

Çin'in Kuşak ve Yol Girişimi: Koridorlar Açısından Ekonomi Politik Bir Analiz

Müslüm BASILGAN¹

¹ Doç. Dr., Bursa Uludağ Üniversitesi, İnegöl İşletme Fakültesi, muslumbasilgan@uludag.edu.tr, ORCID: 0000-0001-8307-6315

Öz: Çalışmanın temel amacı, Çin tarafından 2013 yılında ilan edilen Kuşak ve Yol Girişimi'nin (KYG) ortaya çıkışındaki tarihsel dinamikleri göstermek ve Girişim kapsamında yapılandırılan altı ekonomik koridorun temel özelliklerini ülke bazlı verilerle ortaya koymaktır. Tarihsel arka planı, yol üzerindeki ülke ve krallıkların ekonomik ve kültürel gelişimi temelinde inşa edilen bir ticaret yolu olan antik İpek Yolu'nun yeniden canlandırılması ve genişletilmesini içermektedir. KYG, kaynakları ve ekonomik kapasiteleri bakımından birbirini tamamlayan ve güçlü işbirliği potansiyeline sahip ülkeleri birbirine bağlayan bir ekonomik koridor olarak yapılandırılmıştır. Koridorlarda yer alan ülkelerin çoğunun gelişmekte olan hatta az gelişmiş ülkeler olması da Kuşak ve Yol Girişimi'nin küresel ölçekte bir tür Güney-Güney işbirliği örneği olarak görülebilir. KYG'nin başlangıcından 2023 yılı sonuna kadar toplam yatırım tutarı 1 trilyon dolara yaklaşmıştır. Bu yatırımlara rağmen ev sahibi ülkelerin siyasi ortamı, bölge ülkeleri arasındaki anlaşmazlıklar, bölgesel çatışmalar ve finansman zorlukları gibi riskler bulunmaktadır.

Anahtar Kelimeler: BRI, Kuşak ve Yol, İpek Yolu

Jel Kodları: F00, F02, F16

China's Belt and Road Initiative: A Political Economy Analysis from the Perspective of the Corridors

Atıf: Basılgan, M. (2025). Çin'in Kuşak ve Yol Girişimi: Koridorlar Açısından Ekonomi Politik Bir Analiz, *Politik Ekonomik Kuram*, 9(3), 1306-1337.
<https://doi.org/10.30586/pek.1623935>

Geliş Tarihi: 21.01.2025
Kabul Tarihi: 20.06.2025



Telif Hakkı: © 2025. (CC BY)
(<https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/>).

Abstract: The main purpose of the study is to show the historical dynamics in the emergence of the Belt and Road Initiative (BRI), announced by China in 2013, and to reveal the basic features of the six economic corridors structured within the scope of the Initiative with country-based data. Its historical background includes the revival and expansion of the ancient Silk Road, a trade route built on the basis of the economic and cultural development of the countries and kingdoms along the Road. BRI is structured as an economic corridor connecting countries that are complementary in terms of their resources and economic capacities and have strong cooperation potential. The fact that most of the countries in the corridors are developing or even underdeveloped countries can also be seen as an example of the Belt and Road Initiative as a kind of South-South cooperation on a global scale. The total investment amount from the beginning of BRI until the end of 2023 has approached 1 trillion dollars. Despite these investments, there are risks of the political environment of the host countries, disputes between the countries of the region, regional conflicts, and financing difficulties.

Keywords: BRI, Belt and Road, Silk Road

Jel Codes: F00, F02, F16

1. Giriş

“Tek Kuşak Tek Yol Girişimi” (OBOR) olarak da adlandırılan “Kuşak ve Yol Girişimi” (BRI), Eylül 2013'te Orta Asya ve Güneydoğu Asya'ya yaptığı ziyaret sırasında Çin Devlet Başkanı Xi Jinping tarafından, ortaklaşa inşa edilecek bir “İpek Yolu Ekonomik Kuşağı” ve bir “21. Yüzyıl Deniz İpek Yolu” şeklinde resmen önerilmiştir (Lin vd., 2021).

Bu önerinin ortaya çıkmasında tarihi İpek Yolu'nun izleri bulunmaktadır. İpek Yolu'nun şüphesiz en büyük değeri kültür alışverişiydi. Bir ticaret yolları ağı olarak İpek Yolu, yüzyıllar boyunca Doğu ile Batı arasında kültürel bir köprü görevi görmüş (Hoshmand, 2018) ve tarih boyunca sanat, din, felsefe, teknoloji, dil, bilim, mimari gibi uygarlık unsurlarının alışverişine olanak tanımıştır (Mark, 2014). Doğu ve Batı kültürlerini birbirine bağlayan İpek Yolu, Yol üzerinde yer alan etnik grupların ve ülkelerin maddi yaşamını zenginleştirmiş ve dünyanın medeniyet sürecini kolaylaştırmıştır. Bu nedenle 2000 yıldan fazla bir geçmişe bakıldığında İpek Yolu sabit bir ticaret yolunun ötesinde Doğu ile Batı arasında bir iletişim köprüsü görevi görmüştür (Weidong, 2019). Böylece İpek Yolu Çinliler için zengin ve görkemli bir geçmişin anısını çağrıştırırken Xi Jinping, ona modern bir yeniden doğuş vererek “bu paha biçilmez mirası ileriye taşımanın” (Chaisse & Matsushita, 2018) sorumluluğunu da almıştır.

