Bu proje, dünya nüfusunun %62.3'üne, dünya enerji kaynaklarının dörtte üçüne (Bruni, 2019: 5) ve gayrisafi yurtiçi hasılanın (GSYH) %30'una (Shepard, 2020) karşılık gelmektedir. Şu ana kadar, 126 ülke ve 29 uluslararası örgüt bu plan doğrultusunda Çin ile 173 işbirliği anlaşması imzalamıştır (Xinhua, 2019). Toplam yatırımlara ilişkin tahminler farklılık gösterse de 2027 yılı için bu planda öngörülen projelerin toplam değeri 1.2-1.3 trilyondur (Chatzky & McBride, 2020). Çin Kalkınma Bankası, 60 ülkede 900'den fazla proje için 900 milyar dolar ayırmıştır (Cai, 2017).

KYG'nin Siyasi Hedefleri

Bu bir kazan-kazan projesidir, Çin ve güzergahdaki ülkeler dahil tüm taraflar bundan yararlanacaktır; aynı zamanda ülkelerin Çin'e olan bağımlılığı da artacaktır. Çin'in diplomatik manevrasını geliştirecek olan bu proje, onun yükselen gücünün emarelerinden birini oluşturmaktadır. Bu açık bir şekilde, Çin'in uluslararası gücünü ve dünyadaki özellikle de Asya'daki siyasi etkisini arttıracaktır. Bu projenin uygulanmasının olumlu ekonomik etkileri dikkate alındığında, plan Asya'nın ekonomik ve siyasi geleceğini değiştirecektir. Çin'in askeri gücüyle birlikte proje, Doğu Asya'da Çin hegemonyasını beraberinde getirebilir ve nihayetinde kıyıları ve Avrasya ticaret yollarını aşarak Çin'in dünya ekonomisindeki temel güçlerden biri olmasına

yol açabilir. Dahası, KYG kara güzergahında yer alan ülkeler arasında Çin'in yumuşak gücünü de önemli ölçüde arttıracaktır (Voon & Xu, 2020: 122). Yine de, Çin'in ABD'ye benzer şekilde bir yumuşak güç kullanıp kullanmayacağı belirsizdir (Beeson, 2018: 250). Proje, çok kutuplu dünyaya doğru giden eğilimleri, ekonominin küreselleşmesini, kültürel çeşitliliği, bilgi teknolojinin genişleyen kullanımını güçlendiren ve açık bölgesel işbirliği çerçevesinde küresel serbest bir rejimin kuvvetlenmesini sağlayan bir girişimdir.



KYG'nin Ekonomik Hedefleri

Proje, ekonomik işbirliği için mühim bir platformdur. Kimileri bu projeyi, dünyanın ekonomik düzenini yeniden şekillendirmeye ve ülkelerle şirketleri Çin'in ekonomik yörüngesine yerleştirmeye çalışan küreselleşmenin Çin modeliyle uyumlu bir kalkınma olarak görmektedir. Kimileriye bunu, Çin'in en büyük Marshall Planı ve yüzyılın ekonomik güzergahı olarak değerlendirmektedir (Boucher, 2019). Bu, bir ülke tarafından gerçekleştirilen en büyük yatırım projesidir (900 milyar dolar). KYG'nin en temel ekonomik hedefi, Çin menşeli malların en kısa sürede ve en az fiyatlara dünyanın birçok ülkesine ulaştırılmasıdır ki bu trafiği arttırmakta, turizmi geliştirmekte ve yatırım altyapısını genişletmektedir.

KYG, Asya ülkelerinin ekonomisine olumlu bir etkiye bulunacak ve güçlü bir Asya'nın ortaya çıkmasına imkan verecektir.

Proje, dünyanın ekonomik yapısını değiştirirken dünyadaki ticaretin hacmini ve değerini arttırmaktadır. Bu, Çinli üreticiler için geniş bir pazar sunmakta ve büyük bir ekonomi olan Çin'in gücüne katkıda bulunmaktadır. KYG, Asya ülkelerinin ekonomisine olumlu bir etkiye bulunacak ve güçlü bir Asya'nın ortaya çıkmasına imkan verecektir. Hiç şüphesiz, Çin'den Avrupa, Asya ve Afrika'ya ve buralardan da Çin'e olan haberleşme akışını ve malların taşınmasını da kolaylaştırmakta, taşımacılık alanında rekabet yaratmaktadır. 2017 yılında, 5,000'den fazla kargo taşınmış ve Çin'in 33 şehri ile 12 Avrupa ülkesinin 33 şehri karşılıklı olarak birbirine bağlanmıştır (Ohashi, 2018: 91).

Çin, ülkedeki daha fakir alanları dış pazarlar ile bağlamayı amaçlamaktadır. Bu nedenle, dış pazarlar ile bağlanan Sinciang ve Hunan bölgeleri Çin'in bu projeyi uygulamasının önemli gerekçelerinden birini oluşturmaktadır. Çinli stratejistler, ABD'nin Güneydoğu Asya'ya etkisini yayması gibi Çin'in de etkisini arttırmayı ve Güney Kore, Japonya, Singapur, Tayland ve Filipinler gibi ülkelerle ittifaklar kurarak ABD ile rekabet etmeyi istemektedirler. Çinli kuruluşların mali, yapısal ve operasyonel katkısı olan 46 Sahra Altı Afrika limanı tespit edilmiştir (Devermont, 2019). Ancak Çinli uzmanlar, bu limanların Amerikalı benzerlerinden esas olarak farklı olduğuna inanmaktadırlar. Çünkü onlar, ABD'nin hegemonik politikalarına karşı savunma için geliştirilmiştir.

