



T.C.
BAHÇEŞEHİR ÜNİVERSİTESİ
YÜKSEK LİSANS ENSTİTÜSÜ
KÜRESEL SİYASET VE ULUSLARARASI İLİŞKİLER ANABİLİM DALI

ULUSLARARASI İLİŞKİLERDE ÖZEL KONULAR

ÇİN'İN KUŞAK YOL İNİSİYATİFİ TÜRKİYE İLE YAPILAN ANTLAŞMALAR
PROJEKSİYONUNDAN ANALİZİ

HAZIRLAYAN
İPEK ARAL

DANIŞMAN
PROF. DR. MEHMET AKİF OKUR

İSTANBUL 2023

İÇİNDEKİLER

Giriş.....	2
21. Yüzyılda Devleşen Çin Ekonomisi Ve Küresizleşmeye Doğru	3
Çin'in Kuşak Yol İnisiyatifi'ne Yaklaşımı.....	4
İnisiyatifin 2013 - 2021 Performansı ve Ortak Ülkelerde Gelişen Finansal Kaygılar	7
Kuşak Yol İnisiyatifi'nde Orta Koridor Ve Türkiye	10
İnisiyatif Çerçevesinde Türkiye'nin Çin İle Yaptığı Antlaşmalar ve Analizi	15
Sonuç.....	16
Kaynakça	18

GİRİŞ

Çin Devlet Başkanı Xi Jinping 2013 yılı Eylül ayında Kazakistan'ın Nazarbayev Üniversitesi'nde gerçekleştirdiği konuşmasında İpek Yolu Ekonomik Kuşağı ve 21. Yüzyıl Deniz İpek Yolu, şu anda kullanılan adı ile Kuşak ve Yol İnisiyatifi'ni "*Avrasya bölgesinde daha yakın ekonomik bağlar oluşturmak, işbirliğine derinleştirmek ve kalkınmayı yaygınlaştırmak için, yenilikçi bir yaklaşım ortaya koymak ve birlikte bir İpek Yolu ekonomik kuşağı inşa etmek zorundayız. Bunu gerçeğe dönüştürmek için, ilk olarak tek tek alanlarda çalışmaya başlamalı ve bütün bölgeyi kapsamak üzere bu alanları birbirine bağlamalıyız*"(1) sözleriyle duyurmuştur. Neoliberal Batı Dünyasının 20. yüzyılda geliştirdiği Küreselleşme stratejini Doğu'nun yararına hizmet edecek şekilde yeniden yapılandıran Çin, Kuşak Yol İnisiyatifi'nden de aldığı güçle hızla 21. Yüzyılın hegomonik güçlerinden biri haline gelmektedir. Bu gelişme başta Amerika Birleşik Devletleri olmak üzere Avrupa Birliği tarafından da kaygıyla takip edilmekte ve Çin'in öngörülenden fazla güçlenmesinin önünü kesmek üzere çok yönlü tedbirler alınmaya çalışılmaktadır. Batı Dünyası, Çin'in özellikle üçüncü dünya üzerinde kurduğu ekonomik, ticari hegemonyasını siyasi hegemonyanın takip edeceği görüşündedir. Son on yıl içinde yaşanan bütün gelişmeler Batı tasarımı Küreselleşme pusulasının yerine Küresizleşme pusulasının kullanıma girdiğini işaret etmektedir.

Bu makale Kuşak Yol İnisiyatifi'ni Xi Jinping'in konuşması sonrasında geçen on yıllık perspektifte yaşanan gelişmeleri Türkiye açısından ele alarak iki ülke arasında yapılan antlaşmaların uygulama takibini yapmayı hedeflemektedir. Türkiye tarafından büyük coşku ile karşılanan Kuşak Yol İnisiyatifi gerçekten uzun vadede Türkiye'nin avantajına mıdır? İşbirliği yapılan bazı ülkelerde meydana gelen olumsuz sonuçların farkındalığıyla Türkiye'nin yaşayabileceği olası dezavantajlar ve Çin ile yapılan antlaşmalardan kaynaklanabilecek olumsuz durumlar nelerdir? Makale bu soruların yanıtlarını ararken 2020 yılında Çin'de yaşanmaya başlayan Covid-19 pandemisinin Kuşak Yol İnisiyatifi'ne olan etkisini de göz önünde bulunduracaktır.

#Çin #KuşakYolİnisiyatifi #İpekYolu #XiJinping #Türkiye #Küreselleşme #Küresizleşme #ticaret #yatırım #antlaşmalar

(1) Wang Yiwei, Çin'in Kazan-Kazan Projesi-Çağdaş İpek Yolu- Bir Kuşak Bir Yol, çev: Gülizar Özkaya, İpek Yolu Kültür ve Edebiyat Kitapları, 2019, s 2

21. Yüzyılda Devleşen Çin Ekonomisi Ve Küresizleşmeye Doğru

Piyasa ekonomisine geçişte kırk beşinci yılına giren Çin 1990’da dünyanın on birinci ekonomisi iken yılda ortalama %10 büyüme ile 20 yıl içinde ABD’den sonra dünyanın ikinci büyük ekonomisi haline gelmiştir. 2017 yılı itibari ile 3.6 trilyon dolar büyüklüğündeki imalat sanayisi ile Çin ABD, Japonya, Almanya’nın toplam imalat büyüklüğüne yakın bir tutara ulaşmıştır.(2) Bugün Çin 4,5 trilyon dolarlık dış ticaret hacmi ile dünyadaki 128 ülkenin en büyük ticaret ortağıdır ve milli geliri tüm Kuşak Yol İnisiyatifi kapsamındaki ülkelerin toplam milli gelirlerinin yarısından fazladır.

21. yüzyılda Çin ekonomisi yalnızca niceliksel değil niteliksel olarak da ön plana çıkmıştır. 1980’lerde ucuz işgücünün getirdiği avantajları akıllı kullanan Çin, 2000’li yıllarda hem ücretler hem de nitelikli işgücünde büyük gelişmeler sağlamıştır. Bu sayede Çin bazı yüksek teknoloji ürünlerde batılı devletlerle rekabet edebilmekte hatta pazar lideri de olabilmektedir. Güneş enerjisi modülü, elektrikli otomobil gibi üretimin sermaye ve teknoloji birikimine ihtiyaç duyduğu pek çok sektörde Çinli şirketler dünya pazarının büyük bölümünü elinde tutmaktadır. Çinli cep telefonu üreticisi Huawei 5. nesil cep telefonu ile dünya lideri iken, yapay zeka, kuantum bilgi işlem ve iletişim teknolojilerinde Çin artık dünyada başı çekmektedir.(2)

Ancak bu etkileyici görüntüsü yanında ekonomisinin büyüklüğü ile karşılaştırıldığında Çin’in ihracat hacmi düşüktür. 2018 yılı mal ihracatı, ülkenin toplam üretiminin %20’si kadardır. Bu oran Almanya, Kore için % 40’ın üzerinde, Türkiye için % 30’dur. Çin 2018 yılında 2,6 trilyon dolar toplam ithalat ile ABD’nin ardından dünya ikincisi konumundadır. Yine 2018 rakamlarıyla Çin 5,4 trilyon dolarlık toplam dış ticareti ile dünya ülkelerinin en çok ticaret yaptığı ülke konumundadır.(2)

Dünya Bankası verilerine göre 2018 yılında Çin’e yapılan yabancı yatırımların tutarı iki yüz milyar doları aşmaktadır. 2021’de pandemi sürecinde ülkeler arası doğrudan yatırım akışı % 42 düşerken Çin’e giren doğrudan yatırımlar % 4 artmıştır. Çin birçok uluslararası şirket için dünyanın en büyük pazarı ve kar merkezi konumundadır. General Motors, Volkswagen gibi otomotiv devleri, büyük hızlı tüketim ve kahverengi eşya markaları için Çin pazarı büyük kar merkezidir. (2)

Çin’den diğer ülkelere yapılan doğrudan yatırımlarda ise önceliğin hızlı büyüyen ekonomisinin

(2) Fatih Oktay, Çin ve Dünyanın Geleceği, Türkiye İş Bankası Yayınları, 2022, s 1-48

doğal kaynak gereksinimlerini karşılamak olduğu görülmektedir. Dünya çapında petrol, bakır, demir, kobalt gibi madenlere 2005-2019 yılları arasında üç yüz elli milyar dolar yatırım gerçekleştirilmiştir. Çin'in diğer önemli doğrudan yatırım alanları ise hizmet altyapı yatırımlarıdır. Yunanistan'ın Pire, Hollanda'da Rotterdam, Belçika'da Antwerp, Türkiye'de Kumport dahil olmak üzere Avrupa'nın 14 limanı, İsrail'in Hayfa, Avustralya'nın Darwin limanlarına, Heathrow Havalimanına yatırım yapılmıştır. Bu yatırımlar Kuşak Yol İnisiyafı ile ilişkilendirilebilir. Çin'in stratejik doğrudan yatırım alanı teknoloji edinme amaçlıdır. İsveç'in ünlü otomotiv markası Volvo, Alman beton pompa lideri Putzmeister, İsviçreli genetik tarım ürünleri üreticisi Syngenta, İtalyan lastik üreticisi Pirelli, Alman plastik makine ve gereçleri üreticisi KraussMaffei, yine Alman sanayi robotu üreticisi Kuka'nın hissesilerinin çoğu piyasa değerinin %36 üstünde satın alınmıştır. Ayrıca doğrudan yatırım yapılan farklı ve iddialı yumuşak güç alanları arasında dünya çapında ünlü eğlence, turizm ve spor sektörü markaları bulunmaktadır. (2)