Girişim bu tarihsel zemine dayalı olarak deniz ticaret yolu ve karada antik İpek Yolu üzerindeki ülkeler için kapsamlı bir bölgesel kalkınmayı teşvik etmeyi amaçlamaktadır (Tung & Wen, 2019). Girişim aynı zamanda yüz milyarlarca dolarlık projelerle dört kıtada ülkeleri birbirine bağlamasıyla büyük bir iyileştirme anlamına da gelmektedir (Afraz & Khawar, 2019). Böylece yeni bir ticaret ve yatırım ağı ile katılan tüm devletler için bir çeşit “kazan kazan iş birliğinden” doğan sinerjiler yaratılması hedeflenmektedir (Hu, 2018). BRI'yi teşvik eden lider ülke olan Çin bu girişimle güçlü bir ekonomik büyüme sağlamak için durgun ekonomisini canlandırmak, Avrasya ülkelerindeki yeni boru hatları yoluyla enerji arzını güvence altına almak ve uluslararası işlemlerde küresel bir rezerv para birimi olarak Renminbi'nin uluslararası itibarını güçlendirmek arzusuyla motive olmaktadır (Rechberg & Guo, 2019). BRI'nin sadece katılımcı ülkelere kazan kazan stratejisine dayalı bir kalkınma modeli ötesinde Çin'in BRI kapsamındaki jeopolitik vizyonu dikkate alındığında Çin'in katılımcı ülkeler üzerinde yeni bir politik-ekonomik hegemonya biçimi kurmayı planladığını savunanlar da bulunmaktadır (Islam, 2018). Bununla birlikte, BRI girişimleriyle Çin'in, jeopolitik ve jeostratejik nüfuzunu genişletmek için ticareti bir araç olarak kullandığı da görülmektedir (Kundu, 2016).

Çin, Girişim'in iki önemli ayağı olan “İpek Yolu Ekonomik Kuşağı” ve “Deniz İpek Yolu” ile ulaşım bağlantılarını ve ulaşım koridorlarını, ulusların artan iletişim ve ağ sistemlerini birbirine bağlamayı hedeflemektedir (Kundu, 2016). Son yıllarda bu girişime yeni bir boyut daha eklenmiştir: “Kutup İpek Yolu” olarak adlandırılan Arktik Rotası (Liu & Solski, 2022). Girişim kapsamında Çin, artan hammadde ve sermaye taleplerini karşılamak amacıyla gelişmekte olan ve az gelişmiş ülkeleri Çin ekonomisiyle yakın bir şekilde bütünleştirmek için yollar, havaalanları ve limanlar inşa etmektedir (Sarker, 2018). Çinli yetkililer bu amaç doğrultusunda genellikle BRI'ya atıfta bulunurken bağlantı, kapsayıcılık ve katılımcı ülkeler kavramlarını sıklıkla dile getirmektedir (Lingliang, 2016).

Bu, yerleşik kentsel ekonomik düğümleri birbirine bağlayan ve yol boyunca yenilerini yaratan fiziksel koridorlarla yapılandırılmış, devlet odaklı güçlü bir kalkınma gündemi anlamına gelmektedir. Kuşak ve Yol Girişimi bu açıdan Çin'in “koridor” olarak adlandırdığı şeyi yaratmayı amaçlamaktadır (Hu, 2018). Bu kapsamda altı ana ekonomik koridor bulunmaktadır: Yeni Avrasya Kara Köprüsü Koridoru, Çin-Orta Asya-Batı Asya Koridoru, Çin-Pakistan Koridoru, Çin-Rusya Koridoru, Çin-Moğolistan Koridoru, Bangladeş-Çin-Myanmar Koridoru ve Çin-Çinhindi Yarımadası Koridoru.

Çalışmanın temel amacı Kuşak ve Yol Girişimi'nin arkasında yatan nedenleri ortaya koymak ve özellikle “İpek Yolu Ekonomik Kuşağı” kapsamında oluşturulan altı ekonomik koridor bağlamında Kuşak ve Yol Girişimi'nin ekonomi politik analizini yapmaktır. Bu amaçla cevabı aranan araştırma soruları şunlardır: Kuşak ve Yol Girişimi'nin ortaya çıkmasında hangi nedenler etkili olmuştur? Kuşak ve Yol Girişimi kapsamında tanımlanan ekonomik koridorlar hangi yapısal özelliklere sahiptir? Bu koridorların her biri Çin'in dış politika ve ekonomi stratejileri açısından nasıl bir işlev görmektedir? Çin'in Kuşak ve Yol Girişimi kapsamındaki koridor politikaları, Küresel Güney ülkeleriyle kurduğu ekonomik ve siyasi ilişkileri nasıl şekillendirmektedir? Koridorlar üzerinden gerçekleştirilen altyapı yatırımları ilgili ülkeler için ne tür fırsat ve

riskler yaratmaktadır? Koridorlar üzerinden Kuşak ve Yol Girişimi'nin bölgesel entegrasyon üzerindeki etkisi nasıl değerlendirilebilir? Kuşak ve Yol Girişimi'nin koridorlar bağlamında karşı karşıya kaldığı riskler nelerdir?

Çalışmada öncelikle Kuşak ve Yol Girişimi'nin kapsamında tanımlanan altı ana koridor temel alınarak bir koridor sınıflandırması yapılmıştır. Bu koridorlar, resmi Çin belgeleri (Çin Kalkınma Bankası raporları, Çin Dışişleri Bakanlığı açıklamaları), uluslararası kuruluş raporları ve ikincil literatür taraması ile tanımlanmıştır. Analiz sürecinde, her bir koridorun kapsadığı coğrafi alan, yatırım projeleri, ulaştırma altyapısı ve bölgesel ekonomik-politik etkileri nitel içerik analiziyle değerlendirilmiştir. Çalışmada gerekli olan veri setleri OECD, IMF, UNCTAD, CGIT gibi kurum web sitelerinden temin edilmiştir.

