

# Bir Kuşak Bir Yol Projesi ve Ekonomik Etkileri

(Araştırma Makalesi)

*One Belt One Road Project and Its Economic Effects*

Doi: 10.29023/alanyaakademik.865552

**Ezgi KOPUK**

Doktora Öğrencisi, Eskişehir Osmangazi Üniversitesi, SBE, İktisat Anabilim Dalı

[ezgiikopukk@gmail.com](mailto:ezgiikopukk@gmail.com)

Orcid No: 0000-0001-7242-1160

**Hüseyin Naci BAYRAÇ**

Doç. Dr., Eskişehir Osmangazi Üniversitesi, İİBF, İktisat Bölümü

[nbayrac@ogu.edu.tr](mailto:nbayrac@ogu.edu.tr)

Orcid No: 0000-0001-9212-987X

**Bu makaleye atıfta bulunmak için:** Kopuk, E. & Bayraç, H. N. (2021). Bir Kuşak Bir Yol Projesi ve Ekonomik Etkileri. Alanya Akademik Bakış, 5(3), Sayfa No.1353-1374.

## ÖZET

### Anahtar kelimeler:

Bir Kuşak Bir Yol,  
Entegrasyon, Dış  
Ticaret

### Makale Geliş Tarihi:

20.01.2021

### Kabul Tarihi:

04.08.2021

Tarih boyunca uluslararası en önemli ticari ağlardan birisini oluşturan İpek Yolunun, günümüzde faaliyetinin ve etkinliğinin artırılması için modern yöntemlerle tekrar canlandırılması hedeflenmektedir. Bu bakımdan üç kıtada faaliyet gösterecek proje kapsamında demir, deniz ve kara yolları iyileştirilmeleri yapılırken, bazı bölgelerde de ekonomik entegrasyon girişimleri yürütülmektedir. Böylece başta Çin olmak üzere, bir kuşak bir yol (BKBY) projesinde yer alan ülkelerin ekonomik büyümelerinin artması beklenmektedir. Bu çerçevede çalışmada, projede yer alan ülkelerde yürütülen faaliyetler, dış ticaret değerleri ve taşımacılıkla ilgili verileri incelenmiştir. İncelenen verilere göre projenin yürürlüğe girdiği 2013 yılından sonra dış ticaret ve taşımacılık verilerinde artış olduğu gözlenmiştir. Bu artış özellikle fiziki projelerin yürütüldüğü ülkelerde daha fazladır. Ülkelerarasındaki ilişkilerin proje kapsamında yürütülen altyapı çalışmalarının tamamlanmasına bağlı olarak, ticaretin ve güvenliğin artırılması ile küresel Covid-19 salgının ortadan kalkmasıyla daha fazla güçleneceği düşünülmektedir.

## ABSTRACT

### Keywords:

One Belt One Road,  
Integration, Foreign  
Trade

The Silk Road which one of the most important commercial networks as international throughout the history is aimed to revive with modern methods in order to increase its activity and effectiveness. In this regard, within the scope of the Project which will operate on three continents are made improvements of rail, sea and roadways. Also economic interaction initiatives are carried out in some regions as well. Thus, it is expected to increase that the economic growth of the countries involved in the One Belt One Road (OBOR) Project, especially in China. In this context, the activities of the countries involved in the Project, foreign trade values and transportation data were examined in the study. After 2013, an increase was observed in

*foreign trade and transportation data. This increase is higher especially in countries where physical projects are carried out. It is thought that relations between countries will become stronger with completion of substructure, increases of trade and security, and also eradication of the global covid-19 pandemic.*

---

## 1.GİRİŞ

Ulusların temel hedefleri arasında ilk sırada yer alan ekonomik büyümenin sağlanabilmesi için, dış ticaret faaliyetlerinin ve politikalarının gelişmiş bir sistem üzerine oturtulması gerekmektedir. Bu açıdan ülkeler, ürettikleri ürün ve hizmetlerin uluslararası bir platformda tanınması ve talep edilmesine yönelik çeşitli girişimlerde bulunmaktadırlar. Bu girişimler başlıca siyasal, sosyal ve kültürel olarak birçok faaliyetleri içerse de, esas amaç ekonomik olarak güç toplamaktır. Çünkü tarihsel süreç içerisinde gelişmiş ülkeler güçlü ekonomileriyle varlığını sürdürmüş ve dünyada söz ve otorite sahibi olmuşlardır.

Bu girişimlerin en önemlilerinin başında, hiç şüphesiz en eski uluslararası ticaret yollarından birisi olan İpek Yolu projesi gelmektedir. Çin’de Han Hanedanlığı (M.Ö. 206-M.S. 220) zamanında M.Ö. 130 yılında başlayan proje, 1453 yılına kadar uzun yıllar faaliyetini devam ettirmiştir. Çin’i Avrupa’ya bağlayan bu karasal ticaret yolunun etkinliği, M.Ö. 100 yılında Çin’in Xi kentinde 6400 km’lik bir rotanın hazırlanmasıyla artırılmıştır. İpek yolu projesinin hayata geçirilmesindeki temel amaç, Çin ve Uzak Doğu’yu Avrupa ve Orta Doğu’ya bağlayan bir ticaret ağı kurmaktır. Bu amaç doğrultusunda belirlenen güzergâhlarda birçok mal taşınmış, takas işlemleri yapılmış, depolama ve dağıtımın kolaylaştırılması için ticaret noktaları oluşturulmuştur (Mark, 2018; History.com, 2019; Silkroutes.net, 2010). Böylece birçok ülke insani ve ekonomik açılarından birbirleriyle etkileşime girerek, dünya ticaretine yön vermişlerdir.

Günümüzde ise “Bir Kuşak Bir Yol (BKBY)” ve ya “Modern İpek Yolu” adı altında, eski ipek yolu projesinin yeniden canlandırılması amaçlanmaktadır. Çin Devlet Başkanı Xi Jinping tarafından ilk kez 2013 yılında dile getirilen bu yeni projede; kalkınma stratejileri, ekonomik büyüme, ticari faaliyetler, finansman işbirliği, kültürel ve sosyal girişimler konularında kapsamlı bir işbirliği amaçlanmaktadır. Bu nedenle, fiziksel olarak ülkeler arasında bağlantıların kurulmasından çok daha fazla hedeflere sahip olan bir proje niteliğindedir.

Çin, yerel kalkınma politikalarını ihraç ederek bölgesel ve denizcilik bakımından oluşan sorunların ortadan kaldırılması için Asya ülkelerine bir erişim sağlamak, ekonomisinde oluşan gerilemeyi kontrol altında tutarak yeni büyüme kaynaklarından yararlanmak, kıyı bölgelerdeki ülkelerle diyalogunu iyileştirmek ve batıda etkinliğini artırmak gibi siyasi ve ekonomik düşünceler üstüne kurulu eşi benzeri olmayan bu proje ile dünyada büyük yankı uyandırmıştır (Grieger, 2016: 1). Ayrıca BKBY, sadece Çin’de uygulanan bir proje olmayıp, aynı zamanda dünyanın büyük bir bölümünü de etkileyen bir proje olduğu için jeopolitik stratejilerin önem kazandığı bir girişim harekâtı olarak da nitelendirilmektedir (Pantea, 2018: 171).

BKBY projesi gibi entegrasyonun ve ekonomik bağlantıların geliştirildiği girişimler, dünya ekonomisini ve ülkelerin ekonomi politikalarını derinden etkilediği ve çıkarlarına yön verdiği için araştırılması gereken konulardır. Bu bakımdan çalışmada projenin tanıtılması, proje

kapsamında yürütülen ekonomik faaliyetlerin ele alınması ve projeye dâhil olan ülkelerin dış ticaretlerinde yaşanan gelişmelerin araştırılması amaçlanmaktadır. Bu nedenle çalışmada öncelikle projenin; amacı, proje kapsamına giren güzergâhlar, finansman kaynakları ve ekonomik hedefleri incelenecektir. Ardından BKBY projesi altında amaçlanan ve gerçekleştirilen çalışmalara yer verilecektir. Son olarak da projede yer alan ülkelerin dış ticaret ve taşımacılık verileri göz önünde bulundurularak projenin gelişimi hakkında çıkarım ve yorumlar yapılacaktır. Bu çalışma ile ülkelerin ticari etkinlikleri ve hayata geçirilmiş olan projelerin yer aldığı ülkelerin ticari etkinlikleri karşılaştırılarak, BKBY projesinin etkinliği hakkında çıkarımlar yapılabilecektir. Ayrıca dünyada örneğinin tek olması ve küresel bir değere sahip olması sebebiyle, proje kapsamında gerçekleştirilen faaliyetlerin, altyapı girişimlerinin ve ekonomik gelişimin araştırılması, entegre olan diğer ülkeler için bir görüş sağlayacağı gibi, entegrasyon girişiminde bulunacak diğer ülkelere de fikir sağlayacağı düşünülmektedir.

## 2. BİR KUŞAK BİR YOL PROJESİ (BKBY)

### 2.1. Projenin Amacı

Çin, BKBY projesini bazı ekonomik ve siyasi sorunlar neticesinde geliştirme kararı almıştır. Başlıca nedenler arasında, ekonomik büyüme hızının yavaşlaması, arz fazlasının oluşması ve buna bağlı olarak üretilen ürünlerin elde kalması, ticaret ortakları arasında yaşanan politika tıkanıkları, Çin' nin iç bölgelerinde görülen dengesiz ekonomik gelişmeler, Çin'in ilerlemesinin mevcut ekonomik ve siyasi politikalar içine sığmaması, üretim ve teknolojisine denk düşecek üretim kaynaklarına ulaşamama gibi sahip olduğu problemlerin yanı sıra, siyasi ve ekonomik olarak dünyada etkinliğini artırmak istemesi yer almaktadır (Ergünsü, 2017: Grieger, 2016: 1).

Bu nedenlerden dolayı projenin amacı, Çin devlet başkanının da dile getirdiği 5 ilke çerçevesinde geliştirilmiştir. Bunlar (Dünya Ekonomik Formu, 2019);

- Engelsiz bir ticaret ağı geliştirmek,
- Politika uygulama ve iletişimini hızlandırmak,
- Parasal etkinliğin ve paranın dolaşımını artırmak,
- Ülkeler arasında karayolu bağlantılarını geliştirmek,
- İnsanların ve toplumların etkileşimini artırmak.

Çin bu amaçların gerçekleştirilebilmesi için kara, deniz, demir ve hava yollarının geliştirmesine yönelik olarak, yerleşik ulaşım hatlarına alternatif bu projeyi uygulamaya sokmuştur. Bu doğrultuda Avrupa ve Asya'nın belirlenen güzergâhlarla ve geliştirilen ulaşım ağlarıyla bağlanıp Eski İpek Yolu'nu canlandırmak hedeflenmiştir (Li vd., 2017: 205).

