

KÜRESEL SİSTEM İÇERİSİNDE ÇİN'İN KUŞAK VE YOL İNİSİYATİFİ'NİN EKONOMİPOLİTİK BİR DEĞERLENDİRMESİ VE TÜRKİYE ÜZERİNDEKİ ETKİLERİ

Sefa ÇATAL¹

Birkan Anıl YILMAZ²

Özet

2013 yılında Çin Halk Cumhuriyeti Başkanı Xi Jinping, Asya'yı, Avrupa ve Afrika başta olmak üzere diğer bölgelere bağlaması beklenen "Kuşak ve Yol İnisiyatifi" olarak nitelendirilen bir proje öne sürmüştür. Kuşak ve Yol İnisiyatifi kapsamında dünya nüfusunun üçte ikisine ve 90'dan fazla ülkeye ulaşmak amaçlanmaktadır. Proje tüm katılımcı ülkeler için ekonomi, politika ve kültür değişimi açısından çeşitli değişiklikler içermektedir. Türkiye mevcut stratejik konumu itibarıyla bu projenin en önemli ülkelerinden biri olmuştur. Bu çalışmada 2013 yılında temelleri atılan Kuşak ve Yol İnisiyatifi'nin ekonomi politikasının değerlendirilmesi amaçlanmaktadır. Buradan hareketle Çin'in uyguladığı politikalar, iç ve dış siyasetin dinamikleri araştırılarak, ülkenin politik durumu ile ekonomik durumu arasındaki bağ değerlendirilecektir. Bu makalede Kuşak ve Yol İnisiyatifi'nin Türkiye üzerinde ne gibi etkileri olabilir sorusuna yanıt bulmaya çalışılacaktır. Kuşak ve Yol İnisiyatifi'nin ekonomi politikasının değerlendirilmesi ve Türkiye üzerindeki potansiyel etkileri incelenecektir.

Anahtar Kelimeler: Türkiye, Çin, Kuşak ve Yol İnisiyatifi, Ekonomi Politik, Çin Türkiye İlişkileri, Fırsatlar, Riskler, Jeoekonomi, Jeostrateji

AN ECONOMIC POLITICAL ASSESSMENT OF THE CHINESE BELT AND ROAD INITIATIVE IN THE GLOBAL SYSTEM AND EFFECTS ON TURKEY

Abstract

In 2013, Xi Jinping, the President of the People's Republic of China, proposed a project called the "Belt and Road Initiative", which is expected to connect Asia to other regions, especially Europe and Africa. Within the scope of the Belt and Road Initiative, it is aimed to reach two thirds of the world population and more than 90 countries. The project includes various changes in terms of economic, policy and cultural change for all participating countries. Turkey has been one of the most important countries of this project as the current strategic position. In this study, it is aimed to evaluate the political economy of the Belt and Road Initiative, whose foundations were laid in 2013. From this point of view, the policies implemented by China and the dynamics of domestic and foreign politics will be investigated, and the link between the country's political stance and its economic situation will be evaluated. This article Belt and Road Initiative what might be the effects on Turkey will try to find an answer to such questions. Belt and Road Initiative's assessment of the political economy and the potential impact on Turkey will be examined.

Key Words: Turkey, China, Belt and Road Initiative, Political Economy, Turkey China Relations, Opportunities, Risks, Geoeconomy, Geostrategy

¹ Öğr. Gör., Polis Akademisi Güvenlik Bilimleri Enstitüsü, sfactual@gmail.com, ORCID ID: 0000-0001-9959-5531.

² Polis Akademisi Güvenlik Bilimleri Enstitüsü, Uluslararası Güvenlik Doktora Programı, birkananilyilmaz@gmail.com, ORCID ID: 0000-0002-5808-3369.

GİRİŞ

Küreselleşmenin de etkisiyle yeni bir boyut kazanan dünya düzeni ekonomi ve politika arasındaciddi bir etkileşimi meydana getirmiştir. Bu etkileşim dünya konjonktürünün de tesiriyle ekonomik sistemler ile politik sistemleri tamamlayan yeni bir diyalektiğin varlığını söz konusuhale getirmiştir (Bell, 2015: 153-154).

Ekonomi politik kavramının önde gelenlerinden Gilpin'e göre ekonomistler, "politik ekonomi" tanımını iktisat biliminin bir alt disiplini olarak değerlendirmiştir. İktisat bilimi kıt kaynakların en verimli biçimde kullanımına dayanan, bireylerin ne yönde tercihler gerçekleştireceğini ve bu tercihlerin toplumsal tercihe nasıl çevrilebileceğini temel almaktadır. Diğer yandan ekonomik faktörler ve bu faktörlerin birbirleriyle olan etkileşimlerini bilgi ve veriler aracılığıyla belirli bir toplumsal amaç için *ne tür araçlarla* ve *hangi kararlarla* gerçekleştirilebileceğini gözlemleyen bir bilim dalı olarak ifade eder. Fakat süreç içerisinde kullanılan ekonomi politik tanımların formel ekonomik metodolojilerin uygulaması olarak sirayet etmiştir. Başka bir deyişle insan davranışlarını inceleyen bir prototip olarak tarif edilmiştir (Gilpin, 1987: 2-17). Ekonomi politik, Aristo tarafından devletin giderlerinin tedarik edilmesi için uygulanan vergi politikası şeklinde ele alınmaktadır (Crane & Amawi, 1997: 4). *Merkantilistlerin iktisat ilmini bir bireyi yönetme sanatı; politik ekonomiyi ise devleti yönetmesanatı* olarak kavramsallaştırdığı söylenebilir (Vural, 2016: 7).

Bir alt disiplin niteliğinde olan ekonomi politığın kapitalist anlayışın türediği 1500'lü yıllarda şekillenmeye başladığı ifade edilmektedir. Kavram bütüncül olarak değerlendirilmemişve 1970'lere kadar spesifik bir araştırma alanına dahil edilmemiştir (Zagolov, 1976). Ekonomive politikanın 1970'lere değin bütüncül bir bakış açısıyla değerlendirilmemesinin altında yatan sebeplerden biri Soğuk Savaş dönemidir. İkinci Dünya Savaşı akabinde yaşanan gelişmelerin neticesinde ülkelerin stratejik mânâda mutabakata dayanmayan tutucu ve katı dış politik tavırları, politika ile ekonominin ayrı bir düzlemde araştırılmasını zorunlu kılmıştır. Daimî bir şekilde güvensizlik ve kriz ortamı yaratan dünyadaki bu durumun "Bretton Woods" sisteminin çöküşü sonrası uygulanan anlaşmalarla frenlendiği söylenebilir. İkinci Dünya Savaşı esnasında öncelikli endişenin güvenlik olması, ekonomi politığın bir araştırma alanı olması yolundaki engellerden bir diğeridir (Baylins, Steve, & Owens, 2016).

İkinci Dünya Savaşı sonrası tasarlanan ekonomik kurumlar dünya ekonomisinde istenilen sonuçlara ulaşamamıştır. Fakat, 1970'lere gelindiğinde Doğu ve Batı arasındaki güvenlik sorunları çözülmeye başlamıştır. Bununla birlikte Dünya Bankası geliştirmekte olan ülkelere kredi sağlayan bir kuruluş haline gelmiş ve IMF krizleri dizginlemeye çalışan bir kurum hüviyeti kazanmıştır (Gilpin, 2001: 246). Beraberinde Avrupa'da oluşturulan entegrasyonun yeni bir güç olarak ortaya çıkması, Japonya'nın ekonomik yükselişi ve yeni üretim modellerinin ekonomik ve politik performans göstermesi gibi gelişmeler ABD'deki şirketlerin ilgi odağı haline gelmiş ve bu şirketler yatırımlarını küreselleştirmiştir. Ayrıca Çin'in ekonomik prensiplerini yumuşatarak pazarını Batılı yatırımcılara açması, Batı'da tekel sanayilere karşı yeni rakiplerin doğmasına olanak sağlamıştır. Ekonomi küreselleşmeye başlamış ve ülkeler arası diyalog süreçleri hız kazanmıştır (Ateş ve Samur, 2013: 50).

