

BİR KUŞAK-BİR YOL PROJESİ KAPSAMINDA AKDENİZ TİCARET LİMANLARINDA TÜRKİYE FIRSATLARI

Zeki YILMAZ¹
Betül SABANCI²

Öz

İpek Yolu; tarihte pek çok ürünün kıtalar arası el değiştirmesine sahne olmuş, ticareti canlı tutarak ekonomiye yön vermiştir. Ucuz ve nitelikli iş gücü sayesinde daha az maliyetli üretim yapan Çin kendine küresel ekonomide yeni pazarlar aramaya başlamıştır. Bu amaçla yeni ticaret yolları arayan Çin hükümetinin tarihi İpek Yolu'nun modernize edilmiş tasarımı 2013 yılında devlet başkanının duyurmasıyla ilk girişimi başlatılmıştır. Yeni İpek Yolu Projesi kara yolu, deniz yolu ve demir yolu olmak üzere üç ayrı merkezli örülmüştür. Çalışmada deniz ticareti ve bu hat üzerinde bulunan Pire Limanı ile İzmir Çandarlı ve Mersin limanlarının karşılaştırılması yapılmıştır. Çalışmada coğrafi konumu, nitelikli iş gücü avantajları ve liman kapasiteleri ile dünyada ilk sıralarda yer alan ülkemizin projenin sunduğu yatırım ve ticaret imkanlarını fırsata çevirebildiği takdirde yararlanabileceği ekonomik avantajlar ortaya konulmaya çalışılmıştır.


Anahtar Kelimeler: Modern İpek Yolu, Deniz Ticareti, Akdeniz Limanları, Küreselleşme
JEL Kodları: E61, F63, A10


PROJECT ONE WAY-ONE GENERATION: TURKEY'S CRITICAL OPPORTUNITIES IN THE COMMERCIAL PORTS OF MEDITERRANEAN SEA

Abstract

Silk Road; It has witnessed the intercontinental exchange of many products in history, keeping the trade alive and shaping the economy. China, which produces less costly thanks to its cheap and qualified workforce, has started to seek new markets in the global economy. For this purpose, The Chinese Government, seeking new trade routes, initiated the modernized design of the historical Silk Road in 2013, when the president announced the modernized design of the Historical Silk Road. The New Silk Road Project has been built with three separate centers, namely highway, seaway and railway. In the study, maritime trade and the comparison of Piraeus Port and İzmir Çandarlı and Mersin ports were made on this line. In the study, it was tried to reveal the economic advantages that our country, which is in the first place in the world with its geographical location, qualified workforce advantages and port capacities, can benefit if the investment and trade opportunities offered by the project are turned into opportunities.

Keywords: New Silk Road, Maritime Trade, Mediterranean Ports, Globalization.
JEL Codes: E61, F63, A10

¹Dr. Öğr. Üyesi, Kütahya Dumlupınar Üniversitesi, İ.İ.B.F., İktisat Bölümü, zeki.yilmaz@dpu.edu.tr, 

²Yüksek Lisans Öğrencisi, Kütahya Dumlupınar Üniversitesi, Lisansüstü Eğitim Enstitüsü, İktisat Bölümü, btlsbncc@gmail.com, 

Makalenin Geliş Tarihi (Received Date): 18.05.2021

Yayına Kabul Tarihi (Acceptance Date): 21.06.2021

Atıf (Citation): Yılmaz, Z. & Sabancı, B. (2021), "Bir Kuşak-Bir Yol Projesi Kapsamında Akdeniz Ticaret Limanlarında Türkiye Fırsatları", Ekonomi Maliye İşletme Dergisi, 4(1): 87-100

Giriş

Çin'in Han Hanedanlığı, iki bin yıldan daha uzun bir süre önce, Güney ve Orta Asya'yı Orta Doğu ve Avrupa'ya bağlayan geniş bir ticaret ağı olan İpek Yolu'nu başlatmıştır. Bugün, Doğu ve Orta Asya'yı birbirine bağlamayı amaçlayan iç içe geçmiş bir dizi ekonomik entegrasyon olan "Yeni İpek Yolu" fikri, Amerika Birleşik Devletleri ve Çin'de farklı nedenlerle kök salmıştır.

2011'de Amerika Birleşik Devletleri, Afganistan'dan çekilirken siyasi istikrarı destekleme umuduyla daha büyük Orta Asya ekonomik ve altyapı entegrasyonu vizyonunu başlatmıştır. 2013 yılına gelindiğinde, Çin Devlet Başkanı Xi Jinping, dış ticareti kolaylaştıracak, istikrarlı enerji tedarikini sağlayacak, Asya altyapı gelişimini teşvik edecek ve Pekin'in bölgesel etkisini pekiştirecek Çin liderliğindeki İpek Yolu için kendi vizyonunu iddialı bir şekilde dile getirmiştir.

Amerika Birleşik Devletleri ve Çin, Türkmenistan'da enerji kaynakları geliştirme, Pakistan'da altyapı oluşturma veya Asya'daki yerel yönetimler ile siyasi nüfuz kazanma konusundaki rakip planları konusunda çatışıp çatışmayacağı henüz netleşmemiştir. Bu arada Hindistan ve Rusya gibi diğer Asya güçleri, bölgelere yönelik kendi yaklaşımlarını tanımlamaya çalışmaktadır. Bu iddialı projeler dünyanın en az entegrasyon alanlarından birini yeniden şekillendirme potansiyeline sahip olsa da yerel rekabet, lojistik engeller, güvenlik riskleri ve siyasi belirsizlikle mücadele etmektedir.

Bu çalışmada ise Çin'i küresel güç zincirinde üst sıralara taşıyacak olan Yeni İpek Yolu projesinin deniz ağının Türkiye'ye sağlayacağı avantajlardan bahsedilerek bu zincire ülkemizin de dahil edilmesi gerekliliği vurgulanmıştır.

1.Tarihi İpek Yolu

Orijinal İpek Yolu, bugün Kırgızistan, Tacikistan, Kazakistan, Özbekistan, Türkmenistan, Afganistan, Pakistan ve Hindistan gibi Orta Asya ülkeleri arasında ticaret ağları oluşturan Çin Hanedanlığının (Milattan Önce 206-Milattan Sonra 220) batıya doğru genişlemesi sırasında ortaya çıkmış ve bu yollar Avrupa'ya kadar yaklaşık 6500 kilometreye ulaşmıştır (Şahin ve Kalaycı, 2014: s.127). Bu nedenle Orta Asya, doğu ve batı pazarlarını birbirine bağlaması üzerine küreselleşmenin ilk dalgalarından birinin merkez üssü olmuştur. Muazzam zenginliği, birçok kültür ve inanç biçimine ev sahipliği yapmıştır. Değerli Çin ipeği, baharat, yeşim taşı ve diğer mallar batıya taşınırken, doğuya da altın ve diğer değerli metaller, fildişi ve cam ürünleri Çin İmparatorluğuna bu yol ile ulaşmıştır. İlk binyılda, önce Roma ve ardından Bizans İmparatorlukları ile Çin'deki Tang hanedanının (618-907) liderliğinde bu rota zirveye ulaşmıştır (Cinkara, 2019: s. 335).