### 2.2. Projenin Ekonomik Hedefleri

Çin'in BKBY girişimi kendi ulusal ekonomik gelişimini artırmasının yanı sıra, projeye dâhil olan diğer ülke ekonomileri üzerinde çeşitli etkiler yaratacaktır. Bu bakımdan BKBY projesi de, diğer entegrasyon girişimlerine benzer şekilde öncelikle ekonomik şartlar üzerine kurulmuştur. Projenin gerçekleştirmek istediği başlıca ekonomik hedefler, Business Reporting Desk (2020), Tekir ve Demir (2018), Tekir ve Demir (2019), Şakı (2020), Leverett ve Bingbing (2016) ve Valori (2017)'e göre şunlardır;

- Dünyadaki durgunluk sürecini ortadan kaldırmak.
- Ticari etkinliği artırmak.
- Sermaye ve üretim faktörleri geçişkenliğini kolaylaştırarak üretimi artırmak.
- Çin'in yalnızca tek pazar olması hedeflemesinin yanında, Çin'in üretim kapasitesinin diğer ülkeler karşısında rekabetçi olmasını sağlamak.
- Ekonomik büyümeyi sağlayarak, lider ülke konumuna yükselmek.
- Entegrasyon ve fiziki projelerle sanayileşmeyi ve küreselleşmeyi artırmak.
- Finansman mekanizmasını kurumsallaştırmak.
- Ticari entegrasyonun yanında, finansal entegrasyonu da sağlamak.
- Ulusal ekonomik yapısını güvence altına almak.
- Ülkeler arası işbirliğini ve uzmanlaşmayı geliştirmek.
- Ülkeler arasında gümrük işlemlerinin hızlı ve düşük maliyetle yapılmasını sağlamak.

Çin diplomatik ilişkilere dayalı olarak yürüttüğü küresel güç olma hedefine, BKBY projesinin uygulanması aracılığı ile kazan-kazan felsefesi temelinde ulaşmak istemektedir. Bu yolla dünya ticaretinin Atlantik ekseninden, Pasifik eksenine doğru kaydırılması hedefi perçinlenmiş olacaktır.

### 2.3. Projenin Finansman Kaynakları

29 Aralık 2014 yılında projenin finansmanı için "Silk Road Fund Co. Ltd" (İpek Yolu Fonu-SRF), Çin Yatırım Şirketi, Döviz Devlet İdaresi, Çin İthalat-İhracat Bankası ve Çin Kalkınma Bankası tarafından Pekin' de kurulmuştur. Fonun kuruluş amacı, İpek Yolu Ekonomik Kuşağı ve 21. yy Deniz İpek Yolu girişimi kapsamında ekonomik iş birliği, ticaret ve projeye dahil olan ülkeler arasında bağlantıların artırılması ve büyümenin gerçekleştirilmesi için yatırım ve finans kolaylığı sağlamaktır. Fonun toplam sermayesi 40 milyar ABD doları ve 100 milyar RMB (Renminbi, Çin' in para birimi olan Yuan' ın kısa adı)'dir (Silkroadfund, 2014).

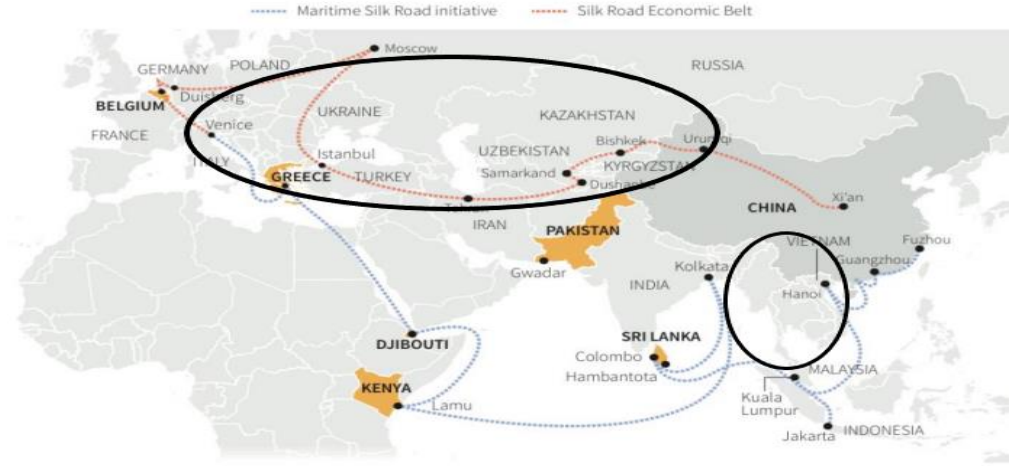
Proje, SRF' nin yanında birçok fon kaynağını da içermektedir. Bunlardan en önemlileri Asya Altyapı Yatırım Bankası (Chinaled Asian Infrastructure Investment Bank-AIIB), Yeni Kalkınma Bankası (BRICS New Development Bank -NDB), Avrupa Yeniden Yapılanma ve Kalkınma Bankası (European Bank for Reconstruction and Development-EBRD), Avrupa Yatırım Bankası (European Investment Bank -EIB), Yatırım İşbirliği Fonu (China-ASEAN Investment Cooperation Fund) ve Enerji Kalkınma Fonu' dur (Grieger, 2016: 5-6; Kodaman vd., 2016: 1255).

Türkiye'nin de içinde yer aldığı AIIB, 2014 yılının Kasım ayında 50 milyar dolarlık bir yatırımla faaliyete başlamıştır (Karagöl, 2017; 6). NDB ise, 2014 yılında 100 milyar dolar ile finansman kaynağı oluşturmuştur. Diğer taraftan Çin-ASEAN Yatırım İşbirliği Fonu; 20 milyar dolar, Çin ve CEE ülkeleri arasında 3 milyar dolar tutarındaki Yatırım ve İşbirliği Fonu, Çin'in ayırdığı fon; 746 milyar dolar ve döviz rezervleri 2016 yılı itibari ile 3,19 trilyon dolar, Enerji Kalkınma Fonu ise 20 milyar dolar tutarındadır (Grieger, 2016: 5-6; Kodaman vd., 2016: 1255). Bunların yanında geliştirilen diğer finans kaynakları da, ekonomik

finansman sağlamasının yanında sosyal, çevresel ve kültürel faaliyetlerde de fon kaynağı görevini üstlenmektedir.

#### 2.4.Projenin Güzergâhları

Projenin güzergâhı, eski güzergâha ek olarak oluşturulmuş deniz, demir ve kara yollarından oluşmaktadır. Böylece Asya, Avrupa ve Afrika kıtalarının mevcut yolların yanı sıra, yeni enerji nakil hatlarının da kurulmasıyla birbirine daha fazla bağlanması hedeflenmektedir.



**Harita 1. BKBY Projesinin Deniz ve Kara Yolu Güzergâhı ve Ekonomik Bölgeleri**

**Kaynak:** Bocutoğlu, 2017: 266, HSBC, 2017; 2.

Harita 1’de gösterilen güzergâhlar üzerinde 6 koridor oluşturulmuştur. Bu koridorlar şunlardır (Özsümer, 2019: 7);

- Yeni Avrasya Kara Köprüsü Ekonomik Koridoru,
- Çin-Merkez ve Batı Asya,
- Çin-Moğolistan-Rusya,
- Çin-Pakistan,
- Çin-Hindi Çini Yarımadası,
- Çin-Bangladeş-Hindistan-Myanmar,

Projeye dahil olan ülkeler; Çin, Moğolistan, Afganistan, Bangladeş, Bhutan, Hindistan, Maldivler, Nepal, Pakistan, Sri Lanka, Laos, Malezya, Myanmar, Filipinler, Singapur, Tayland, Timor-Leste, Vietnam, Bahreyn, Mısır, İran, Irak, İsrail, Ürdün, Kuveyt, Lübnan, Umman, Katar, Suudi Arabistan, Filistin, Suriye, Brunei, Kamboçya, Endonezya, Birleşik Arap Emirlikleri, Yemen, Türkmenistan, Özbekistan, Arnavutluk, Ermenistan, Azerbaycan, Belarus, Bosna-Hersek, Hırvatistan, Çekya, Estonya, Kazakistan, Kırgızistan, Tacikistan,

Gürcistan, Macaristan, Letonya, Litvanya, Makedonya, Moldova, Slovenya, Türkiye, Ukrayna, Karadağ, Polonya, Rusya, Sırbistan ve Slovakya olmak üzere toplam 65 adettir (Çalışkan, 2018).

Çok kapsamlı olan bu proje, Çin'in Avrasya ve Avrupa'da uzun vadeli varlığını ve ticari etkinliğini sürdürmeyi hedeflemesi nedeniyle, Orta Doğu, Asya, Afrika ve Avrupa'da yaptıkları yatırımlar ve hedefler açısından "İpek Yolu Ekonomik Kuşağı" olarak da adlandırılmaktadır (HSBC, 2017; 2). İpek yolu ekonomik kuşağında, Çin'e hem komşu olan, hem de ekonomik ilişkileri bulunan Kazakistan, Özbekistan, Kırgızistan, Tacikistan ve Türkmenistan bulunmaktadır. Diğer taraftan petrol, doğalgaz, endüstri ve tarım alanlarında ilişkilerini güçlendirmek istediği İran, Suriye, Suudi Arabistan, Irak, Ürdün ve Türkiye ve son olarak da, Avrupa ve Orta Asya sınırları arasında yer alan Azerbaycan, Ukrayna, Beyaz Rusya Gürcistan, Ermenistan, ve Moldova bulunmaktadır (www.imsilkroad.com, 2020).

### 3. BKBY KAPSAMINDA GELİŞTİRİLEN PROJELER

Dünya'nın en büyük süper gücü olma eğiliminde olan Çin, uluslararası bağlamda gelişen şirketlerini küresel dünyaya açmayı hedeflemektedir. Bu doğrultuda geliştirdiği BKBY projesi ile Asya, Afrika ve Avrupa'yı birbirine bağlayarak, ulaşım ve taşımacılık hizmetlerini geliştirme yoluna girmiştir. Çin, belirlemiş olduğu 6 koridor ve 65 ülke ile altyapı yatırımlarının geliştirilmesine yönelik adımlar atmış ve ulaşım süresi ile maliyetlerin düşürülmesi için çeşitli projeler hazırlamıştır. Bu projelerden bazıları sadece Çin tarafından bazıları ise diğer ülkelerle ortak olarak yürütülmektedir. BKBY projesi kapsamına giren bazı önemli yatırım projeleri Tablo 1'de gösterilmiştir.