Bu kapsamda çalışmada ilk olarak kuşak yol girişiminin tarihi arka planı verilecek, ikinci olarak altı ekonomik koridorun özellikleri ve koridordaki ülkelerin ekonomik büyüklükleri ve dış ticaret verileri analiz edilecek, üçüncü olarak BRI kapsamında yapılan yatırımların durumu incelenecek ve son olarak genel bir değerlendirme yapılacaktır.

2. Çin'in Tek Kuşak Tek Yol Girişiminin Tarihi Arka Planı

BRI'yi doğru anlamak için öncelikle "İpek Yolu"nu ve gerçekte ne anlama geldiğini ortaya koymak gerekir. "Seidenstrassen" veya "İpek Yolları" terimi ilk kez 1877'de Alman jeolog ve kaşif Baron Ferdinand von Richthofen tarafından kullanılmıştır (Tucker, 2015). Antik Çin'de şekillenen ve Asya, Afrika ve Avrupa'yı birbirine bağlayan İpek Yolu'nun temel amacı Çin'de üretilen ipek ve porselen gibi malların taşınmasıydı (Frankopan, 2015).

İpek Yolu, ulaşım modlarına göre Kara İpek Yolu ve Deniz İpek Yolu olarak ikiye ayrılmaktadır (Lin vd., 2021). Tarihsel olarak Kara İpek Yolu, Batı Han Hanedanlığı döneminde (MÖ 202-MS 8) imparator Han Wu'nun Zhang Qian'ı Çin'in batı bölgelerinde diplomatik bir göreve göndermesiyle oluşturulan rotalarla ilişkilidir. Han İmparatoru Wu, Zhang Qian'ı Çin'in bugün Sincan olarak bilinen bölgesini sömürgeleştirmek ve fethetmekle görevlendirmiştir. Zhang Qian, 30 yıllık süre içinde iki kez Batı Asya'ya gitmiş ve ikinci görevinde Çin'den batıya giden yolu açmıştır (Van, 2018). Rota, başkent Chang'an'dan (şimdi Xi'an, Shaanxi Eyaleti) başlayıp Liangzhou, Jiuquan, Guazhou, Dunhuang, Orta Asya (şimdiki Afganistan, İran, Irak ve Suriye) üzerinden Akdeniz'e bağlanıp toplam 6.440 kilometrelik yolculukla Roma'da sona ermiştir (Lin vd., 2021). Kara İpek Yolu, Çin'in Tang hanedanlığı döneminde (MS 618-906) altın çağına ulaşmıştır. Tang Hanedanlığı döneminde başkent Chang'an, İpek Yolu boyunca kültürel etkileşimin yanı sıra ticaret ve alışverişin de en popüler merkezlerinden biri haline gelmiştir. Kara İpek Yolu'nun refahı, Tang hanedanlığının sonraki dönemlerinde siyasi ve ticari nedenlerden dolayı azalmaya başlamıştır. MS 755'ten 762'ye kadar süren An Lushan İsyanı'ndan sonra Kara İpek Yolu büyük ölçüde terk edilmiş ve Deniz İpek Yolu giderek daha popüler hale gelmiştir. Tang hanedanlığından Song hanedanlığına kadar olan dönemde Çin, gemi yapımı ve yol bulma teknolojisinin geliştirilmesine daha fazla odaklanmış ve sonunda kara İpek Yolu'nun yerini deniz İpek Yolu almıştır (Ni vd., 2017, s. 121).

Tarihi Qin (MÖ 221 – MÖ 203) ve Han hanedanlarına kadar uzanan Deniz İpek Yolu ise genellikle antik Çin ile dünyanın geri kalanı arasındaki ekonomik ve kültürel alışverişler için deniz geçişini temsil etmiştir. Çin'in kıyı kentleri Guangzhou, Quanzhou, Ningbo ve Yangzhou'dan başlayarak Güney Çin Denizi üzerinden Umman Denizi'ne, Afrika'nın doğu kıyılarına kadar ulaşmıştır (Lin vd., 2021). Song (MS 960-1279) ve Yuan (1279-1368) hanedanları zamanında deniz ticareti önemli bir gelişme göstermiş ve Ming hanedanlığının (1368-1644) erken döneminde zirveye ulaşmıştır. Doğu ile Batı arasında ticareti yapılan ana mal da ipektir porselene dönüşmüştür. Bu Doğu-Batı rotası, Çin ana karasını ve Batı bölgelerini Arabistan ve İran'a kadar bağlamıştır. Birkaç yüzyıllık sürekli gelişim ve evrimin ardından deniz İpek Yolu Akdeniz'e kadar uzanmıştır (Islam, 2018).

Her ne kadar denizcilik faaliyetleri erken Ming hanedanlığı döneminde zirveye ulaşmış olsa da, Çin'in denizcilik endüstrisi geç Ming'den Qing hanedanlarına (1644-

1911) kadar Avrupa'nın Asya'ya yayılması, Çin'in iç önceliği vb. gibi çeşitli nedenlerle gerilemiş ve sonunda deniz İpek Yolu da daha az önemli hale gelmiştir. Çin ile Batı arasında yaşanan iki afyon savaşının yol açtığı yıkım ve beş Orta Asya ülkesinin Sovyetler Birliği'ne dahil edilmesi, Çin'in hem kara hem de deniz yoluyla Batı'ya giden yolunu ve yolculuğunu tıkamış, İpek Yolu'nun tarihin geri kalan kısmında terk edilmesine neden olmuştur (İslam, 2018).