Figür 1: Tarihi İpek Yolu



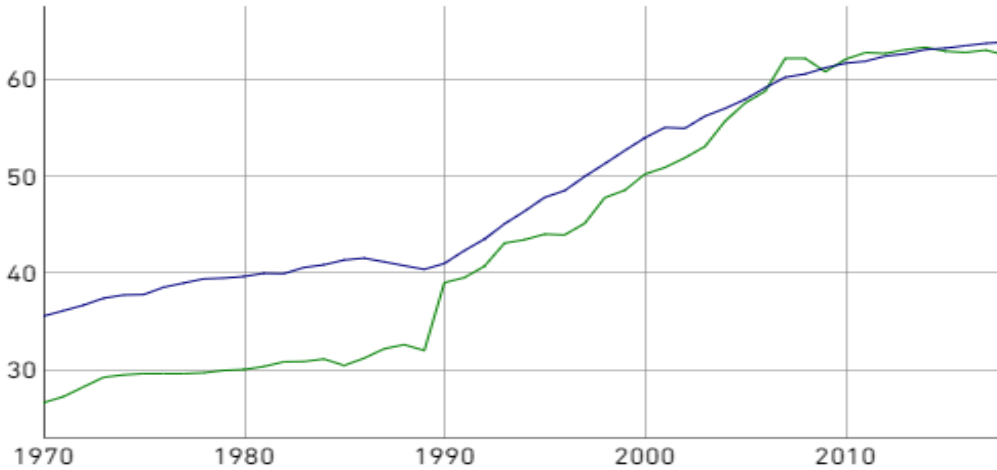
Kaynak: (Yaman, 2020: s.15)

Tarihi İpek Yolu sadece mal dolaşımını değil aynı zamanda kültürleri de birbirine yakınlaştırmıştır. Tüccarlar gezdikleri ülkelerin dillerini öğrenmiş, gelenek ve göreneklerine hâkim hale gelmiştir. Ekonomik açıdan da mal çeşitliliği sağlanmış, güzergâh boyunca ülkeler kazançlar elde etmiştir. Ancak Haçlı Seferleri ve Moğolların Orta Asya'daki ilerlemeleri ticareti yavaşlatmıştır. On altıncı yüzyılda, Avrupa ile Asya ticareti büyük ölçüde daha ucuz ve daha hızlı olan deniz ticaret yollarına kaymıştır.

1.2. Çin'de Ekonomik Büyüme ve Küreselleşme Hareketleri

1949 yılında Çin Halk Cumhuriyeti'nin kurulmasıyla birlikte Mao döneminde dışa kapalı bir ekonomi ile Sovyet tipi ekonomi sistemi benimsenmiştir. Bu dönemde 1. Beş Yıllık Kalkınma Planı uygulamasında ağırlıklı olarak sanayileşmeye önem verilmiş ve sonuçlarında başarı sağlandığı görülmüştür. Alt yapı çalışmaları iyileştirilmiş ve devlet ekonomide etkin rol oynamıştır. 1958-1962 yıllarını kapsayan dönemde ise Mao, insanları özgürlükçü düşünmeye itmiş, aydın fikirlere önem verilmesini sağlamıştır. Sonuçlar beklenen etkiyi yaratmamış ve bu döneme son verilmiştir. 1958 yılında ise Çin liberalizmden komünizme hızlı bir geçiş için İleriye Dönük Büyük Hamle hareketini başlatmıştır. Tarım ve sanayileşmede on beş yıl içerisinde İngiltere'yi geride bırakmayı hedefleyen Çin, komün sistemiyle sermayesini ağır sanayiye yönlendirmiştir. 1966 yılında Kültür Devrimi nedeniyle ülkede yaşanan gerginliklerden dolayı ekonomik daralma yaşanmıştır. 1967 ve 1968 dönemlerinde yaşanan ekonomik daralma bu tarihlerden sonra artış göstermiş, Mao'nun ölümünden sonra köklü rejim değişiklikleri yapılmıştır. 1978 yılında Mao'nun yerini alan Deng Xiaoping ile devlet kontrolünde olan piyasa anlayışından çıkılarak dışa açık ve serbest piyasa mekanizması doğrultusunda değişikliklere gidilmiştir (Çalık, 2016: s.194)

Grafik 1: 1970-2018 KOF Küreselleşme Endeksi Çin-Dünya Karşılaştırması



Not: — Çin Hükümetini — Dünya durumunu temsil etmektedir.

Kaynak: KOF Küreselleşme Endeksi: İsviçre Ekonomi Enstitüsü (Dreher, Axel, 2006: s.1095)

Çin Hükümeti Mao sonrası dönemde yaptığı uluslararası anlaşmalar ve serbest ticaret sistemi ile küreselleşme yarışına hızlı bir geçiş yapmış ve ekonomik büyümesini her geçen yıl artırmıştır. Düşük maliyetli üretimi tüm dünyaya yayarak yurt dışı yatırımcıları bölgesine çeken Çin, ekonomik performansını artırarak büyüme süreci yaşamıştır. Yeni İpek Yolu projesi ile Çin kendi ülkesi için yarattığı hayalin peşinden giderken uzun vadeli planlar yapmalı ancak bu süreçte projenin karşısına çıkan aksaklıkları görmezden gelmemeli, stratejisini buna yönelik değiştirmelidir (Leverett ve Bingbing, 2017: s.126). Birçok ülke ile iş birliği içinde sürdürdüğü projede büyümenin ana hedefi olarak planlama ve süreç yönetimi değerlemesini optimize ettiği takdirde dış politikada etkin ülke rolü olmayı da başarmış olacaktır. Bu denli büyük bir projenin mali etkilerini de göz ardı etmemek gerekir. Çin'in ayırdığı bütçe ile her ülkenin katılım sağladığı bütçe farklı olduğundan her ülkeye yapılan yatırımlar da farklı olacaktır. Bu nedenle bütçe ve finansman yönetimi de projenin devamlılığını sağlaması açısından oldukça önemlidir (Mahapatra, 2018: s.187). Çin'in yatırımlarının

uzun vadeli olduğu, bu nedenle yatırımların alt yapı ve teknik bakım giderlerinin de yine mali açıdan programlanmasının önem arz ettiği ifade edilmektedir (Wang Y., 2018: s.215).