**Tablo 1. BKBY Kapsamında Gerçekleştirilen Projeler**

Demiryolu Projeleri		
Ülke	Proje	Durum
Endonezya	Jakarta-Bandung Yüksek Hızlı Tren Projesi	Çin ve Endonezya 2015'in Ekim ayında, Endonezya'nın başkenti olan Cakarta ve Bandung'ı birbirine bağlayan 142 km uzunluğunda bir yüksek hızlı tren demiryolu inşası için anlaşmışlardır. Bu projeyi özel kılan bir başka özellik, Çin'in sahip olduğu ekipman, teknoloji ve yüksek hızlı demiryolu standartlarını kullandığı ilk demiryolu projesi olduğudur. Proje China Railway Corp (Çin) ve PT Wijaya Karya Tbk (Endonezya) işbirliği ile yapılmakta ve Çin Kalkınma Bankası tarafından sağlanan kredilerle finanse edilmektedir. Güneydoğu Asya'nın yüksek hızlı demiryolu projesinin ilk örneğidir ve bu proje sayesinde Bandung ve Cakarta arasında 45 dakikada mal ve insan taşınabilecektir.
Nijerya	Abuja-Kaduna Demiryolu Projesi	Batı Afrika ve Nijerya'da hayata geçirilmesi planlanan Lagos-Kano standart hat projesinin ilk aşaması olan Abuja ve Kaduna demiryolu projesi, 26 Temmuz 2016'da resmi olarak açılmış ve ticari

		faaliyetler uygulanmaya konulmuştur. Çin'in demir yolları standardına göre hazırlanan proje, China Civil Engineering Construction Corporation tarafından gerçekleştirilmiş ve ilk deniz aşırı projesi özelliğini taşımaktadır.
<b>Köprü Projeleri</b>		
Brunei	Sultan Haji Omar Ali Saifuddien Köprüsü Projesi	Temburong Köprüsü, en büyük altyapı projesi ve 30 km'lik uzunluğuyla ülkenin en uzun deniz geçiş köprüsü olma özelliğine sahiptir. Köprü 17 Mart 2020'de açılmış ve 1.6 milyar Brunei dolarına mal olmuştur. Köprünün ilk adı Temburong Köprüsü idi. Ancak 14 Temmuz 2020 yılından sonra köprünün adı Sultan Haji Omar Ali Saifuddien olarak değiştirilmiştir.
Bangladeş	Padma Köprüsü	Padma köprüsü Bangladeş'te Padma nehrinin üzerinde 25 metre genişliğe ve 10 km uzunluğa sahiptir. 2016'nın Haziran ayında China Railway Major Bridge Engineering Group Co Ltd. şirketi Bangladeş ülkesi ile 1.55 milyar dolarlık bir anlaşma imzalamıştır. Köprü, bu ülkedeki en büyük alt yapı projesine sahip olmasının yanında, toplam maliyet bakımından Çinli şirketlerin üstlendiği en büyük yabancı köprü projesidir. 2020 itibari ile inşaatı hala devam etmektedir. Köprünün tamamlanmasından sonra Dakka ile güneydeki Khulna şehirleri arasındaki mesafenin süresi 13 saatten 3 saate düşecektir.
<b>Liman Projeleri</b>		
Sri Lanka	Colombo Limanı Projesi	Çin ve Sri Lanka arasında gerçekleştirilen en büyük projedir. China Communication Construction Co Ltd. şirketi ve Sri Lanka Hükümeti tarafından gerçekleştirilen bir projedir. Projeye 1.4 milyar dolar yatırım yapılmıştır. Liman şuanda faal durumdadır. 20 yıl içerisinde bu projenin 83.000 iş getirisi sağlayacağı öngörülmektedir. Sri Lanka bu limanı, Çin'e olan borçlarından dolayı Çin'e devretmiştir (Bağ, 2018).
Yunanistan	Pire Limanı Projesi	COSCO Shipping (Hong Kong) Co Ltd. şirketi 10 Ağustos 2016 yılında hakim hissedar olarak tesisi işletmeye başlamıştır. Proje kapsamında kruvaziyer terminalinin genişletilmesi, yeni ve çok katlı roll-on roll-off gemi iskelesi garajı ve gemi onarım iskelesinin geliştirilmesi için 290 milyon euro yatırım yapılması planlanmaktadır.

		BKBY projesi kapsamında en önemli buluşma noktası özelliğini taşıyan liman, ayrıca en hızlı gelişen proje özelliğine de sahiptir.
Türkmenistan	Uluslararası Türkmenbaşı Liman Projesi	Hazar Denizi üzerinde yer alan liman, Gap inşaat tarafından 2018 yılında tamamlanmış ve faaliyetine başlamıştır. İşletmesi ve fonlanması Türkmenistan'a ait bir proje olup, 1.5 milyar dolara mal olmuştur. Bu proje ile Türkmenistan'ın taşımacılık ve ulaştırma bakımından uluslararası bir merkez haline gelmesi hedeflenmektedir. Proje BKBY projesinin önemli geçiş noktası özelliğini taşımaktadır. Uzak Doğudan, Avrupa Kıtasına 45 gün süren taşımacılık 15 güne indirilmiştir. Ayrıca liman, Guinness'ten 2 tane ödül almıştır.
<b>Endüstriyel Projeler</b>		
Şili	Punta Sierra Rüzgâr Çiftliği Projesi	4 Şubat 2018 yılında faaliyete geçen ve 32 türbini olan Punta Sierra Rüzgâr Çiftliği, Mavi Denizin kenarında yer almaktadır. Bu proje Şili'de yapılan ilk rüzgâr çiftliği olmasının yanı sıra, Çin'in Güney Amerika' da gerçekleştirdiği ilk yatırımdır. China State Power Investment Corporation tarafından finanse edilen bu proje için 150 milyon dolar harcanmıştır. 82 MW kurulu güce sahip ve yılda yaklaşık 282 GWh üreten proje sayesinde, 130 bin haneye elektrik sağlanmış ve karbon emisyonları yılda 157 bin ton azaltılmıştır.
Rusya	Yamal LNG Projesi	Rusya'nın Yamal Yarımadası'nda bulunan Yamal sıvılaştırılmış doğalgaz projesi 3 üretim hattı ile tam kapasite üretime ulaşmışlardır. Bu üç hat Aralık 2017, Ağustos 2018 ve Aralık 2018 yıllarında sırasıyla üretime başlamışlardır. Bu proje hem Rusya'daki en büyük tesis, hem de BKBY projesi kapsamında Çin'in Rusya'da yaptığı ilk en büyük enerji işbirliği yatırımdır. Projede en yüksek paya sahip olan Rusya ile birlikte Fransa ve Çin de bulunmaktadır.
<b>Diğer Projeler</b>		
Beyaz Rusya	Çin-Beyaz Rusya Endüstri Parkı Projesi	Belarus'ta ilk özel ekonomik bölge ve 91.5 kilometrekareye kurulan bu park, Çin ve Beyaz Rusya arasında en büyük hükümetler işbirliği olarak bilinmektedir. Bu park 43 tescilli şirketin yanı sıra, diğer küresel yatırımcıları da burada



		buluşturmayı hedeflemektedir.
Çin-Singapur	Suzhou Endüstri Park	Suzhou Endüstri Park'ı 1994 yılında bu iki ülkenin girişimiyle kurulmuş olsa da bugün BKBY projesinin gelişimine ön ayak olan bilim ve teknoloji parkıdır. İçerisinde birçok şirketin faaliyet gösterdiği parkın 2020 itibari ile GSYİH'sı 129 milyar yuan ve GSYİH'sındaki artış % 2.1'dir. Ayrıca 2020'nin ilk yarısında yeni kayıtlı yabancı sermaye yatırımı yıllık bazda % 149 artarak 2.07 Milyar dolara ulaşırken, fildi ödenmiş sermaye ise bir önceki yıla göre % 196 artarak 1.28 milyar dolara ulaşmıştır (Business Reporting Desk, 2020).
Cibuti	Cibuti Uluslararası Serbest Ticaret Bölgesi Projesi	2017'nin Ocak ayında yapına başlanan proje 5 Temmuz 2018 yılında faaliyete başlamıştır. China Merchants Holdings ve Dalian Port Corp Ltd. ile birlikte Cibuti Limanları ve Serbest Bölge Kurumu ortaklığında proje gerçekleştirilmiştir. BKBY projesi dahilinde Cibuti'nin Afrika, Asya ve Avrupa'yı birleştiren bir deniz lojistik merkezi olması beklenmektedir.

Kaynak: [www.gapinsaatt.com](http://www.gapinsaatt.com) ve [www.beltandroad.news](http://www.beltandroad.news) kaynaklarından faydalanarak hazırlanmıştır.

BKBY projesi kapsamında hayata geçirilmiş ve geçirilmesi beklenen birçok plan ve çalışmalar sürdürülmektedir. Özellikle demiryolları üzerinde yoğunlaşan projelere ağırlık verilmiştir. Tablo 1' deki projelerden farklı olarak Addis Ababa Cibuti, Çin-Laos, Macaristan-Sırbistan, Ankara-İstanbul demiryolları hatları projenin gelişimine katkı sağlayan diğer yatırımlardır (Özsümer, 2019:7). Ayrıca Pekin ve Londra arasında ulaşımın sağlanabilmesi için Bakü (Azerbaycan) – Tiflis (Gürcistan) – Kars (Türkiye) ve Kars- Edirne Demiryolları büyük önem taşıyan projeler arasında yer almaktadır. Çin tarafından çıkarılan yüklerin önce Kazakistan ve Türkmenistan'a, Türkmenistan'dan Hazar Denizi üzerinden Azerbaycan Alat Limanına ve oradan da Gürcistan ve Türkiye üzerinden Avrupa'ya ulaştırılması planlanmaktadır (Çalışkan, 2017). Bu güzergâhların gelişmesi için Türkiye'de bulunan Marmaray hattı ve Yavuz Sultan Selim Köprüsü de, hem Türkiye'nin hem de BKBY projesinin önemini arttıran diğer önemli projelerdir. Avrupa ve Çin'i birbirine bağlaması düşünülen bu Avrupa – Kafkasya – Asya Ulaşım Koridoru (TRACECA) projesi ile Çin'den Avrupa'ya mal ve insan taşımacılığı demiryolu ile 15 güne indirilecektir (Hastürk, 2019: 89-90).

Bunların yanı sıra Çin, BKBY projesine dâhil olan ülkelerle ekonomik, siyasi, sosyal ve kültürel ilişkilerini geliştirmeye yönelik fuar, konferans vb. görüşmeler ve mekânsal yatırımlar yapmaya devam etmektedir.

#### 4. BKBY PROJESİNİN KÜRESEL EKONOMİK GÖRÜNÜMÜ

Uzun yıllar varlığını sürdüren İpek Yolu Projesi, 2013 yılında modern bir dönüşüm geçirecek günümüz şartlarına uyarlanıp büyük bir proje haline gelmiştir. Dönüşüm geçiren bu proje kapsamında yer alan ülkelerin, domino etkisi ile öncelikle ekonomik, daha sonra siyasal, sosyal ve kültürel açılardan etkilenmesi beklenmektedir. Bu nedenle ülkeler fırsat maliyetlerinin iyi değerlendirilmesi ve uzun dönemde projelerin getirisi yönünde çalışmalar yürüterek, politikalar geliştirmeye başlamışlardır. Bu kapsamda ülkeler öncelikle ekonomik ve siyasal ilişkilere dayalı olan politikaları ele alıp fiziki ve yazılı girişimlerini bu yönde gerçekleştirmişlerdir.

Ülkelerin yapmış oldukları bu fiziki ve yazılı girişimlere dayalı olarak gelişen ekonomik faaliyetlerin araştırılması, BKBY projenin işleyip işlememesi ve projenin gelişimi hususunda bilgi edinmek için oldukça önemlidir. Çünkü ülkeler somut ve olumlu değerler doğrultusunda hareket etmeyi ister ve bu yönde politika kararları alırlar. Bu nedenle çalışmanın bu bölümünde BKBY projesinin öncelikli olarak odaklandığı ticaret ve taşımacılık alanlarına dayanan veriler incelenmiştir. Özellikle ticari faaliyetin artırılması için mal ve insan taşımacılığına yönelik hazırlanmış olan fiziki projelerin yürütüldüğü ülkeler ele alınarak, projenin gelişimi hakkında çıkarımlar yapılmıştır.