Soğuk Savaş sonrası ekonomi politığın gelişim gösterdiği dönem baz alındığında Çin'in, karşılıklı güven, eşitlik ve iş birliği zemininde pragmatik politikalar izlediği söylenebilir. Bu yeni politikanın temellerini; Çin'in ekonomik kalkınması ve askerî büyüklüğünün bölge ülkelerine ve dünyaya bir tehdit yaratmaması oluşturmaktadır. Çin'in kendi gelişimini engelleyebilecek uluslararası istikrarsızlıkları önleme, kendi ekonomik gücünü ve nüfuzunu diğer ülkelere bir tehdit faktörü olarak genişletme ve kendi amaçlarına hizmet eden bir vaziyette başkalarına denge ve uyum sağlama çabalarını içeren bu konsept, temel dış politika hedefleri doğrultusunda inşa edilmektedir. Bu

hedeflerse özünde (Çalışkan, 2019: 9);

- Ekonomik büyümeyi sürdürülebilir ve artırma,
- Tayvan'ın uluslararası sahadaki durumunu bastırma,
- Bölgesel ve uluslararası istikrarı sürdürülebilir, uluslararası prestiji ve ABD ile rekabete yarışı daha ileri bir noktaya taşıma şeklinde sıralanmaktadır.

Uygulanan politikalarla birlikte Çin, 1990'lı yıllarda küresel ekonomi ile bütünleşmesürecinde ihracatını arttırmış, yatırımlarına ağırlık vermiş ve bu yatırımları yüksek tasarruf ve dış sermaye ile finanse ederek sanayisini geliştirmiştir (Atlı, 2014a: 265). Ancak Çin geniş topraklara sahiptir ve bölgenin tamamının kalkınmasını sürdürülebilir için yeni stratejiler üretmek zorundadır. Bu bağlamda “Kuşak ve Yol İnisiyatifi” Çin'in hem ekonomik büyümesinidestekleyecek hem de uluslararası arenada siyasi avantaj sağlayacaktır.

“İpek Yolu Ekonomi Kuşağı” ve “21. Yüzyıl Deniz İpek Yolu Projesi” birleşimi ile Kuşak-Yol İnisiyatifi'nin Çin küresel stratejileri sonucu ortaya çıktığını söylemek mümkündür. Şöyleki, 2012 yılında Pekin'de gerçekleştirilen on sekizinci Ulusal Kongre'de Çin'in bölge ülkeleriyle geçmiş on yıllık ilişkileri dikkate alınmış ve tam olarak bir çevre stratejisine sahip olmadığı değerlendirilmiştir. Kongre'de bölge ülkelerinin güvenlik açısından ABD'ye, ekonomik açıdan Çin'e güvenildiği üzerinde durulmuştur. Bu bağlamda oluşturulacak bölge stratejisinin, ekonomik ve siyasi temelli bir strateji olması kararı alınmıştır (Durdular, 2016: 79).

Esasında Yeni İpek Yolu Projesi, ABD Dışişleri Bakanı Hillary Clinton tarafından 20 Temmuz 2011 tarihinde Afganistan'ı Kuzey Güney ticaretine entegre etmek ve bir ticaret koridoru oluşturmak maksadıyla gündeme getirilmiştir. Fakat Çin, İpek Yolu'nun tarihi mülkiyetinin kendilerinde olduğuna inandığı için karar alıcılar, kavramı yeniden düzenleyerekAfganistan ekonomisini iyileştirmek için tasarlanmış “Kuzey-Güney” ekseninden “Doğu-Batı” eksenine yönlendirmeyi planlamışlardır. Çin devlet başkanının 2013'te Endonezya parlamentosunda yaptığı konuşmada Asya, Hint Okyanusu, Basra Körfezi ve Akdeniz boyuncauzanması beklenen 21. Yüzyıl Deniz İpek Yolu'nu inşa etmeye hazır oldukları dile getirilmiştir.Dolayısıyla Çin tarafından canlandırılan girişimin kara yolu ve deniz yolu etkileşimi “Kuşak veYol İnisiyatifi” olarak kullanır hale gelmiştir (Tekir ve Demir, 2018: 192).

Şekil 1: Kuşak ve Yol İnisiyatifi'nin Kara ve Deniz Rotaları



Kaynak: (Ertürk, 2017).

Küreselleşme süreciyle birlikte iktisadi ilmin dönüşümü ve bu duruma paralel olarak yeni dünya düzeni, ekonomi politik alt disiplinde zihni bir evrilişe neden olmuştur. 20.yüzyılın ikinci yarısının akabinde süregelen stratejiler özellikle politik ve ekonomik çıkarların girift bir yapıya dönüştüğü bu dönemden sonra tüm dünya ülkelerini ilgilendiren bir mahiyete sahip olmuştur. Bu bağlamda ekonomik olarak birbirleriyle etkileşime giren ülkeler politik düzeyde iletişim kurmaktadır ya da politik ilişkiler ekonomik entegrasyon süreçlerine hız kazandırmaktadır (Yılmaz, 2020: 20-21). Dolayısıyla ortaya çıkan fikriyat ekseninde “Kuşak ve Yol İnisyatifi” ve günümüz dünyasına ilişkin sorunlar tartışılırken ekonomi-politik bir perspektiften faydalanmak kaçınılmazdır.

Bu çalışmada 2013 yılında temelleri atılan Kuşak ve Yol İnisyatifi’nin ekonomipolitiğinin değerlendirilmesi amaçlanmıştır. Bu bağlamda Çin’in uyguladığı politikalar, iç ve dış siyaset dinamikleri araştırılmış, ülkenin politik durumu ile ekonomik durumu arasındaki bağıntı değerlendirilerek yorumlanmıştır. Çalışma yöntemi literatür taramasıyla sınırlı kalmaktadır. Fakat Kuşak ve Yol İnisyatifi’nin ekonomi politiğinin değerlendirilmesi ve Türkiye üzerindeki potansiyel etkileri bakımından, vaka analiz (case study) çalışması niteliğindedir.

Küresel Sistem ve Çin

Yirminci yüzyılın ilk çeyreğinde, Avrupa’nın Asya ve Afrika’daki gücü zirve noktasındaydı. Avrupa’nın silah ve ticaretteki sıralaması görünürdeki tüm ülkelerin üzerindeydi ve hiçbiri Avrupa’yla boy ölçüşecek durumda değildi. Yirminci yüzyılın ikinci yarısına girildiğinde Avrupa’nın bu üstünlüğünden geriye sadece izlerinin kaldığı söylenebilir. Tarihsel olarak görülebilecek en büyük altüst oluşun bu derece bir hızla gerçekleşmesi de oldukça ilgi çekicidir. Bu açıdan Asya ve Afrika’nın konumundaki değişimi yeni bir çağın işareti olarak değerlendirmek mümkündür. Arrighi yirminci yüzyılın tarihine uzun bir perspektiften bakıldığında, hiçbir tekil konunun Doğu Asya’daki iktisadi rönesanstan önemli olmadığı üzerinde durmaktadır (Arrighi, 2009: 14-16). Arrighi için Çin’in yükselişi, tekillik arz etmektedir. Bu bakımdan 1940’ların yoksul ülkesinin, hızla büyüyen bir güç haline gelmesi oldukça şaşırtıcıdır. Dolayısıyla oluşan durumun Çinli yöneticilerin akılcı seçimleri ile 1980’lerden sonra ortaya

çıkan küresel koşulların başarılı bir biçimde manipüle edilmesi sayesinde mümkün olduğu söylenebilir (Arrighi, 2016: 370).