Yirminci yüzyılın ikinci yarısına gelindiğinde İpek Yolu, antik çağda Avrasya boyunca uzanan ve hatta kuzey ve doğu Afrika'ya kadar ulaşan uzun mesafeli iş, ticaret ve kültürel değişim yollarının genel terimi olmuş ve Doğu ile Batı arasında ekonomi, kültür ve siyasette dostane değişim kanallarının eşanlamlısı haline gelmiştir (Weidong, 2019).

Metaforik anlamda İpek Yolu, Avrupalılar ve Asyalılar arasında gerçekleşen kültürel alışverişin merkezinde yer almıştır. Son derece farklı halklar ve kültürler arasındaki her türlü yaratıcı alışverişin bir aracı olarak etkisi önemli olmuştur (Kurin, 2002). Bu rotalar üzerinde, ticari bağlantı dışında, aynı zamanda dini ve kültürel bağlantılar ve aktarımlar da olmuştur. Bu eski ticaret yolları aynı zamanda göç yollarıydı. Tüccarların, entelektüellerin, işçilerin ve diğerlerinin hareketleri Konfüçyüsçü ideolojinin, Çin dilinin, kültürel ve dini uygulamaların Çin'den ayrılmasına yol açarken, İslam, Budizm, Yahudilik ve Arap dilleri ve kültürleri de bu yollardan Çin'e taşınmıştır (Bkz. Benite, 2014; Jones Leaning & Pratt, 2012; Kuah, 2018). Bu nedenle İpek Yolu, antik Çin ile Batı'daki krallıklar, imparatorluklar ve kültürler arasındaki siyasi, ekonomik ve kültürel alışverişini ifade eden sembolik bir terim haline de gelmiştir (Lin vd., 2021).

Çin'in tarihte gelen başka bir geleneği büyük inşaat işlerinin yürütücüsü olmasıdır. Bu gelenek BRI'de açıkça görülmektedir. BRI'dan önceki bağlantı modelleri inşaat işlerinin çoğunun Çin imparatorlarının ve tebaasının iradesini ve gücünü yansıtacak nitelikte olmuştur. Tipik projeler arasında Çin Seddi, antik İpek Yolu, Büyük Kanal sistemi ve Zheng He'nin deniz yolu güzergahı bulunmaktadır. Bu nedenle, BRI'den çok daha önce Çin, büyük eserler oluşturacak bir bağlantı geleneğine sahip olmuştur (Van, 2018). Bugün, aynı bağlantı ve iş birliği kavramı altında, antik İpek Yolu'nun BRI çabaları aracılığıyla yeniden canlandırılması ile, Çin ile Orta Asya, Batı Asya, Orta Doğu ve Avrupa arasındaki ticaretin ve bağlantının kolaylaştırılması ve geliştirilmesi amaçlanmaktadır (Rechberg & Guo, 2019). Bunu en açık şekilde projenin mimari Çin Devlet Başkanı Xi Jinping'in konuşmalarında görmek mümkündür. Jinping 7 Eylül 2013'te Kazakistan'ın Astana kentinde İpek Yolu Ekonomik Kuşağı'nı tanıtım konuşmasında Han hanedanı elçisi ve Orta Asya'yı ziyaret ettiği bilinen ilk Çinli Zhang Qian ile başlamış (Karrar, 2019) ve 4-15 Mayıs 2017 tarihlerinde düzenlenen Uluslararası İşbirliği İçin Kuşak ve Yol Forumu'nun açılış töreninde, "binlerce mil ve yıllara yayılan antik ipek yolları, barış ve iş birliği ruhunu, açıklığı ve kapsayıcılığı, karşılıklı öğrenmeyi ve karşılıklı faydayı bünyesinde barındırdığını" ifade etmiştir (Xinhua, 2017).

Weidong'e (2019) göre İpek Yolu'nun BRI ile ilişkisini sadece antik ticaret yolları, tarihi anıtlar, kültürel kalıntılar üzerinden anlamaktan öte tarihsel ve kültürel çağrışımında veya bir çeşit İpek Yolu Ruhundan aramak gerekir. Üstelik İpek Yolu, sadece Çin için değil pek çok Avrasya ülkesinin ve Afrika ülkesinin de paylaştığı tarihi ve kültürel bir mirastır. Bu nedenle BRI, Kuşak ve Yol üzerindeki ülkeler arasındaki günümüzün ekonomik ve ticari iş birliğini İpek Yolu tarihindeki iş birliği ruhunu ve modellerini birleştirmektedir. Dolayısıyla Çin'in büyük BRI planı, Çin'in bölgesel bir dünya düzenini (yeniden) inşa etmek için kendi geleneklerini ve dış ilişkiler kurumlarını geçmişini anımsatarak yeniden keşfetme girişimleri olarak da görülmelidir.

3. Temel Koridorlar

Kuşak ve Yol Girişimi Çin tarafından doğu ve batının ticaret ve kültürel alışverişleri ile birbirine bağlandığı ve birçok yüzyılı kapsayan önceki bir dönemin "Yeni İpek Yolu" olarak sunulmaktadır (Sintusingha & Wu, 2021). Temelinde yol boyunca uzanan yerleşik

kentsel ekonomik hatları birbirine bağlayan ve yol boyunca yenilerini yaratan fiziksel koridorlar yer almaktadır

Bir çeşit bölgesel ekonomik yığılma olgusu olarak “koridor” bölgesel ekonomi ve bölgesel iş birliği uygulamalarında genellikle üretim, yatırım, ticaret ve altyapı inşasının belirli bir ulusötesi bölge içerisinde organik olarak entegre edildiği bir ekonomik iş birliği mekanizmasıdır (Wenqi & Zhang, 2023). Bu açıdan ekonomik koridor kavramı da “üretim, ticaret ve altyapıyı özel bir jeolojik bölgede birbirine bağlayan, ulaşım kanallarını genişleten, ekonomik kazanımları artıran ve komşu bölge ve ülkeler arasında ekonomik iş birliğini ve kalkınmayı teşvik eden bir kurumu” ifade etmektedir (Wang, 2016).