##### 4.1. Dış Ticaret

Ekonomik ve siyasi faaliyetlerin etkilerinin izlenmesinde ülkelerin dış ticaret değerleri en önemli göstergelerdir. Çünkü özellikle gelişmiş olan ülkeler mal, hizmet ve ulaşım ihracatlarını artırarak ülkelerin büyümelerine katkı sağlamaktadır. Artan ihracat ve beraberinde getirdiği ekonomik gücün artması ülkeleri, dünya ekonomisinde söz sahibi haline getirmektedir (Yılmaz vd., 2020: 204). Projenin cazibesi buradan kaynaklanmakta ve projede yer alan ülkeler ihracat ve ithalat olanaklarının kolaylaşması ile birlikte ekonomilerini büyütebileceklerini düşünmektedirler. Tablo 2' de BKBY kapsamında fiziki çalışmaların yürütüldüğü bazı ülkelerin ihracat ve ithalat değerleri, 2008 Çin'in yükselişe geçtiği yıl ve 2013 BKBY projesinin faaliyete geçtiği yıllar göz önüne alınarak verilmiştir.

**Tablo 2. BKBY Kapsamında Fiziki Projelerin Yürütüldüğü Bazı Ülkelerin Dış Ticaret Değerleri**

	İhracat (Milyon Dolar) / İhracat Hacmi											
	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Azer.	30,586 / 108.9	21,097 / 114.5	26,476 / 113.6	34,495 / 109.3	32,634 / 101.8	31,703 / 102.3	28,260 / 99	16,592 / 100	13,108 / 95.5	15,481 / 90.7	20,317 / 92.9	19,636 / 100.7
Bang.	15,370 / 52.4	15,083 / 50.4	19,194 / 62.4	24,439 / 72.7	25,127 / 73.2	29,114 / 87.4	30,405 / 92.1	32,379 / 100	34,894 / 107.8	35,851 / 111.7	39,252 / 121.7	39,337 / 121.5
Brunei	10,319 / 97.6	7,200/ 101.6	8,907/ 113.4	12,465 / 120.2	13,001 / 117	11,447 / 108.3	10,509 / 107	6,353/ 100	4,875/ 106.3	5,571/ 95.6	6,574/ 86.8	7,039/ 120.3
Şili	64,510 / 92.8	55,463 / 89.9	71,109 / 90.2	81,438 / 94.1	77,791 / 95.7	76,770 / 99.7	75,065 / 101.3	62,035 / 100	60,718 / 100.2	68,823 / 98.2	75,200 / 104.1	69,889 / 101.6
Çin	1,430, 6/ 66.2	1,201, 6/ 59.2	1,577, 7/ 75.9	1,898, 3/ 82.6	2,048, 7/ 87.7	2,209, 0/ 95.1	2,342, 2/ 100.6	2,273, 4/ 100	2,097, 6/ 101.4	2,263, 3/ 108.6	2,486, 6/ 113.1	2,499, 4/ 115.3

ALANYA AKADEMİK BAKIŞ DERGİSİ 5/3 (2021)

Cib.	69/ 48.2	77/ 59.8	85/ 62.8	93/ 56.8	118/ 72.3	120/ 76.9	129/ 84.1	134/ 100	1,732/ 103.9	3,162/ 181.6	3,522/ 199.7	3,996/ 228.2
Gürc.	1,495/ 65.1	1,134/ 52.2	1,677/ 70.2	2,189/ 81.8	2,376/ 91.5	2,910/ 115.9	2,861/ 115.4	2,204/ 100	2,117/ 97.7	2,746/ 115.4	3,380/ 135.4	3,798/ 155.5
Yun.	31,281 / 79.3	25,149 / 75.9	28,017 / 79.8	33,779 / 82.5	35,324 / 90.7	36,140 / 92.2	35,960 / 95	28,554 / 100	28,151 / 106.2	32,627 / 109.5	39,502 / 118.4	37,907 / 121.5
Mac.	108,50 / 93	83,008 / 77.3	95,483 / 87	112,31 / 93	103,57 / 91.5	107,50 / 91.7	110,62 / 95.2	98,524 / 100	101,91 / 104.1	113,80 / 108.5	124,70 / 111	123,79 / 114.2
Hind.	194,82 / 67	164,90 / 63	226,35 / 79.2	302,90 / 91.1	296,82 / 89.5	314,84 / 97	322,69 / 101.9	267,95 / 100	264,54 / 102.7	299,24 / 109	324,77 / 113.3	324,34 / 116.7
End.	139,60 / 76.9	119,64 / 77.3	157,77 / 88.5	203,49 / 93.2	190,03 / 91.3	182,55 / 94.6	176,29 / 94.5	150,36 / 100	144,49 / 101.3	168,81 / 107.8	180,21 / 108.6	167,68 / 105.2
Nij.	86,274 / 101.1	56,742 / 101.4	84,000 / 120.6	116,00 / 123.7	114,70 / 120.3	90,555 / 97.9	103,10 / 120	50,216 / 100	33,302 / 81.5	44,468 / 87.4	60,547 / 92.7	62,531 / 107.9
Rus.	471.60 / 87.8	303,38 / 86	400,63 / 92.2	522,01 / 90.4	529,25 / 90.2	521,83 / 93	496,80 / 93.9	341,41 / 100	281,71 / 103.9	352,94 / 107.9	443,91 / 112.9	419,85 / 109.5
Sırb.	10,972 / 64.2	8,345/ 65.5	9,795/ 71.5	11,779 / 76.1	11,229 / 74.4	14,614 / 99.3	14,845 / 101.9	13,376 / 100	14,874 / 114.2	16,992 / 126.2	19,227 / 136.3	19,630 / 141.5
Sing.	338,17 / 81	269,83 / 73.1	351,86 / 87.8	409,50 / 91.7	408,39 / 91.8	410,25 / 95.8	415,37 / 97.9	351,58 / 100	330,48 / 100.3	373,44 / 106.1	412,95 / 110.6	390,76 / 107.9
Sri L.	8,452/ 84.4	7,345/ 73.7	8,602/ 77.9	10,236 / 83.3	9,380/ 82.5	10,208 / 89.8	11,298 / 96.6	10,547 / 100	10,310 / 99.1	11,360 / 106.6	11,890 / 107.1	11,940 / 114.8
Türk.	132,02 / 73.3	102,14 / 67.6	113,88 / 73	134,90 / 77.5	152,46 / 90.1	161,48 / 95.3	166,50 / 99.7	150,98 / 100	149,24 / 103.6	164,49 / 112.7	177,16 / 118.6	180,83 / 126.6
Türkmen.	11,945 / 82.8	5,000/ 49.5	6,500/ 58.8	13,000 / 90.2	16,500 / 105.1	16,800 / 113.2	17,500 / 125.3	10,000 / 100	6,964/ 102.5	7,458/ 85.7	9,573/ 84.6	9,695/ 125.1
<b>İthalat (Milyon Dolar) / İthalat Hacmi</b>												
Azer.	7,574/ 79.8	6,514/ 70.1	6,746/ 70.3	10,166 / 96.5	10,417 / 100.8	10,321 / 102.4	9,188/ 92.4	9,217/ 100	8,489/ 95.3	8,783/ 95.7	11,466 / 118.9	13,667 / 141.6
Bang.	23,860 / 54.3	21,833 / 55.5	27,821 / 62.8	36,214 / 69.1	34,173 / 69.3	37,085 / 77	41,119 / 85.9	42,047 / 100	44,772 / 108.2	52,836 / 121.8	60,495 / 132.3	59,094 / 133.2
Brunei	2,572/ 80.9	2,449/ 79	2,538/ 79.5	3,629/ 102	3,572/ 100.1	3,612/ 102.3	3,599/ 102.7	3,229/ 100	2,679/ 86.8	3,085/ 96.9	4,164/ 124.5	5,103/ 152.2
Şili	62,787 / 81.4	42,806 / 65	59,207 / 85.6	74,695 / 99.9	80,073 / 106.2	79,353 / 107.6	72,852 / 100.6	62,388 / 100	59,376 / 101.1	65,230 / 106.1	74,747 / 114.9	69,802 / 11.9

KOPUK & BAYRAÇ

Çin	1,132, 5/64.2	1,005, 9/66.1	1,396, 2/80.6	1,743, 4/87.7	1,818, 4/90.8	1,949, 9/99.1	1,959, 2/102. 1	1,679, 5/100	1,587, 9/103. 7	1,843, 7/112. 9	2,135, 7/120. 2	2,078, 3/120. 2
Cib.	574/ 63	451/ 54.8	374/42 .5	511/ 51.4	564/ 58.6	719/ 74.9	803/ 83.6	871/ 100	2,327/ 81.6	3,576/ 121.4	3,576/ 119.1	4,138/ 139.5
Gürc.	6,302/ 79	4,500/ 62.5	5,257/ 68.6	7,065/ 81.7	8,037/ 93.4	8,023/ 95	8,602/ 103.3	7,300/ 100	7,3427 106.2	8,057/ 110.5	9,362/ 120.5	9,517/ 126.8
Yun.	96,617 / 151.2	74,131 / 134.1	65,907 / 114.1	66,705 / 99.5	61,686 / 94.2	60,859 / 92.6	61,983 / 98.1	46,786 / 100	46,809 / 106.3	53,495 / 108.8	63,877 / 115.4	62,510 / 119.2
Mac.	108,94 / 91.7	77,761 / 73.1	88,178 / 83	102,44 / 88.2	95,176 / 87	100,11 / 90.2	104,89 / 95.8	91,973 / 100	93,880 / 103.9	107,51 / 111.9	120,74 / 117	120,59 / 122.3
Hind.	321,03 / 58.8	257,20 / 60.9	350,23 / 74.8	464,46 / 82	489,69 / 86.7	465,39 / 86.5	462,91 / 89.5	394,13 / 100	361,64 / 98	449,92 / 109.6	514,46 / 112.8	486,05 / 111.8
End.	127,53 / 80.1	93,786 / 65.9	135,66 / 87.8	177,43 / 99	191,69 / 107.8	186,62 / 106.9	178,17 / 103.1	142,69 / 100	135,65 / 99.3	156,92 / 106.8	188,70 / 119.5	171,27 / 112.5
Nij.	49,951 / 102.7	33,906 / 75.4	44,235 / 94.5	56,000 / 106.1	51,000 / 97.4	56,000 / 106.4	58,300 / 115.7	44,700 / 100	35,532 / 84.3	31,273 / 70.6	43,007 / 89.7	55,257 / 118.3
Rus.	291,86 / 137.4	191,80 / 91.6	248,63 / 116.7	323,83 / 139.3	335,44 / 148.3	341,26 / 147.2	307,87 / 135.3	193,01 / 100	191,49 / 101.9	238,38 / 118.9	248,85 / 121	254,59 / 128.4
Sırb.	24,331 / 93	16,047 / 93	16,735 / 90.1	19,862 / 93.6	18,925 / 90.6	20,543 / 100.3	20,601 / 101.7	17,876 / 100	19,245 / 112.6	21,947 / 121.3	25,882 / 133.8	26,730 / 141.8
Sing.	319,78 / 86.8	245,78 / 76.2	310,79 / 88.1	365,77 / 90.6	379,72 / 93.5	373,01 / 97.1	377,91 / 98.2	297,08 / 100	283,33 / 100.4	327,92 / 106.2	370,88 / 111.7	359,26 / 110.4
Sri L.	13,953 / 67.5	10,049 / 57.1	13,512 / 68	20,269 / 83.3	19,190 / 84	18,003 / 82.5	19,417 / 90.4	18,935 / 100	19,183 / 106.9	20,980 / 115.6	22,233 / 117.8	19,937 / 110.8
Türk.	201,96 / 74.5	140,92 / 64.6	185,54 / 78.5	240,84 / 88.6	236,54 / 89.4	260,82 / 100.1	251,14 / 99.3	213,61 / 100	202,18 / 104.3	238,71 / 114.5	231,15 / 105.2	210,34 / 99.9
Türkm en.	5,600/ 79.9	6,800/ 98.5	5,700/ 81.4	7,600/ 97.4	9,900/ 127.7	10,000 / 132.5	10,000 / 132.9	7,000/ 100	4,994/ 72.9	4,571/ 65.8	2,351/ 32.5	2,913/ 40.2

Kaynak: [www.wto.org](http://www.wto.org), 2020.