“Çin'in kapitalist-olmayan ekonomik rönesansı, devrimci geleneğe, geçmişin kapitalist olmayan pazar gelişimine ve çağdaş neo-liberal reçetelere uymamasına bağlıdır. Bu, küresel kapitalist eğilimler ile Çin'in iç yapısı arasındaki istisna bir eklemlenmedir” denilebilir (Yörük, 2018: 202). Nitekim yirminci yüzyılda dünya ekonomisinin gelişim aşamaları değerlendirildiğinde; birçok araştırmacı büyümenin öncü lokomotiflerinin ABD, AB ve Japonya olduğu ve Batı uygarlığına sahiplik gösteren ülkelerin dünyadaki gelişimin merkezi olduğu sonucuna ulaşmışlardır. Bununla birlikte Çin ve Doğu'nun yeni sanayileşmiş ülkeleri hızlı bir ilerleme kaydetmiştir. Çin, yirminci yüzyıl sonları-yirmi birinci yüzyıl başlarında AB ve AB'nin önünde ilk sırayı alabilmek için rekabet etmeye başlamıştır (Tekir ve Demir, 2019:264).

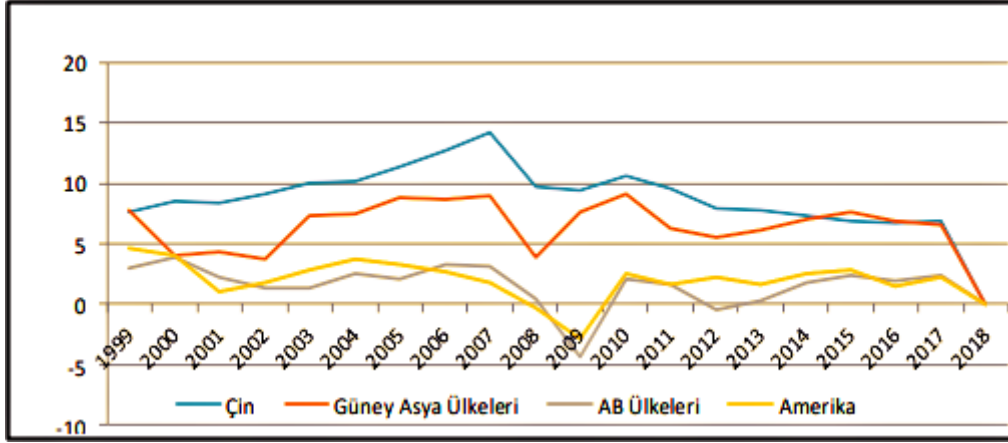
Bilhassa Çin'in 1980'lerden sonra yaşadığı siyasal, ekonomik ve diplomasi alanındaki değişim süreci, bölgesel ve küresel etkileri bakımından önem arz etmektedir. Şöyle ki, Çin'in yükselişinin mantığını değerlendirmek ve küresel bir güç olarak son durumunu anlayabilmek için, dünya düzeni ve dünya tarihi hakkındaki iç dinamik teorik tartışmaların da incelenmesi gerekmektedir. Tarihsel süreç bazında üç unsur, Çin'in yeni küresel güç olma yoluna refakat etmiştir (Tekir ve Demir, 2018: 194). Bu unsurlar;

- 1989/1991 Soğuk Savaş'ın sonu en azından Çin perspektifinden Çin'in bir tarafta olduğu çok kutuplu bir dünya düzeni oluşturulmasına yol açması,
- 2007/2008 küresel finansal kriz,
- 9/11 Amerika İkiz Kulelerine yapılan saldırıların arkasından terörle mücadele için Amerika Birleşik Devletleri ve Çin arasındaki iş birliğini kolaylaştırma çabaları olarak değerlendirilebilir.

Çin, Soğuk Savaş'ın sonlanmasından itibaren iki basamaklı bir ekonomik büyümeyi hedeflerken, dünya ekonomisindeki *zayıf ve çevresel* konumdan merkeze doğru ilerlemiştir. Busüreçte dönemler itibarıyla büyüme hızı yavaşlasa da önümüzdeki on yıllarda (eğilim devam ederse) Amerika Birleşik Devletleri'ni geride bırakarak dünyanın en büyük ekonomisi haline gelebileceği öngörülmektedir (Tekir ve Demir, 2018: 194). Nitekim 1990-2000 yılları arasındaki süreçte ABD'nin dünya ekonomisine katkısı yüzde 24 oranında iken Avrupa Birliği'nin ekonomik büyümeye katkısı yüzde 18, Çin'in katkısı yüzde 18 ve Hindistan'ın katkısı yüzde 7 oranında seyretmekteydi. 2003-2013 yılları arası baz alındığında Çin'in dünyaekonomik büyümesine katkısı yüzde 31'e yükselirken, Hindistan'ın katkısı yüzde 11'e yükselmiştir. Eş dönemde ABD yüzde 8 ve Avrupa Birliği'nin katkısı yüzde 6 olarak önceki döneme kıyasla bir gerileme eğilimindeydi. 2007-2008 küresel finansal krizinde AB ve ABD etkilenirken, Çin'in büyüme eğiliminin devam ettiği gözlemlenebilir. Çin 2009-2018 arasındaki dönemde yüzde 139'luk bir büyüme gerçekleştirebilmeyi başarmıştır. AB aynı dönemde yüzde -2 küçülürken, ABD yüzde 34 ve Hindistan yüzde 96 oranında bir büyüme gerçekleştirmiştir. 2008 öncesinde ABD, dünya ekonomisi bakımından istikrar sağlayan temel güç durumundayken, 2008 sonrası dönemde Çin, küresel ekonomik büyümenin ana gücü haline gelmiştir denilebilir. Süreç içerisinde Çin 2008 küresel finansal krizinden küçük sıyrıklar

almışsa da AB ve ABD kadar bir etkilenme söz konusu değildir. Dolayısıyla finansal krizi savuşturamayan AB'yi en çok etkilenen aktör olarak göstermek mümkündür (Akdağ, 2019: 256).

Şekil 2: Ülkelerin Ekonomik Büyüme Verileri



Kaynak: (World Bank, 2019)

Küresel krize rağmen Çin ekonomisinin dünya ekonomisi içindeki performansını hızla arttırmaya devam ettiği ve yüzde 139'luk bir büyüme gösterdiği söylenebilir. Diğer bir yandan Çin, bölgedeki aktörlerin de krizi daha kolay atlatabilmelerine yardımcı olmuştur. Japonya başta olmak üzere diğer Doğu ve Güney Asya ekonomilerinin hızlı canlanmasında en büyük etken Çin olarak gösterilebilir (Akdağ, 2019: 257).