BRI kapsamında ekonomik koridorlar, Çin’in komşu ülke veya bölgelerle iş birliğini hayata geçirmesinde önemli taşıyıcılarıdır. Bunlar aynı zamanda Çin’in bölgesel ve alt bölgesel ekonomik iş birliğine katılımı ve entegrasyonunun da önceliği ve temelidir (Wenqi & Zhang, 2023). Böyle bir yapının başarılı olması koridorlar boyunca yer alacak ülkelerin kendi kaynak ve kapasite avantajlarını kullanması, altyapının geliştirilmesi, ticari ve yatırım kolaylıkları getirmeleri, teknoloji ve sanayi alanlarında iş birliğini kısaca birbirilerini tamamlamaları gerekmektedir. Kuşak ve Yol Girişimi bu açıdan bölgesel iş birlikleri yoluyla bir çeşit “koridorlar” yaratma üzerine kuruludur (Zeng, 2016; Zhang, 2018).

Bu açıdan Girişim, temel olarak “Kara” girişimlerini ifade etmek için “İpek Yolu Ekonomik Kuşağı” ve “Deniz” girişimlerini ifade etmek için “Deniz İpek Yolu” şeklinde yapılandırılmıştır (Kundu, 2016).

Çin Devlet Başkanı Xi Jinping tarafından 3 Ekim 2013 tarihinde Endonezya ziyareti sırasında açıklanan (Van, 2018) 21. Yüzyıl Deniz İpek Yolu ile bölgesel deniz yolları arasında bağlantı kurulması hedeflenmiştir (Sarker, 2018). BRI çalışmaları kapsamında 2017 yılında Çin tarafından “Deniz İpek Yolu üzerindeki ülkeler arasında kalkınma planlarının eşgüdümünü sağlamak ve ortak eylemleri teşvik etmek amacıyla” (Xinhua, 2017) “Kuşak ve Yol Girişimi Kapsamında Denizcilik İş Birliği Vizyonu” adlı belge açıklanmıştır. Bu belgede, BRI kapsamında ilk kez Arktik Okyanusu üzerinden Avrupa’ya uzanan “mavi bir ekonomik koridor” oluşturulmasından söz edilmiştir (Liu & Solski, 2022). Çin’in Arktik bölgesine dair tutumunun ve çıkarlarının en net ifadesi, 2018 yılında yayımlanan “Arktik Politikası” beyaz kitabında yer almıştır. Bu belgede Çin, kendisini “Arktik’e yakın devlet” ve “Arktik meselelerinde önemli bir paydaş” olarak tanımlamaktadır (Ng, 2025). Çin bu beyaz kitapta resmi olarak açıkladığı Kutup İpek Yolu ile Kuşak ve Yol Girişimi kapsamında, Kuzey Çin limanlarından Kuzey Denizi rotası ve Kuzeydoğu geçidi üzerinden Batı Avrupa’ya uzanan bir plan geliştirilmiştir (Wishnick, 2021). Kuzey Deniz Rotası (NSR), Arktik’teki ulaşım yolları arasında en yüksek potansiyele sahip olanıdır ve Avrupa ile Asya arasında ulaşım bağlantısı sağlayan bir kestirme deniz yolu işlevi görmektedir (Ng, 2025). Günümüzde Çin’in deniz taşımacılığı daha çok Malakka Boğazı, Süveyş Kanalı ve Hint Okyanusu üzerinden yapılmaktadır. Yük durumuna göre bu farklı rotalara (örn. Ümit Burnu) kaymayı gerektireceğinden Batı’ya ulaşmayı daha uzun ve maliyetli hale getirmektedir. Kuzey Deniz Yolu’nun kullanılması mevcut rotalara kıyasla mesafeyi yaklaşık üçte bir oranında azaltacak ve maliyetlerde önemli bir düşüş getirecektir (Ushakova, 2021). Kutup İpek Yolu ile, Çin bu ekonomik avantajdan yararlanmak istemektedir. Fakat bu rotanın büyük ölçekli kullanımını sınırlayan önemli bir etken ise, Kuzey Deniz Rotası (NSR-Arktik rota) bölgesinde seyrüsefere uygun gün sayısının hâlâ sınırlı olmasıdır. Ancak, küresel ısınmanın etkisiyle, bilim insanları gelecekte NSR’deki seyrüsefere uygun gün sayısının önemli ölçüde artacağını öngörmektedir (Chen ve diğerleri, 2022).