BKBY projesinde yer alan ülkelerin hemen hemen hepsi gelişmekte olan ülkelerdir. Bu ülkelerin en belirgin özelliği ise üretimlerinin gelişmiş ülkelere göre çok daha az ve dış ticaret açıklarının fazla olduğudur. Bu kapsamda projenin gelişimi konusunda bize yol gösterecek en önemli veriler dış ticaret değerleridir. Bu nedenle çalışmada projede yer alan ülkelerin dış ticaret değerleri incelenmiş ve tablo 2' de BKBY projesi hakkında çıkarımlar yapabilmek adına fiziki projelerin yürütüldü Azerbaycan, Bangladeş, Bruni, Şili, Çin, Cibuti, Gürcistan, Yunanistan, Macaristan, Hindistan, Endonezya, Nijerya, Rusya, Sırbistan, Singapur, Sri Lanka, Türkiye ve Türkmenistan ülkeleri ele alınmıştır.

Tablo 2’de incelenen ülkelerin ithalat ve ihracat değerlerine bakıldığında, Rusya ve Endonezya’nın ithalat ve ihracat hacimlerinin artmasına karşılık, 2019 yılında ithalat ve ihracat değerleri azalmıştır. Sri Lanka’nın ithalat ve ihracat hacimleri 2008-2013 dönemine göre 2013-2019 döneminde daha fazla artmıştır. Çin ise, hem ithalat ve ihracat değerlerini hem de ithalat ve ihracat hacimlerini 2013-2019 döneminde %17 oranında arttırmıştır. Bu ülkelere ek olarak demir yolu projelerinin yürütüldüğü Azerbaycan’da ihracat oranları azalırken ithalat oranları artmış ve 2019 yılında ithalat hacmi diğer dönemlere göre daha fazla yükseliş göstermiştir. Bangladeş ise, ihracat ve ithalat oranlarını en fazla yükselten ülke olmuştur. Bu ülkenin ihracat değerleri 2008-2013 döneminde %45, 2013-2019 döneminde %25; ithalat değerleri ise 2008-2013 döneminde %35, 2013-2019 döneminde %37 oranında gelişme göstermiş ve ithalat hacmi %42 oranında artarak en fazla artışın olduğu ülke olmuştur. Aynı zaman da Macaristan, Nijerya ve Türkiye’ de devam eden demir yolu yatırımlarına bağlı olarak 2013 yılından sonra dış ticaret hacimleri artış göstermiştir.

Oluşumları itibari ile en erken 2016 yılında faaliyete geçen projelerin etkileri özellikle Bangladeş, Çin, Cibuti, Hindistan, Gürcistan, Sırbistan, Singapur, Sri Lanka ve Türkiye üzerinde hissedilir bir şekilde görülmektedir. Etkinliğin ve ticari faaliyetlerin arttığı bu ülkelerin genelinde demir yolu, köprü ve liman çalışmaları yapılmakta ve ekonomik bir sürecin geliştirilmesi hususunda çalışmalar devam etmektedir. Tablodan elde edilen veriler ışığında BKBY projesinin desteklenmesi ve gerekli yatırımların yapılması neticesinde daha fazla verimin sağlanacağı aşikardır.

BKBY projesi hakkında çıkarım ve görüşlerin güçlendirilmesi adına projeye dahil olan diğer ülkelerin dış ticaret değerleri Ek-1’ de verilmiştir. Ek-1 incelendiğinde çoğu ülkenin dış ticaret açığı verdiği görülmektedir. Bunun yanı sıra 20 ülkenin dış ticaret fazlası verdiği gözlemlenmiştir. Çin, Polonya, Çekya ve Macaristan’ın dış ticaret fazlası vermesiyle birlikte ihracat ve ithalat değerleri baz alınan yıllar itibari ile artmıştır. Diğer taraftan dış ticaret fazlası veren Azerbaycan ve Brunei’nin ihracat değerleri azalırken ithalat değerleri artmış; Birleşik Arap Emirlikleri, Türkmenistan, Suudi Arabistan, Rusya, İran ve Singapur’un hem ithalat değerleri hem de ihracat değerleri düşme eğilimi göstermiştir. Dış ticaret açığı veren ülkeler incelendiğinde ise Ermenistan, Bangladeş, Bosna Hersek, Kamboçya, Hırvatistan, Gürcistan, Hindistan, Laos, Letonya, Litvanya, Maldivler, Moldova, Myanmar, Nepal, Makedonya, Filipinler, Sırbistan, Slovak, Slovenya, Sri Lanka ve Özbekistan’ın ithalat ve ihracat değerleri artış gösterirken, Bahreyn, Belarus, Endonezya, Kırgızistan, Singapur, Suriye, Tacikistan, Ukrayna ve Yemen’in ithalat ve ihracat değerleri azalış göstermiştir. Türkiye ise araştırılan dönemlerde dış ticaret açığı vermiş ve bu dönemlerde ihracat değerleri artarken, ithalat oranları azalmıştır. Dış ticaret açığı ve fazlası veren ülkelerin çoğunda 2013 yılında yakalanan dış ticaret avantajları sürdürülemediği ve 2019 yılında gözlemlenen ticaret azalışlarının Covid-19 pandemi süreci ve ülkelerin dış politikalarında savaşçı bir tutum izlemesi, savaşa dahil olan ülkelerin ve ticaret partnerlerinin dış ticaret değerlerini olumsuz etkilemesine neden olmuştur.

Ek-1’de yer alan ihracat ve ithalat hacimlerine bakıldığında ise, özellikle 2013 yılından sonra ülkelerin dış ticaret hacimlerinde belirgin artışlar gözlemlenmiştir. Ülkeler incelendiğinde Ermenistan, Bangladeş, Belarus, Kamboçya, Gürcistan, Laos, Myanmar, Makedonya, ve Vietnam’ da hem ihracat hem de ithalat hacimlerinde diğer ülkelere nazaran daha yüksek oranlardaki değişimler dikkat çekmektedir. Bu ülkeler arasında en yüksek ihracat hacminde gözlemlenen artış Laos’da % 64 oranında görülürken, en yüksek ithalat hacmindeki artış

Kamboçya'da % 60 oranında görülmüştür. İzlenen artışlara karşın, bazı ülkelerin dış ticaret hacimleri azalma eğilimi göstermiştir. Yemen, Ukrayna, İran, Kazakistan, Kırgızistan ve Suriye'de ithalat ve ihracat hacimleri azalırken, Umman, Rusya ve Türkmenistan'ın sadece İthalat hacimleri azalmıştır. Özellikle Türkmenistan 2013 yılı baz alınarak incelendiğinde 2019 yılında % 229 oranında ithalat hacmi azalmıştır.

#### 4.2. Taşımacılık

BKBY projesi ticaretin gelişmesine yönelik girişimlerin üzerine kurulu bir proje olduğundan, öncelikle ticarete konu olacak mal ve hizmetlerle birlikte yolcu taşımacılığının kolaylaştırılması için gerekli altyapı ve rotaların geliştirilmesi gerekliliği esas konu olmuştur. Bu kapsamda yapılan projeler dâhilinde öncelikli yatırımlar kara, deniz ve demir yolu üzerine odaklanmıştır. Bu nedenle projenin gelişimiyle ilgili çıkarımların yapılabilmesi için taşımacılık verilerinin incelenmesi önem arz etmektedir.

Aşağıdaki Tablo 3, Tablo 4 ve Tablo 5'de projelerin yürütüldüğü ve önemli geçiş güzergâhlarında bulunan ülkelerin Yük, Konteynır ve Yolcu taşıma verileri projenin başlatıldığı 2013 yılından itibaren verilmiştir.

**Tablo 3. Yük Taşımacılığı (Milyon Ton-Kilometre)**

<b>Kara Yolu</b>						
Ülkeler	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Azerbaycan	14 575.0	14 989.0	16 038.0	16 486.0	16 864.0	17 402.0
Bulgaristan	27 237.0	27 922.0	32 350.0	35 402.0	35 185.0	27 003.0
Çin	5 573 810.0	5 684 690.0	5 795 570.0	6 108 010.0	6 677 150.0	7 124 920.0
Gürcistan	646.0	655.0	664.3	673.6	683.0	692.6
Yunanistan	19 203.0	19 223.0	19 763.0	24 560.0	28 418.0	29 279.0
Macaristan	35 817.0	37 517.0	38 352.0	40 006.3	39 687.1	37 947.7
İtalya	127 241.0	117 813.0	116 819.0	112 638.0	119 687.0	124 915.0
Romanya	34 026.0	35 135.0	39 022.0	48 175.0	54 704.0	58 761.0
Rusya	250 054.0	246 784.0	241 512.0	240 715.0	245 818.0	248 990.0
Sırbistan	2 824.0	2 959.0	2 973.0	4 299.0	4 980.0	6 443.0
Türkiye	224 048.0	234 492.0	244 329.0	253 139.0	262 739.0	266 502.0
Ukrayna	58 683.0	55 964.0	53 293.0	58 030.0	62 297.0	72 068.0
<b>Demir Yolu</b>						
Azerbaycan	7 958.0	7 371.0	6 210.0	5 192.0	4 633.0	4 492.0
Bulgaristan	3 246.0	3 439.0	3 650.0	3 434.0	3 931.0	3 792.0
Çin	2 917 390.0	2 753 020.0	2 375 430.0	2 379 230.0	2 696 220.0	2 882 100.0
Gürcistan	5 526.0	4 988.0	4 261.2	3 424.2	2 963.2	2 598.2
Yunanistan	238.0	343.0	294.0	254.0	358.0	408.0
Macaristan	9 722.0	10 158.0	10 009.6	10 527.5	11 344.6	10 584.1
İtalya	9 037.0	20 157.0	20 781.0	22 712.0	22 335.0	22 070.0
Rusya	2 196 217.0	2 300 532.0	2 305 945.0	2 344 087.0	2 493 428.0	2 597 778.0
Romanya	12 941.0	12 264.0	13 673.0	13 535.0	13 782.0	13 076.0
Sırbistan	3 022.0	2 988.0	3 248.0	3 087.0	3 288.0	3 932.0
Türkiye	11 177.0	11 992.0	10 474.0	11 661.0	12 869.0	14 478.0
Ukrayna	224 434.0	210 157.0	195 054.0	187 557.0	191 914.0	186 344.0
<b>Deniz Yolu</b>						
Azerbaycan	4 632.0	4 124.0	2 937.0	3 002.0	4 418.0	4 576.0
Çin	4 870 500.0	5 593 500.0	5 423 600.0	5 807 500.0	5 508 400.0	5 192 700.0
Rusya	12 133.0	13 126.0	14 956.0	12 944.0	16 596.0	28 334.0
İtalya	49 112.0	52 867.0	51 145.0	56 713.0	60 005.0	64 854.0
Türkiye	19 725.0	18 553.0	19 189.0	19 492.0	22 087.0	21 779.0

Kaynak: [www.oecd.org](http://www.oecd.org), 2020a.