2. 21.Yüzyıl Modern İpekyolu Projesi

Mal ve hizmet üretimini her geçen yıl daha fazla artıran Çin, hemen hemen tüm ülkelerin iş birliği ve ticaret yapmak istediği ülkelerin başında gelmektedir. Bu durumdan oluşan arz fazlasını tüm dünyaya yaymak istemesi ile kendisini yeni ticaret yolları arayışına sevk etmiştir. Bu amaçla kara, deniz ve demir yolları yatırımları ile bu yolların üzerinden geçtiği ülkelerle çeşitli ticari anlaşmalar yapmıştır. Bu avantajlı durumdan yararlanmak isteyen ülkeler üretimini ve dağıtım merkezlerini artırmayı hedeflemiş, bunun için de yeni ticaret yolları aramaya başlamıştır. Bu hedef doğrultusunda Çin; Bir Kuşak Bir Yol Projesini hayata geçirmek için çalışmalar yapmış ve iş birliği içinde olduğu ülkelerde ise önceliği küreselleşme merkezli politikalar yürüten ülkelere vermiştir. Aşamalı olarak hayata geçirilmesi düşünülen proje iki bölümden oluşmaktadır. Birincisi kara ve demir yolu, ikincisi ise deniz yoludur. Kara yolunda Uzak Doğu, Rusya ve Avrupa'nın birbirine bağlanması için güzergahlar belirlenmiştir. Deniz yolunda ise Hint Okyanusundan Akdeniz'e bağlanmak için rotalar oluşturulmuştur. Deniz İpek Yolundaki rotaların bu şekilde belirlenmesinin nedeni hem var olan yolların maliyetli olması, hem de güvenlik ağının tam olarak gerçekleştirilememiş olmasıdır (Atlı, 2014: s.76). Deniz ve kara yolu beraber değerlendirildiğinde toplamda 65 ülke bu projede ekonomik iş birliği içerisinde. Ülkelerin genel özelliklerine bakıldığında ise gelişmekte olan ve ekonomik entegrasyonu hedefleyen ülkeler oldukları görülmektedir (Karagöl, 2017: s.174). Bu ülkeler nüfus yoğunluğu ve hasıla yönünden zengin ülkelerdir. Bu yönden baktığımızda Çin'in bu projesinin küresel anlamda denge oluşturma amacı güttüğünü söylemek de mümkündür. Bu projeye katılan ülkeler, bölgesel ve küresel olarak büyümelerini hızla gerçekleştirecektir (B.R.Deepak, 2018: s.9).

ABD'nin aksine Çin bu proje ile küresel dengeyi sağlamak, ortak bir politika yaratmak ve karşılıklı etkileşimi sürekli kılmak istemektedir. Süper güç olma yolunda ilerleyen Çin ile ABD arasındaki güç yarışının sıcak savaş olma ihtimaline de vurgu yapılmıştır.

Türkiye'de elleçleme kapasiteleri 3 milyon TEU (Twenty-Foot Equivalent Unit) kapasiteli Ambarlı Limanı, 2,5 milyon TEU kapasiteli Asya port ve 1,7 milyon TEU kapasiteli Mersin Limanlarına sahip olmasına rağmen projede yer almamaktadır. Anlaşma yapılan bu ülkelerle onlar için faydası çok büyük yatırımlar yapıldığından, bu çalışmada ülkemizde bulunan liman kapasiteleri üzerinde durulacaktır.

Tablo 1: Yeni İpek Yolu Kısımları-Rotaları, Şeritleri, Ülkeleri ve Şehirleri

Önerilen Yeni İpek Yolu İçin Rotalar	
Yeni İpek Yolu için denizden rota	Venedik (İtalya), Atina (Yunanistan), Nairobi (Kenya), Kalküta (Hindistan), Kolombo (Sri Lanka), Cakarta (Endonezya), Kuala Lumpur (Malezya), Hanoi (Vietnam), Haikou, Guangzhou, Fuzhou (Çin)
İpek Yolu ekonomi kuşağı	Venedik (İtalya), Rotterdam (Hollanda), Duisburg (Almanya), Moskova (Rusya), İstanbul (Türkiye), Tahran (İran), Duşanbe (Tacikistan), Semerkant (Özbekistan), Bişkek (Kırgızistan), Almatı (Kazakistan), Urumçi, Xi'an (Çin)
Çin-Pakistan ekonomik koridoru	Gwadar, İslamabat (Pakistan), Kaşgar (Sincan Uygur Özerk Bölgesi)
Boru hatları	
Ham petrol	Aktav, Atrav (Kazakistan), Tayşet, Nahodka (Rusya), Daqing, Kunming (Çin), Kyaukpyu (Myanmar)
Doğal gaz	Kunming (Çin), Kyaukpyu (Myanmar)
Yapım aşamasında önerilen	Beyneu (Kazakistan), Duşanbe (Tacikistan), Daqing (Çin), Nahodka, İrkutsk (Rusya)

Kaynak: British Broadcasting Corporation 2020 kaynağından alınarak yazar tarafından derlenmiştir.

2.1. Yeni Deniz İpek Yolu

Çin, deniz ulaşımını kolaylaştırmak ve hızlandırmak için güney komşularından olan Güneydoğu Asya Ülkeleri Birliği (ASEAN) ile ilgilenmektedir. Bunun için 'Deniz İpek Yolu' fikrini öne çıkarmıştır. Çin Hükümeti bu projenin yürürlüğe konulması için Çin-ASEAN zirve toplantısını düzenlemiş ve

projeden ana hatlarıyla bahsetmiştir. Söz konusu toplantıda esas alınan nokta projenin mali yükü ve getirisi, ortak projelerde iş birliği, deniz rotalarında güvenliğin artırılması için "21. yüzyıl deniz İpek Yolu" fikri dahil olmak üzere, "Deniz ulaşımı ve ekonomisi, çevresel ve bilimsel ortaklıklar" ile güçlü ve stratejik işbirliklerini oluşturmanın önemi ve iyi komşuluk ilkesine dayalı bir stratejiden bahsedilmiştir (Temiz, 2019: s.1338).

Bu proje aynı zamanda 2+7 yıl iş birliği bölümünde de gündeme gelmiştir. Proje ile ilgili alınan kararlarda denizcilik alanında güvenliğin artırılması, ülkelerin daha yakın denizcilik işbirliği içerisinde olması, ortak alt yapı ve projelerin oluşturulmasıyla müzakerelerde etkinlik, kültürel, çevresel ve bilimsel ortaklıklar açısından yakın ilişkiler kurmak olarak tanımlanmıştır (Szcudlik-Tatar, 2013: s.18). Çin'in Güney denizinde yaşadığı anlaşmazlıklardan dolayı İpek Yolu Projesi ile ASEAN ülke ve eyaletlerine barış imkânı, güvenliğin sağlanması ve ticaretin kolaylaşması için çaba sarfettiği görülmektedir.