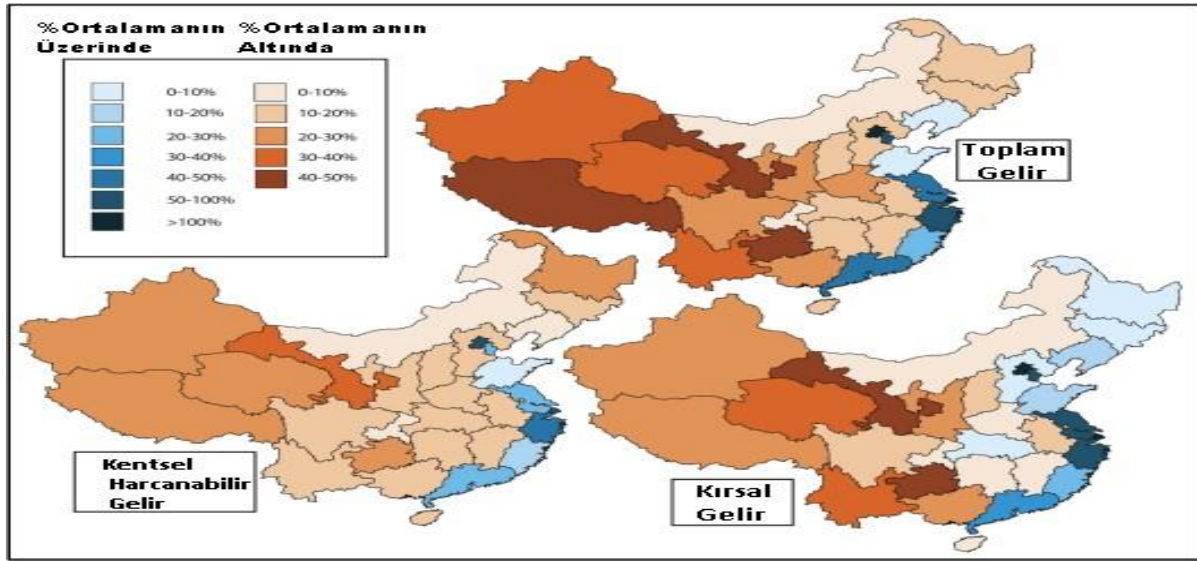
Kuşak ve Yol İnisiyatifi'nin Ekonomi Politikası

Dünya genelinde 1970'li yıllarda başlayan, 2000'li yıllarda hızlanan ve günümüzde devam etmekte olan Çin'in yükselişi söz konusudur. Bu yükseliş esas olarak, ekonomi odaklı gerçekleşmekle birlikte siyasi etkinliği de sağlaması sebebiyle, dünya ekonomi politikası konusunda tüm ülkeler açısından önemli bir niteliğe sahiptir. 2013 yılında açıklanan Kuşak ve Yol İnisiyatifi'nin geniş kapsamlı ekonomik boyutları ele alındığında, küresel ekonomi açısından önemli etkiler ortaya çıkarması beklenmektedir. Söz konusu projeye Çin, kendi sınırlarıyla Avrupa arasında bağlantı kurarak tarihi İpek Yolu ticaret güzergahlarını tekrar canlandırmayı amaçlamaktadır. Projenin uygulanması, Asya ve Avrupa ülkelerinin bir araya gelerek bütünleşmesini sağlayacaktır. Aynı zamanda; mal, hizmet, emek, sermaye ile üretim süreçleri, ithalat pazarları, tüm ekonomik sektörler ve aktörler üzerinde ciddi etkiler yaratması beklenmektedir (Tekir ve Demir, 2018: 191-195).

Geçtiğimiz 40 yılda sanayi üretimini kayda değer biçimde artıran Çin, ekonomik büyümesini sürdürülebilir duruma getirmekle beraber enerji ve ticaret güvenliğini sağlama hedefleriyle dünyaya açılarak farklı ticaret ve enerji güzergahlarına, yeni ekonomik bağlantılara gereksinim duymaktadır. Bu hedefleri doğrultusunda uluslararası ilişkilerini, 2013 yılında ilan ettiği Tek Kuşak Tek Yol Projesi ile daha sistemli ve yoğun olarak sürdürmeye başlamıştır. Proje genel olarak; üye ülkelerle gerçekleştirilecek yüksek miktarda ticaret, sanayi, finans, altyapı yatırımları ile beraber sağlam kültürel ilişkilere dayanmaktadır. Bu unsurlar kapsamında kısa sürede ilerleme kaydedilmiş, 89 ülke bu girişime üye olmuştur. Söz konusu projenin önümüzdeki 50 senenin şekillenmesinde öncü olacağı düşünülmektedir. 1 trilyon dolarlık yatırım hacmini ve 3 milyardan fazla nüfusu bünyesinde barındıran

Kuşak Yol İnisyatifi'nin, Asya'nın en doğusu ile Atlas Okyanusu'nun Avrupa kıyılarını birbirine bağlayarak, küresel ekonomiyi güçlendirmesi beklenmektedir (Öztürk ve Öztürk, 2019: 1288-1291).

Şekil 3: Çin'de Gelir Dağılımı



Kaynak: (Schiavenza, 2013).

Çin, kendi içerisinde çeşitli demografik özelliklere, benzersiz bir kültüre ve tarihe, farklı bir ekonomiye sahiptir. Çin içerisindeki gelişim seviyeleri ilden ile tutarsızlık göstermektedir. Çin ekonomisi ile nüfus çoğunlukla ülkenin doğusundaki kıyı bölgelerinde yoğunlaşmıştır. Dolayısıyla Kuşak ve Yol İnisyatifi ülkenin dış siyaset dinamikleriyle ilişkili olduğu kadar iç dinamikleriyle de bağlantılıdır. Bu bağlamda Kuşak ve Yol İnisyatifi'nin ülkenin doğusundan batıya uzanan koridorların bu kesimlere zenginlik ve ekonomik bir büyüme getireceği söylenebilir (Llandrich, 2017: 29).

Kuşak Yol İnisyatifi'nin öncelikli hedefleri; ticaret engellerinin kaldırılması, politika koordinasyonunun sağlanması, altyapı imkanları ve teknik ölçütlerin bütünleştirilmesi, finansal bütünlüğün sağlanması, proje kapsamındaki ülkelerin desteklenmesi olarak beş başlık altında düzenlenmektedir. Ticaret engellerinin kaldırılması kapsamında, projenin güzergahında olan ülkeler arasında serbest ticaret bölgelerinin kurulması ve gümrük sistemlerinin ortak bir çerçevede düzenlenmesi hedeflenmektedir. Politika koordinasyonunun sağlanması kapsamında, ülkeler arasındaki iş birliği ve iletişimi geliştirmek, yeni iş birlikleri konusunda ve ülkelerin ortak menfaatleri doğrultusunda adımlar atılması, karşılıklı siyasi güven ortamı oluşturulması hedeflenmektedir. Altyapı imkanlarının geliştirilmesi kapsamında, proje güzergahında yer alan ülkelerin altyapıları arasında bağlantı kurulması, teknik sistemlerin birbirine uyumlu hale getirilmesi planlanmaktadır (Ergünsü, 2017: 4-5).

Finansal açıdan bütünlük sağlanması kapsamında, yatırımların finansmanı konusunda kredi bilgi sisteminin kurulmasıyla, Asya'da finansal iş birliğinin sağlanması hedeflenmektedir. Bu çerçevede; Asya Altyapı Yatırım Bankası, Şanghay İş birliği Örgütü, İpek Yolu Fonu ve BRICS Kalkınma Bankası gibi kuruluşlar aracılığıyla, proje güzergahı üzerinde olan ülkelere finansal imkanlar sağlanması ve Asya'da finansal yatırımların genişletilmesi amaçlanmaktadır. Kuşak Yol İnisyatifi kapsamında olan ülkelerin desteklenmesi kapsamında (Çakan, 2017: 40-41);

- Akademik ve kültürel değişimin sağlanması,
- Kültür-sanat festivalleri gerçekleştirilmesi ve turizm hareketliliğinin artırılması,
- Medya kuruluşları, parlamentolar ve siyasi partiler arasında iş birliğinin sağlanması,
- Ortak yönetilen okulların kurulması ve kitap fuarlarının düzenlenmesi gibi eylemler hedeflenmektedir.