KYG'nin Avantajları

KYG, güzergah boyunca yer alan ülkelerin altyapısını geliştirecek, daha fazla yatırım yapacak ve

ekonomilerini modernize edecektir. KYG, Yol'da yer alan ülkelerin ticari ilişkilerini Asya, Avrupa ve Afrika'ya yaymaları için yeni bir fırsattır. Çin ile Asya, Afrika ve Avrupa olmak üzere bu üç kıtada yer alan ülkeleri doğrudan bağlayan demir yolları, karayolları, boru hatları, enerji santralleri, deniz limanları, havalimanları, haberleşme ağları, dijital ağlar ve nakliye rotaları inşa ediyor (Dezenski, 2020). Gelişmiş ve gelişmekte olan ülkeler arasındaki altyapı açığını kapatmanın bir yolu, onların ekonomik olarak büyümesi ve uluslararası ticareti ilerletmesi için yardım etmektir. Ülkeler ve hükümetlerle yapılan ikili görüşmelerin yanı sıra, Çin aynı zamanda bağlarını güçlendirdiği 16 Orta ve Doğu Avrupa (Central and Eastern Europe-CEE) devletlerini (Arnavutluk, Bosna Hersek, Bulgaristan, Hırvatistan, Çekya, Estonya, Macaristan, Letonya, Litvanya, Makedonya, Karadağ, Polonya, Romanya, Sırbistan, Slovakya ve Slovenya) temsil eden "Çin ve Doğu Avrupa (1+16)" gibi uluslararası ve bölgesel örgütlerle bölgesel ya da uluslararası diyaloga da sahiptir (Kavalski, 2019). Afrika, Çin ürünleri için büyük bir pazar ve önemli bir ekonomik güç ve ihracatçı olarak Çin'in gücünü ekleyebilir. Bu projenin uygulanmasının ekonomik faydaları güzergah boyunca yer alan ülkelerin daha iyi siyasi ilişkiler kurmasını, birbirleri-

nin ticaretinden faydalanmasını ve altyapılarını geliştirmesini sağlayacaktır. Ayrıca, Afrika ülkelerindeki insanlar arasındaki bağlantıları ve etkileşimleri arttırmaktadır ve böylece kültürlerin değişimi daha kolay hale gelmektedir. Bu bakış açısıyla, coğrafik olarak Tunus'tan Güney Afrika'ya uzanan Kuşak ve Yol Girişimi'ndeki 39 Afrika ülkesini dikkatle değerlendirmektedir. Buna rağmen, Çin şu anda yalnızca üç ülkenin kredi sağlayıcısı olmuştur: Kongo-Brazavil, Cibuti ve Zambiya (Risberg, 2019: 44).

KYG'nin Önündeki Engeller

KYG muhalifleri, özellikle de ABD, bu projeye Çin'e borçlanan ülkelerin çoğunun bu borçlarını geri ödeyemeyeceği sömürgeci bir düzen olarak bakmaktadır. Kuşak-Yol güzergahında yer alan ülkeler arasındaki anlaşmazlıklar ve çatışmalar (Çin'in Hindistan ile olan anlaşmazlığı ya da Hindistan-Pakistan arasındaki anlaşmazlıklar, etnik, dinsel ve sınır anlaşmazlıkları, dinamik ve tamamlayıcı bir ekonominin eksikliği gibi) bu projenin önündeki engellerdir. Dahası, Yeni Delhi KYG'nin Hindistan'ın bağımsızlığına ve bölgesel bütünlüğüne zarar vereceğini iddia etmiştir (Chakma, 2019: 184). Bölgeler üstü çatışmalar, özellikle de Hindistan, Rusya ve ABD ile Çin arasındaki uzun zamandır devam eden rekabet ve onların Çin'in diğer bölgelere olan etkisinin yayılmasına yönelik muhalefeti ile Çin'in ekonomik, siyasi, stratejik ve jeopolitik hegemonyasını önlemeleri bu planın önündeki diğer engellerdir. ABD, Çin'i kendi jeopolitik etkisini yaymak ve ABD üzerinde rekabet avantajı kazanmak için gelişmekte olan ülkelerde altyapı projelerine milyarlık yatırımlar yapmakla suçlamaktadır.

Neredeyse tüm Amerikan siyasileri, Çin'in yapı malzemelerindeki, mühendislik hizmetlerindeki ve belki de işgücündeki kapasite fazla-



Çinli girişimciler, Zambiya'da kurulacak olan Jiangxi Çok Tesisli Ekonomik Bölgesi'nin temel atma törenindeler. (Wang Chao/Xinhua, 2018)

sını ihraç etmek için KYG'yi kullandığını iddia etmektedirler (Chance, 2016: 10). Bu sebeple, KYG, Çin'in dünyadaki daha az güçlü ülkelere baskı kurmak için ödenemez borçları kullandığı "yeni sömürgeci borç tuzağı diplomasisi" olarak tanımlanmıştır (Khanna, 2019).

Amerikan resmi yetkilileri, KYG'nin ekonomik bir fırsat olduğunu kabul etmediler ve müttefiklerine bu plana katılmamalarını ve hatta bir tehdit olarak görmelerini sert bir şekilde tavsiye ettiler.