2.2. Deniz İpek Yolu Uzantıları

Çin küreselleşme adımlarını ve Amerika Birleşik Devletleri (ABD) ile olan rekabetini sadece kara ve demiryolları üzerinden değil, deniz yollarında da sağlamak için geçmişten günümüze birçok çalışma yapmıştır. TRACECA³ projesinde olduğu gibi çalışmalarını deniz ticaretine kaydıran Çin; son yıllarda çalışmalarına hız vermiş ve birçok yatırım yapmıştır. Deniz güzergahı incelendiğinde Çin'den Vietnam, Malezya, Endonezya, Sri Lanka, Hindistan, Kenya, Yunanistan ve son olarak da İtalya ile Avrupa'ya uzanmayı hedefleyen projenin gerçekleşmesi için birçok yatırım yapılmıştır (Kalaycı, 2013: s.102). Akdeniz'den Avrupa'ya uzanan bu yolculuğun kesintisiz ve güvenli bir şekilde ulaşımının sağlanmasını isteyen Çin şirketi COSCO (China Ocean Shipping Company) Akdeniz limanlarında önemli proje ve ortaklıklara imza atmıştır.

Tablo 2: Akdeniz'de En Yüksek İşlem Hacmine Sahip İlk 10 Konteyner Limanı (Bin TEU)

Sıra	Liman	Ülke	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2020
1	Algeciras	İspanya	2,81	3,603	4,114	4,501	4,555	4,761	4,8
2	Valencia	İspanya	4,207	4,327	4,469	4,328	4,442	4,722	5,4
3	Pire	Yunanistan	0,513	1,68	2,734	3,164	3,585	3,737	5,43
4	Ambarlı	Türkiye	2,54	2,7	3,097	3,378	3,488	3,084	3,105
5	Gioia Tauro	İtalya	2,851	2,305	2,721	3,087	2,97	3,221	3
6	Marsaxlokk	Malta	2,371	2,36	2,54	2,75	2,75	2,298	3,313
7	Genoa	İtalya	1,759	1,847	2,064	1,988	2,173	2,237	2,5
8	Barcelona	İspanya	1,946	2,034	1,756	1,72	1,839	1,513	3,42
9	Mersin	Türkiye	1,024	1,127	1,263	1,378	1,499	1,453	2,6
10	La Spezia	İtalya	1,285	1,307	1,247	1,298	1,303	1,3	1,409
Toplam			21,306	23,29	26,005	27,592	28,604	28,326	34,977
Dünya toplamı			540,816	587,484	624,48	651,201	684,429	715,259	795,947

Kaynak: (World Bank Data, 2020; Containerisation International Yearbook, 2017; Containerisation International Data, 2017; İMEAK Deniz Ticaret Odası İzmir Şubesi, 2018).

Tablo 3: Akdeniz'in En İyi Limanları, 2013-2017 (1000 TEU)

Sıra	Port	2013	2014	2015	2016	2017	Büyüme oranı (2017/2013)%	Ülke
1	Valencia	4,328	4,442	4,616	4,732	4,832	112	İspanya
2	Algeciras	4,501	4,556	4,516	4,761	4,389	98	İspanya
3	Pire	3,164	3,585	3,33	3,736	4,145	131	Yunanistan
4	Marsaxlokk	2,745	2,869	3,064	3,084	3,15	115	Malta
5	Ambarlı	3,378	3,487	3,221	2,798	3,131	93	Türkiye
6	Barcelona	1,72	1,894	1,954	2,236	2,968	173	İspanya

³ Avrupa Kafkasya Asya Ulaştırma Koridoru (TRACECA) Örgütün Amacı: TRACECA, Bağımsız Devletler Topluluğu ülkelerini Kafkasya ve/veya Karadeniz üzerinden Avrupa'ya bağlamak amacıyla Avrupa Birliği (AB) önderliğinde üye ülkeler tarafından oluşturulan bir Doğu-Batı Koridorudur. Kuruluş Tarihi: 1993, Merkezi: Bakü/Azerbaycan, Genel Sekreter: Mircea Ciopraga (Romanya)

7	Genoa	1,988	2,173	2,243	2,297	2,622	132	İtalya
8	Gioia Tauro	3,087	2,97	2,547	2,797	2,448	79	İtalya
9	Sines			1,332	1,513	1,669		Portekiz
10	Mersin	1,378	1,499	1,466	1,453	1,453	105	Türkiye
Toplam		26,289	27,475	28,289	29,407	30,807	117	
Dünya toplamı		587,484	624,48	651,201	-	-		

Kaynak: International Association of Ports and Harbors IAPH (2018) verileri.

Pire Limanının COSCO yatırımlarından önce oldukça düşük işlem hacmine sahip olduğu Tablo 2 ve Tablo3'te görülmektedir. COSCO yatırımlarının büyüme ve gelişme oranları da yıllara göre hızla artış göstermiştir. Yatırımlar olmadan da yüksek işlem hacmine sahip limanlarımız COSCO yatırımlarını bünyesine çektiği takdirde Pire Liman büyüme hızını katlayacağı, yükünü paylaşacağı ve hatta rol çalacağı liman coğrafi konumu ve niteliğini göz önünde bulundurduğumuzda olasıdır.

Tablo 4: Avrupa'nın En İyi Limanları, 2013 - 2017 (1000 TEU)

Sıra	Limanlar	2013	2014	2015	2016	2017	2020	Büyüme % (2020/2014)	Ülke
1	Rotterdam	11,621	12,297	12,235	12,385	13,734	14,82	121	Hollanda
2	Anvers	8,578	8,978	9,654	10,037	10,45	23,76	265	Belçika
3	Hamburg	9,302	9,729	8,821	8,91	8,86	8,5	87	Almanya
4	Bremen	5,831	5,8	5,479	5,535	5,51	5,5	95	Almanya
5	Valencia	4,328	4,442	4,616	4,732	4,832	5,4	122	İspanya
6	Algeciras	4,501	4,556	4,516	4,761	4,389	4,8	105	İspanya
7	Pire	3,164	3,585	3,33	3,736	4,145	5,43	151	Yunanistan
8	Duisburg	3	3,4	3,6	3,7	4,1	4	118	Almanya
9	Felixstowe	3,74	4,1	3,98	4,016	3,849	3,85	94	UK
10	Marsaxlokk	2,745	2,869	3,064	3,084	3,15	3,313	115	Malta
11	Ambarli	3,378	3,487	3,221	2,798	3,131	3,105	89	Türkiye
12	Barcelona	1,72	1,894	1,954	2,236	2,968	3,42	181	İspanya
13	Le Havre	2,486	2,55	2,56	2,51	2,87	2,2	86	Fransa
14	Genoa	1,988	2,173	2,243	2,297	2,622	2,5	115	İtalya
15	Gioia Tauro	3,087	2,97	2,547	2,797	2,448	3	101	İtalya
16	Londra		2,097	2,217	2,537	2,431	3,5	167	UK
17	Southampton	1,491	1,895	1,933	1,957	2,04	1,9	100	UK
18	St Petersburg	2,515	2,375	1,715	1,458	1,848	2,13	90	Rusya
19	Sines			1,332	1,513	1,669	2,3		Portekiz
20	Mersin	1,378	1,499	1,466	1,453	1,592	2,6	173	Türkiye
Toplam		74,853	80,696	80,483	82,452	86,638	106,03	142	

Kaynak: International Association of Ports and Harbors IAPH (2018) verileri.