Kuşak Yol İnisiyatifi'nin tam anlamıyla hayata geçmesi durumunda projeye dahil olanya da olmayan ülkeler ve küresel düzen açısından kapsamlı sonuçlar ortaya çıkması beklenmektedir. Batı'nın Asya'ya kaymasıyla Çin, Hazar Denizi ve Basra Körfezi'nin çevresinde bulunan dünyanın en büyük enerji bölgelerinde hakimiyet sağlayacak ve Asya'nın doğal kaynaklarını kullanabilecektir. Söz konusu proje; Çin'in özgüveninin ve Asya'nın merkezi olma gayretlerinin bir ifadesi olarak görülmektedir. Bu düşünce Çin'in Güneydoğu Asya Ülkeleri Birliği (ASEAN) ile ortaklığı ve Şanghay İşbirliği Örgütü güvenlik grubunun güçlendirilmesi gibi stratejik öncelikleriyle uyusmaktadır. Kuşak Yol İnisiyatifi'nin güzergahıticari bir amaçtan daha fazlasına hizmet etmektedir. Proje, Çin'in uluslararası bir Asya toplumu inşa etme stratejisine ve Asya kıtasının tamamını kapsayan jeopolitik düşüncelere dayanmaktadır (Ehteshami, 2017).

Çin'in projeyi ilerletmesinin önemli noktalarından biri güç geçişi sürecinde etki alanını genişletebilmek için dünyanın diğer kıtalarını oluşturan Afrika, Avrupa ve ABD'ye güvenli bir yol takip ederek ulaşmayı amaçlamaktadır. Öncelikli disiplinlerini jeoekonomik faaliyetlerle birleştiren Çin, sağlamak istediği ekonomik ivmeyi de bu faaliyetlerle kazanmayı hedeflemektedir. Fakat Çin'i sahaya getiren nokta, sadece ekonomik güç ve etki alanı oluşturma maksadı değildir. Çin'in, ABD'nin deniz yoluyla kendisini abluka altına alabileceğini düşündüğünden ekonomik gelişimini de kara kilitli ülkeler üzerinden devam ettirmeyi planladığı söylenebilir. Bu bağlamda Çin, "Kuşak ve Yol İnisiyatifi" ile hedeflediği ve artık netleşmiş olan büyük jeopolitik mücadele sürecine kendisini hazırlamak için çalışmaktadır (Okur, 2017: 46-54).

Kuşak ve Yol İnisiyatifi ile Çin'in; yeni küresel sisteme uygun olan güzergahların geçtiği yollar üzerindeki olası çatışma bölgelerini yatıştırma ve yoksul batı ülkelerini dünya ile bütünleştirme yoluyla güçlü ekonomik ortaklıklar kurmayı hedeflediği söylenebilir. Bu unsurlar dikkate alındığında Çin'in jeopolitik bir plana sahip olduğu düşünülebilir (Sarvari & Szeidovitz, 2016: 5). Kuşak ve Yol İnisiyatifi; ekonomik kalkınmanın engellerinden olan altyapı sorununu ele alarak büyümeyi artırmayı, yoksulluğu azaltmayı ve milyarlarca insanın birbiriyle bağlantı kurmasını amaçlamaktadır. Altyapı olmadan bağlantı kurulması mümkün olmamakla beraber bağlantı olmadan da değişim ve dönüşüm yaşanması olanaksızdır. Ekonomik değişim olmadan büyüme söz konusu olmamakla beraber, büyüme olmadan refah gerçekleşmeyecek ve refah olmadan da altyapının finanse edilmesi mümkün olmayacaktır (Luft, 2016: 4).

Yeni yüzyılda yeni anlam, önem ve niteliklere sahip olarak ortaya koyulması planlanan Kuşak ve Yol Projesi ile demir yollarıyla doğunun batıya bağlanmasının Çin ekonomisine ciddi bir güç kazandırması beklenmektedir. Pekin, kendisini odak noktasına aldığı yeni ekonomik atılım ile küresel krizin kayıp yaşattığı ekonomisine güç kazandırmayı, dünya pazarına ve hammadde ihtiyacına hızlı ve ucuz yollardan ulaşmayı hedeflemektedir. Söz konusu proje ile İpek Yolu üzerindeki ülkeler arasında işbirliği ve ortak yatırımların artırılarak yolun ekonomik kuşak haline getirilmesi amaçlanmaktadır. Proje aynı zamanda, Çin'in sahip olduğu dev pazar ve yüksek verimli üretim gücüyle beraber, Avrupa'nın teknoloji ve sermayesi, Orta Asya'nın ise enerji kaynaklarını bünyesinde

barındıran çok yönlü bir katılımı içermektedir. Projenin anahatlarına göre; *“Kara İpek Yolu, Çin'den başlayıp Orta Asya ve İran üzerinden Türkiye'ye geldikten sonra Avrupa'ya devam ederek, Rotterdam'a kadar gidip güneye inmekte ve Venedik'te son bulmaktadır. Deniz İpek Yolu ise, Güney Çin Denizi'nden inip Kalküta'ya uğradıktan sonra Hint Okyanusunu aşarak, Kenya'ya uğrayıp Kızıldeniz ve Akdeniz'i geçerek Venedik'te Kara İpek Yolu ile birleşmektedir”* (Atlı, 2014b: 76).

Kuşak ve Yol İnisiyatifi; çok kutuplu dünya yaklaşımını içeren, kültürel çeşitlilik, iktisadi küreselleşme, küresel serbest ticaret sistemi ve açık bölgesel işbirliği yaklaşımı kapsamında açık dünya ekonomisini hedeflemektedir. Söz konusu proje; bağımsız, dengeli ve sürdürülebilir bir kalkınma gerçekleştirmek, kuşak üzerindeki ülkelerin işbirliklerini güçlendirmek, tüketim ve yatırımın teşvik edilmesiyle yeni iş olanakları ortaya çıkarmak gibi ekonomik unsurlarla birlikte kültürlerarası iletişim ve insani ilişkileri geliştirmek, karşılıklı saygı, barış ve refah içerisinde yaşama gibi insani değerleri de içermektedir. Çin, bu projenin esaslarını *“ülkelerin egemenliği ve toprak bütünlüklerine karşılıklı saygı duyulması, karşılıklı saldırmazlık, içişlerine karışmama, eşitlik ve ortak yarar ile barış içinde birlikte yaşama”* ilkelerine dayandırmaktadır (NDRC, 2015).

Doğu-Batı arasında bir köprü görevi üstlenmesi beklenen Kuşak Yol İnisiyatifi'nin güzergahı üzerinde olan ve ekonomileri 21 trilyon dolara ulaşan 65 ülkede refah kuşağı oluşturması beklenmektedir. Aynı zamanda proje dünya nüfusunun %63'üne, dünya ekonomisinin %29'una karşılık gelmektedir (Yiwei, 2015: 98). Ekonomik açıdan küresel boyutta önemli etki yaratacak ve İpek Yolu güzergahını canlandırarak olan bu projenin uygulanabilmesi için Çin birçok somut adım atmıştır. Çin'in önderliğinde, projenin altyapı ve mali giderlerinin karşılanması amacıyla Asya Altyapı Yatırım Bankası (AAYB) kurulmuştur. Bankanın, ABD ve Japonya'nın büyük oranda hissedarı olduğu Asya Kalkınma Bankası'na (AKB) karşı Çin'in yeni hareketi olduğu ileri sürülmektedir. Aynı zamanda Asya Kalkınma Bankası'nın son zamanlarda gelişme gösteren Asya ülkelerine finansman desteği konusunda yetersiz olması sebebiyle, söz konusu olan yeni bankanın bir rakip ya da alternatif olarak değil AKB'yi tamamlayıcı bir rol üstleneceği de düşünülmektedir (Özdaşlı, 2015: 588).