Ancak Çin'in özellikle Avrupalı dev teknoloji üreticisi markaları satın alması ABD'nin büyük tepkisini çekmiştir. 2018 yılı itibariyle Donald Trump başkanlığındaki ABD ve Çin'in karşılıklı ticaretlerine %25 ek gümrük vergisi getirmesi iki ülke arasındaki ticaret ve teknoloji savaşını netleştirmiş ve eş zamanlı Çin'in ABD ve Avrupa'dan şirket satın alımları zorlaştırılmıştır. (2)

2018 yılı sonrasında Batı dünyasının 1990'lı yıllar itibariyle bütün dünyaya empoze ettiği küreselleşme yani serbest, rekabetçi piyasa dinamikleri, bağlantılılık ve bağımlılığın Batı'dan bütünüyle farklı olan devlet güdümlü Çin ekonomisi ve teknolojik gelişimi söz konusu olunca küresizleşmeye yani kapanmaya, bağlantıları ve bağımlılığı azaltmaya doğru gittiği görülmektedir. Diğer taraftan M.A. Koçakoğlu (2020) küreselleşmenin bitmediğini sadece çok katmanlı dünyada farklı bir şekil aldığını belirtmektedir. Çin'in Kuşak Yol İnisiyatifi ve Türkiye'nin de ortak olduğu Asya Altyapı Yatırım Bankası gibi kurumlarla daha farklı, Kuzey-Güney ekseninden Güney-Güney eksenine kayan bir küreselleşmenin yaşandığını vurgulamaktadır.

Çin'in Kuşak Yol İnisiyatifine Yaklaşımı

Çinli akademisyen ve stratejist Yiwei (2016)'e göre **Kuşak ve Yol İnisiyatifi**, kuşak kelimesi ile tanımlanan demiryolları, karayolları, hava yolları, petrol ve doğalgaz boru hatları, elektrik

(2) Fatih Oktay, Çin ve Dünyanın Geleceği, Türkiye İş Bankası Yayınları, 2022, s 1-48

iletişim hatları, iletişim ağları ve yol kelimesi ile tanımlanan deniz yollarından oluşan, bütünlüştirilmiş, üç boyutlu, birbiriyle bağlantılı hale getirilmiş bir **Avrasya ulaşım ağıdır**. İnişiyatif, Pasifik Okyanusu ile Atlantik Okyanusu arasında iki ekonomik kuşak kurarak dününün dengeli kalkınmasını sağlayacak, karasal uygarlığı canlandırarak ve deniz-kara uygarlıklarının entegrasyonunu sağlayamayı amaçlamaktadır. İnişiyatif ile Çin, bir kara uygarlığından deniz uygarlığına, bir tarım uygarlığından sanayi-bilgi uygarlığına ve bölgesel uygarlıktan küresel uygarlığna döneşecektir. İnişiyatif sayesinde Avrasya kıtası insanlık uygarlığındaki merkezi konumunu güçlendirecek, ekonomik, siyasi, kültürel, toplumsal ve ekolojik yapıyı içeren yaklaşım ile yeni, sürdürülebilir bir insan uygarlığının önünü açacaktır. 2049'da bitmesi öngörülen, 21 trilyon dolar bütçeli Kuşak Yol İnişiyatifi kapsamındaki 65 ülkede dünya nüfusunun % 63'ü yani 4.4 milyar insan yaşamaktadır. Ancak bu ülkelerin üretimi dünya toplamının yalnızca %29'dur.

Çin Devlet Haber Ajansı Xinhua'a İnişiyatifin çerçevesini beş başlıkta duyurmuştur; (4)

1. Politika iletişimi, koordinasyonu; güzergâhtaki ülkelerin siyasi alanda bölgesel işbirliğine gitmesidir.
2. Altyapı bağlantısı; Pasifik'ten Baltık Denizi'ne karayolu bağlantısı ve Doğu Asya, Batı Asya ve Güney Asya'yı birbirine bağlayan bir ulaşım ağının oluşturulmasıdır.
3. Ticaretin kolaylaştırılması, engelsiz ticaret; güzergâh ülkelerin yatırım ve ticareti kolaylaştırıcı tedbirler alınmasıdır.
4. Parasal dolaşım, finansal entegrasyon; finansal işbirliği yapılmasıdır.
5. İnsanları birbirine bağlamak; kültürel bağlantı ile kültürel, akademik, insan kaynakları, turizm, bilim, teknoloji ve basın alanlarında işbirliğinin geliştirilmesidir.

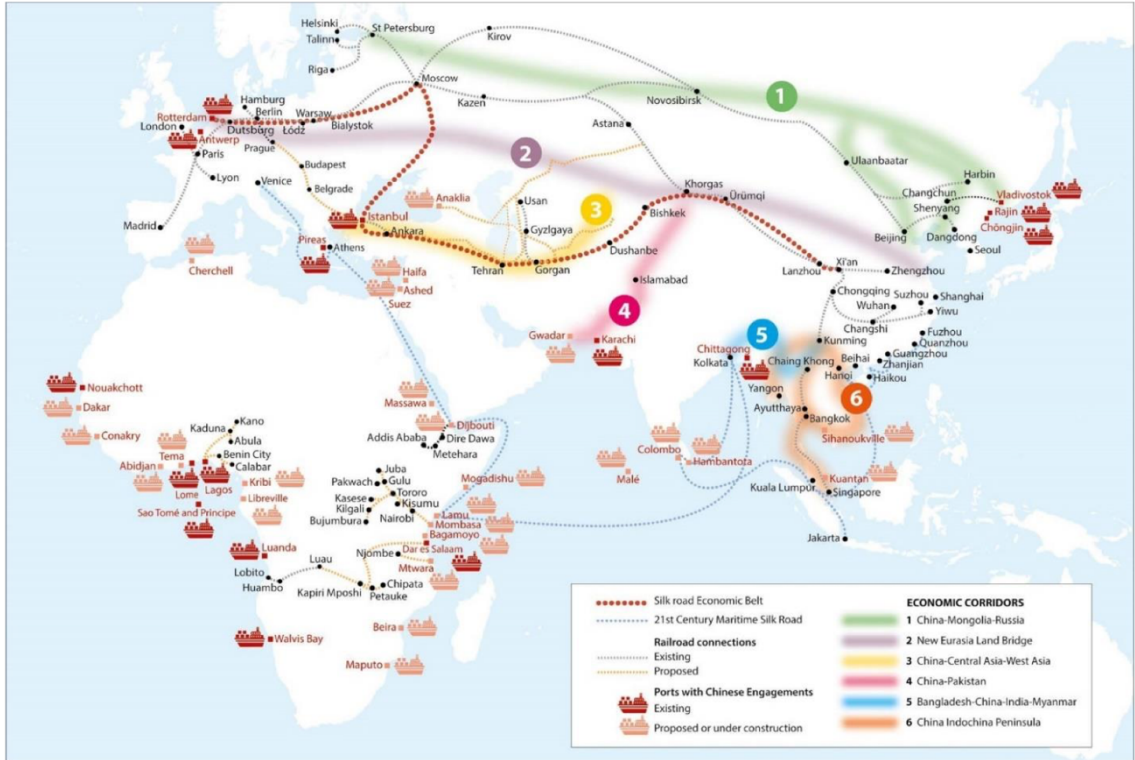
Kuşak Yol İnişiyatifi'nin kara iskeletini ifade ettiği Kuşak dahilinde altı ekonomik koridor bulunmaktadır; (5)

1. Çin-Moğolistan-Rusya Ekonomik Koridoru – ulusal güvenlik ve enerji odaklı (CMREC)
2. Yeni Avrasya Kara Köprüsü – ana lojistik rotası (NELBEC)
3. Çin-Orta Asya Ekonomik Koridoru – petrol ve doğalgaz boru hatları odaklı (CCWAEC)

(3) Wang Yiwei, Çin'in Kazan-Kazan Projesi-Çağdaş İpek Yolu- Bir Kuşak Bir Yol, çev: Gülizar Özkaya, İpek Yolu Kültür ve Edebiyat Kitapları, 2019, s 5-14

(4) İleriş Turan, Bir Kuşak Bir Yol Projesi ve Türkiye, Gece Kitaplığı, Nisan 2021, s 9

(5) Dr. Serdar Yılmaz, Bir Kuşak Bir Yol Projesi – Kavramlar, Aktörler, Uygulamalar, Astana Yayınları, 2019, s 23



4. Bangladeş-Çin-Hindistan-Myanmar Ekonomik Koridoru – ticaret odaklı (BCIMEC)
5. Çin-Çinhindi Yarımadası Ekonomik Koridoru ve Denizyolu Ekonomik Koridoru (CICPEC)
6. Çin-Pakistan Ekonomik Koridoru (CPEC)

Kuşak Yol İnisiyatifi'nin deniz ulaşımını ifade eden Yol rotası Çin Quanzhou Limanı'ndan başlayarak, Güney Çin Denizi, Malakka Boğazı, Bengal Körfezi, Arap Denizi, Aden Körfezi, İran Körfezi, ASEAN ülkeleri, Güney Asya Ülkeleri, Batı Asya Ülkeleri, Kuzey Afrika, Güney Avrupa'ya ulaşmaktadır.