COSCO, son dönemlerde yatırımlarını deniz aşırı ticaret limanlarına yönlendirmiş olup Belçika Zeebrugge limanı, Kumport Limanı, İspanya Valencia Limanı ve son olarak Yunanistan Pire limanına büyük yatırımlar gerçekleştirmiştir. Gelişmekte olan Akdeniz ülkelerine yapılan bu yatırımlar pek çok ülkenin ekonomik anlamda Çin'e bağlanmasına neden olurken, küresel zincirde kazan-kazan ilkesine dayalı ekonomik iş birlikleriyle ülkelerin ekonomik büyümesine önemli katkılar sunacaktır.

2.3. Akdeniz'den Avrupa'ya Uzanan Kapı: Pire Limanı

Çin, ticaretini Avrupa'ya taşımak ve ABD ile olan rekabetini güçlendirmek için ticaret yollarını deniz ulaşımına da taşımıştır. Bu proje için 10 yıllık planlama yapılmış ve son 5 yılda çalışmalar hız kazanmıştır. COSCO; Zeebrugge (Belçika) Limanı'na, Valencia Limanı ve Pire Limanı'na önemli yatırımlar yapılmıştır. İpek Yolu'nun en kısa ve en güvenli sürede Avrupa'ya ulaşmasının temel hedef olduğu projelerde kapasite artırımı ve elleçleme önemli role sahiptir. Bunun için birçok çalışma ve Uluslararası Antlaşmalar imzalayan Çin Hükümeti'nin yaptığı en önemli yatırım ise 2008 yılında Pire Limanı yatırımdır. O dönemde büyük bir finansal kriz ile boğuşan Yunanistan bu limanda ticaret maliyetlerini karşılayamaz durumda iken Çin'in anlaşma teklifini kabul etmiştir. Bu çerçevede 2008

Tablo 6: Pire Limanı Gemi Trafikliği

Gemi trafiği						
	2010		2011		Yıllık Fark%	
	Gelenler	(b.t.)(1)	Gelenler	(b.t.)(1)	Gelenler	(B.T.)(1)
Yurtdışı (Deniz aşırı)	3.241	98.701.360	3.997	134.604.000	23,33	36,38
Kargo gemileri	2.436	65.020.908	3.076	87.289.530	26,27	34,25
	2012 ⁽³⁾		Yıllık fark%			
	Gelenler	(b.t.)(1)	Gelenler	(b.t.)(1)		
Yurtdışı (Deniz aşırı)	3.031	104.608.978	-24,17	-22,28		
Kargo gemileri	2.268	64.121.258	-26,27	-26,54		
	2013		Yıllık fark%			
	Gelenler	(b.t.)(1)	Gelenler	(b.t.)(1)		
Yurtdışı (Deniz aşırı)	2.860	92.752.917	-5,64	-11,33		
Kargo gemileri	2.150	49.829.421	-5,20	-22,29		

Not: (1) Brüt tonaj, (2) 1/5/2012 tarihinden itibaren Piraeus Limanı Otoritesi SA, Piraeus Konteyner Terminali SA'da yalnızca Piraeus limanının II. İskelesine uğrak yapan gemilerin palamar ücretlerini devretmiştir. Kargo gemilerinin gelişlerine gemiler dahil değildir.

Kaynak: (OLP Piraeus Port Authority (2013) PPA Statistics 2010-13 verileri)

Pire Limanı COSCO şirketi yatırımlarından önce 2011 yılında 1,6 milyon TEU kapasiteye sahip iken yatırımlardan sonra 3,62 kat büyüyerek 5,43 milyon TEU kapasiteye ulaşmıştır. Yeni yatırım planları ile 10 milyon TEU kapasiteye çıkarmayı hedeflenmektedirler. Pire Liman kapasitesinin bu yükü daha ne kadar taşıyabileceği ise tartışma konusudur.

2.4.Dünya Limanlarında Türkiye Limanlarının Yeri

Türkiye'nin 2019 verilerine göre içinde liman pazar bölümünde altıncı sırada yer almaktadır. Pek çok Avrupa ülkesini geride bırakan Türkiye liman ticaretine son yıllarda ağırlık vermiş ve güvenlik ile kapasiteyi artırmaya yönelik çalışmalarda bulunmuştur.

Tablo 7: 2019 Yılı Pazar Segmentine Göre Limanlar

Ekonomi	Liman çağrılarının sayısı	Limanda medyan süre (gün)						
		Tüm Pazar segmentleri	Sıvı yağın	Yük gemisi	Kuru dökme	Kuru yağın	LPG taşıyıcıları	LNG taşıyıcıları
1 Norveç	586.161	0,4	0,6	0,3	0,3	0,8	0,7	0,3
2 ABD	290.748	1,4	1,6	1,0	1,8	1,9	2,0	1,3
3 Japonya	280.874	0,4	0,3	0,3	1,1	0,9	0,3	1,0
4 Çin	254.868	1,0	1,1	0,6	1,2	2,0	1,0	1,2
5 İtalya	233.081	1,3	1,3	0,9	2,0	3,5	1,4	..
6 Türkiye	200.494	1,2	1,2	0,6	1,5	3,6	1,3	1,3
7 Birleşik Krallık	197.893	1,1	1,0	0,7	1,5	2,0	1,1	1,3
8 Endonezya	175.242	1,3	1,2	1,0	1,3	3,3	1,1	1,4
9 Yunanistan	159.583	0,7	0,5	1,1	1,1	0,3	0,9	1,1
10 İspanya	142.773	0,9	0,9	0,7	1,2	1,9	1,0	1,0

11	Hollanda	124.059	0,6	0,5	0,8	0,4	0,6	0,9	1,1
12	Danimarka	113.170	0,8	0,7	0,5	0,9	0,8	1,0	..
13	Almanya	108.634	0,5	0,4	0,7	0,3	2,4	0,7	..
14	Kanada	104.330	0,8	1,1	1,5	0,4	0,4	1,6	..
15	Kore Cumhuriyeti	95.992	0,8	0,7	0,6	1,2	2,0	0,8	1,0
16	İsveç	78.766	0,8	0,7	0,6	1,1	0,4	0,9	..
17	Fransa	72.014	1,1	1,0	0,7	1,6	3,0	1,1	1,1
18	Rusya Federasyonu	71.412	1,3	1,0	1,3	1,6	2,2	1,2	1,1
19	Hırvatistan	71.023	1,3	1,1	0,7	2,7	2,5		..
20	Avustralya	66.076	1,4	1,3	1,2	1,7	1,6	0,9	1,2

Not: Toplam varışlar, limandaki zamanın hesaplanmadığı feribot, roll-on roll-off ve yolcu gemilerinin gelişlerini içerir.

* Porto Riko ve Amerika Birleşik Devletleri Virjin Adaları, limandaki ortanca saatte dikkate alınmaz.

* Manş Adaları ve Man Adası, limandaki ortanca saatte dikkate alınmaz.

* Fransız deniz aşırı departmanları limanda ortanca saat olarak dikkate alınmaz.