Kuşak Yol İnisiyatifi'nin altyapı yatırımlarına finansman sağlaması amacıyla kurulan Asya Altyapı Yatırım Bankası'nın yüz milyar dolar civarında sermayeye sahip olduğu bilinmektedir. Çin'in, kendini yenileyen bir güç olarak Amerika Birleşik Devletleri'nin ortayakoyduğu norm ve kurallara uyma konusunda isteksiz bir yaklaşım sergilediği görülmektedir. Pekin, Amerika Birleşik Devletleri'nin Asya'daki ve dünyadaki etkinliğini kaybetmesi amacıyla ekonomik ve politik performansını en iyi şekilde ortaya koymaktadır. Bundan dolayı Çin, Asya Altyapı Yatırım Bankası'nı, Amerika Birleşik Devletleri tarafından desteklenen Dünya Bankası ve Uluslararası Para Fonu (IMF) gibi küresel kuruluşlara karşı kendi himayesinde hayata geçirmiştir (Tekir, 2017: 398).

Dünya genelinde yükselen güçler, uluslararası sistemin kurumlarını ve kurallarını değiştirmeyi ya da yeniden biçimlendirmeyi sağlayan bir etkiye sahiptir ve bunu gerçekleştirmek için çeşitli yollar mevcuttur. Güç kazanan ülkeler, küresel servetten daha fazlaya alma arzusuyla hareket edebilmekte ve bu amaç doğrultusunda küresel ekonomideki kaynak akışları, uluslararası para sisteminin niteliği ve ticaret hadleri üzerinde daha fazla kontrol ve güç arayışına girebilmektedirler. Aynı zamanda mülkiyet hakları ve uluslararası hukuk kurallarını da değiştirmeye çalışabilirler. Bu şekilde gerçekleşen güç ve kontrol sahibi olma durumu sistemdeki en güçlü devletin etkinliğini azaltmakla beraber, yükselen gücün statüsünü ve itibarını artıracaktır. Kuşak ve Yol İnisiyatifi'nin en çok spekülasyon yapılan ve küresel hakimiyetin el değiştirmesi konusunda önemli araçlardan olacağı ileri sürülmektedir (İkenberry & Lim, 2017: 4).

Çin'in, Kuşak ve Yol Projesi kapsamında iş birliği yapmayı planladığı Ortadoğu ülkeleri; İran, Irak, Suriye, Bahreyn, İsrail, Mısır, Suudi Arabistan, Ürdün, Kuveyt, Umman, Katar, Birleşik Arap Emirlikleri, Filistin, Yemen ve Lübnan'dır. Çin, Ortadoğu ülkelerine yönelik olarak; toprak bütünlüğüne saygı, kendi refahını koruma, ekonomik büyümenin sürdürülebilir kılınması, mevcut siyasi düzene destek verme ve iç işlerine müdahale etmeme gibi politikaları benimsemiştir. Aynı zamanda Çin, ülkesindeki Müslümanlara yönelik söylemleri azaltma amacıyla diğer ülkelerdeki insan hakları ihlalleri konusuna girmemektedir. Çin'in, Ortadoğu ülkeleriyle kazan-kazan politikası uyguladığı söylenebilir. Yeni İpek Yolu Projesi aracılığıyla da bu hedeflerine ulaşmaya çalıştığı görülmektedir (Doğan, 2020: 52).

Kuşak ve Yol Projesi, Çin'in Avrasya odaklı bölgesel yaklaşımlarını küreselleştirmeye çalışma konusunda önemli bir adımdır. Bundan dolayı Ortadoğu ülkeleriyle olan bağlantılarını geliştirmek ve bölgede egemen olmak için yoğun çaba harcamaktadır. Çin, Ortadoğu üzerinde ABD ile çatışmadan, faydacı politikalar benimseyerek menfaatlerini en üst düzeye çıkarmayı planlamaktadır (Dorsey, 2019: 1-3). Bu kapsamda Çin, Doğu ve Batı pazarlarını birleştirmek amacıyla bazı sert ve yumuşak politikalar geliştirmektedir. Böylece uluslararası politikada alanında hem ekonomik ve siyasi açıdan hem de güvenlik açısından Çin'in önemli bir aktör olarak yer alması amaçlanmaktadır (Fulton, 2019: 2).

Çin, Kuşak Yol İnisiyatifi ile Ortadoğu'da "kalkınma barışı" olarak adlandırdığı politika ile istikrar konusunda teşvik ettiği diğer devletlere müdahale edilmemesini ve iş birliğine dayalı çok kutuplu bir dünya düzenini savunmaktadır (Lons, Fulton, Sun & Al-Tamimi, 2019: 3). Çin'in Ortadoğu'daki başlıca politikalarından biri tüm taraflar ile iş birliği yapılmasıdır. Aynı zamanda alt yapı sistemleri ile birlikte liman, enerji, ticaret ve ulaşım alanlarının geliştirilmesi konusunda ortaklık alanlarının artırılması da hedefler arasındadır. Karşılıklı yatırım alanlarının kapsamı genişletilerek nükleer enerji ve silah sanayi gibi alanlarda iş birliğinin güçlendirilmesi ve yatırım yapılması aracılığıyla Çin, küreselleşmenin etkisiyle egemenliğini bölgesel düzeyden küresel boyuta taşımaktadır. Çin'in küresel açıdan ve Amerikakarşısında Ortadoğu ve uluslararası düzende önemli etkiye sahip olmasında Yeni İpek Yolu Projesi kritik bir yere sahiptir (Doğan, 2020: 57-58).

Projenin Türkiye Üzerinde Etkileri

Çin, Kuşak ve Yol İnisiyatifi kapsamında Türkiye, İsrail, Suriye, İran, Irak gibi bölge ülkeleriyle sağlam ilişkiler kurarak bu ülkelerde Çin sermayesinin ve ülkelerle yapılacak ortak yatırımların önünü açmayı planlamaktadır. Türkiye'nin ulusal menfaatlerini ön planda tutarak projeye yeterli önemi vermesi ve Çin ile mevcut sorunlarını en aza indirmesi, Türkiye'nin gelecekte Çin ile ekonomik, askeri, siyasi ve kültürel alanlarda ilişkilerinin gelişmesi konusunda katkı sağlayacaktır (Durdular, 2016: 90-93). Tarihi İpek Yolu'nun Kuşak Yol İnisiyatifi Kapsamında yeniden canlandırılması Türkiye ekonomisine ciddi fırsatlar sunmaktadır. Aynı zamanda Çin proje kapsamında ulaşım ve alt yapı yatırımlarıyla Asya, Türkiye ve Avrupa arasında güvenli ve hızlı bir köprü kurmayı arzulamaktadır. Çin'in bu arzusuna ulaşmasında Türkiye, en önemli rolü üstlenmektedir. Kuşak ve Yol inisiyatifi her iki ülke adına da ticaret hacmini genişletme ve yeni yatırım fırsatları taşımaktadır (Balcı ve Kaya, 2018: 118).

Kuşak ve Yol İnisiyatifi, her iki ülke adına ulaşım kolaylığı, karşılıklı ekonomik bağımlılığı geliştirme ve finansal bütünlüğü sağlama konularında önemli fırsatlar sunmaktadır. Uluslararası sistemin güç dengelerinin değiştiği günümüzde pazarlara kolay ve hızlı erişim, artan enerji ihtiyacı ve tüm bu ihtiyaçların güvenliğinin sağlanması ülkeleri yeni arayışlara mecbur bırakmıştır. Yaşanan bu gelişmeler doğrultusunda hayata geçirilen Kuşak ve Yol

Projesinde Türkiye, jeostratejik ve jeoekonomik konumuyla hayati önem taşımaktadır (Tuerdi,2018: 5-7).