Yiwei (2016)'e göre Kuşak Yol İnisiyafı küresel boyutta Amerikanlaşma ve Batılılaşmanın etkileri azaldıkça ekonomik büyümemenin yeni motoru olan Çin olacaktır. Çin ise Batılılar gibi davranmayacak, kendi reform ve kalkınmasının kar payını paylaşarak kendi kalkınma deneyimi ve derslerini iş birliği yaptığı ülkelere aktaracaktır. Bu sayede 2008 finansal kriz sonrasında küresel ekonomik büyüme tekrar sağlanabilecektir. Diğer taraftan geleneksel küreselleşme, Avrupa ve ABD tarafından Batı merkezli kurgulanmıştır. Bu kurguda Doğu Batı'ya bağımlıdır.

(3) Wang Yiwei, Çin'in Kazan-Kazan Projesi-Çağdaş İpek Yolu- Bir Kuşak Bir Yol, çev: Gülizar Özkaya, İpek Yolu Kültür ve Edebiyat Kitapları, 2019, s 5-14

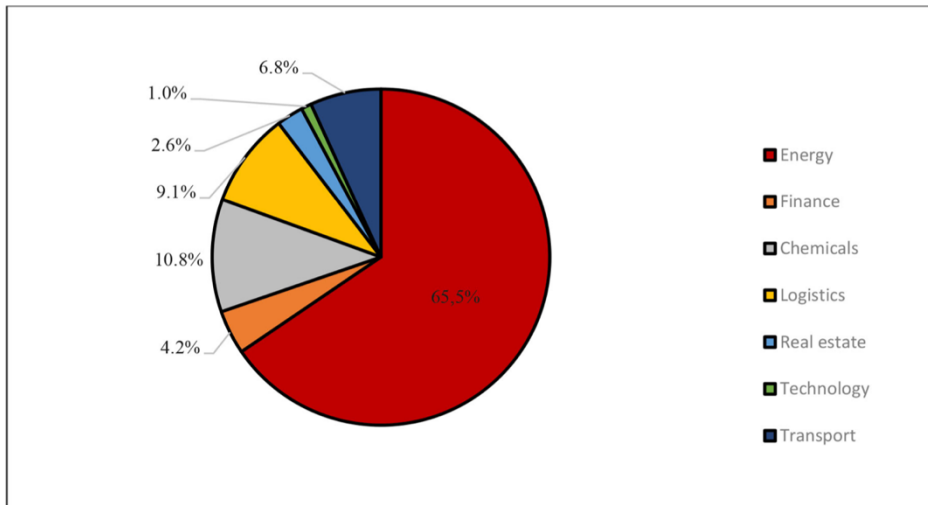
Kırsal, kentsel alanların kontrolündedir ve toprak deniz kadar önemli değildir. Kuşak Yol İnisiyatifi sayesinde Batı'nın tasarladığı küreselleşme sürecinin sebep olduğu refah uçurumu ve bölgesel dengesizliklerin üstesinden gelecektir. Son olarak Kuşak Yol İnisiyafi bütün katılımcıların eşit olduğu, ortak ilerleme ve gönüllü katılım prensibi ile işleyen, uyum, kapsayıcılık ve karşılıklı faydayı ön plana çıkartan bir 21. yüzyıl bölgesel işbirliği modeli yaratacaktır.

Yiwei (2016) Kuşak Yol İnisiyatifi ile Çin'in ondan fazla bölgesinin Asya, Afrika, Avrupa, Latin Amerika ve Güney Pasifik'e bağlanacağını ve bu gelişme ile Çin'in dünyanın jeo-politik ve jeo-ekonomik haritalarını yeniden kurarak küreselleşmenin katılımcısı rolünden onu şekillendiren ülke konumuna getireceğini *"Artık ejderha Asya, Avrupa ve Afrika'nın kalkınmasına yol göstermeye hazır hale gelmiştir"* ifadesiyle vurgulamaktadır. Bu kapsamda Yiwei (2016)'a göre Kuşak Yol İnisiyatifi gelecekte siyasi iletişim, altyapı bağlantısı, engelsiz ticaret, parasal dolaşım ve insanlar arası anlayışın gelişimi yanında İnternet İpek Yolu sayesinde endüstriyel bölgeler, inşaat, metalürji, enerji, finans, iletişim, bilgi, lojistik, turizmi kapsayacak şekilde sürekli barış, ortak güvenlik ve ortak refah yaklaşımıyla inşa edilecektir. Dünyanın Avrasya kıtası odaklı siyaset, ticaret, ulaşım, para birimi ve insan entegrasyonu, Çin-Avrupa ortaklığı ile barış, büyüme, reform ve uygarlığı bütünleştirecek ve kazanımları Afrika kıtasına aktarılabilir. Avrasya kıtasının öngörülen bu yeniden canlanması ile ABD yeniden *'yalıtılmış ada'* konumuna dönecektir. Diğer taraftan Kuşak Yol İnisiyatifi, tarihsel arka plan, amacı, katılımcı ülkelerin yapısı, içeriği ve uygulama tarzındaki farklılıklar ile ABD'nin 2. Dünya Şavaşı sonrası Avrupa ülkelerine yönelik gerçekleştirdiği Marshall Planı'ndan farklıdır. Çin mevcut yerel işbirliği çerçeveleri ile uyumlu olacak ve diğer çerçeveler ile çakışmaktan da kaçınacaktır. İnisiyatif, ABD, Japonya ve bazı Avrupa ülkelerini dışlamak yerine onlara da yer vermeye yetecek kadar kapsayıcı olacaktır. Çin, Kuşak Yol İnisiyatifi'ni bir makro politika olarak gelecek kalkınması ve uzun vadeli sonuçlara *'Ortak Çıkar – Ortak Kader Yaklaşımı'* odaklanmıştır. Dolayısıyla kısa vadeli saldırgan faydaların peşine düşerek gerçek değerler kaybedilmeyecektir. İnisiyatif, Çin'in artan enerji ihtiyacına yönelik çeşitli çözümler sunmaktadır. Ancak bu çözümler emperyalist ülkelerin dünyanın farklı bölgelerini sömürmek örneği gibi neredeyse bedelsiz almak değil, farklı projeler hayata geçirilerek dünyada geçerli cari fiyatlardan satın alımları yapmak üzerine kurulacaktır.

İnisiyatifin 2013 - 2021 Performansı ve Ortak Ülkelerde Gelişen Finansal Kaygılar

Çin Devlet Resmi Haber Sitesi Xinhua tarafından paylaşılan 2021 Ocak ayı sonu itibariyle Çin'in 14. Beş Yıllık Plan (2021-2025) döneminde Kuşak Yol İnisiyatifi verilerine göre;

- Kuşak Yol İnisiyatifi ortak inşası konusunda Çin, toplam 171 ülke ve uluslararası kuruluş ile 205 işbirliği anlaşması imzalamıştır.
- 2021 yılının ilk çeyreğinde, Çin'in Kuşak Yol İnisiyatifi boyunca yer alan ülkelerle olan mal ticareti yıllık yüzde 21.4 artarak 2.5 trilyon yuan'a (yaklaşık 383.24 milyar ABD doları) ulaşmış ve Çin'in toplam dış ticaretinin yüzde 29,5'ini oluşturmuştur.
- Çin, bu dönemde Kuşak Yol İnisiyatifi ülkelerinden yıllık %13.2 artışla 1.09 trilyon yuan mal ithal etmiştir.
- Çin'in Kuşak Yol İnisiyatifi boyunca yer alan ülkelerdeki finansal olmayan doğrudan yatırımı ilk çeyrekte yıllık %5,2 artışla 4,42 milyar dolara ulaşmıştır.
- Kuşak Yol İnisiyatifi boyunca ülkelere Çin'e yapılan yatırımlar ilk çeyrekte yıllık %64,6 artarak 3,25 milyar dolara ulaşmıştır.
- 1. çeyrekte Çin'de Kuşak Yol İnisiyatifi'ndeki ülkelere toplam 1.241 yeni işletme yıllık %44 artışla kuruldu.
- Yabancı sözleşmeli projeler açısından Çin, 1. çeyrekte Kuşak Yol İnisiyatifi boyunca ülkelere 31,34 milyar dolar değerinde yeni sözleşmeler imzaladı.
- Çin-Avrupa yük trenlerinin sayısı ilk çeyrekte yıllık %75 artışla 3.398'e ulaşmış ve 2020 yılı Mayıs ayını takip eden 11 ay üst üste tren seferleri sayısı 1.000'i aşmıştır.