Kaynak: (Birleşmiş Milletler Ticaret ve Kalkınma Konferansı (UNCTAD) (2020) Deniz taşımacılığı göstergeleri, İstatistik El Kitabı).

2020 liman verilerine göre;

Tablo 8: Ocak - Aralık 2020 Elleçlenen Konteyner Adetleri

Limanlar	Dolu		Boş		Dolu + Boş		Artış-azalış % oranı	Türkiye % oranı
	2019	2020	2019	2020	2019	2020		
	TEUS	TEUS	TEUS	TEUS	Toplam TEUS	Toplam TEUS		
Mersin	1.482.349	1.547.424	456.680	462.300	1.939.029	2.009.724	3,65	18,09
Asyaport	1.154.781	1.267.012	198.628	170.909	1.353.409	1.437.921	6,24	12,94
Kumport	1.031.148	1.022.717	250.702	188.063	1.281.850	1.210.780	-5,54	10,9
Toplam	8.328.194	8.519.241	2.660.364	2.590.672	10.988.558	11.109.913	1,1	100

Kaynak: OLP Piraeus Port Authority (2013) PPA Statistics 2010-13 verileri

Tablo 9: Ocak - Aralık 2020 Elleçlenen Transit Konteyner Adetleri

Limanlar	Dolu		Boş		Dolu + Boş		Artış-azalış % oranı	Türkiye % oranı
	2019	2020	2019	2020	2019	2020		
	TEUS	TEUS	TEUS	TEUS	Toplam TEUS	Toplam TEUS		
Asyaport	968.410	1.069.556	74.559	65.292	1.042.969	1.134.848	8,81	37,61
Kumport	536.690	481.531	88.959	60.528	625.649	542.059	-13,36	17,96
Mersin	448.172	399.108	32.805	29.962	480.977	429.070	-10,79	14,22
Toplam	2.946.352	2.806.806	234.506	210.761	3.180.858	3.017.567	-5,13	100

Kaynak: OLP Piraeus Port Authority (2013) PPA Statistics 2010-13 verileri

Tablo 10: Ocak - Aralık 2020 Elleçlenen İhracat Konteyner Adetleri

Limanlar	Dolu		Boş		Dolu + Boş		Artış-azalış % oranı	Türkiye % oranı
	2019	2020	2019	2020	2019	2020		
	TEUS	TEUS	TEUS	TEUS	Toplam TEUS	Toplam TEUS		
Mersin	698.185	766.181	144.694	98.711	842.879	864.892	2,61	21,03
Kumport	220.741	239.557	81.359	75.713	302.100	315.270	4,36	7,67
Asyaport	100.277	100.559	19.206	27.917	119.483	128.476	7,53	3,12
Toplam	3.429.456	3.572.682	565.676	539.912	3.995.132	4.112.594	2,94	100

Kaynak: OLP Piraeus Port Authority (2013) PPA Statistics 2010-13 verileri

Tablo 11: Ocak - Aralık 2020 Elleçlenen İthalat Konteyner Adetleri

Limanlar	Dolu		Boş		Dolu + Boş	Dolu + Boş	Artış- azalış % oranı	Türkiye % oranı
	2019	2020	2019	2020	2019	2020		
	TEUS	TEUS	TEUS	TEUS	Toplam TEUS	Toplam TEUS		
Mersin	335.468	382.007	278.977	333.528	614.445	715.535	16,45	17,99
Kumport	273.717	301.629	80.384	51.822	354.101	353.451	-0,18	8,89
Asyaport	86.094	96.897	104.863	77.700	190.957	174.597	-8,57	4,39
Toplam	1.951.660	2.138.806	1.859.159	1.838.807	3.810.819	3.977.613	4,38	100

Kaynak: OLP Piraeus Port Authority (2013) PPA Statistics 2010-13 verileri

Tablo 12: Ocak-Aralık 2020 Yılı Genel Kargo Türkiye Liman Toplamı

Firma Adı	2019	2020	2019	2020	2019	2020
	İthalat	İthalat	İhracat	İhracat	Kabotaj	Kabotaj
Mersin	4.681.018	4.710.223	3.337.557	2.772.611	145.255	72.428
Asyaport	936.647	609.035	0	0	0	0
Kumport	14.042	5.419	12.797	1.025	73.181	57.742
Toplam	90.368.538	92.174.177	32.739.011	42.939.800	13.329.212	13.964.688
Firma Adı	2019	2020	2019	2020	Artış- azalış % oranı	Türkiye % oranı
	Transit	Transit	Toplam	Toplam		
Mersin	38.403	42.543	8.202.233	7.597.805	-7,37	5,08
Asyaport	3.035	0	939.682	609.035	-35,19	0,41
Kumport	3.563	1.802	103.583	65.987	-36,3	0,04
Toplam	609.499	397.364	137046261	149476029	9,07	100

Kaynak: OLP Piraeus Port Authority (2013) PPA Statistics 2010-13 verileri

Tablo 13: Türk Limanları Gemi Kabul Sayıları

Firma Adı	2019	2020	Artış - azalış % oranı	Türkiye % oranı
Mersin	4.154	3.584	-13,72	8,03
Kumport	2.642	3.154	19,38	7,07
Asyaport	1.173	1.139	-2,9	2,55
Toplam	43.235	44.635	3,24	100

Kaynak: OLP Piraeus Port Authority (2013) PPA Statistics 2010-13 verileri

Pire Limanı yönetiminin çoğunluğu dünyanın en büyük 3. konteyner gemisi şirketi olan COSCO (China Ocean Shipping (Group) Company)'ya aittir. 2003 yılında liman halka arzı ile %74,5'i Yunan Devleti'ne geri kalanı ise yatırımcılara aktarılmıştır. Pire Limanı 2010 yılında 513 bin TEU konteyner hacmine sahipken, günümüzde 5,43 milyon TEU yıllık konteyner hacmine sahiptir. Çin Hükümeti ve firmaları ile yapılan anlaşmalar sonucunda 2011 yılında %300 büyüyerek 1,68 milyon TEU'ya, 2013 yılında yaklaşık %200 büyüyerek 3,164 milyon TEU kapasiteye yükselmiştir. 2015 yılında da 3,737 milyon TEU'ya ulaşmış ve önemini artırmıştır. Doğu Akdeniz'de bulunan ülkeler, başka ülke konteynerlerini kendi limanları üzerinden geçişini sağlamak için yoğun bir rekabet halinde bulunurken, Çin'in mega konteyner taşımacılık firması COSCO, bu rekabette Yunanistan'ın Pire Limanı tercih etmekte ve kapasitesini yılda 10 milyon TEU'ya çıkarmayı planlamaktadır.