Türkiye, Kuşak ve Yol İnisiyatifi'nin hayata geçirilmesi konusunda önemli bir role sahiptir. Jeostratejik konumu dolayısıyla Asya ve Avrupa arasında köprü görevi görmesinin yanında, enerji koridorları açısından bulunduğu konum, enerji ve su kaynaklarına yakın olması gibi unsurlar Türkiye'yi bu girişimin en önemli parçalarından biri durumuna getirmiştir. İpek Yolu'nun yeniden canlanmasıyla beraber Çin ile iş birliği yapmak Türkiye açısından ciddi avantajlar sağlayacaktır. Türkiye, Çin ile olan ticari ve ekonomik ilişkilerini geliştirerek dengelidir duruma getirmek, teknoloji transferleri yapmak, daha fazla yatırım çekmek, Asya pazarındaki etkinliğinin artırmak ve Orta Asya ile ilişkilerini kuvvetlendirmek gibi imkanlara sahip olacaktır. Kuşak Yol İnisiyatifi, toplam ticaret hacminin 50 milyar dolara ulaşması istenen Türkiye-Çin arasındaki ekonomik ilişkide, iki ülke arasındaki ticari dengesizliğin ortadan kaldırılması konusunda önemli bir fırsat olarak da görülmektedir (Çatal, 2019: 121-122).

Kuşak ve Yol İnisiyatifi güzergahında kritik bir noktada bulunan Türkiye, etkili jeopolitik konumu, Karadeniz taşımacılığında önemli bir aktarma ülkesi olması, yüksek üretim kapasitesi ve potansiyele sahip olması gibi avantajlarıyla dikkat çekmektedir. *“Yavuz Sultan Selim ve Osmangazi Köprüleri, 18 Mart Çanakkale Köprüsü, Avrasya Tüneli gibi megaprojeler, Çin'in 'Kuşak ve Yol' projesine önemli lojistik ve ulaşım fırsatı verecek önemli bir halka konumundadır.”* Kars-Edirne arasında inşa edilmesi planlanan Doğu-Batı Yüksek Hızlı Tren Hattı da Kuşak ve Yol Projesi'nin hayata geçirilmesi konusunda önemli bir yere sahiptir. Çin, Rusya'yı etkisiz hale getirerek, Bakü-Tiflis-Kars Demiryolu ve Kars-Edirne Hızlı Tren Hattı aracılığıyla Türkiye üzerinden Avrupa ile doğrudan bağlantı kurmayı hedeflemektedir. Marmaray ve 3. Köprü de Yeni İpek Yolu Projesinin önemli bir parçası olarak tasarlanmıştır. Türkiye, Pekin-Londra hattının orta bölümünü tamamlayarak söz konusu projenin demiryolu hattına önemli katkı sağlamıştır. Bakü-Tiflis-Kars Demiryolu ile Marmaray projeleri birleştirecektir, Avrupa'dan Çin'e demiryolu taşımacılığının kesintisiz bir biçimde gerçekleşmesi mümkün olacaktır. 30 milyar dolara mal olması beklenen Edirne-Kars Hızlı Tren Hattı da Bakü-Tiflis-Kars Demiryolu Hattı'nın Avrupa'ya bağlanmasını sağlayacaktır (Öztürk ve Öztürk, 2019: 1293-1296).

SONUÇ

Kuşak ve Yol İnisiyatifi ile oluşturulan pazarın kazan-kazan politikasıyla ülkelerin ekonomilerine destek sağlayacağı söylenebilir. Fakat projeye katılan ülkelerin gelişmekte olan ülkeler olması, Çin'i projede temel finansman sağlayıcı konumuna getirmektedir. Bu bağlamda proje içerisindeki ülkelerin iç sorunları, bölgesel sorunları, altyapı eksiklikleri Kuşak ve Yol İnisiyatifi'nin gerçekleştirilmesini zorlaştırmakta ve maliyetleri artırmaktadır. Diğer yandan katılımcı ülkelerin Çin'in kendi içindeki bölgesel farklılıklarından, proje ile ulaşmak istediği hedeflerinden şüphe duyması ve projeye ilgili yeterli bilgi akışının sağlanmaması projenin tartışmalı bir hale gelmesine neden olmaktadır. Dolayısıyla Çin'i bu eksiklikleri giderme konusunda kapsamlı ve yoğun çalışmalar beklemektedir. Kısa vadede bu sorunların çözülmesi mümkün görünmese de uzun vadede ilerlenebileceği söylenebilir.

Çin Kuşak Yol İnisiyatifi'nin, güzergahı üzerinde bulunan ve projeye katılan ülkeler üzerinde kültürel, ekonomik ve politik açıdan katkı sağlaması ve ülkelerin birbirleriyle bağlantılı duruma gelmesi konusunda önemli bir adım olduğu söylenebilir. Bu bağlamda; Kasım 2019'da Çin'den Türkiye'ye gelen China Railway Express'in Marmaray tüp geçidini kullanarak Avrupa'ya ulaşması, 30 Kasım 2019'da açılışı gerçekleşen ve 'Enerjinin İpek Yolu' olarak ifade edilen Trans Anadolu Doğalgaz Boru Hattı'nın (TANAP) da proje kapsamında değerlendirilmesi,

Türkiye'nin Kuşak Yol İnisiyatifi'ni desteklediğini göstermektedir. 2013 yılında Marmaray, 2016 yılında faaliyete geçen Avrasya Tüneli, 2017 yılında tamamlanan Yavuz Sultan Selim ve 2019 TANAP yatırımları da Türkiye'nin projede ne kadar ilerleme kaydettiğini göstermektedir.

Kuşak ve Yol İnisiyatifi, Çin başta olmak üzere Türkiye'nin Doğu Asya ekonomileri ile sürdürülebilir ilişkiler geliştirmesine olanak sağlayacaktır. Proje, Türkiye ve Çin arasındaki siyasi ve stratejik vizyon eksikliğini azaltarak, iki ülkenin küresel ve bölgesel iş birliği mekanizmaları tesis etmesine zemin hazırlayacaktır. Kuşak Yol İnisiyatifi'nin, Türkiye'ye ulaşım kolaylığı sağlama, karşılıklı ekonomik bağımlılık geliştirme ve finansal bütünlüğü sağlama konularında önemli katkılar sağlaması beklenmektedir.

Kuşak ve Yol İnisiyatifi iki ülke arasında fırsatlar sunmasına rağmen özellikle Türkiye açısından çeşitli riskler de taşımaktadır. İki ülke arasındaki ticari ilişkilerin artmasına rağmen özellikle 2012 yılından itibaren Türkiye aleyhine sürekli artan ticaret açığı söz konusudur. Bu durum Türkiye-Çin ilişkilerinde var olan en büyük sorun olarak göze çarpmaktadır. İnisiyatif insunduğu fırsatlar doğru değerlendirilemezse bu ticaret açığı daha da büyüyebilir. Ayrıca İnisiyatif, kalitesiz ve ucuz Çin mallarının Türkiye pazarında daha fazla yer almasına sebep olabilir.

Türkiye'nin Çin'e ihracında artış potansiyeli olan ürünlere yönelmesi, ithal edilen ürünlerde daha fazla katma değer sağlayan ürünlere yönelmesi, Çin'den daha fazla yatırımcı çekmesi, ortak finans imkanlarının artırılması ve birlikte kurulan bir koordinasyon mekanizmasının olması gibi adımların ciddi şekilde atılması ve bu yol haritasının hayata geçirilmesi konusunda devamlı bir süreç oluşturulması Türkiye-Çin ekonomik ilişkilerinin daha dengeli, sürdürülebilir ve daha yüksek katma değer sağlayan bir hal almasını sağlayacaktır. Son olarak Türkiye ve Çin hükümetleri arasında bürokrasi, iş dünyası, ekonomi, akademi ve STK'lar olmak üzere iletişim çok yönlü gelişerek devam etmektedir.