Kaynak: Druzbacka, 2021

Kuşak Yol İnisiyatifi çerçevesinde mevcut yapılan yatırımların %65,5 gibi büyük bir kısmı enerji odaklıdır. (Druzbacka, 2021)

Kuşak Yol İnisiyatifi'nin 2013-2022 yılları arasındaki gelişimi çerçevesinde yaşanan kimi olumsuzluklar İnisiyatif ortağı ülkeler kaygılandırmış, hatta bazı projelerin iptaline neden olmuştur. Bu kaygıların başında finansman süreçleri gelmektedir. Örneğin İnisiyatif ortak ülkelerinden Sri Lanka, Singapur, Tacikistan ve Pakistan'ın aldığı kredilerin borçlarını zamanında ödeyememesi nedeniyle ülkelerinin en değerli liman, demiryolu, hava limanı gibi stratejik ulaşım unsurlarının kontrolü uzun süreli olacak şekilde Çin'in yönetimine geçirmiştir. Malezya bu gelişmeler sonrasında Çin ile birlikte inşa etmeyi planladığı 20 milyar dolarlık demiryolu ve 2.3 milyar dolarlık doğalgaz projelerini iptal etmiştir. Proje çerçevesinde en çok finansal destek kullanan ülkeler Afganistan, İran, Kazakistan, Kenya, Malezya, Moğolistan, Myanmar, Pakistan, Rusya ve Türkmenistan'dır. İnisiyatif ortağı ülkeler projelerin maliyet yüksekliğinden ve yapılan projelerin gereksizliğinden de şikayetçidir. (Koçakoğlu, 2020)

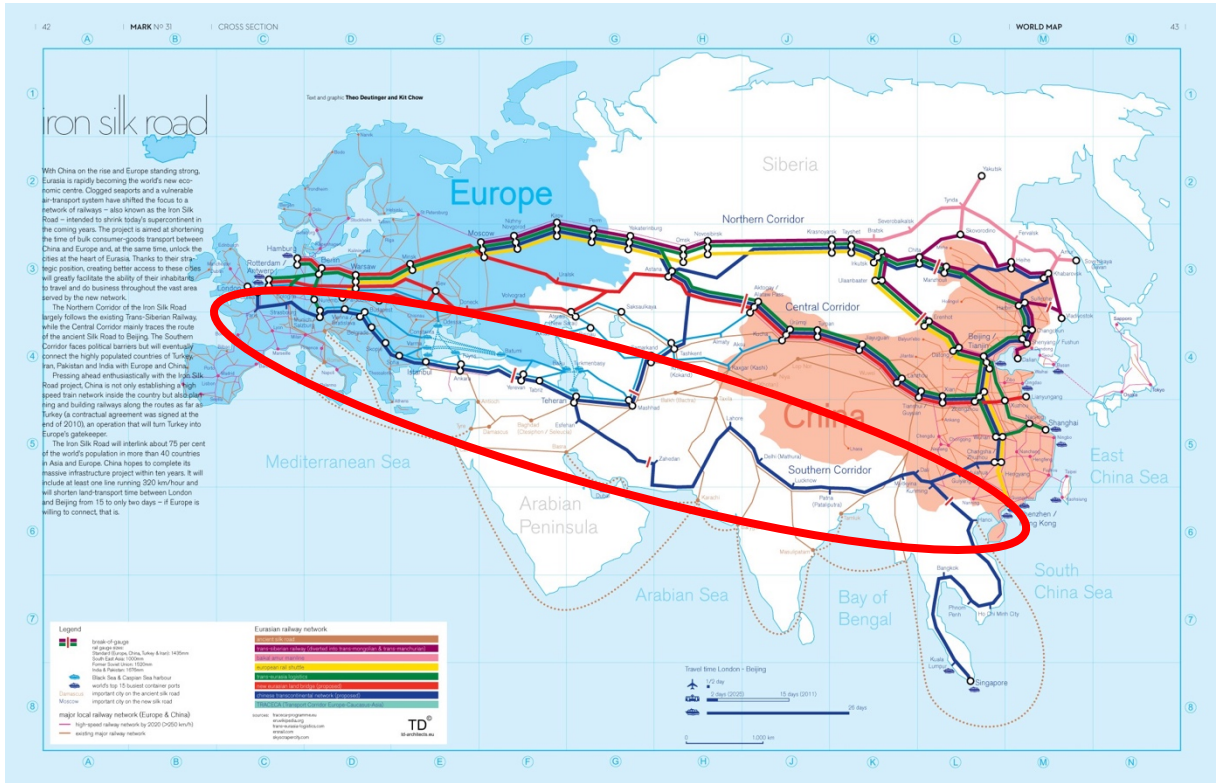
Batılı hükümetler Çin'in Kuşak Yol İnisiyatifi'ni üçüncü dünya devletleri üzerinde hem ekonomik hem de siyasi nüfusunu arttırmak ve zaten yoksul olan bu ülkeleri sürdürülemez borç batağına çekerek kendi otoritesi altına almak için kullandığından şüphe etmektedir. Diğer taraftan Çin'in AB Misyonu Başkanı Büyükelçi Zhang Ming'in borç tuzağı suçlamasına yönelik Nisan 2019'da BBC televizyonuna yaptığı açıklamada *“Sözde borç tuzağı, ne Çin için ne de Kuşak Yol için uygun bir şapka değil ... Bir çok önde gelen yetkili, iş dünyası ve kuşak yol ülkelerinin genel kamuoyu, gerçekler ve rakamlarla argümanı dile getirdi ve çürüttü. Örneğin, Filipinler Mali Sekreteri kısa süre önce, Çin'e olan borçlarının ülkenin toplam borçlarının sadece %0.65 beşini oluşturduğunu belirtti. Ayrıca, Kuşak ve Yol ülkeleri sadece Çin'den değil diğer ülkelere de borç almaktadır. Çin'in parası bir tuzak iken başkası başkasının parasının tatlı bir pasta olduğunu söylemek adil değil.”* demiştir. (Güller, 2022).

Benzer şekilde Koç Üniversitesi Öğretim Görevlisi Dr. Altay Atlı, Sri Lanka örneği üzerinden giderek bu ülkenin 2005 yılından itibaren Çin'e sürekli borçlandığını, borçlarını ödeyemeyince hükümetin 99 yıllığına Hambantota Limanı'nı Çin'e kiraladığını belirtmekte, benzer bir kiralamanın İngiltere tarafından 99 yıllığına Hong-Kong'da da yaşandığını vurgulamaktadır. (6) Koçakoğlu'da (2020) Sri Lanka'nın verimsiz yatırımlarının ve yaşadığı olumsuz sonuçların Çin'e mal edilemeyeceğini belirtmektedir.

(6) E.S.Ç Muhasiloviç, Çin'in Bir Yol Bir Kuşak Projesi'ni Batı Politik Malzeme Yapıyor, Anadolu Ajansı, Eylül 2018

Kuşak Yol İnisiyatifi'nde Orta Koridor Ve Türkiye

Kuşak Yol İnisiyatifi kapsamında Türkiye, Çin - Orta Asya - Batı Asya Koridoru'nda yer almaktadır. Orta Koridor olarak adlandırılan bu güzergahın ülkeleri Tacikistan, Kırgızistan, Özbekistan, Afganistan, İran, Gürcistan, Kazakistan, Azerbaycan, Türkiye, Ermenistan, Rusya, Belarus, Litvanya'dır. Orta koridorun bütünüyle aktif hale gelmesiyle Türkiye-Çin arasındaki ulaşım-transfer süresi 30 günden 10 güne inecektir. Türkiye'nin jeopolitik bakımdan en kritik rolü üstlendiği proje ise Londra ve Pekin'in bağlayacak demiryolu çalışmasıdır. (7)



Kaynak: <https://natoassociation.ca/bridging- Eurasia-the-new-silk-road/>

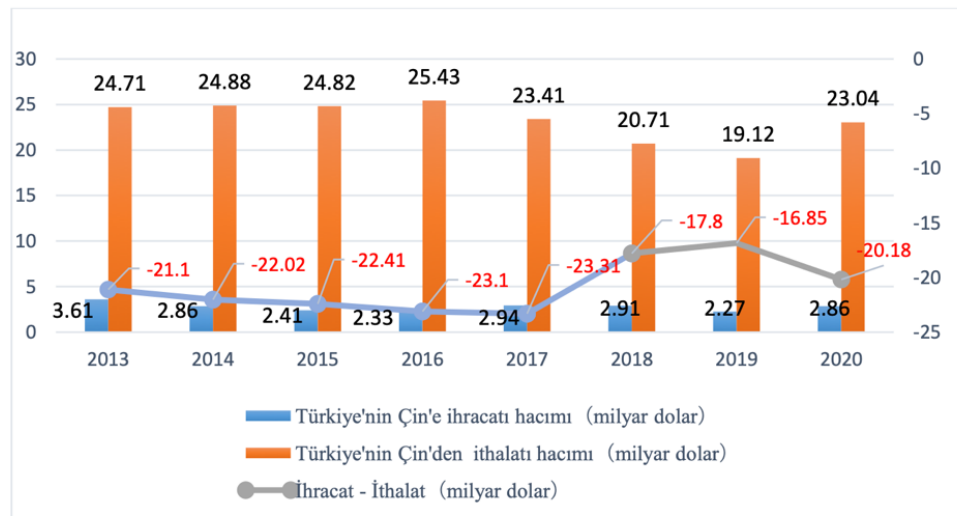
Orta Koridor için ağırlıklı **demiryolu ve karayolu** güzergahları ön planda görünmekle beraber Türkiye'de hava ve deniz ulaşım alanlarında da yatırımlar gerçekleştirilmektedir. Orta Koridor için yapılacak yatırımların toplamı 8 trilyon dolardır. Ulaşım için yapılacak yatırımlar 40 milyar dolara ulaşması beklenmektedir. Türkiye Kuşak Yol İnisiyatifi'ne 2015'in Kasım ayından itibaren Çin ile yaptığı antlaşmalarla resmen dahil olmuştur. Aynı yıl İnisiyatif'in finansal temel kuruluşu olan Asya Altyapı Yatırım Bankası'na bölgesel kurucu üye olarak katılmıştır.