Amerikan resmi yetkilileri, KYG'nin ekonomik bir fırsat olduğunu kabul etmediler ve müttefiklerine bu plana katılmamalarını ve hatta bir tehdit olarak görmelerini sert bir şekilde tavsiye ettiler (Schuman, 2019). Üstelik, ABD KYG'nin şeffaflık ve çevresel tedbirler bakımından eksik olduğu yönünde ithamda bulunabilmektedir. Ayrıca, projeye katılan özel sektöre yaptırımlar uygulayabilir. Buna ek olarak ABD, gelişmiş ekonomilerin KYG ile işbirliği yapmasını engelleyebilir (Zhang, 2019). ABD ve Çin kendi çıkarları sebebiyle geçmişte işbirliği yapmış olmalarına rağmen (Feigenbaum, 2020), çeşitli jeo-ekonomik ve jeo-stratejik konularda anlaşamamaktadırlar, ki bu da KYG'nin başarısız olmasına yol açabilir. Ticaret savaşı, iki taraf arasındaki bu sert anlaşmazlığın açık bir göstergesidir. Mevcut ticaret savaşı, Amerikan ve Çin malları üzerindeki gümrük vergilerinin yükselmesine yol açmaktadır. Bu kesinlikle, küresel ticaret üzerinde önemli bir olumsuz etki yaratmaktadır (Iqbal, Rahman, & Elimimian, 2019: 223).

Yine de, Yahoo Finance'a konuşan Birleşik Devletler Alman Marshall Fonu Asya Programı'nın kıdemli transatlantik üyesi Andrew Small,

KYG dikkate alındığında Çin ile "[ABD kuruluşlarının] rekabet etmek için kaynakları harekete geçirecek araçlara gerçekten sahip olmamalarının sorun teşkil ettiğini" belirtmiştir (Swaminathan, 2020). Bu yüzden, ABD yönetiminin, ABD-Çin ticaret anlaşmasında iki ülke arasında meydan okuma yerine işbirliği olasılığını arttırmak için pragmatik bir hareket olarak KYG'nin önemini anlamaya ihtiyacı olduğu ileri sürülmektedir (Meltzer, 2017). ABD'nin birkaç önemli yoldan KYG'ye tutunması gerekmektedir. ABD yönetiminin, ABD merkezli kurumların ve ABD'li şirketlerin katılımı geliştirmekte olan dünyanın daha ileri çevresel koşullara, işgücü ve kalite standartlarına ulaşmasına öncülük edebilir. KYG için bu standartları belirlemek Amerikan çıkarlarını ve liderliğini ilerletebilir (Zhang, 2019).

Bu önerilere karşın, Amerikan politikaları, özellikle de Trump dönemi boyunca, ABD'nin geri çekilmesine ve Çin'in yayılmasına neden olmuştur (Silverstein, 2019). Elbette, ABD ve Çin karşı karşıya gelmek zorunda değil ancak bunun olması da göz ardı edilemez. Yeni bölgesel düzenlemeler peşinde koşarken mevcut çok taraflı kuruluşlara saygı göstermek Çin için önemli görünmektedir (Loong, 2020).

KYG Kapsamında Çin'in Faaliyetleri

Çinliler, İpek Yolu projesini ilerletmek için bir dizi adım atmıştır:

Politika Koordinasyonu: Son beş yıldır Çin, KYG'yi inşa etmek için ülkelerin, uluslararası örgütlerin katılımıyla tam bir eşgüdüm ve uluslararası işbirliğinde geniş bir konsensüs sağlamıştır. Bu girişim ve onun temel kavramları Birleşmiş Milletler, G20, OPEC ve diğer uluslararası ve bölgesel örgütlerin belgeleriyle güçlendirilmiştir. Esas itibarıyla, 29 uluslararası örgüt projeye katılma konusunda taahhütte bulunmuştur (News in Asia, 2019).

Altyapı Bağlantısı: Altyapı bağlantırlığı, KYG gündeminin en tepesinde yer almaktadır. KYG'ye katılan ülkeler; tüm ilgili ülkelerin bağımsızlık ve güvenlik kaygılarına saygı duyduklarını temin ederek küresel, çok katmanlı demiryolu, kara yolu, deniz yolu, hava yolu ve hava taşımacılığı merkezinde birleşik bir altyapı çerçevesi inşa etmek için uyumlu bir çaba göstermiştir. İletişim hatları ve uzay bilgi ağları bütünleşmiştir. Asya ekonomik çemberi ile Avrupa ekonomik çemberini birbirine bağlayan Yeni Avrasya Kara Köprüsü, Çin-Moğolistan-Rusya Ekonomik Koridoru (China-Mongolia-Russia Economic Corridor-CMREC), Çin-Pakistan Ekonomik Koridoru (China-Pakistan Economic Corridor- CPEC), Çin- Orta ve Batı Asya Ekonomik Koridoru, Çin-Hindişin Yarımadası Ekonomik Koridoru, Bangladeş-Çin-Hindistan-Myanmar Ekonomik Koridoru (Bangladesh-China-India-Myanmar Economic Corridor- BCIMEC) olmak üzere uluslararası ekonomik işbirliğine ilişkin bu altı koridorun inşasında önemli bir ilerleme gerçekleştirilmiştir (Belt & Road News, 2020). Bu koridorlar, katılan ülkeler arasında ortaklıkların yaratılmasında ve güçlendirilmesinde, etkili ve kolay bir Avrasya pazarının oluşturulmasında önemli bir rol oynamaktadır.