BRI kapsamında Çin ile iş birliğine dahil olan ülkelerin sayısı sürekli olarak ikili anlaşmalarla artmaktadır. Şubat 2025’te Çin ile bir Mutabakat Zaptı imzalayarak Kuşak ve Yol Girişimi’ne katılan ülke sayısı 149’dır. Bu ülkelerle 2013-2024 döneminde gerçekleştirilen toplam yatırım ve inşaat faaliyetlerinin tutarı 1 trilyon doları aşarak 1.071,81 milyar dolara ulaşmıştır; bu tutarın 430,73 milyar doları yatırımlardan, 641,08

milyar doları ise inşaat projelerinden oluşmaktadır. Avrupa Birliği'nin 17 ülkesi ve G20'nin 8 ülkesi dahil BRI kapsamında yer alan ülke dağılımları şu şekildedir (Nedopil, 2025):

- Afrika'da 53 ülke
- Orta Asya'da 6 ülke
- Doğu Asya'da 3 ülke
- Avrupa'da 29 ülke
- Latin Amerika ve Karayipler'de 21 ülke
- Orta Doğu'da 9 ülke
- Pasifik'te 12 ülke
- Güney Asya'da 6 ülke
- Güneydoğu Asya'da 10 ülke

Ülke katılımı açısından önemli bir gelişme 2019 yılında BRI'ye katılan İtalya'nın 2023 yılında BRI'den ayrılması olmuştur. Tek G-7 ülkesi, AB kurucu üyesi ve NATO müttefiki olarak İtalya'nın BRI'ye girmesi ve çıkması oldukça yankı uyandırmıştır. İtalya'nın BRI'den ayrılmasının iki temel nedeni bulunmaktadır. Birincisi İtalya'nın BRI'ye katılmasındaki temel ekonomik beklentilerin karşılanmaması gelmektedir. İlk olarak Kuşak ve Yol Girişimi, Çin yatırımları yoluyla İtalya'nın zayıflayan ekonomisini canlandırmanın bir yolu olarak görülmüştür. Çin ile iş birliğinin, özellikle İtalya'daki Küçük ve Orta Büyüklükteki İşletmeler açısından olumlu karşılanmış ve İtalyan ürünlerinin ihracatının artmasını ve Çin'in devasa pazarına daha fazla erişim sağlanmasını mümkün kılacak bir fırsat olarak değerlendirilmiştir (Malhotra, 2024). Ancak, uygulamada Çin malı ihracatında daha büyük artışlar yaşanmıştır. Bu açıdan İtalya'nın BRI'ye girdiği yıl olan 2019'da Çin'e olan ihracatı 13,4 milyar euro iken 2022 yılında 16 milyar euroya yükselmiştir. Aynı dönemde, Çin'in İtalya'ya ihracatı ise 2019'da 32,8 milyar eurodan yaklaşık %71 artarak 2022'de 55,8 milyar euroya çıkmıştır. Öte yandan, BRI'ya dahil olmayan Almanya'nın Çin'e ihracatı 2019'da 100 milyar euro iken 2022'de 105 milyar euroya yükselmiştir (Malhotra, 2024). Diğer bir ifadeyle Almanya, BRI'ye taraf olmamasına rağmen, İtalya'dan daha fazla ihracat gerçekleştirmiştir. Bu da ülkede BRI'ye katılmanın ve kalmanın gerekçelerini sorgulamaya neden olmuştur. İkinci olarak küresel alandaki siyasal gelişmelerdir. ABD'de Donald Trump'ın birinci başkanlık döneminde (2017-2021) Çin politikasında daha çatışmacı bir çizgiye yönelmesi ve Avrupa'da Pekin'le ilişkilerin daha temkinli hale gelmesi, İtalya'yı diplomatik açıdan yalnızlaştırmış ve yoğun eleştirilere maruz bırakmıştır (Insisa, 2023). 2022 yılında Rusya'nın Ukrayna'ya karşı başlattığı savaş ile birlikte küresel alanda güvenlik ve ittifak politikaları yeniden ön plana geçmiştir. Bu atmosferde İtalya'da 25 Eylül 2022 tarihinde yapılan erken genel seçimleri, BRI'yi sert bir şekilde eleştiren ve Mutabakat Zaptı'nı büyük bir hata olarak nitelendiren, Giorgia Meloni, lideri olduğu aşırı sağcı İtalya'nın Kardeşleri Partisi ve müttefikleriyle birlikte kazandı. Bu seçim sonucunda Meloni, İkinci Dünya Savaşı'ndan bu yana ülkenin ilk aşırı sağcı lideri olarak tarihe geçmiştir. Ukrayna'nın güçlü ve tutarlı bir destekçisi olan Meloni, Euro-Atlantik dış politika yönelimi ve Batı bloğuyla yakın uyumu desteklemiştir (Malhotra, 2024). İtalyan hükümeti, 2019'da imzalanan mutabakat zaptının süresinin Mart 2024'te otomatik olarak uzatılmaması için, gerekli olan üç aylık bildirim süresine uyarak, Aralık 2023'ün başlarında Pekin'e resmi olarak bildirmiştir.

İtalya'nın BRI kapsamındaki iş birliğinden çekilmesi, Çin'in itibarını olumsuz etkilemiş ve BRI'den ayrılmalara artıracığı endişelerine yol açmıştır (Simonov, 2025). Çünkü G7 üyesi bir ülke olarak İtalya, Çin'in tarihi girişimlerinden birine meşruiyet kazandırmada önemli bir sembol görevi görmüş (Andornino 2022) ve başta Afrika'daki Çin yatırımlarının varlığına yönelik eleştirileri, ekonomik neo-sömürgecilik suçlamalarını ve uluslararası çalışma uygulamalarına tam uyum göstermediği eleştirilerini bir ölçüde hafifletme fırsatı vermiştir (Geraci, 2025).