Kuşak Yol İnisiyatifi kapsamında Türkiye'nin demiryolu ulaşımında yapılmış ve yapılacak başlıca yatırımlar; Bakü-Tiflis-Kars Demiryolu (bitiş 2017), Edirne- İstanbul (Halkalı –

Kapıkule) Demiryolu, Marmaray(bitiş 2013), İstanbul – Ankara YHT Hattı (bitiş 2012), Ankara-Kırıkkale-Yozgat-Sivas YHT, Sivas-Erzincan Hızlı Tren Projesi, Erzincan-Erzurum-Kars Hızlı Tren Projesidir. (7)

Türkiye'nin toplam maliyeti 30 milyar dolar olması öngörülen Edirne-Kars Hızlı Tren Projesi'nin finansman kaynağının Çin olması planlanmaktadır. T.C. Devlet Demiryolları'nın 2019'da yayınladığı Demiryolu Sektör Raporu'na göre Orta Koridor'un Türkiye ayağını oluşturan “Edirne-Kars ve Bağlantıları Demiryolu Projesinin” finansal çerçevesinin çizilmesi ve hayata geçirilmesi amacıyla taraflarca oluşturulmuş Taslak Çerçeve Antlaşmasına son halinin verilmesi çalışmaları devam etmektedir. (8)

Kara ulaşımı yatırımları arasında Yavuz Sultan Selim Köprüsü (bitiş 2016), 1915 Çanakkale Köprüsü (bitiş 2021), Avrasya Tüneli (bitiş 2016), Üç katlı Tüp Geçit Projesi, hava ulaşım yatırımı olarak İstanbul Hava Limanı (bitiş 2019) sayılabilir. Deniz ulaşımında Kumport limanı (2015), Zonguldak Filyos, İzmir Çandarlı ve Mersin Limanlarına yönelik çalışmalar yapılmaktadır. (7)



Kaynak: 2013-2020 Çin-Türkiye İkili Ticaret İthalat ve İhracat ve Ticaret Açığı (Shi, 2021)

Türkiye'nin 2013-2020 yılları arasında Çin'le olan karşılıklı ticaretini incelediğimizde Çin'den yapılan ithalat ihracattan oldukça yüksektir. Türkiye Çin ile olan ticari ilişkisinde sürekli

(7) Bahar Yiğitel, Bir Kuşak Bir Yol Projesi – Kavramlar, Aktörler, Uygulamalar / Bir Kuşak Bir Yol Projesi ve Türkiye, Astana Yayınları, 2019, s 155-174

(8) T.C. Devlet Demiryolları İşletmesi Genel Müdürlüğü Demiryolu Sektör Raporu 2018, Strateji Geliştirme Daire Başkanlığı, Ankara, Mayıs 2019

yüksek oranda açık vermektedir. (Shi, 2021) 2021 yılında ise Türkiye'nin Çin'e ihracatı 3,6 milyar dolara çıkarken ithalatı 32,2 milyar dolar fırlamış, yani ithalatımız ihracatımızın 10 katı olmuştur. 2021 yılı itibariyle Çin ile dış ticaret açımız 28,6 milyar dolardır. (9)

Türkiye ile Çin arasındaki ticari ilişkilerde Türkiye ağırlıklı kıymetli metal cevheri ve konsantreleri, kurşun, krom, bakır, demir, çinko, tabii borat cevherleri, bor oksitleri ve borik asitler, mermer ve traverten gibi ham madde ihraç ederken, Çin'den hücresel ve diğer kablosuz ağılar için telefonlar, otomatik bilgi işlem makinaları ve üniteleri, ses görüntü ve diğer bilgileri almaya, çevirmeye ve vermeye yarayan araçlar, kompresör, konveyör gibi katma değeri yüksek nihai ürünler ithal etmektedir. (10)

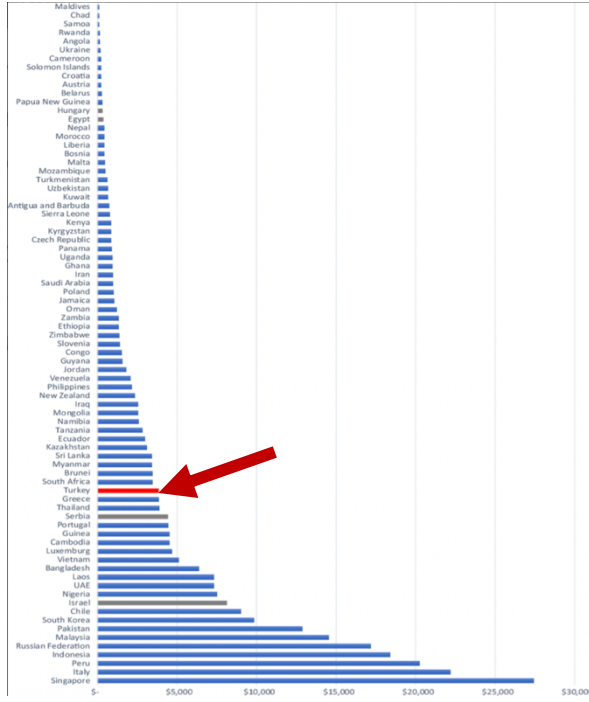
Yiğitel'e (2021) göre Kuşak Yol İnisiyatifi'nin Türkiye ve Çin arasında daha kısa ve daha hızlı ulaşım sağlayacak olması iki ülke arasındaki ticaret açığının giderilmesinde etkili olacaktır. Çin Türkiye üzerinden ilerleyen Orta Koridor ile Avrupa pazarına daha rahat erişirken Türkiye'de özellikle Asya pazarına ve Orta Asya'daki Türk Cumhuriyetlerine ulaşmış olacaktır.

Çin Yabancı Dillerde Yayınlar İdaresi yetkilisi Fu Zhibin da 2022 yılının Aralık ayında China Today dergisinde yaptığı paylaşımında Türkiye ile Çin arasında Covid-19 nedeniyle daralan ticaret hacminin % 46 artarak 35,9 milyar dolara ulaştığını, Çin tarafının Türkiye'den ithalatı arttırmak için çeşitli tedbirler alındığını, bu konuda özellikle tarımsal ürünlere ağırlık verildiğini belirtmiştir. Çin'in Türkiye'ye doğrudan yatırım toplamının 2021 yılı sonu itibariyle 2,39 milyar dolara ulaştığı, Türkiye'deki müteahhitlik sözleşmelerinin toplam değerinin 28 milyar doları bulduğu, Türkiye'de 1000'den fazla Çinli işletme bulunduğu ve Çinli yatırımlarla inşa edilen işletmelerin son derece verimli çalışmaya devam ettiğinin altını da çizmiştir.

Ancak Shi (2021) Çin'in Türkiye'de enerji, lojistik, madencilik altyapı, finans, telekomünikasyon ve hayvancılık sektörlerinde 2 milyar doları aşan toplam yatırımı bulunduğunu belirtmekle beraber Türkiye'nin Çin'in kaynak ülkeri arasında geri planda kaldığının altını çizmektedir.

(9) A.F. Işık, Pandemi Sonrası Dönemde Türkiye-Çin Ekonomik ve Ticari İşbirliği, China Today, Kasım-Aralık 2021, s 23-25

(10) TC Dış İşleri Bakanlığı Çin Halk Cumhuriyeti Ekonomik İlişkileri, 2022



Kaynak: B. Gürel ve M. Kozluca'da (2022)

Benzer Çin'in düşük yatırım seviyesi analizini yapan B. Gürel ve M. Kozluca'da (2022) Türkiye'nin Çin'in en çok yatırım yaptığı Kuşak Yol İnisiyatifi ortakları arasında 23. sırada olduğunu belirtmektedir. Yiğitel (2020)'in saptamasına göre Çin'in Türkiye'ye yaptığı yatırımlar incelendiğinde altyapı ve taşımacılık alanı mevcut olmakta birlikte %60'a yakınının enerji sektörüne yönelik olduğunu görülmektedir. Çin'in bütün Kuşak Yol İnisiyatifi'ndeki enerji yatırımı odağına benzer bir oranlamanın Türkiye için de geçerli olduğu söylenebilmektedir.