Kısıtlamalar Olmadan Ticaret: Kısıtlamalar olmadan ticaretin gerçekleştirilmesi KYG'nin önemli bir amacıdır. Bu girişim için gösterilen çabalar, katılan ülkeler ve bölgelerde ticaretin ve yatırımın serbestleşmesine ve kolaylaşmasına, ticaret maliyetlerinin azaltılmasına, büyüme potansiyelinin serbestleşmesine önderlik etmiştir. Bu, projede yer alan katılımcıların daha geniş bir ekonomik küreselleşme içinde yer almasına imkan tanımaktadır. Bu bağlamda, 2019'un ilk yarısında Çin'in KYG ile işbirliği yapan ülkelerle olan ticareti 617.5 milyar dolara ulaşmıştır (The Maritime Executive, 2019). Buna rağmen, Çin bazı bölgelerde ticareti kolaylaştırmada ciddi zorluklarla karşılaşacaktır. Örneğin; KYG, Ortadoğu'da yalnızca bölgesel ticareti, bağlantırlığı, ticari işlemleri ve haberleşmeyi teşvik etmekle kalmakta, aynı zamanda Washington'ın kontrolünde olmayan bir ekonomik yapı oluşturmaktadır (Lons , Fulton, Sun, & Al-Tamimi, 2019: 6).

Mali Bütünleşme: Mali bütünleşme KYG'nin önemli ayaklarından biridir. Financial Times, KYG'yi finansmanı on milyarlarca dolara mâl olabilecek “devasa bir girişim” olarak tanımlamaktadır (Smits, 2017). Birkaç kilit banka katılımcı ülkelerle yoğun bir ilişkiye sahiptir: Çin Kalkınma Bankası, Çin Exim Bank temel finansmanın sağlanmasında önemli bir rol oynamakta ve bu projede diğer bankalara önderlik etmektedir. Çin Sanayi ve Ticaret Bankası (Industrial and Commercial Bank of China), Çin Tarım Bankası (Agricultural Bank of China), Çin Bankası (Bank of China) ve Çin İnşaat Bankası (China Construction Bank) gibi ticari bankalar büyüklüklerini ve hacimlerini kullanarak ticari projeleri güçlü bir şekilde desteklemişlerdir. İpek Yolu Fonu (Silk Road Fund) ve Çin Yatırım İşbirliği (China Investment Corporation) gibi öz sermaye fonları yerel ve deniz aşırı sosyal sermayenin geliştirilmesine ve mali yapının iyileştirilmesine



Çin Dışişleri Bakanı Wang Yi, İran Dışişleri Bakanı Cevad Zarif ile. (Lu Yang/ Xinhua, 2020)

katılmaktadırlar. Dahası, Çin İhracat ve Kredi Sigortası Şirketi (China Export and Credit Insurance Corporation) dahil sigorta kuruluşları da KYG projelerinin risk kontrolü ve bilgi hizmetleriyle ilgilenmektedirler (Xijun, 2019). Çin ilk olarak, 2013'te Asya Altyapı Yatırım Bankası'nın (Asian Infrastructure Investment Bank-AIIB) açılışını yaptığında, bankanın birçok ülkenin yeni oluşturulan uluslararası altyapı projelerini fonlayacağı bekleniyordu (Shepard, 2017). AIIB, KYG'nin faaliyete geçmesi için finansal destek sağlamada önemli bir rol oynamaktadır. Büyük Britanya ve Avustralya gibi ABD müttefiklerinin desteğini sağlamak için, AIIB'nin iyi yönetim ve şeffaflığa dikkat etmesi gerekmektedir (Beeson, 2018: 246-247). KYG'nin finansmanı dikkate alındığında, bu projenin gerçekleştirilmesi küresel siyasi ekonomideki ABD'nin yapısal güçleri tarafından kısıtlanmaktadır. Öyle ki, ABD doları projenin gerçekleştirilmesine mali baskı uygulayabilecektir (Lai, Lin & Sidaway, 2020: 114-115).

meleri ve gümrük vergilerini büyük bir oranda azaltarak katılımcı ülkelerin refahını yükseltebilir (de Soyres, Mulabdic, & Ruta, 2019). Çin aynı zamanda, KYG'ye dahil olan ülkelere tıbbi destek sağlama konusunda da bir politika izlemektedir. Örneğin, bu doğrultuda bir Çin-Afrika halk sağlığı işbirliği programı uygulanmıştır. Aralık 2015'te Cape Town'da (Güney Afrika) Çin-Afrika sağlık geliştirme girişimi imzalanmıştır (Tambo, vd., 2019: 46). Bu girişim, KYG'ye dahil diğer ülkelerle uyum içinde, halk sağlığı yönetiminde, hastalıkların önlenmesi ve kontrolünde uzman binlerce kişiyle gerçekleştirilmiştir. Örneğin Çin, Batı Afrika'da Ebola'nın ortaya çıkmasını karşılıksız bırakmamış ve Sierra Leone, Liberya ve Gine'de enfeksiyona maruz kalan halka 1,200 çalışan, altyapı ve yardım malzemeleri göndererek benzeri görülmemiş bir halk sağlığı yaklaşımı izlemiştir (Tambo, vd., 2019: 47).

KYG'nin hedefi; karşılıklı saygı, adalet, hakkaniyet ve kazan-kazan çerçevesinde işbirliği içeren ve meydan okuma yerine diyalog, anlaşma yerine dostluk yoluyla bir ortaklık inşa eden yeni bir uluslararası ilişkiler modeli yaratmaktır.