Ancak bu kadar genişleme karşısında, BRI'nin temel fikrinin öncelikle Asya'dan Avrupa'ya giden rotaları içeren bir girişim olduğu ve girişimin asıl merkezinde Avrasya

Tablo 1. Ekonomik Koridorlar İçinde Yer Alan Ülkeler

Ekonomik Koridorlar	Ülkeler
Yeni Avrasya Kara Köprüsü	Çin, Kazakistan, Rusya, Belarus, Polonya, Almanya, Hollanda
Çin-Moğolistan-Rusya Ekonomik Koridoru	Çin, Moğolistan, Rusya
Çin-Orta Asya-Batı Asya Ekonomik Koridoru	Çin, Kazakistan, Özbekistan, Tacikistan, Türkmenistan, İran, Türkiye, İsrail, Suudi Arabistan, Irak, İran, Afganistan, Lübnan, Suriye, Ürdün, Filistin, Uman, Yemen, Katar, BAE
Çin-Pakistan Ekonomik Koridoru	Çin, Pakistan
Çin-Çinhindi Yarımadası Ekonomik Koridoru	Çin, Tayland, Vietnam, Malezya, Kamboçya, Laos
Bangladeş-Çin-Hindistan-Myanmar Ekonomik Koridoru	Çin, Bangladeş, Hindistan, Myanmar

Kaynak: (Sarker, 2018; Proença, 2023; OECD, 2018).

3.1.Yeni Avrasya Kara Köprüsü Ekonomik Koridoru (NELBEC)

Avrupa ile Asya arasında iki büyük demiryolu kara köprüsü bulunmaktadır: Trans-Sibirya Demiryolu (TSR veya Birinci Avrasya Kara Köprüsü) ve Yeni Avrasya Kara Köprüsü (NELB veya İkinci Avrasya Kara Köprüsü) (Genovese, 2023). 1990'ların başında açılan Yeni Avrasya Kara Köprüsü, Pasifik ve Atlantik'i Doğu Asya'dan Batı Avrupa'ya bağlayan 10.800 km uzunluğunda ulusötesi bir demiryolu geçididir. Rusya'nın doğu limanı Vladivostok'tan Sibirya üzerinden Moskova'ya ve oradan da Batı Avrupa ülkelerine uzanan Sibirya Kara Köprüsü'nden farklı olarak Çin Kara Köprüsü, Doğu Çin'deki kıyı şehirleri olan Lianyungang ve Rizhao'yu Hollanda'nın Rotterdam'ına ve Belçika'nın Anvers'ine bağlamaktadır (Sheng & Nascimento, 2021).

Bu haliyle Yeni Avrasya Kara Köprüsü, Antik İpek Yolu'na benzer şekilde, Avrupa ile Asya arasındaki ticari iletişim ve endüstriyel iş birliğinde stratejik açıdan önemli bir role sahiptir (BRI Research Group, 2018). NELBEC, Doğu Asya ile Batı Avrupa arasında yakın iş birliği için ulaşım yollarını açmayı ve aynı zamanda denize kıyısı olmayan ülkelere deniz limanlarına erişim sağlamayı, böylece bu ülkelerde kaynak endüstrisi değer zincirlerinin ve ticari iş birliğinin genişletilmesini kolaylaştırmayı amaçlamaktadır (Guoqiang & Yuze, 2020).

Yeni Avrasya Kara Köprüsü Koridorunda bulunan ülkelerin GSYİH ve kişi başı düşen geliri Tablo-2'de verilmiştir. BRI kapsamındaki altı ekonomik koridorun öncüsü olan NELBEC, 26,3 trilyon ABD doları değerinde bir ekonomik değerle dünya GSYİH'nın %26,10'nu gerçekleştirmektedir. Koridordaki ülkelerin kişi başına düşen milli geliri bakımından en yüksek üç ülke Almanya, Hollanda ve Polonya'dır.

Tablo 2. Yeni Avrasya Kara Köprüsü Koridorunda Bulunan Ülkelerin GSYİH ve Kişi Başı Düşen Geliri (2022)

Ülke	Kişi Başı Gelir		GSYİH	
	Değer (Dolar)	Sıralama	Değer (Dolar) (000 000)	Dünya GSYİH Payı (%)
Çin	12.598	63	17.963.200	17.86
Almanya	48.845	19	4.072.190	4.05
Rusya	15.482	56	2.240.420	2.23
Hollanda	56.479	12	991.110	0.99
Polonya	17.266	55	688.170	0.68
Kazakistan	11.373	67	220.620	0.22
Belarus	7.634	80	72.790	0.07

Kaynak: <https://www.worldometers.info> adresinden alınan veriler temelinde oluşturulmuştur.

Tablo 3'te NELBEC kapsamındaki ülkelerin toplam ticaret hacmi verilmiştir. Buna göre koridordaki ülkelerin toplam ticaret hacmi 12,1 trilyon ABD doları iken ihracat ve ithalat tutarları sırasıyla 6,6 trilyon ve 5,5 trilyon ABD dolardır. Bunlar arasında Polonya ve Belarus net ithalatçı, Çin, Almanya, Rusya, Hollanda ve Kazakistan net ihracatçı

konumundadır. Hollanda ve Belarus'un nispeten yüksek oranda dış ticarete bağımlı ülkeler olduğu görülmektedir.