Year	Month	Chinese Entity	Mill. \$	Transaction Party	Sector
2014	April	ICBC	320	Tekstil Bankasi	Finance
2015	February	Sinomach	380	OEDAS and OEPSAS	Energy
2015	May	Sinoma	160	Limak Holdings	Real estate
2015	May	Sinoma	100	Votorantim Cimento	Real estate
2015	September	China Merchants, CIC, COSCO	940	Fina Liman	Logistics
2016	January	Dongfang Electric	660	Hattat	Energy
2016	May	Bank of China	110		Finance
2016	December	ZTE	100	Netas	Technology
2017	November	Power Construction Corp	1090	Teyo	Energy
2019	September	StatePower Investment, AVIC	1320		Energy
2019	November	China Electronics Technology	110	Kaylon	Energy
2019	December	China Merchants-led consortium	690		Transport

Kaynak: Druzbacka, 2021 – Çin'in 2014-2019 yılı arası Türkiye'ye doğrudan yatırımları

Çin'in Türkiye'deki en büyük doğrudan yatırımı olan Adana'nın Yumurtalık ilçesindeki Hunutlu İthal Kömürlü Termik Santral'in 2019 yılında inşaatına başlanmıştır. 1,7 milyar dolar

tutarındaki finansmanı ile santral Shanghai Elektrik Power Company tarafından yapılmaktadır. Santralin kömür taşımacılığı için tasarlanmış özel bir limanı da bulunacaktır. (Turan, 2021) Bölge halkı, çevre örgütleri ve meslek odalarının açtıkları bütün davalara rağmen proje halen devam etmektedir.(11)

2019 yılında eski Çin büyükelçisi Deng Li, 2021 yılı olan Türkiye-Çin diplomatik ilişkilerinin 50. yıldönümüyle ilgili yaptığı açıklamada üç konuyu vurgulamıştır; birincisi Türkiye'nin Çin'e ihracatını ikiye katlayarak 8 Milyar dolara ulaştırmak, ikincisi Çin'in Türkiye'deki yatırımını ikiye katlayarak 6 Milyar dolara çıkarmak, üçüncüsü Çinli turist sayısını ikiye katlayarak 1 milyon ziyaretçiye ulaştırmak. Ancak pandemi süreciyle beraber üretim ve tedarik zinciri olumsuz etkilenecek bütün dünyada enflasyonu tetiklemiştir. Doğrudan dış pazara bağlı olan Türkiye de süreçten büyük ölçüde olumsuz etkilenmiş, yabancı yatırımcı Türkiye'den çekilmiş ve küçülmüş, kapanmalarla beraber turizm sektörü de daralmıştır. Ancak bu dönemde Çin Türkiye'ye olan yatırımlarına kesintiye uğratmadan devam etmiştir.(12)

Türkiye Dış Ekonomik İlişkiler Kurulu – DEİK'in 2022 yılının Nisan ayında yayınladığı raporda ise Türkiye'den Çin'e ihraç edilecek ürün çeşitliliğinin arttırılmasının önemi yanında Çin'e ihracatta nihai ürünlere odaklanılması ve Türkiye'den gönderilecek yarı mamul ürünlerin nihai hallerinin daha sonra Türk ihracatçısına rakip olmamasına dikkat edilmesi vurgulanmaktadır. Rapor Türkiye'nin yüksek katma değerli üretim kapasitesi ve zengin iç pazarıyla bir üretim üssü olarak konumlandırılmasının önemini belirtmektedir. Kuşak Yol Girişimi ülkeleri ile gümrük süreçlerinin dijital ortamlar üzerinden uyumlulaştırılması, liman-demiryolu bağlantıları ile kombine taşımacılık kapasitelerinin arttırılması, Çin'in lojistik merkezleri konusundaki deneyiminden Türkiye'de kurulacak lojistik merkezlerinde faydalanılması, Çin'de Türk ihraç ürünlerinin daha etkin tanıtımı için bir Yurtdışı Lojistik Merkezi kurulması açıklamalarının altı çizilmektedir. Çin'in Türkiye'ye olan yatırım akışının sürdürülebilir şekilde arttırılması yanında teknoloji transferi, know how paylaşımlarının da büyük değer yaratacağı paylaşılmaktadır. Covid-19 salgını ile birlikte dijitalleşme sürdürülebilirliğin ana girdisi olmuştur. Çin'in 5G, neslerin interneti ve yapay zeka konularındaki etkileyici gelişiminden Türkiye'nin kendi dijital altyapılarını geliştirmesi ve dijital ticaretinin arttırılması bakımından Çin'den gelecek yatırımlarda teknolojik yoğun projelere ağırlık verilmesinin önemi de aktarılmaktadır.

(11) Hunutlu Termik Santrali İtirazlara Rağmen Faaliyete Hazırlanıyor, Sol Haber, Haziran 2022, Sol Haber

(12) A.F. Işık, Pandemi Sonrası Dönemde Türkiye-Çin Ekonomik ve Ticari İşbirliği, China Today, Kasım-Aralık 2021, s 23-25

İnisiyatif Çerçevesinde Türkiye'nin Çin İle Yaptığı Antlaşmalar ve Analizi

14 Kasım 2015 tarihinde Türkiye Cumhuriyeti Devleti'nin ev sahipliğini yaptığı Antalya'da düzenlenen G20 Liderler Zirvesi'nde Çin Halk Cumhuriyeti ile "İpek Yolu Ekonomik Kuşağı ve 21. Yüzyıl Deniz İpek Yolu ile Orta Koridor Girişiminin Uyumlaştırılmasına İlişkin Mutabakat Zaptı imzalanmış, 2017'de de yürürlüğe girmiştir. (Turan, 2021)

1. Türkiye Cumhuriyeti Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı ile Çin Halk Cumhuriyeti Kalkınma ve Reform Komisyonu Arasında, E-ticaret'te İşbirliğinin Güçlendirilmesi Mutabakat Zaptı
2. Edirne-Kars Yüksek Hızlı Tren Projesi Çerçevesinde Hazırlanan Demiryolu İşbirliği Anlaşması (halen üstüne çalışılmaktadır)
3. Türkiye Cumhuriyeti Gıda Tarım ve Hayvancılık Bakanlığı ile Çin Halk Cumhuriyeti Arasında, Türk Kirazlarının Çin'e İhraç Edilmesine Yönelik Bitki Sağlığı Gereklilikleri Protokolü
4. Türkiye Cumhuriyeti Gıda Tarım ve Hayvancılık Bakanlığı ile Çin Halk Cumhuriyeti Arasında, Türkiye'den Çin'e İhraç Edilecek Süt Ürünleri İçin Veterinerlik ve Sağlık Şartları Konusunda Protokol
5. Başbakanlık Türkiye Yatırım Destek ve Tanıtım Ajansı ile China Export ve Kredi Insurance Corporation arasında Çerçeve İşbirliği Anlaşması
6. Kumport Limanının hisselerinin devrine ilişkin anlaşmada Fiba Holding ile China Merchant, China Ocean Shipping Company ve China Investment Corporation arasında imzalanmıştır.

Çin Halk Cumhuriyeti Hükümeti ve Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti Arasında İpek Yolu Ekonomik Kuşağının, 21. Yüzyıl Denizdeki İpek Yolunun ve Orta Koridor Girişiminin Uyumlaştırılmasına İlişkin Mutabakat Zaptı metninin TBMM Dış İşleri Komisyonu'nda görüşülmesi sürecinde Zaptın Türkçe ve İngilizce metinleri arasındaki fark mecliste tartışmaya neden olmuştur. Zaptın Türkçe metninde geçen "bütünleştirmek" kelimesine muhalefet milletvekilleri itiraz etmiş, yapılan inceleme sonrasında Zaptın İngilizce metninde "integration" olarak geçen kelimenin Türkçe karşılığının "bütünleştirmek" olmadığı vurgulanmıştır. (13) Bu örnek olaydan hareketle Türkiye'nin Çin ile yaşanan ve yaşanmaya devam etme olasılığı yüksek dil ve çeviri probleminin acilen çözülmesi gereklidir. İki devlet arasında yapılan veya yapılacak antlaşmalarda Türkçe-İngilizce metinler arasında bile farklar varken Türkçe-Çinçe

metinler arasındaki kelime farkları farklı yorumlamalar sonrası farklı icraatlara de neden olabileceği için açık bir tehlike oluşturduğu görülmektedir.