Tablo 14: Çeşitli Konteynerler ve Yük Kapasiteleri

Konteyner çeşitleri	Yük kapasitesi / Tonaj		Yük kapasitesi / m ³	
	Kg	Lbs	m ³	ft ³
20' Kuru yük konteyneri	21,800	48,060*	32,9	1,164
40' Kuru yük konteyneri	26,635	58,720*	67,0	2,368
40' Yüksek Küp Kuru Konteyner	26,530	58,488*	75,8	2,679
20' Üst Raylar Arasında Üstü Açık	21,879	48,235*	32,1	1,134
40' Üst Raylar Arasında Üstü Açık	26,517	58,460*	65,4	2,310
40' Soğutmalı Konteyner	25,760	56,790*	57,2	2,022
40' Yüksek Küp Soğutmalı	26,381	58,160*	66,1	2,334

Kaynak: Konteyner ölçüler, nakliye rehberlerinden yazar tarafından düzenlenmiştir.

Türkiye, Akdeniz’de en yüksek işlem hacmine sahip ilk 10 konteyner limanı içerisinde 4. sırada bulunan Ambarlı ve 9. sırada bulunan Mersin Limanlarına sahiptir. 2010 yılında Ambarlı Limanı 2,54 milyon TEU ve 1,024 milyon TEU iken, 2015 yılında %22’lik bir artış göstererek 3,084 milyon TEU’ya, Mersin Limanı %42’lik bir artışla 1,453 milyon TEU’ya ulaşmıştır. Türkiye, Pire Limanı’na göre coğrafi olarak avantajlı konumda olan Kuzey Ege Çandarlı Limanı (İnşası hala devam etmektedir.) 2015 yılında sadece 856511 TEU kapasite ile alternatif bir aktarma merkezi olma iddiası ile yola çıkmıştır. Pire Limanı’yla ortalama gemi hızı ile arasında 14 saatlik bir mesafe bulunmasından dolayı bölgede olan rekabette önemli bir avantaja sahiptir. Liman inşaatı devam etmekte olan 4 Milyon TEU kapasiteli liman ülkemiz için önemli bir projedir ve coğrafi yönden Akdeniz’in sayılı büyük limanlarından biri olmaya adaydır. Türkiye halen Ambarlı Limanı 3,17, Mersin Limanı 1,67 milyon TEU konteyner hacmine sahiptir. Ayrıca Türkiye’nin en büyük transit konteyner limanı olan Asyaport yatırım projelerinin gerçekleşmesiyle yılda 4 milyon TEU’luk kapasite ile bölgenin en önemli limanı olması hedeflenmektedir.

3. Sonuç ve Öneriler

Çin, Yeni İpek Yolu ile yavaşlayan büyümesini hızlandırmayı, aşırı endüstriyel kapasite için yeni pazarlar açmayı ve tüketim mallarını en hızlı ve güvenli şekilde Avrupa’ya ulaştırmayı hedeflemektedir. Bu stratejiler ışığında ASEAN 2013 zirvesinde deniz ipek yolu planlarından bahsederek çalışmalarına başlamıştır. Bu proje güzergahına baktığımızda Çin hükümeti proje rotalarında bulunan ülkelere ciddi yatırımlarda bulunarak ekonomik büyüme ve gelişmesine önemli katkıda bulunmaktadır. Çin yatırımları sonrasında büyüyen Pire Limanı Yunanistan için kalkınmada önemli bir rol oynamaktadır. Ancak bu liman kapasitesi bu uzun yük alışverişini uzun süre karşılayabilecek durumda değildir.

Yeni İpek Yolu güzergahının Orta Asya- Avrupa köprüsüne alternatif olarak önerdiğimiz; Mersin ve Çandarlı Limanlarının, “liman hacmi ve elleçleme oranı” verilerinin, Pire Limanının yatırım öncesi değerlerine göre, oldukça yakın olduğu görülmektedir. Ayrıca, son yıllarda Mersin ve Çandarlı limanlarının, kargo ve transit yük potansiyelinin de bir hayli arttığı görülmektedir. Ülkemizin nitelikli iş gücü ve coğrafi konumu dolayısıyla da bu limanlar oldukça değer kazanmaktadır. Bu nedenle, Çin için de daha avantajlı olacağı açıkça görülen, Mersin ve Çandarlı limanlarının bu potansiyelinin değerlendirilmesi daha avantajlıdır. Bu durumun her iki ülkenin de yararına olacağı konusu teknik olarak da paylaşılmalıdır. Çin’in söz konusu yatırımlarını Türkiye’ye yönlendirmesi halinde yalnız ekonomik olarak değil, aynı zamanda Çin-Türkiye siyasi ve kültürel ilişkileri bağlamında da gelişmeler yaşanacaktır. Bu sayede ticari sirkülasyon aksamadan devam edecek, Türkiye açısından büyük potansiyel yatırımlar harekete geçecektir. Ayrıca bu durum Türkiye’nin istikrarlı ve sürdürülebilir büyümesine katkı sağlayacaktır.

Proje ’de Türkiye’nin yer edinmesi deniz ticareti gelişiminin yanı sıra ülkemizin turizmi canlanacak, tarihi ve kültürel yapıları da yabancıların ilgisini çekecektir. (Yılmaz vd., 2020; 12) Bu sayede hem siyasi birlik, ikili ekonomik antlaşmalar hem de turizm açısından Türkiye’nin ekonomik büyüme ve kalkınması sağlanmış olacaktır.

Bir Kuşak Bir Yol Projesi’nin deniz ağı, Türkiye açısından çok önemli bir fırsattır. Değerlendirilebildiği takdirde, kara yolundan çok daha düşük maliyet ile yüksek tonajlı taşımacılık

yapılabileceğinden ciddi rekabet avantajı ortaya çıkacaktır. Sürekli gelişen Çin ekonomisi ile yakın ticari ilişkilerin kurulmasının ülkemiz için yararlı olacağı açıktır. Bu bağlamda Türkiye küresel rekabette aktif rol alacak, ciddi yatırımlar sayesinde ekonomik kalkınmasını sağlayarak yeni yatırımlarda bulunabilecek, dış politikada etkin bir strateji uygulayabilecektir.

Yazar Katkı Oranı (Author Contributions): Birinci yazarın makaleye katkı oranı %50, ikinci yazarın makaleye katkı oranı %50'dir.

Yazarların Etik Sorumlulukları (Ethical Responsibilities of Authors): Bu çalışmanın yazarları araştırma ve yayın etiği ilkelerine uyduklarını kabul etmektedirler.

Çıkar Çatışması (Conflicts of Interest): Yazarlar açısından ya da üçüncü taraflar açısından çalışmadan kaynaklı çıkar çatışması bulunmamaktadır.

İntihal Denetimi (Plagiarism Checking): Bu çalışma intihal taramasından geçirilmiştir.