Bilimsel Yeniliklerin Transferini Kolaylaştırmak: 2018'de Çin, araştırma yapmak için çeşitli ülkelere 500 genç bilim insanını ağırlamış ve 1,200'den fazla bilim ve yönetim uzmanını eğitmiştir. Çin uydu konumlandırma sistemi olan BeiDou'yu, uydu haberleşme sistemini, uzaktan algılama teknolojilerini ve meteoroloji uydularını sağlayarak KYG Teknoloji Girişimi'ndeki diğer ülkelerle aktif bir şekilde işbirliği yapmaktadır. Ayrıca, Çin Bilimler Akademisi'nin başlatığı Dijital Kuşak ve Yol Programı (Digital Belt



Çin gezici laboratuvar ekibi, Ebola'nın yayıldığı Sierra Leone'nin başkenti Freetown'daki laboratuvara giderken. (Xinhua, 2015)

Halkın Refahını Arttırmak: Çin; yoksulluğun azaltılmasında, tarım, eğitim, sağlık alanlarında, çevrenin korunmasında ve diğer alanlarda KYG aracılığıyla gerekli yardımları sağlamaktadır. KYG ulaşım projeleri, sınırlardaki gecik-

and Road Program-DBAR) Fas, Zambiya, Tayland, Pakistan ve diğer ülkelerde sekiz Uluslararası Mükemmeliyet Merkezi (International Center of Excellence-ICoE) açmıştır (Sheng, 2019).

Bariş'a Giden Yol: KYG'nin hedefi; karşılıklı saygı, adalet, hakkaniyet ve kazan-kazan çerçevesinde işbirliği içeren ve meydan okuma yerine diyalog, antlaşma yerine dostluk yoluyla bir ortaklık inşa eden yeni bir uluslararası ilişkiler modeli yaratmaktır. KYG'nin sorunsuz bir şekilde uygulanmasını sağlamak amacıyla Çin, bir erken uyarı ve risk kontrol mekanizması ve acil çözüm sistemi kurmak için proje içinde yer alan tüm ülkelerle çalışacaktır. Bir anlaşmazlık halinde, çatışan tüm taraflar çatışma yerine diyalog aracılığıyla kendi çıkarlarını ve kaygılarını tartışabileceklerdir. Bu görüşmeler, KYG işbirliği için olumlu bir kalkınma ortamı yaratacak ve tüm katılımcı ülkelerin birbirlerinin temel çıkarlarına saygı duydukları ve sorunları barişçil yollarla çözdükleri bir dünyayı inşa etmelerine yardım edecektir.

Türkiye ve Çin arasındaki ikili ticaret 2000 yılında 1.4 milyar ABD dolarından 2017 yılında 26.3 milyar ABD dolarına ulaşmış ve böylece Çin, Türkiye'nin en büyük ticaret ortağı haline gelmiştir.

Türkiye'nin önde gelen hükümetler dışı örgütü (non-governmental organization -NGO) olan Marmara Grubu Stratejik ve Sosyal Araştırmalar Vakfı Başkanı Akkan Suver, KYG "Güzer-gah boyunca yer alan ülkelerin halklarına daha güvenli, daha zengin ve daha barişçil bir yaşam alanı sunabileceğini" dile getirmiştir (Bo, 2019). KYG'yi uygulamak için Çin'in belirli bölgelerde, özellikle de Ortadoğu'da, bariş temin etmesi gerekmektedir. ABD'nin bölgede vazgeçilmez bir güç olmaya devam ettiğini göz önünde bulun-

duran Çin, İran gibi hassas konularda ABD'yi kışkırtmayan sağduyulu bir yaklaşım izlemektedir. Amerikalılar ise Çin'i bölgede devam eden askeri varlığı nedeniyle sert bir şekilde eleştirmektedirler (Lons, Fulton, Sun, & Al-Tamimi, 2019: 6). Şu ana kadar Çin, bölgedeki jeo-ekonomik konulara odaklanmış ve güvenlik konularını ABD'ye bırakmıştır. Hiç şüphesiz KYG, Çin'in Ortadoğu'daki ekonomik ve enerji çıkarlarını arttıracaktır ve bu durum Çin'in bölgedeki güvenlik meselelerine de el atmasını zorunlu kılacaktır (Watanabe, 2019: 3). Eğer Çin Ortadoğu'daki çatışmalarla uğraşırsa, onların içine çekilme tehlikesi yüksektir. Oysa, KYG'nin uygulanması, bölgede anlaşmazlıkların tatmin edici bir çözümü sağlanmadan gerçekleştirilemez (Chaziza, 2020).

Türkiye'nin KYG'deki Konumu

Türkler, bu plana katılarak ekonomilerini destekleyebileceklerine ve ticaret hacimlerini önemli ölçüde arttırabileceklerine inanmaktadırlar. Bir süredir Türkiye Doğu'ya yönelmektedir. Bu gelişme, Çin ve Rusya gibi ülkelerle Türkiye arasında daha fazla ekonomik ve siyasi işbirliğine yol açabilir. Bu bağlamda, Türkiye ve Çin arasındaki ikili ticaret 2000 yılında 1.4 milyar ABD dolarından 2017 yılında 26.3 milyar ABD dolarına ulaşmış ve böylece Çin, Türkiye'nin en büyük ticaret ortağı haline gelmiştir (TÜİK, 2017; Dışişleri Bakanlığı, t.y.). Ayrıca Türkiye, Asya ve Avrupa arasındaki stratejik coğrafi konumu sayesinde büyük pazarlara uygun maliyetli bir ekonomik koridor sağlamaktadır (Bitmis & McGuire, 2020: 182).