Tablo 3'de görüldüğü üzere Macaristan ve Bulgaristan haricinde incelenen diğer ülkelerin kara yolu yük taşımacılığı artış eğilimindedir. Fiziki projelerin yer aldığı Türkiye, Azerbaycan, Sırbistan ve Rusya gibi ülkelerde gözlemlenen bu artışlar projenin sağlıklı bir

şekilde ilerlediğini kanıtlar niteliktedir. Özellikle Çin'deki artış 2013 yılı baz alınarak 2018 yılında % 21 oranında bir artış yaşamış ve en fazla kara yolu taşımacılık hacmine sahip ülke konumunda yer almıştır. Çin'deki bu taşımacılık hacmi yüksekliği demir yolu ve deniz yolu taşımacılığında da dikkat çekmektedir. Aynı zamanda Rusya ve çevresindeki ülkelerde geliştirilen demir yolu projeleri Rusya'nın demir yolu yük taşımacılığında Çin'e yakın bir taşıma hacmine sahip olmasına neden olmuştur. Tabloya genel itibari ile bakıldığında 2013 yılından günümüze ülkeler arasında en yüksek kara yolu yük taşımacılığındaki artış Sırbistan'da % 56, demir yolu taşımacılığındaki artış İtalya'da % 59 ve deniz yolu taşımacılığındaki artış ise Rusya'da % 72 oranında gerçekleştiği görülmektedir. Her üç yük taşımacılığı incelendiğinde en fazla gelişimin ise kara yolu yük taşımacılığında olduğu söylenebilmektedir.

**Tablo 4. Konteyner Taşımacılığı (Twenty Foot Equivalent Unit)**

<b>Demiryolu</b>							
Ülkeler	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Azerbaycan	17 396.0	10 041.0	12 475.0	12 682.0	20 315.0	25 761.0	38 971.0
Bulgaristan	63 725.0	35 419.0	37 807.0	46 527.0	35 580.0	36 261.0	39 090.0
Gürcistan	48 083.0	49 339.0	44 022.0	35 913.0	41 392.0	56 781.0	78 943.0
Yunanistan		39 730.0	50 657.0	39 265.0	56 505.0	63 759.0	77 780.0
Macaristan	519 480.0	448 166.0	651 093.0	736 798.0	721 233.0	707 524.0	401 290.0
İtalya	767 503.0	789 217.0	710 969.0	730 452.0	811 785.0	2 466 147.0	2 587 850.0
Türkiye	814 981.0	891 605.0	713 504.0	789 761.0	856 856.0	990 992.0	1 081 740.0
Romanya	61 474.0	54 995.0	99 737.0	95 561.0	102 468.0	102 879.0	100 777.0
Slovak Cum.	593 281.0	636 652.0	621 315.0	618 227.0	610 941.0	679 871.0	692 990.0
Slovenya	390 507.0	398 621.0	458 449.0	477 693.0	509 652.0	537 298.0	533 919.0
Letonya	97 710.0	97 028.0	69 813.0	56 339.0	54 736.0	64 029.0	66 738.0
Litvanya	103 952.0	90 745.0	69 964.0	67 601.0	92 751.0	114 941.0	144 838.0
Hırvatistan	41 299.0	40 792.0	34 115.0	93 137.0	83 078.0	96 920.0	106 817.0
Çek Cum.	1 274 125.0	1 336 973.0	1 476 907.0	1 548 782.0	1 492 392.0	1 803 175.0	1 791 675.0
<b>Deniz Yolu</b>							
Azerbaycan	6 117.0	10 485.0	13 307.0	17 102.0	15 337.0	22 887.0	35 024.0
Bulgaristan	218 999.0	236 944.0	242 865.0	245 459.0	274 880.0	292 919.0	313 090.0
Hırvatistan	130 236.0	138 278.0	181 912.0	208 133.0	245 559.0	264 445.0	331 303.0
Estonya	253 900.0	261 069.0	209 118.0	204 368.0	230 409.0	241 001.0	242 060.0
Gürcistan	403 447.0	446 972.0	379 816.0	329 805.0	394 787.0	453 938.0	647 816.0
Yunanistan	3 620 126.0	3 928 785.0	3 744 380.0	4 131 533.0	4 512 982.0	5 300 026.0	6 093 956.0
İtalya	9 491 151.0	10 104 971.0	10 180 380.0	11 336 766.0	10 730 532.5	12 758 529.0	10 659 573.0
Letonya	385 665.0	391 218.0	359 756.0	388 484.0	450 071.0	474 451.0	470 075.0
Litvanya	402 733.0	450 183.0	350 393.0	441 664.0	474 209.0	749 067.0	705 222.0
Romanya	659 375.0	663 271.0	689 489.0	706 157.0	692 032.0	667 986.0	664 695.0
Rusya	3 501 985.0	3 617 159.0	2 906 555.0	3 058 806.0	3 520 306.0	3 888 129.0	4 064 431.0
Türkiye	7 899 933.0	8 351 122.0	8 146 398.0	8 761 974.0	10 010 536.0	10 843 998.0	11 591 838.0

**Kaynak:** [www.oecd.org](http://www.oecd.org), 2020b.

Konteyner taşımacılığı, standart hale getirilen malların yeniden bir standart kazandırılan nakliye kutuları ile deniz ve demir yolu ile taşınması olarak tanımlanmaktadır

([www.oecd.org](http://www.oecd.org), 2020b). Tablo 4'de BKBY projesi kapsamına dahil olan ve çeşitli altyapı yatırımları yapılan bazı ülkelerin deniz ve demir yolu konteyner taşımacılığına yer verilmiştir. Demir yolu taşımacılığında Bulgaristan, Macaristan ve Hırvatistan'da yıllar itibari ile dalgalanmalar görülsede, diğer ülkeler gibi demir yolu konteyner taşımacılığında ciddi gelişimler sağlamıştır. Bu gelişimin Bulgaristan, Macaristan, İtalya, Türkiye, Azerbaycan ve Yunanistan'ın üzerinde yürütülen demir yolu altyapı girişimlerinin olduğu düşünülmektedir. Özellikle İtalya ve Türkiye ciddi gelişimler kaydetmiş ve 2013 yılından 2019 yılına kadar sırasıyla % 70 ve % 24 oranında demir yolu konteyner taşımacılığı artmıştır.

Diğer taraftan deniz yolu konteyner taşımacılığı, demir yolu taşımacılığına göre daha yüksek taşıma hacmine sahiptir. Her yıl her ülkenin Estonya hariç taşımacılık miktarı 2013 yılı baz alınarak incelendiğinde artmıştır. En yüksek artış Azerbaycan'da % 82 oranında görülmüş ve bu artış 2018 yılında Türkmenistan'da açılan Uluslararası Türkmenbaşı Limanı ile gerçekleşmiştir. 2016 yılında hizmete başlayan Pire Limanı, Yunanistan'ın deniz yolu konteyner taşımacılığı miktarını % 40 oranında arttırmıştır. Dikkate değer diğer artışlar ise Türkiye'de % 31, Hırvatistan'da % 60 oranında gerçekleşmiştir.

**Tablo 5. Yolcu Taşımacılığı (Milyon Yolcu-Kilometre)**

<b>Kara Yolu</b>							
Ülkeler	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Azerbaycan	21 880.0	22 992.0	23 825.0	24 429.0	24 886.0	25 276.0	25 950.0
Belarus	12 928.0	12 089.0	11 434.0	12 019.0	12 336.0	12 649.0	12 985.0
Bulgaristan	8 916.0	10 145.0	10 231.0	9 757.0	9 179.0	8 588.0	9 175.0
Çin	1 125 090.0	1 099 680.0	1 074 270.0	1 022 870.0	976 520.0	927 970.0	
Hırvatistan	3 507.0	3 648.0	3 377.0	3 802.0	4 150.0	3 843.0	4 022.0
Çek Cum.	73 676.0	76 270.0	79 700.9	82 512.1	85 504.8	88 921.4	91 726.0
Estonya	2 619.0	2 569.0	3 315.0	2 995.0	2 929.0	2 924.0	3 240.0
Gürcistan	6 393.0	6 572.0	6 756.0	6 945.2	7 139.7	7 339.6	7 545.1
Macaristan	68 788.0	70 162.7	72 220.8	74 976.9	78 745.3	82 606.9	85 756.2
İtalya	722 138.0	745 726.0	778 990.0	807 641.0	848 093.0	826 284.0	849 198.0
Letonya	2 325.0	2 345.0	2 232.0	2 187.0	2 146.0	2 156.0	2 191.0
Moldova	3 004.0	2 720.0	2 834.0	3 006.0	3 132.0	3 374.7	3 512.3
Makedonya	7 944.0	9 243.0	9 263.0	9 261.0	11 499.0	11 698.0	11 731.0
Romanya	12 923.0	14 061.0	17 471.0	18 744.0	18 177.0	19 937.0	20 553.0
Rusya	126 379.0	127 353.0	126 622.0	124 427.0	123 442.0	122 539.0	121 942.0
Slovak Cum.	32 321.0	32 532.0	32 799.0	33 665.0	34 050.0	34 699.0	34 803.0
Türkiye	268 178.0	276 073.0	290 734.0	300 852.0	314 734.0	329 363.0	339 601.0
Ukrayna	60 765.0	53 294.0	44 919.0	44 447.0	45 450.0	44 291.0	43 016.0
<b>Demir Yolu</b>							
Azerbaycan	609.0	612.0	495.0	448.0	467.0	466.0	544.0
Belarus	8 998.0	7 796.0	7 117.0	6 428.0	6 295.0	6 215.0	6 274.0
Bulgaristan	1 826.0	1 702.0	1 552.0	1 458.0	1 438.0	1 479.0	1 523.8
Çin	1 059 560.0	1 124 190.0	1 196 060.0	1 257 930.0	1 345 690.0	1 414 660.0	
Hırvatistan	948.0	927.0	951.0	836.0	745.0	756.0	734.0
Çek Cum.	7 601.0	7 797.0	8 298.1	8 843.4	9 497.6	10 286.0	10 930.6
Estonya	225.0	282.0	289.0	316.0	367.0	417.0	392.0
Gürcistan	585.0	550.0	464.6	544.5	596.7	633.6	674.7
Yunanistan	755.0	1 072.0	1 263.0	1 192.0	1 109.0	1 104.0	1 252.0
Macaristan	7 843.0	7 738.0	7 609.2	7 653.5	7 731.0	7 769.6	7 751.6
İtalya	48 739.0	49 957.0	52 207.0	52 178.0	53 231.0	55 493.0	56 586.0
Letonya	729.0	649.0	591.0	584.0	596.0	624.0	643.0
Moldova	330.0	257.0	181.0	122.0	99.0	94.6	74.1
Makedonya	80.0	80.0	178.0	83.0	59.0	64.0	62.0
Rusya	138 517.0	130 027.0	120 644.0	124 620.0	123 096.0	129 542.0	133 589.0
Romanya	4 411.0	4 976.0	5 149.0	4 988.0	5 663.0	5 577.0	5 906.0
Slovak Cum.	2 485.0	2 583.0	3 411.0	3 595.0	3 873.0	3 915.0	4 093.0
Türkiye	6 225.0	7 401.0	8 326.0	7 829.0	8 465.0	8 938.0	14 259.0