Antlaşmalar konusundaki bir diğer risk ise her antlaşmanın ve takibinin Türkiye Cumhuriyeti Devleti'nin birbirinden habersiz değişik yetkili mercileri tarafından yapılıyor olmasıdır. Bu durumun Kuşak Yol İnisiyatifi gibi uzun soluklu işbirlikliklerinin ilerleyen zamanlarında dağınıklığa, gecikmelere, hatalara yol açması olasılığı yüksektir. Halen Çin'de yaşamakta olan eski Konsolos ve Büyükelçimiz Noyan Rona Kuşak Yol İnisiyatifi kapsamında yürütülen bütün antlaşmaların, projelerin, çalışmaların bir müsteşarlık çatısı altında yürütülmesinin İnisiyatif'in Türkiye açısından daha sağlıklı idare edilmesini sağlayacağını belirtmektedir. (14)

Sonuç

Çin'in 2013 yılında başlatığı ve Türkiye'nin de 2015 yılında resmen dahil olduğu Kuşak ve Yol İnisiyatifi 21. yüzyılın en iddialı, en büyük işbirliği girişimidir. İnisiyatife ortak ülkelerin büyük ölçüde Çin'in finanse ettiği dev projeleri bütün ülkeler için hem fırsat hem de riskler içermektedir. Eleştiriler Batı dünyasının küreselleşmiş liberal serbest piyasa standartlarına alışık olan dünyanın, Çin'in uygulamakta olduğu devlet kapitalizmi modeli ile bu seferde Çin'e bağımlı hale geldiği, bazı projelerin gereksiz olmasına rağmen yapıldığı ve Çin'in kendisinden sağlanan finansmanla özellikle ekonomisi gelişmemiş ülkeleri borç tuzağına düşürerek bu ülkelerin hem ekonomik hem de siyasi kontrollerini ele geçirmeyi hedeflediği ekseninde ilerlemektedir. Çin'in son kırk beş yıl içinde hızla büyümesi gerçeği yanında Kuşak Yol İnisiyatifi gibi küresel bir girişimin süreçlerinin yürütümünde yeterince şeffaf olmadığı ve uluslararası kabul görmüş iş standartlarına uymaması da diğer eleştiri konuları arasındadır. Çin Kuşak Yol İnisiyatifi ile küreselleşmeyi şekillendiren ülke konumuna gelmek vizyonunu açıklarken Batılı büyük güçler bu yaklaşımı saldırganlık olarak algılamakta ve kendi elleri ile kurdukları dünya düzenini küresellikten, küresizleşmeye kaydırmaktadırlar. Bu durum orta ve uzun vadede İnisiyatif'in ortak ülkelerinin arada kalarak jeopolitik anlaşmazlıktan zarar görmeleri riskini doğurmaktadır.

Okur (2017) Çin'in "yeni bir küreselleşme" anlayışı ve 'sürekli barış, ortak güvenlik, ortak refah' (Yiwei, 2016) sloganları ile lanse ettiği Kuşak Yol İnisiyatifi'nin içine düştüğü en büyük çelişkiyi Doğu Türkistan, Uygur meselesi ile sunmaktadır. Çin'in mevcut dar güvenlik

(13) T.B.M.M. Dış İşleri Komisyonu 29. Toplantı Tutanağı, T.B.M.M. Dışişleri Komisyonu Tutanak Dergisi, Mayıs 2016

(14) Çin'in Modern İpek Yolu Projesi: Bir Kuşak Bir Yol – Noyan Rona İle Söyleşi, Medyascope, 2018

paradigmasıyla sınırları içindeki aşayışı korumak adına Uygur Türklerinin temel kimlik değerlerine yönelik uyguladığı zora dayalı yöntemler, asimilasyon politikası ve insan hakları ihlalleri sadece Türkiye, Orta Asya'daki Türk Cumhuriyetleri ve Ortadoğu'da değil, bütün dünyada Çin'in yeni küreselleşme yaklaşımının itibarsızlaşması ile sonuçlanacaktır.

Eski Büyükelçimiz Noyan Rona Çin ile ticaret yaparken “güven sağlamak, sabırlı yaklaşmak, iyi tanıtmak ve iyi tanımak” şeklinde dört altın kural olduğunu kaydetmiştir.(15) Bu altın kurallar arasından ikisi, Türkiye ve Çin'in birbirini iyi tanınması ve tanıtması sürecinde aradaki en büyük dil engelinin gerek beşeri ilişkilerde gerekse resmi yazılı belgelerde aşılması için Türkiye'nin ivedilikle harekete geçmesinin gerekliliği görülmektedir. Bunun yanında Çin ile birlikte yapılacak veya iştirak edilecek projelerde Türk Devleti'nin ve şirketlerinin mali koşulların titizlikle ve şeffaf bir şekilde belirlenmiş olduğuna dikkat etmesi, projelerin ülke kalkınması ve ekonomisine getiri ve maliyetlerinin kamuoyu net ve düzenli olarak paylaşılması ihmal edilmemelidir. Çin'in çevre konularındaki zaafiyetinin bilincinde olup yapılan projelerde çevre ve enerji tüketiminin sürdürülebilirliği ön planda tutulmalıdır. Çin'in Türkiye'de yapacağı projelerde yerel işgücünü değerlendirmesi sağlanmalıdır.

Kuşak Yol İnisiyatifi sadece iki devlet değil, iki iş dünyası arasında yürütülmektedir. Bu nedenle Türkiye'nin Çin ile yürüteceği bütün ilişki ve projelerde devlet ve iş dünyası temsilcileri sürekli koordinasyon içinde olmalıdır. Bütün koordinasyon ve süreçleri yapılandıracak, stratejileri belirleyecek, güncelleyecek, idare ve takip edecek, paydaşlar arasında çok boyutlu yönlendirmeleri yapacak, Çin nezdinde Türkiye'yi her zaman temsil edebilecek devlet idaresinde bir otoritenin tahsis edilmesi de Kuşak Yol İnisiyatifi'nin sağlıklı ilerleyişi açısından gereklidir.

(15)Garanti İş Adamlarına Çin'i Tanıtıyor, NTV, Mart 2022

KAYNAKÇA

Kitaplar

- Turan, İ (Nisan 2021). *Bir Kuşak ve Bir Yol Projesi ve Türkiye*, Gece Kitaplığı.
- Yiwei, W. (2019). *Çin'in Kazan-Kazan Projesi-Çağdaş İpek Yolu- Bir Kuşak Bir Yol*, çev: Gülizar Özkaya, İpek Yolu Kültür ve Edebiyat Kitapları.
- Yılmaz, S. (ed). *Bir Kuşak Bir Yol Projesi*, 2019, Astana Yayınları
- Koçakoğlu, M.A. (2020). *Kuşak Yol Girişimi Bağlamında Çin'i Anlamak*, Truva Yayınları.
- Güller , M.A. (2022). *Kuşak ve Yol – Büyük Avrasya Ortaklığı*, Kırmızı Kedi Yayınları.
- Oktay, F. (2022). *Çin Ve Dünyanın Geleceği*. Türkiye İş Bankası Yayınları

Makale, Tez Çalışmaları

- Gürel, B. ve Kozluca, M. (2021). *Chinese Investment in Turkey: The Belt and Road Initiative, Rising Expectations and Ground Realities*, Cambridge Uni. Press, European Review, page 1-29
- Druzbacka, B. (Feb 2021). *Turkish-Chinese Cooperation On The Belt & Road Initiative*, Evonomoc Review, Volume 50, P 161-180
- İkiz, A. (Ekim 2019). *Tek Kuşak Tek Yol Projesi ve Türkiye'ye Olası Etkileri*, Elektronik Sosyal Bilimler Dergisi, Cilt:18, Sayı 72
- Okur, M.A. (Eylül 2017). *Bir Kusal Bir Yol Projesi'nin Jeopolitiği, Türk Kuşağı ve Uygarlıklar*, The Academic Elegance.
- Filiz, T. (2020). *Çin'in Küresel Tek Kuşak Tek Yol Girişiminde Türkiye'nin Konumu Üzerine Bir İnceleme*, MAKÜ Oğuzhan Sosyal Bilimler Dergisi, s 117- 133.
- Mutlu, N. (2021). *Kuşak ve Yol Girişimi (KYG) Projelerinin İncelenmesi; Türkiye İçin Öneriler*. Asya Araştırmaları Uluslararası Sosyal Bilimler Dergisi, Sayı 5 (2), s 129-150.
- Shi, Y. (2021). *Yeni İpek Yolu Projesi Çerçevesinde Çin Ve Türkiye Arasında Sınır Ötesi E-Ticaret İle İlgili Araştırma*, T.C. Ondokuz Mayıs Üniversitesi Lisansüstü Eğitim Enstitüsü İşletme Ana Bilim Dalı.
- Kundak, S., Aktop, V.S. ve İlter, B. (2022). *Modern İpek Yolu Projesinin Türkiye Ekonomisi Dış Ticaret Ve Girişimcilik Açısından Değerlendirilmesi*, Anadolu Sosyal Bilimler Dergisi.