Türkiye'nin Avrupa Birliği ile olan gergin ilişkilerinin yanı sıra, ABD (NATO'daki ana müttefik) ile de arasında siyasi ayrılıkların ortaya çıkmasıyla (Türkiye şu anda Avrupa ülkeleri ve ABD ile en fazla kültürel ve ticari ilişkiye sahip olmasına rağmen), Türk Hükümeti dış poli-

tikasında giderek Doğu ülkeleriyle işbirliği kurmaya başlamıştır. Bu proje aracılığıyla Türkiye, Çin ve Rusya ile ticari ve endüstriyel ilişkilerini ilerletmeyi amaçlamakta ve bu projede yalnızca Doğu ve Batı arasında bir geçiş güzergahı değil, aynı zamanda Avrupa ve Asya arasında stratejik bir rol oynamayı hedeflemektedir. Buna rağmen, Türkiye KYG yüzünden Batı'nın müttefiki olmakla Çin'in müttefiki olmak arasında kalmış görünüyor ki bu durum projenin ilerlemesini engelleyebilir (Güler, 2019). ABD ve Çin arasında büyüyen siyasi ekonomik ihtilaflar nedeniyle Türkiye, Çin'in ideal bir iş ortağı olmayı istemektedir (Cinar, 2020).

Sonuç

Çin, kayıt dışı ekonomi ile kayıtlı ekonomiyi tamamen birleştiren ilk gelişmekte olan ülkedir. Çin hükümeti, demiryolları ve deniz hatları (hem kara hem deniz güzergahları üzerinden) inşasıyla Kuşak-Yol projesini başlatarak ticari, kültürel ve siyasi bağlarını Avrupa ve Afrika kıtalarına ulaştırmayı hedeflemektedir. Çinliler, Kuşak-Yol güzergahında yer alan ülkelerin kalkınmayı ve ileri ekonomik büyümeyi sağlayabilecek zengin kaynaklara sahip olduğunu düşünmektedirler. Bu projeye Çin, yüksek kâr elde etmek için dış ticaret hacmini arttırmayı amaçlamaktadır. Çin'in potansiyel ortaklarından biri olarak birçok ülke, bu projede yer almak ve işbirliği yapmak istemektedirler.

Çin'in yakın gelecekte küresel hegemonik bir tutum sergilemesi olası görünmemekte ve kendi güç çemberini tamamlayana kadar herhangi bir güç bloğuyla bağlanmak istememektedir. Bu, ABD'nin KYG planını erkenden bozmak için Çin'e karşı aldığı sert tutumunun açık bir nedenidir. Bu yüzden, Çinliler ABD karşısında

daha ölçülüler ve Trump yönetiminin politikalarını, gerilimi arttırmada bir bahane olarak kullanmaktan kaçınmaktadırlar. Elbette, Çin-ABD ilişkileri tarihinin de gösterdiği üzere her tırmanış döneminden sonra iki güç de sürecin kontrolden çıkmaması için gerginliği azaltma diplomasisine başlarlar. İki ülkenin liderleri için de açık olan şu ki iki taraf arasında askeri çatışma noktasına varan gerilimler, küresel bir felaketle sonuçlanabilir. Bir başka ifadeyle, Çin ve ABD bir araya gelmek zorundadır. KYG, hem Çin'e hem de ABD'ye küresel düzeyde birbirleriyle işbirliği yapmaları için altın bir fırsat sunmaktadır. Çin-ABD rekabetinin genellikle siyasi-ekonomik bir doğası olduğundan, ABD bu projede Çin ile yakın ilişki kurma konusunda oldukça isteksizdir.

ABD; Avustralya, Japonya, Güney Kore, Tayvan, Vietnam, Malezya, Tayland ve bir dereceye kadar da Endonezya ve Filipinler'den oluşan mevcut ittifaklarını güçlendirerek Çin'in küresel hedeflerini bozmak için sert önlemler ortaya koymuştur. Hindistan ile ilişkileri geliştirmek ise ABD'nin Asya'daki stratejisinin sonraki adımını oluşturmaktadır. Bu stratejiyi takip eden ABD, Ortadoğu ülkelerine özellikle de Mısır, Suudi Arabistan ve Türkiye'ye oldukça dikkat etmektedir. ABD, mal ve hizmetlerin özellikle de haberleşme, tıbbi mallar, ilaçlar ve hassas sanayiye tedarik zincirlerini Çin'den Amerikalara, Batı Avrupa'ya, Hindistan ve bazı Asya ülkelerine çevirmek ve Çin'in küresel pazarı tekelleştirmesini aşamalı bir şekilde önlemek için paralel bir strateji izlemektedir. Bu bağlamda, ABD tüm ülkeleri bu projeye katılmaması konusunda ikna etmeye çalışacaktır. Dolayısıyla, uluslararası sistemin bir tarifeler savaşıyla, ikili ticaret görüşmeleriyle, bölgesel ittifaklarla, uluslararası uyuşmazlıklarla ve uluslararası örgütlerin etkisizliği ile yüzleşmesi beklenmektedir. 🌸