Ukrayna	48 981.0	35 865.0	35 367.0	36 839.0	28 075.0	28 685.0	28 413.0
---------	----------	----------	----------	----------	----------	----------	----------

**Kaynak:** www.oecd.org, 2020c.

Kara yolu ve demir yolu yolcu taşımacılığı incelenen yıllarda artış eğilimi göstermiştir. Ancak bu artış kara yolu taşımacılığında daha fazla görülmektedir. Kişilerin özel araçlarla seyahat etmek istemesi ve alternatif bir ulaştırma aracı olan uçak kullanımının tercih edilmesi demir yollarındaki artışın daha stabil ve kara yoluna göre daha az bir artışın olduğunu göstermektedir. Çoğu ülkenin demir yolu yatırımlarından önce kara yollarına yatırım yapması ve daha rahat ulaşımların sağlanması ve ayrıca BKBY projesinin uygulanabilmesi için köprü yatırımlarının yapılması ile yolculuk süresinin kısaltılması kara yollarının tercih edilmesinin diğer sebepleridir. Ancak son dönemlerde Yüksek Hızlı Tren Demir Yolları projelerinin artması Türkiye, Çin, İtalya ve Yunanistan gibi ülkelerde demir yolu yolcu taşıma talebini artırmıştır.

## 5. SONUÇ

Yüz yıllar boyunca devamlılığını sürdüren ve en uzun ticari ve kültürel yol olma özelliğini taşıyan İpek Yolu, günümüzde varlığının devamı için geliştirilmiş küresel şartlara uygun olarak BKBY projesi adı altında yeniden canlandırılmaya başlanmıştır. Proje kapsamında yeni kara yolu, deniz yolu ve ekonomik bölgeler belirlenerek, Asya, Afrika ve Avrupa'ya dâhil olan 65 ülke ile ilişkiler düzenlenmiştir. Eski İpek Yolu zamanında ülkeler arası ticari artışın, kültürel değişimin ve sosyal etkileşimin sağladığı olanaklar düzenlenmeye sokulmuş ve bu proje ile de devam ettirilmesi beklenmektedir. Bu nedenle "Çin'in Müthiş Projesi" olarak nitelendirilen ve dünyada büyük yankı uyandıran bu projeye herkes özel bir ilgi göstermektedir.

Bu çalışmada BKBY projesinin ekonomik etkinliğini belirlemek amaçlanmış ve 65 ülke dış ticaret değerleri ile taşımacılık alanındaki faaliyetleri dikkate alınmıştır. Edinilen veriler ve izlenimler sonucu projenin yürürlüğe girdiği 2013 yılı baz alınarak günümüz değerleri incelendiğinde, ülkelerin hem ihracat hem de ithalat değerlerinde 2008 verilerine kıyasla belirgin artışların olduğu gözlemlenmiştir. Özellikle demir, kara ve deniz yollarının geliştirildiği ülkelerdeki ithalat ve ihracat hacimlerindeki artışlar dikkat çekmektedir. Diğer yandan ülkelerin yük, konteyner ve yolu taşımacılığı verileri incelenmiştir. Yük taşımacılığında en fazla kara yolu, konteyner taşımacılığında en fazla deniz yolu taşımacılığı ve yolcu taşımacılığında ise en çok kara yolu taşımacılığı tercih edilmiştir. Bu verilerde de günden güne taşımacılıkların her üç alanında da arttığı dikkat çekmektedir.

Çin' nin başlatmış olduğu Bir Kuşak Bir yol projesi ile Afrika, Asya ve Avrupa kıtasının birleştirilmesi dünyadaki fırsat eşitsizliğinin en aza indirilmesi ve ülkelerinin gelişimine katkı sağlaması, başta Asya ve Orta Asya ülkeleri olmak üzere proje kapsamına alınan diğer ülkelerin ticari faaliyetlerine yansımıştır. Ticari değerlerde gözlenen bu gelişmeler, ülkelerin ekonomik etkinliğini de artırdığını göstermektedir. Özellikle BKBY projesi dahilinde yapılan altyapı çalışmalarının yürütüldüğü ülkelerin etkinlikleri diğer ülkelere göre daha fazladır. Altyapı girişimlerinin devam ettiği ve yapılması planlanan altyapı projelerinin hayata geçirilmesi ile Covid-19 salgınının ve belirsizliklerin ortadan kalkmasıyla, başta Çin olmak üzere diğer ülkelerin de kazançlarının ve etkinliklerinin daha fazla olacağı beklenmektedir. Ayrıca Çin'in ticari ve ekonomik entegrasyon girişimlerini yürütmesinin yanında sosyal faaliyetlere, bilimsel ve ticari parklara önem göstermesi ülkelerin kalkınma ve üretim artışlarına neden olacaktır. Geliştirilen bu proje sayesinde ülkelerin içsel olarak farkındalığı ve ülkenin bütünü yanı sıra bölgesel gelişimlerine de katkı sağlayacağı açıktır.

## EKLER

## EK-1 BKBY Projesine Dahil Olan Ülkelerin Dış Ticaret Değerleri

	İhracat (Milyon Dolar)			İthalat (Milyon Dolar)			İhracat Hacmi			İthalat Hacmi		
	2008	2013	2019	2008	2013	2019	2008	2013	2019	2008	2013	2019
Afg.	540	515	975	3.020	8.554	7.330	106,3	85,1	154	37,5	97,2	92,9
Arn.	1.027	2.339	2.716	5.575	4.920	5.897	51,7	105,1	137,8	122,1	101,3	134,1
Erm	1.057	1.480	2.640	4.426	4.477	5.514	66,2	86,8	157,8	126,7	119,1	168,6
Aze r	30.586	31.703	19.500	7.574	10.321	12.000	108,9	102,3	100	79,8	102,4	124,3
Bah r	17.316	21.930	18.120	14.980	14.350	11.649	82,6	101,9	93,4	136,3	107,5	100,2
Ban g	15.370	29.114	39.337	23.860	37.085	59.094	52,4	87,4	121,5	54,3	77	133,2
Bela .	32.571	37.203	32.960	39.381	43.023	39.480	84,9	94	114,1	102	113,3	121,5
But.	521	544	594	543	909	981	75,1	85,6	98,8	46,3	74,4	86,1
Bos- Her	5.021	5687	6578	12.189	10.295	11.159	96,6	101,4	123,8	129,4	100	119,1
Bru.	10.319	11.447	7.039	2.572	3.612	5.103	97,6	108,3	120,3	80,9	102,3	152,2
Ka m	4.708	6.666	14.700	6.508	9.555	20.720	58,9	74,3	171,3	52,1	64	162,9
Çin	1.430.693	2.209.005	2.499.457	1.132.567	1.949.990	2.078.386	66,2	95,1	115,3	64,2	99,1	120,2
Cib.	69	120	3.606	574	719	3.943	99,8	106,4	103,2	107,4	127,9	111,6
Hırv	14.112	12.659	17.180	30.728	22.022	28.160	84,9	79,6	123,7	115,3	85,7	123,4
Çek.	146.799	162.274	198.881	142.038	144.259	178.916	80	89,2	112,9	84,9	87	114,1
Mıs.	26.224	29.018	28.993	48.382	66.180	70.919	113,4	112,3	124,4	71,4	89,8	105,9
Est.	12.458	16.320	16.105	16.026	18.464	18.018	78,5	103,1	115,5	89,7	103,9	115,3
Gür.	1.495	2.910	3.798	6.302	8.023	9517	65,1	115,9	155,5	79	95	126,8
Yun .	31,281	36,140	37,887	96,617	60,859	62,309	103,1	101,7	102,7	97,5	98,3	102,8
Mac .	108.504	107.503	123.616	108.940	100.111	119.814	93	91,7	114	91,7	90,2	121,6
Hin d	194.828	314.848	324.250	321.032	465.397	486.059	67	97	116,3	58,8	86,5	113,3
End	139.606	182.552	167.683	127.538	186.629	171.276	76,9	94,6	104,9	80,1	106,9	114,2
İran	113.668	90.765	65.718	57.401	46.571	41.828	114	84,1	78,6	120,6	92,8	89,7
İrak	61.273	93.066	82.309	33.000	65.104	46.262	52,1	74,8	107,6	55,6	100,7	76,1
İsrai l	60.825	66.607	58.507	64.531	71.102	76.591	97,2	97,8	90	88,4	96,9	118
İtal	542.748	518.268	532.663	561.919	479.447	473.512	104,6	97,5	105,1	113,5	94,6	104,5
Ürd	7.938	7.920	8.313	16.995	21.549	19.337	87,1	98	118,7	106,3	100,2	100,7
Kaz.	71.172	84.700	57.309	37.889	48.806	37.757	104	110,1	104,8	119	144,9	119,3
Kuv	87.457	115.104	64.483	24.840	29.299	33.574	98,8	120,5	100,6	79,7	87,7	105,6
Kırg	1.856	2.058	1.966	4.072	6.070	4.904	104,7	123,3	118,8	99,3	127,6	116,