Antlaşmalar

- Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Çin Halk Cumhuriyeti Hükümeti Arasında, İpek Yolu Ekonomik Kuşağı ve 21. Yüzyıl Deniz İpek Yolu ile Orta Koridor Girişiminin Uyumlaştırılmasına İlişkin Mutabakat Muhtırası, <https://www5.tbmm.gov.tr/sirasayi/donem26/yil01/ss378.pdf>, erişim Aralık 2022
- Türkiye Cumhuriyeti Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı ile Çin Halk Cumhuriyeti Kalkınma ve Reform Komisyonu Arasında E-ticaret'te İşbirliğinin Güçlendirilmesi Mutabakat Zaptı, <https://www2.tbmm.gov.tr/d26/1/1-0468.pdf> , erişim Aralık 2022
- Edirne-Kars Yüksek Hızlı Tren Projesi Çerçevesinde Hazırlanan Demiryolu İşbirliği Anlaşması, https://www5.tbmm.gov.tr/develop/owa/komisyon_tutanaklari_goruntule?pTutanakId=1632 , erişim Aralık 2022
- Türkiye Cumhuriyeti Gıda Tarım ve Hayvancılık Bakanlığı ile Çin Halk Cumhuriyeti Arasında, Türk Kirazlarının Çin'e İhraç Edilmesine Yönelik Bitki Sağlığı Gereklilikleri Protokolü,

<https://www.baib.gov.tr/files/downloads/PageFiles/bff8f4ff-b6dc-ec11-a913-000c29511bae/Files/ek-7.pdf> , erişim Aralık 2022

Türkiye Cumhuriyeti Gıda Tarım ve Hayvancılık Bakanlığı ile Çin Halk Cumhuriyeti Arasında, Türkiye'den Çin'e İhraç Edilecek Süt Ürünleri İçin Veterinerlik ve Sağlık Şartları Konusunda Protokol,

<https://www.resmigazete.gov.tr/eskiler/2016/04/20160408-1.pdf?v=1672491515409> , erişim Aralık 2022

Başbakanlık Türkiye Yatırım Destek ve Tanıtım Ajansı ile China Export ve Kredi Insurance Corporation arasında Çerçeve İşbirliği Anlaşması, <https://www.invest.gov.tr/en/news/news-from-turkey/pages/turkey-wealth-fund-inks-mou-with-chinas-sinosure.aspx> , erişim Aralık 2022

Kumport Limanının Fiba Holding Hisselerinin China Merchant, China Ocean Shipping Company ve China Investment Corporation'a Devri Antlaşması, <https://www.invest.gov.tr/en/news/news-from-turkey/pages/280915-cosco-pacific-buys-turkish-kumport.aspx> , erişim Aralık 2022

Raporlar

China's Belt and Road Initiative In The Global Trade, Investment And Finance Landscape,

<https://www.oecd.org/finance/Chinas-Belt-and-Road-Initiative-in-the-global-trade-investment-and-finance-landscape.pdf> , erişim Aralık 2022

Prof. Dr Sedat Aybar, Tek Kuşak Tek Yol Bağlamında Türkiye – Çin İlişkileri, TASAM, Haziran 2017,

https://tasam.org/Files/Icerik/File/TEK_KUSAK_TEK_YOL_INSİYATIFI_BAĞLAMINDA_TÜRKİYE_pdf_f0c7c547-5f7e-4287-9df3-4afb00659483.pdf, erişim Ekim 2022

T.C. Devlet Demiryolları İşletmesi Genel Müdürlüğü Demiryolu Sektör Raporu 2018, Strateji Geliştirme Daire Başkanlığı, Ankara, Mayıs 2019,

<https://www.utikad.org.tr/images/BilgiBankasi/tcdddemiryolusektorraporu-2239.pdf> , erişim Aralık 2022

China Today, Kasım-Aralık 2022,

https://www.academia.edu/86919458/Pandemi_Sonrası_Dönemde_Türkiye_Çin_Ekonomik_ve_Ticari_İşbirliği_Türkiye_China_Economic_and_Commercial_Cooperation_in_the_Post_Pandemic_Period?email_work_card=title, erişim Ocak 2023

Çin'in Kuşak ve Yol Girişimi: COVID-19 Salgını Sonrası Dönemde Türkiye için Fırsatlar, Riskler ve Öneriler, Dış Ekonomik İlişkiler Kurulu – DEİK, Nisan 2022,

https://www.researchgate.net/publication/360122043_Cin%27in_Kusak_ve_Yol_Girisimi_COVID-19_Salgini_Sonrasi_Donemde_Turkiye_icin_Firsatlar_Riskler_ve_OnerilerChina%27s_Belt_and_Road_Initiative_Opportunities_Risk_and_Recommendations_for_Turkey_in_the_Period , erişim Aralık 2022

T.B.M.M. Dış İşleri Komisyonu 29. Toplantı Tutanağı, T.B.M.M. Dışişleri Komisyonu Tutanak Dergisi,

https://www.tbmm.gov.tr/develop/owa/komisyon_tutanaklari_goruntule?pTutanakId=1632 , Mayıs 2016

Web Siteleri

Yüzyılın Konsepti: Kuşak Yol Projesi, 21. Yüzyıl Türkiye Enstitüsü, 2021,

<https://www.21yyte.org/tr/merkezler/yuzyilin-konsepti-bir-kusak-bir-yol>, erişim Ekim 2022

Tek Kuşak Tek Yol Projesi Türkiye için Neleri Değiştirecek?, Prof.Dr. Serkan DİLEK, Mart 2021, M5 Savunma Strateji, <https://m5dergi.com/strateji-analiz/tek-kusak-tek-yol-projesi-turkiye-icin-neleri-degistirecek/>, erişim: Ekim 2022

- Tek Kuşak Tek Yol; Yeni Bir Hegemonyaya Doğru, Mühdan Sağlam, Mayıs 2017, Gazete Duvar, <https://www.gazeteduvar.com.tr/yazarlar/2017/05/17/tek-yol-tek-kusak-yeni-bir-hegemonyaya-dogru> , erişim Ekim 2022
21. Yüzyıl Modern İpek Yolu': Orta Koridorun Neresindeyiz?, Mehmet Fatih Ceylan, Ocak 2021, Ankara Politikalar Merkezi, <https://apm.org.tr/2021/01/21/21-yuzyilda-modern-ipek-yolu-orta-koridorun-neresindeyiz/> , erişim Ekim 2022
- TC Dış İşleri Bakanlığı Çin Halk Cumhuriyeti Ekonomik İlişkileri, 2022, <https://www.mfa.gov.tr/turkiye-cin-halk-cumhuriyeti-ekonomik-iliskileri.tr.mfa>, erişim Kasım 2022
- Çin Devleti Resmi Sitesi, Kuşak Yol İnisiyatifi, <http://english.www.gov.cn/beltAndRoad/>, erişim Ekim 2022
- Factbox: New progress in China's cooperation with B&R countries, 2021, <https://english.news.cn/20211015/C99FC98561000001E8281881D34A1120/c.html>, erişim Kasım 2022
- Commentary: West needs to let go of outdated Neocolonialism mindset, 2019, <https://english.news.cn/20211015/C99FC9852C80000161C819201F002030/c.html>, erişim Kasım 2022
- Bir Kuşak Bir Yol Girişimi" Çin ve Türkiye Halklarına Yararlar Getiriyor, Türkiye Çin Halk Cumhuriyeti Büyükelçiliği, http://tr.china-embassy.gov.cn/tur/xwdt/201905/t20190501_9617207.htm , erişim Aralık 2022
- Türkiye Demir İpek Yolu Projesi'nin En Stratejik Bağlantı Noktası Haline Geldi, Ray Haber, Ocak 2021, <https://rayhaber.com/2021/01/turkiye-demir-ipek-yolunun-en-stratejik-baglanti-noktasi-haline-geldi/> , erişim Aralık 2022
- E.S.Ç Muhasilović, Çin'in Bir Yol Bir Kuşak Projesi'ni Batı Politik Malzeme Yapıyor, Anadolu Ajans, Eylül 2018, <https://www.aa.com.tr/tr/turkiye/cinin-bir-yol-bir-kusak-projesini-bati-politik-malzeme-olarak-kullaniyor/1259170> , erişim Aralık 2022
- Bridging Eurasia: The New Silk Road, NATO Association Of Canada, 2015, <https://natoassociation.ca/bridging-eurasia-the-new-silk-road/> , erişim Aralık 2022
- Hunutlu Termik Santralib İtirazlara Rağmen Faaliyete Hazırlanıyor, Sol Haber, Haziran 2022, Sol Haber, <https://haber.sol.org.tr/haber/hunutlu-termik-santrali-itarazlara-ragmen-faaliyete-hazirlaniyor-davayi-beklemiyorlar-337930> , erişim Aralık 2022
- Çin'in Modern İpek Yolu Projesi: Bir Kuşak Bir Yol – Noyan Rona İle Söyleşi, Medyascope, 2018, <https://soundcloud.com/medyascope/tv/cinin-modern-ipek-yolu-projesi-bir-kusak-bir-yol-noyan-rona-ile-soylesi> , erişim Aralık 2022
- Garanti İş Adamlarına Çin'i Tanıtıyor, NTV, Mart 2022, <http://arsiv.ntv.com.tr/news/204389.asp>, erişim Ocak 2023