Kaynakça

- Beeson, M. (2018). Geoeconomics with Chinese characteristics: The BRI and China's evolving grand strategy. *Economic and Political Studies*, 6(3), 240-256.
- Belt & Road News. (2020, Temmuz 25). Six major economic corridors under Belt & Road Initiative. <https://www.beltandroad.news/2020/04/16/six-major-economic-corridors-under-belt-road-initiative/> adresinden alındı.
- Belt and Road Initiative. (2020, Temmuz 1). <https://www.beltroad-initiative.com/belt-and-road/> adresinden alındı.
- Bitmis, M. G., & McGuire, J. (2020). Developing effective cross-cultural negotiations: The case of the "Belt and Road Initiative" for Turkey and China. B. McKern, D. De Cremer, & J. McGuire (Eds.), *The Belt and Road Initiative: Opportunities and challenges of a Chinese economic ambition* içinde (ss. 452). Los Angeles: SAGE Publications.
- Bo, X. (2019, Nisan 25). Interview: Expert says BRI "a project of peace". *Xinhua*. http://www.xinhuanet.com/english/2019-04/25/c_138008032.htm adresinden alındı.
- Boucher, R. (2019, Mart 29). China's Belt and Road: A reality check. *The Diplomat*. <https://thediplomat.com/2019/03/chinas-belt-and-road-a-reality-check/> adresinden alındı.
- Bruni, M. (2019). *The Belt and Road Initiative: Demographic trends, labour markets and welfare systems of member countries*. Maastricht: Global Labor Organization (GLO).
- Cai, P. (2017, Mart 22). *Understanding China's Belt and Road Initiative*. Lowy Institute. <https://www.loyyinstitute.org/publications/understanding-belt-and-road-initiative> adresinden alındı.
- Chakma, B. (2019). The BRI and India's neighbourhood. *Strategic Analysis*, 43(3), 183-186.
- Chance, A. (2016). *American perspectives on the Belt and Road Initiative: Sources of concern, possibilities for US-China cooperation*. Washington: Institute for China-America Studies.
- Chatzky, A., & McBride, J. (2020, Ocak 28). China's massive Belt and Road Initiative. *Council on Foreign Relations*. <https://www.cfr.org/backgroundunder/chinas-massive-belt-and-road-initiative> adresinden alındı.
- Chaziza, M. (2020, Haziran 12). Religious and cultural obstacles to China's BRI in the Middle East. *The Begin-Sadat Center for Strategic Studies*. <https://besacenter.org/perspectives-papers/china-middle-east-obstacles/> adresinden alındı.
- Cinar, A. (2020, Nisan 30). Do US-China tensions present an opportunity for Turkey? *TRT World*. <https://www.trtworld.com/opinion/do-us-china-tensions-present-an-opportunity-for-turkey-35898> adresinden alındı.
- Countries of the Belt and Road Initiative (BRI). (2020, Haziran 30). Green Belt and Road Initiative Center. <https://green-bri.org/countries-of-the-belt-and-road-initiative-bri?cookie-state-change=1595615159441> adresinden alındı.
- de Soyres, F., Mulabdic, A., & Ruta, M. (2019, Temmuz 12). Common transport infrastructure: Welfare effects of the Belt and Road Initiative. *Vox EU*. <https://voxeu.org/article/welfare-effects-belt-and-road-initiative> adresinden alındı.
- Devermont, J. (2019, Haziran 4). Assessing the risks of Chinese investments in Sub-Saharan African ports. *Center for Strategic & International Studies*. <https://www.csis.org/analysis/assessing-risks-chinese-investments-sub-saharan-african-ports> adresinden alındı.
- Dezenski, E. K. (2020, Mayıs 6). Below the Belt and Road. *Foundation for Defense of Democracies*. <https://www.fdd.org/analysis/2020/05/04/below-the-belt-and-road/> adresinden alındı.
- Emmott, R. (2019, Eylül 27). In counterweight to China, EU, Japan sign deal to link Asia. *Reuters*. <https://www.reuters.com/article/us-eu-japan/in-counterweight-to-china-eu-japan-sign-deal-to-link-asia-idUSKBN1WC0U3> adresinden alındı.
- Feigenbaum, E. A. (2020, Nisan 28). Why the United States and China forgot how to cooperate. *Carnegie Endowment for International Peace*. <https://carnegieendowment.org/2020/04/28/why-united-states-and-china-forgot-how-to-cooperate-pub-81673> adresinden alındı.
- Güler, M. A. (2019, Mayıs 16). Pros and cons of Belt and Road Initiative, implications for Turkey. *Daily Sabah*. <https://www.dailysabah.com/op-ed/2019/05/16/pros-and-cons-of-belt-and-road-initiative-implications-for-turkey> adresinden alındı.
- Iqbal, B. A., Rahman, N., & Elimimian, J. (2019). The future of global trade in the presence of the Sino-US trade war. *Economic and Political Studies*, 7(2), 217-231.
- Kavalski, E. (2019, Mart 29). China's "16+1" is dead? Long live the "17+1". *The Diplomat*. <https://thediplomat.com/2019/03/chinas-161-is-dead-long-live-the-171/> adresinden alındı.
- Khanna, P. (2019, Nisan 30). Washington is dismissing China's Belt and Road: That's a Huge strategic mistake. *Politico Magazine*. <https://www.politico.com/magazine/story/2019/04/30/washington-is-dismissing-chinas-belt-and-road-thats-a-huge-strategic-mistake-226759> adresinden alındı.
- Lai, K. P., Lin, S., & Sidaway, J. D. (2020). Financing the Belt and Road Initiative (BRI): Research agendas beyond the "debt-trap" discourse. *Eurasian Geography and Economics*, 61(2), 109-124.