.												8
Lao s	1.092	2.264	5.764	1.403	3.081	6.252	29,1	52,8	149,8	23,6	47,6	104, 2
Let.	10.144	14.467	15.689	16.143	17.865	18.947	65,9	95,2	117,5	86,3	96,4	121, 7
Lüb.	4.454	5.170	4.829	16.754	22.024	19.641	113,8	118,3	110,8	84,8	99	98,1
Litv	23.646	32.598	33.151	31.099	34.806	35.759	75,1	100,1	120,8	86,4	92,4	117, 6
Mal.	199.41 4	228.33 1	238.19 5	156.34 8	205.89 7	204.99 8	91,7	89,3	117,3	91,7	94,5	113
Mal d	331	331	361	1.388	1.733	2.888	160	137	132,2	70,9	80,3	143, 5
Mol	1.591	2.428	2.779	4.899	5.492	5.843	57,6	95,6	138	92,6	104,6	140, 7
Moğ	2.539	4.269	7.620	3.616	6.358	6.127	43,4	65,4	124,1	93,5	142,3	153, 8
Mya	6.882	11.233	18.110	4.256	12.043	18.607	48,5	77,8	159,7	24,5	62,6	101, 8
Nep	939	879	968	3.590	6.571	12.340	142,5	119,2	138,1	49,9	84	174
Nije rya	86.274	90.555	62.531	49.951	56.000	55.257	94	81,4	116,4	128, 2	112,3	131, 9
Mak	3.991	4.299	7.189	6.883	6.620	9.471	90,4	88	156,2	103, 7	87,6	140, 5
Um. Paki	37.719 20.323	55.497 25.121	40.987 23.334	23.137 42.329	34.331 44.647	23.216 50.349	66,1 111,4	93,1 111,6	139,1 136,6	76,5 109, 6	104,2 92,1	75,7 160, 1
Filp	49.078	56.698	70.927	60.420	65.705	112.90 9	82,8	92,8	118,2	76	75,7	145, 5
Poin	170.45 8	204.98 4	264.01 3	208.80 4	207.60 7	261.99 8	70,4	87,4	120,9	88	88,2	119, 7
Kata r	67.307	136.85 5	72.935	27.900	27.034	29.178	53,3	112,2	100,4	86,7	76,5	84,8
Ro m	49.535	65.835	76.873	84.053	73.481	96.530	69,9	91,5	113,3	100, 4	87,4	121, 2
Rus	471.60 6	521.83 6	419.85 0	291.86 1	341.26 9	254.59 8	87,8	93	109,5	137, 4	147,2	128, 4
Suu di A.	313.46 2	375.87 2	261.60 3	115.13 4	168.15 5	153.16 3	93,2	100,4	104,3	64,6	82,2	84,6
Sırb	10.972	14.614	19.630	24.331	20.543	26.730	65,5	99,3	141,5	-93	100,3	141, 8
Sing	338.17 6	410.25 0	390.76 3	319.78 0	373.01 6	359.26 6	81	95,8	107,3	86,8	97,1	110, 4
Slov ak	71.242	85.701	89.623	73.979	81.915	90.092	71	93,5	103,6	77,6	90,5	110, 3
Slov enya	34.128	34.019	44.943	37.034	33.373	44.007	85	87,7	129,7	98,5	90,8	134, 8
Sri L.	8.452	10.208	11.940	13.953	18.003	19.937	84,4	89,9	114,8	67,5	82,5	110, 8
Suri	15.410	3.000	2.100	18.105	5.800	4.900	1004,9	165,4	124,6	316, 5	90,3	84
Şili	64.510	76.770	69.889	62.787	79.353	69.802	98,7	104,2	97,6	118, 3	101,3	97,3
Taci	1.409	1.162	1.250	3.273	4.151	3.350	127,7	111,8	121,1	90,9	104	92,2
Tayl	177.77 8	228.50 5	246.26 9	179.22 5	250.40 7	236.26 0	91	100,9	107,3	89,3	108,2	107, 3
Tür k	132.02 7	161.48 1	180.83 3	201.96 4	260.82 3	210.34 5	73,3	95,3	126,6	74,5	100,1	99,9
Tür kme nista n	11.945	16.800	9.695	5.600	10.000	2.913	82,8	113,2	125,1	79,9	132,5	40,2
Ukr	66.954	64.338	50.066	85.535	76.787	60.607	157,3	131,7	105,2	272	180,7	130,

												2
Bir. Arp. Emir	239.213	374.214	315.916	200.327	270.579	267.937	69,1	95,2	94,2	76,2	94,6	97,2
Özb	10.298	12.000	14.024	9277	13.138	21.866	108,2	104,7	134,2	78,6	103,7	182,6
Viet	62.685	132.033	264.273	80.714	132.033	253.903	42,6	79,2	160	49,6	74,3	155,1
Yem	7.584	8.300	1.434	10.546	13.273	10.407	294,3	209,1	64,1	149,2	167,9	152,4

Kaynak: [www.wto.org](http://www.wto.org), 2020.

Not: Karadağ, Filistin ve Timur-Leste'nin verilerinde eksiklikler olduğu için tabloda yer verilememiştir.

## KAYNAKÇA

BAĞ, M. (2018, 9 2). Euronews. 11 12, 2020 tarihinde [www.euronews.com](http://www.euronews.com): <https://tr.euronews.com/2018/09/02/cin-in-ipek-yolu-projesi-ticari-mi-zayif-ulkelere-kurulan-tuzak-mi> adresinden alındı.

BELT&ROAD NEWS. (2019, 4 6). 10 20, 2020 tarihinde [www.beltandroad.news](http://www.beltandroad.news): <https://www.beltandroad.news/2019/04/06/10-amazing-belt-and-road-initiative-projects/> adresinden alındı.

BOCUTOĞLU, E. (2017). "Çin'in "Bir Kuşak-Bir Yol" Projesinin Ekonomik ve Jeopolitik Sonuçları Üzerine Düşünceler". International Conference on Eurasian Economis (s. 265-270). Bishkek: Manas Üniversitesi.

BUSİNESS REPORTİNG DESK. (2020, 11 7). Belt & Road News. 11 25, 2020 tarihinde [www.beltandroad.news](http://www.beltandroad.news): <https://www.beltandroad.news/2020/11/07/foreign-investment-growth-increase-worth-us1-28-billion-in-2020/> adresinden alındı.

ÇALIŞKAN, B. (2017, 10 30). "Demir İpek Yolu: Avrasya'nın Yeni Güzergahı". 10 20, 2020 tarihinde [insamer.com](http://insamer.com): [https://insamer.com/tr/demir-ipek-yolu-avrasyanin-yeni-guzergahi\\_953.html](https://insamer.com/tr/demir-ipek-yolu-avrasyanin-yeni-guzergahi_953.html) adresinden alındı.

ÇALIŞKAN, Z. (2018, 1 2). "Çin'in Yeni İpek Yolu Projesi". 11 2020, 25 tarihinde [www.insamer.com](http://www.insamer.com): [https://insamer.com/tr/cinin-yeni-ipek-yolu-projesi\\_1111.html](https://insamer.com/tr/cinin-yeni-ipek-yolu-projesi_1111.html) adresinden alındı.

DÜNYA EKONOMİK FORMU. (2019, 4 14). Euronews. [tr.euronews.com](http://tr.euronews.com): <https://tr.euronews.com/2019/04/14/video-cin-modern-ipek-yolu-nedir-kusak-ve-yol-girisimi-nedir-ipek-yolu-ne-zaman-bitecek> adresinden alındı.

ERGUNSÜ, U. (2017, 4 7). "Bir Kuşak Bir Yol Nedir?". (E. Demir, & C. Özkömür, Röportajı Yapanlar).

GAP İNŞAAT. (2018). 10 22, 2020 tarihinde [www.gapinsaat.com](http://www.gapinsaat.com): <https://www.gapinsaat.com/uluslararası-türkménbási-liman-projesi> adresinden alındı.

GRİEGER, G. (2016). "One Belt, One Road (OBOR): China's regional integration initiative". Europe: European Parliamentary Research Service.

HASTÜRK, V. (2019). Çin Ekonomisindeki Dönüşümün Küresel Ekonomi Üzerine Etkileri: Bir Kuşak Bir Yol Projesi. İstanbul: Marmara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü.

- HISTORY.COM. (2019, 9 26). Silk Road. 11 24, 2020 tarihinde History: <https://www.history.com/topics/ancient-middle-east/silk-road> adresinden alındı.
- HSBC. (2015). "One Belt One Road: The Future For Infrastructure and Sustainable Financing". Global Capital.
- İMSİLKROAD. (2020, 6 26). İmsilkroad. 11 25, 2020 tarihinde [www.imsilkroad.com](http://www.imsilkroad.com): <https://en.imsilkroad.com/p/312941.html> adresinden alındı.
- KARAGÖL, E. T. (2017). "Modern İpek Yolu Projesi". Seta Perspektif(174), 1-7.
- KODAMAN, T. & GONCA, İ. B. (2016). "Jeoekonomik Hayaller: Çin'in Yeni İpek Yolu Girişimi'nin Orta Asya'da Algısı". İnsan ve Toplum Bilimleri Araştırmaları Dergisi, 5(5): 1251-1261.
- LEVERETT, F., & BİNGBİNG, W. (2016). "The New Silk Road and China's Evolving Grand Strategy". The China Journal (77): 110-132.
- Lİ, Y., & SCHMERER, H.-J. (2017). "Trade and the New Silk Road: Opportunities, Challenges and Solutions". Journal of Chinese Economic and Business Studies, 15(3): 205-213.
- MARK, J. J. (2018, 5 1). Ancient History Encyclopedia. 11 24, 2020 tarihinde [www.ancient.eu](http://www.ancient.eu): [https://www.ancient.eu/Silk\\_Road/](https://www.ancient.eu/Silk_Road/) adresinden alındı.
- OECD. (2020a). 11 8, 2020 tarihinde [www.oecd.org](http://www.oecd.org): <https://data.oecd.org/transport/freight-transport.htm> adresinden alındı.
- OECD. (2020b). 11 8, 2020 tarihinde [www.oecd.org](http://www.oecd.org): <https://data.oecd.org/transport/container-transport.htm#indicator-chart> adresinden alındı.
- OECD. (2020c). 11 8, 2020 tarihinde [www.oecd.org](http://www.oecd.org): <https://data.oecd.org/transport/passenger-transport.htm#indicator-chart> adresinden alındı.
- ÖZSÜMER, S. (2019). "Çin Ekonomisi ve Bir Kuşak Bir Yol Projesi". İzmir: İzmir Ticaret Odası.
- PANTEA, A. (2018). "One Belt, One Road Initiative and Its Geostrategic Significance for Eastern Europe". International Conference Knowledge- Based Organization (s. 171-179). Romanya: De Gruyter.
- SILKROUTES.NET. (2010). "İpek Yolu" veya "İpek Yolu" nun Tanımı ve Tarihi. 11 24, 2020 tarihinde <http://www.silkroutes.net/>: <http://silkroutes.net/DefinitionHistorySilkRoad.htm> adresinden alındı.
- SRF. (2014). Silk Road Fund. 11 25, 2020 tarihinde [www.silkroadfund.com](http://www.silkroadfund.com): <http://www.silkroadfund.com.cn/enweb/23775/23767/index.html> adresinden alındı.
- ŞAKI, M. (2020). "Çin'in Dünya Ekonomisindeki Yeni Yüzü: Kuşak ve Yol Projesi". İnsan ve Toplum (114): 4-11.
- TEKİR, O., & DEMİR, N. (2018). "Ekonomik ve Siyasal Bir Araç Olarak Yeni İpek Yolu Projesinin Küresel Sisteme Etkileri". Sosyoekonomi, 26(38): 191-206.

- TEKİR, O., & DEMİR, N. (2019). "Çin'in Yeni İpek Yolu Girişimi ve Küresel Ekonomik ve Siyasal Sistemi Dengeleyebilme Olasılığı". *Yönetim ve Ekonomi*, 26(1): 263-276.
- VALORI, G. E. (2017, 5 18). *Modern Diplomacy*. 11 26, 2020 tarihinde [www.moderndiplomacy.eu](http://www.moderndiplomacy.eu): <https://moderndiplomacy.eu/2017/05/18/the-belt-and-road-initiative-china-s-future-geostrategy/> adresinden alındı.
- WORLD TRADE ORGANIZATION. (2020). 11 4, 2020 tarihinde [www.wto.org](http://www.wto.org): <https://data.wto.org/> adresinden alındı.
- YILMAZ, Z., ERDEM, C., & KAYA, K. (2020). "Yeni İpek Yolu' nun Türkiye Ekonomisine Etkisi". *Uluslararası Afro-Avrasya Araştırmaları Dergisi*, 198-214.