KAYNAKÇA

- Atlı, A. (2014). *Çin ve Yeni İpek Yolu Projesi*, Sayfa: 74-77, Asya Pasifik Dergisi: <http://altayatli.com/wp-content/uploads/2018/07/Analist44IpekYolu.pdf>, [Erişim: 13.03.2021].
- B.R.Deepak. (2018). *China's Global Rebalancing: Will It Reshape the International Political and Economic Order?*, Edit: B.R. Deepak) *China's Global Rebalancing and the New Silk Road*, Springer, pp. 1-12. Singapur.
- BBC (2020). *Italy takes a shine to China's New Silk Road*, <https://www.bbc.com/news/world-europe-47640196>, [Erişim: 16.01.2021].
- Cinkara, A. (2019). "Uygurlar ve İpek Yolu". *Asya Araştırmaları Uluslararası Sosyal Bilimler Dergisi*, 3 (2): 329-346.
- Çalık, Ü. (2011). "Çin Ekonomisi (Mao ve Mao Sonrası Dönem)". *Liberal Düşünce Dergisi*, (64): 185-206.
- Dreher, A. (2006). Does Globalization Affect Growth? Evidence from a New Index of Globalization, *Applied Economics*, 38(10): 1091-1110.
- Esmer, S. (2019). "Bir kuşak bir yol" Hikâyesi: Sahi Pire Limanı Bizden Ne Kaptı? D.E.Ü. Denizcilik Fakültesi: <https://www.7deniz.net/yazar-bir-kusak-bir-yol-hik-yesi-sahi-pire-limani-bizden-ne-kapti-164.html>, [Erişim: 30.03.2021].
- Haber7 (2019). *İpek Yolu Projesi Nedir? Hangi Ülkeleri Kapsayacak? Ne Zaman Bitecek?*. 03.11.2019 tarihli 6070803 sayılı haber yazısı, <https://www.haber7.com/dunya/haber/2906082-ipek-yolu-projesi-nedir-hangi-ulkeleri-kapsayacak-ne-zaman-bitecek>, [Erişim: 30.0.2021].
- IAPH (2018). *World Container Traffic Data 2018 Statistics*: International Association of Ports and Harbors. <https://www.iaphworldports.org/statistics>, [Erişim: 30.01.2021].
- IMEAK Deniz Ticaret Odası İzmir Şubesi (2018). *Dünya Ekonomi Ve Deniz Taşımacılığı İstatistikleri*, <http://www.dtoizmir.org.tr/dosyalar/denizdenmerhaba/PDF%20SAYILAR/dm%20sayi%2018%20istatistik%20ekk.pdf>, [Erişim: 30.01.2021].
- Kalaycı, İ. (2014). "Deniz Ticareti ve Küresel Mali Kriz: İpek Yolu'nda Türkiye İçin Yeni Stratejiler". *Avrasya Etüdlere*, 45 (1): 87-122. Karagöl, E. T. (2017). *Modern İpek Yolu projesi*, Sayı: 174: SETA Perspektif <https://www.setav.org/modern-ipek-yolu-projesi/>, [Erişim: 03.04.2021].
- KOF Swiss Economic Institute (2018). *KOF Globalisation index*, <https://kof.ethz.ch/en/forecasts-and-indicators/indicators/kof-globalisation-index.html>, [Erişim: 09.01.2021].
- Leverett, F., & Bingbing, W. (2017). "The New Silk Road and China's Evolving Gran Strategy". *The China Journal*, 77: 110-132.
- Mahapatra, C. (2018). "One Belt, One Road": *China, US and the Emerging Hegemonic Struggle in Asia*, B. Deepak (Dü.), (Edit: B.R. Deepak) *China's Global Rebalancing and the New Silk Road*, Springer: pp.181-190. Singapur. https://doi.org/10.1007/978-981-10-5972-8_15 [Erişim: 15.06.2021].
- Nakliye Rehberim (2021). *Konteyner Ölçüleri*, <https://www.nakliyerehberim.com/asya%20konteyner%20ebat%20boyutlar.htm>, [Erişim Tarihi: 30.01.2021].
- Piraeus Port Authority (2013). *PPA Statistics 2010-13*, OLP <https://www.olp.gr/en/statistics/item/6688-ppa-statistics-2010-13>, [Erişim: 28.01.2021].

- Szczudlik-Tatar, J. (2013). *China's New Silk Road Diplomacy*, 34 edn., PISM: Polski Instytut Spraw Międzynarodowych The Polish Institute of International Affairs [https://www.files.ethz.ch/isn/174833/PISM%20Policy%20Paper%20no%2034%20\(82\).pdf](https://www.files.ethz.ch/isn/174833/PISM%20Policy%20Paper%20no%2034%20(82).pdf) [Erişim Tarihi: 13.01.2021].
- Şahin, G, Kalaycı, İ. (2014). “Yeni Bir Küresel Kalkınma Paradigması: Sürdürülebilir İpek Yolu”. *Avrasya Etütleri*, 45 (1):4-35.
- Temiz, S. (2019). “Asean’ın Bölgesel Sorunların Çözümüne Yönelik Sistematiği ve Bu Bağlamda Asean – Çin İlişkileri’ne Bir Bakış”. *Atatürk Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Dergisi*, 33 (4): 1319-1343.
- The United Nations Conference on Trade and Development (2020). *Fact Sheet #15 Maritime transport indicators*, Handbook of Statistics: UNCTAD https://unctad.org/system/files/official-document/tdstat45_FS15_en.pdf, [Erişim Tarihi: 30.01.2021].
- The World Bank (2020). *Container port traffic (TEU: 20 foot equivalent units)* <https://data.worldbank.org/indicator/IS.SHP.GOOD.TU>, [Erişim Tarihi: 15.06.2021].
- Tırport (2021). Konteyner Ölçüleri, <https://tirport.com/konteyner-olculeri> [Erişim Tarihi: 30.01.2021].
- Wang, Y. (2018). “*Dealing with the Risk of the Belt and Road Initiative*”, (Edit: B.R. Deepak) *China's Rebalancing and the Silk Road*, Springer, pp. 207-227. Singapur. <https://dergipark.org.tr/tr/pub/yonveek/issue/43994/538496> [Erişim Tarihi: 15.06.2021].
- Wikipedia (2021). *İpek Yolu*, [https://tr.wikipedia.org/wiki/İpek_Yolu#/media/Dosya: Transasia_trade_routes_1stC_CE_gr2.png](https://tr.wikipedia.org/wiki/İpek_Yolu#/media/Dosya:Transasia_trade_routes_1stC_CE_gr2.png) [Erişim: 11.01.2021]
- Yaman, A.(2020). *Yeni Dünya Düzeninin Kuruluş Projesi: Kuşak ve Yol Girişimi-Yeni İpek Yolu*, 21.Yüzyıl Türkiye Enstitüsü, <https://www.21yyte.org/tr/merkezler/bolgesel-arastirma-merkezleri/asya-pasifik-arastirmalari-merkezi/yeni-dunya-duzeninin-kurulus-projesi-kusak-ve-yol-girisimi-yeni-i-pek-yolu>, [Erişim Tarihi: 11.01.2021]
- Yılmaz, Z, Erdem, C, Kaya, K. (2020). “Yeni İpek Yolu’nun Türkiye Ekonomisine Etkisi”. *Uluslararası Afro-Avrasya Araştırmaları Dergisi*, 5 (9): 198-214.