- Lons, C., Fulton, J., Sun, D., & Al-Tamimi, N. (2019, Ekim). China's great game in the Middle East. *European Council on Foreign Relations*. https://www.ecfr.eu/publications/summary/china_great_game_middle_east adresinden alındı.
- Loong, L. H. (2020, Temmuz/Ağustos). The endangered Asian century: America, China, and the perils of confrontation. *Foreign Affairs*. <https://www.foreignaffairs.com/articles/asia/2020-06-04/lee-hsien-loong-endangered-asian-century> adresinden alındı.
- Meltzer, J. P. (2017, Haziran 19). China's One Belt One Road Initiative: A view from the United States. *Brookings*. <https://www.brookings.edu/research/chinas-one-belt-one-road-initiative-a-view-from-the-united-states/> adresinden alındı.
- News in Asia. (2019, Nisan 29). 126 countries, 29 international organizations are now part of China's BRI. <https://newsin.asia/126-countries-29-international-organizations-are-now-part-of-chinas-bri/> adresinden alındı.
- Ohashi, H. (2018). The Belt and Road Initiative (BRI) in the context of China's opening-up policy. *Journal of Contemporary East Asia Studies*, 7(2), 85-103.
- Risberg, P. (2019, Nisan 8). The give-and-take of BRI in Africa. *New Perspectives in Foreign Policy*, Issue 17. https://csis-website-prod.s3.amazonaws.com/s3fs-public/publication/190409_NewPerspectives_APRIL2019_FINAL.pdf adresinden alındı.
- Schuman, M. (2019, Nisan 25). The U.S. can't make allies take sides over China. *The Atlantic*. <https://www.theatlantic.com/international/archive/2019/04/us-allies-washington-china-belt-road/587902/> adresinden alındı.
- Sheng, Z. (2019, Nisan 26). BRI helps participating countries with technological innovation. *People's Daily Online*. <http://en.people.cn/n3/2019/0426/c90000-9572518.html> adresinden alındı.
- Shepard, W. (2017, Temmuz 15). The real role of the AIIB in China's New Silk Road. *Forbes*. <https://www.forbes.com/sites/wadeshepard/2017/07/15/the-real-role-of-the-aiib-in-chinas-new-silk-road/#45565c9b7472> adresinden alındı.
- Shepard, W. (2020, Şubat 28). How China is losing support for its Belt and Road Initiative. *Forbes*. <https://www.forbes.com/sites/wadeshepard/2020/02/28/how-beijing-is-losing-support-for-its-belt-and-road-initiative/#52636fb52199> adresinden alındı.
- Silverstein, K. (2019, Aralık 5). As China's 'Belt and Road' initiative replaces U.S. on global stage: The implications for energy and trade. *Forbes*. <https://www.forbes.com/sites/kensilverstein/2019/12/05/as-the-us-becomes-isolationist-china-is-becoming-globalist-the-implications-for-energy-and-trade/#1ff0d46719f4> adresinden alındı.
- Smits, E. (2017, Eylül 8). The Belt and Road as a path to regional financial integration. *China & US Focus*. <https://www.chinausfocus.com/finance-economy/the-belt-and-road-as-a-path-to-regional-financial-integration> adresinden alındı.
- Swaminathan, A. (2020, Ocak 9). The U.S. response to China's new Silk Road will be a 'legacy of the administration'. *Yahoo Finance*. <https://finance.yahoo.com/news/china-new-silk-road-us-answer-132159945.html> adresinden alındı.
- Tambo, E., Khayeka-Wandabwa, C., Muchiri, G. W., Na Liu, Y., Tang, S., & Nong Zhou, X. (2019). China's Belt and Road Initiative: Incorporating public health measures toward global economic growth and shared prosperity. *Global Health Journal*, 3(2), 46-49.
- The Maritime Executive. (2019, Temmuz 15). BRI trade reached \$617.5 billion in first half of 2019. <https://www.maritime-executive.com/article/bri-trade-reached-617-5-billion-in-first-half-of-2019> adresinden alındı.
- Türkiye Cumhuriyeti Dışişleri Bakanlığı. (t.y.). Türkiye-Çin Halk Cumhuriyeti ekonomik ilişkileri. <http://www.mfa.gov.tr/turkiye-cin-halk-cumhuriyeti-ekonomik-iliskileri.tr.mfa> adresinden alınmıştır.
- Türkiye İstatistik Kurumu (TÜİK). (2017, Aralık 26). Ülkelere göre dış ticaret. <http://tuik.gov.tr/UstMenu.do?metod=kategorist> adresinden alınmıştır.
- Voon, J. P., & Xu, X. (2020). Impact of the Belt and Road Initiative on China's soft power: Preliminary evidence. *Asia-Pacific Journal of Accounting & Economics*, 27(1), 120-131.
- Watanabe, L. (2019). *The Middle East and China's Belt and Road Initiative*. ETH Zurich: Center for Security Studies.
- Xijun, Z. (2019, Nisan 26). Financial integration contributes to win-win cooperation of BRI. *People's Daily Online*. <http://en.people.cn/n3/2019/0426/c90000-9572698.html> adresinden alındı.
- Xinhua. (2019, Eylül 14). Spotlight: BRI participating countries reap benefits after 6 years' joint construction. *Xinhua*. http://www.xinhuanet.com/english/2019-09/14/c_138391095.htm adresinden alındı.
- Zhang, P. (2019, Ekim 8). Belt and Road in Latin America: A regional game changer? *Atlantic Council*. <https://www.atlanticcouncil.org/in-depth-research-reports/issue-brief/belt-and-road-in-latin-america-a-regional-game-changer/> adresinden alındı.