KAYNAKÇA

- Akdağ, Z. (2019). Dünya - Sistemde Çin'in Yükselişinin Hegemonya Çevrimleri Yönünden Analizi. İstanbul Üniversitesi: *Doktora Tezi*.
- Arrighi, G. (2009). *Adam Smith Pekin'de 21. Yüzyılın Soykütüğü*. İstanbul: Yordam Kitap. Arrighi, G. (2016). *Uzun Yirminci Yüzyıl Para Güç ve Çağımızın Kökenleri*. İmge Kitapevi.
- Ateş, D., & Samur, G. G. (2013). Bir Akademik Disiplin Olarak Uluslararası Politik Ekonominin Sınırları. *Afyon Kocatepe Sosyal Bilimler Dergisi*, 15(1), 45-71.
- Atlı, A. (2014a). Çin ve Ortadoğu: Ekonomi Politik İnceleme, Doğu Asya'nın Politik Ekonomisi. *Boğaziçi Üniversitesi Yayınları*.
- Atlı, A. (2014b). Çin ve Yeni İpek Yolu Projesi. *Analist*, 74-77.
- Balcı, M., & Kaya, F. (2018). *The Strategic Importance of New Silk Road in the Context of Turkish, American and Russian Foreign Policy Perspective*. Global and Economic Studies in Terms of Economic and Social Issues: Al-Farabi Kazakh National University.
- Baylins, J., Steve, S., & Owens, P. (2016). *The Globalization of World Politics: An Introduction to International Relations*. Oxford University Press.
- Bell, J. R. (2015). *Hegel'den Marx'a Sermayenin Diyalektiğine*, *Yeni Diyalektik ve Politik İktisat*. (R. Albritton, & J. Simoulidis, Dü) Ankara.
- Crane, G. T., & Amawi, A. (1997). *The Theoretical Evolution of International Political Economy*. New York:

Oxford University Press.

- Çakan, V. (2017). Yeni İpek Yolu Projesi: Beklentiler Sorunlar ve Gerçekler. *Asya Araştırmaları Dergisi*, 35-52.
- Çalışkan, Z. (2019). *Çin'in Ekonomi-Politik Stratejisi: Tarihsel Bir Bakış*. 19. 12. 2020 tarihinde İnsamer: https://insamer.com/tr/cinin-ekonomi-politik-stratejisi-tarihsel-bir-bakis_2026.html adresinden alındı
- Çatal, S. (2019). Kuşak ve Yol İnisiyatifi'nin Türkiye'nin Ekonomi Güvenliğine Etkileri. *Anadolu Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, 101-124.
- Doğan, S. (2020). 21. Yüzyılda Yükselen Güç: Çin, İpek Yolu Projesi ve Ortadoğu'daki Etkisi. *Asya Araştırmaları Dergisi*, 51-63.
- Dorsey, J. (2019). *China and the Middle East: Venturing into the Maelstrom*. Switzerland: Palgrave Macmillan.
- Durdular, A. (2016). Çin'in "Kuşak-Yol" Projesi ve Türkiye-Çin İlişkilerine Etkisi. *Avrasya Etüdüleri*, 77-97.
- Ehteshami, A. (2017). *China's New Silk Road is All Part of Its Grand Strategy for Global Influence*. 15. 12. 2020 tarihinde The Conversation: <https://theconversation.com/chinas-new-silk-road-is-all-part-of-its-grand-strategy-for-global-influence-70862> adresinden alındı
- Ergünsü, U. (2017). İpek Yolu'nun Yeniden Canlandırılması ve Türkiye-Çin Halk Cumhuriyeti İşbirliğine Etkileri. *TYB Akademi Dergisi*.
- Fulton, J. (2019). *China's Changing Role in the Middle East*. Raif Hariri Center for the Middle East: Atlantic Council.
- Gilpin, R. (1987). *The Political Economy of International Relations*. Princeton NJ: Princeton University Press.
- Gilpin, R. (2001). *Global Political Economy : Understanding The International Economic Order*. Princeton University Press.
- Ikenberry, G., & Lim, D. (2017). *China's Emerging Institutional Statecraft: The Asian Infrastructure Investment Bank and the Prospects for Counter-Hegemony*. Washington, D.C.: The Brookings Institution.
- Llandrich, O. N. (2017). China's New Silk Road and its implications for European integration. *Aalborg University*.
- Lons, C., Fulton, J., Sun, D., & Al-Tamimi, N. (2019). *China's Great Game in the Middle East*. London: European Council on Foreign Relations.
- Luft, G. (2016). *It Takes a Road China's One Belt and Road Initiative: An American Responseto the New Silk Road*. Institute for the Analysis of Global Security.
- NDRC. (2015). *National Development and Reform Commission People's Republic of China*. Vision and Actions on Jointly Building Silk Road Economic Belt and 21st Century Maritime Silk Road.
- Okur, M. A. (2017). Bir Kuşak, Bir Yol" Projesinin Jeopolitiği, Türk Kuşağı ve Uygurlar. *Akademik Hassasiyetler*, 46-54.
- Özdaşlı, E. (2015). Çin'in Yeni İpek Yolu Projesi ve Küresel Etkileri. *Journal of Turkish Studies*, 579-596.
- Öztürk, B., & Öztürk, B. (2019). Yüzyılın Projesi Kuşak Yol ve Türkiye. *III. Uluslararası Farkındalık Konferansı*, 1277-1302.
- Sarvari, B., & Szeidovitz, A. (2016). The Political Economics of the New Silk Road. *Baltic Journal of European Studies*, 3-27.
- Schiavenza, M. (2013). Mapping China's Income Inequality. *The Atlantic*.
- Tekir, O. (2017). Yeni İpek Yolu Projesi ve Çin'in Küresel Hegemonya Mücadelesi. *Sosyal Bilimler Dergisi*, 391-405.
- Tekir, O., & Demir, N. (2018). Ekonomik ve Siyasal Bir Araç Olarak Yeni İpek Yolu Projesinin Küresel Sisteme

- Etkileri. *Sosyo Ekonomi*, 26(38), 191-206.
- Tekir, O., & Demir, N. (2019). Çin'in Yeni İpek Yolu Girişimi ve Küresel Ekonomik ve Siyasal Sistemi Dengeleyebilme Olasılığı. *Yönetim ve Ekonomi*, 263-276.
- Tuerdi, R. (2018). *Yeni İpek Yolu Projesi ve Türkiye-Çin İşbirliğine Etkileri*. İstanbul: İstanbulTicaret Üniversitesi.
- Vural, S. F. (2016). *Politik İktisat*. İstanbul: Beta Yayınları.
- Yılmaz, B. A. (2020). *Arap Baharı Sonrası Körfez Ülkelerinin Ekonomi Politikası: SuudiArabistan ve Katar Örneği*. Ankara: Gece Kitaplığı.
- Yiwei, W. (2015). China's "New Silk Road": A Case Study in EU-China Relations. *Xi's Policy Gambles: The Bumpy Road Ahead*, 93-109.
- Yörük, E. (2018). Çin'in Yükselişi ve Yeni Kapitalizm. *Sosyoekonomi*, 26(36), 197-208.
- Zagolov, N., & Diğerleri. (1976). *Ekonomi Politikasının Temelleri*. İstanbul: May Yayınları.