Tablo 3.Yeni Avrasya Kara Köprüsü Koridorunda Bulunan Ülkelerin Dış Ticaret Verileri (2022)

Ülkeler	Toplam Ticaret		İhracat		İthalat	
	Değer (Dolar) (000 000)	GSYİH' nın %	Değer (Dolar) (000 000)	GSYİH' nın %	Değer (Dolar) (000 000)	GSYİH' nın %
Çin	6.046.660	33.7	3.362.300	18.71	2.684.360	14.94
Almanya	3.060.280	75.15	1.635.600	40.17	1.424.680	34.98
Rusya	785.810	35.07	492.310	19.16	293.500	13.10
Hollanda	1.320.240	133.20	696.870	70.31	623.370	62.90
Polonya	653.280	94.93	317.830	46.18	335.450	48.74
Kazakistan	101.740	46.12	60.320	27.34	41.420	18.77
Belarus	81.700	112,2	39.890	54.80	41.810	57.44

Kaynak: <https://data.imf.org/> adresinden alınan veriler temelinde oluşturulmuştur.

Bu ekonomik büyüklüğüne karşın NELBEC'in önündeki en büyük zorluk devam eden Rusya-Ukrayna savaşıdır. Ukrayna'daki savaşı Foreign Policy gibi dergiler "Putin'in Savaşı Çin'in Avrasya Demiryolu Hayallerini Öldürdü" (Brinza, 2022) gibi başlıklarla BRI için dönüm noktası olarak adlandırmıştır. NELB boyunca altyapı ve ticaret daha önce iki olaydan etkilenmiştir: ABD-Çin ticaret savaşı ve pandemi, ancak Rusya'nın Ukrayna'yı işgali en büyük şok olmuştur (Mendez, Forcadell, & Horiachko, 2022).

Bu koridor boyunca Çin ile Avrupa arasındaki demiryolu taşımacılığı Kazakistan, Rusya ve Beyaz Rusya üzerinden gerçekleşmiştir. Bu kapsamda Çin-Avrupa demiryolu ağı 2020'de Avrupa'ya 75 milyar dolar değerinde Çin malı taşımıştır. Fakat savaş ve Rusya'ya yönelik yaptırımlar, Avrasya demiryolu hatlarının kullanımını önemli ölçüde azaltmıştır (Bo, 2022). Çin-Avrupa Demiryolu Ekspresinin batıya giden ana rotası Rusya, Beyaz Rusya, Polonya veya Baltık kıyılarından geçmektedir. Ukrayna üzerinden geçen yol savaş nedeniyle kesilmiştir (Zongni, 2022). Çin'in Hunan eyaletindeki Changsha'dan Batı Ukrayna'daki Chop'a giden direkt hat ve Kiev'den geçen Xian-Budapeşte hattı şu an için çalışmamaktadır (www.eurasiareview.com).

Ukrayna hükümeti "Ukrayna-Çin Eylem Planı" olarak adlandırılan BRI anlaşmalarını 2017 yılında imzalamıştır. Taraflar, 2020 yılında "İpek Yolu Ekonomik Kuşağı" ve "21. Yüzyıl Deniz İpek Yolu"nun ortak inşası kapsamında Ukrayna ile Çin arasında 2025 yılına kadarki dönemi kapsayan İkili İş birliği Programını imzaladılar (Poita, 2023). Fakat savaş Ukrayna'nın BRI'ye katılımını, ulaştırma ve enerji sektörlerinde 3 milyar dolar değerinde inşaat sözleşmelerinin geliştirilmesi de dahil olmak üzere, ertelemesine neden olmuştur (Bo, 2023).

Çin'in Ukrayna ihtilafına ilişkin resmi duruşu tarafsız olarak nitelendirilmektedir; ancak pratikte çok kutupluluk bağlamında ABD'ye karşı "birleşik cephe" konusunda Rusya ile daha yakın bir çizgidedir (Guihai 2022). Pekin'in belirsiz tutumu ve BM Genel Kurulu'ndaki Rusya'ya ilişkin kararlara verdiği olumsuz oy, Kiev'de Çin'in Rusya'nın eylemleriyle zımni anlaşması olarak algılanmıştır (Gerasymchuk & Poita, 2018). Savaşın belirsizliği, Çin'in uzun vadeli stratejisine yönelik riskler ve Rusya ile birlikteliğin getirdiği itibar kaybı, şu ana kadar Çin'in uluslararası duruşuna zarar veren faktörlerden birkaçı olmuştur (Politi, 2022).

3.2. Çin-Moğolistan-Rusya Ekonomik Koridoru (CMREC)

BRI'nin bir parçasını oluşturan ilk çok taraflı iş birliği planı olma özelliğine sahip CMREC, Çin'in Kuşak ve Yol Girişimini Rusya'nın Avrasya Birliği teklifi ve Moğolistan'ın Bozkır Yolu programı ile uyumlu hale getirmek için tasarlanmıştır (Dong vd., 2021). Bu ekonomik koridor ilk olarak 2014 yılında Çin Devlet Başkanı Xi Jinping tarafından önerildiğinde Rusya ve Moğolistan tarafından sıcak bir şekilde karşılanmıştır. 2016 yılında koridor için önemli bir gelişme olarak CMREC'in inşasına yönelik proje taslağı üç ülkenin başkanları tarafından imzalanmış ve uygulama için 32 önemli proje belirlenmiştir

(Sheng & Nascimento, 2021). CMREC'in geliştirilmesine yönelik temel fikirler (1) Çin'in Kuşak ve Yol Girişimi'ni Rusya Trans-Avrasya Demiryoluna ve Moğolistan'ın Bozkır Yolu programına bağlamak, (2) demiryolu ve otoyol inşaatı yoluyla bölgesel ara bağlantıyı güçlendirmek, (3) sınır ötesi taşımacılığı teşvik etme yanında gümrüklemeyi de teşvik etmek ve (4) turizm, bilgi alışverişi, medya, çevre koruma, afet kontrolü ve yardım alanlarında iş birliği yapmak üzere üç taraflı sınır ötesi iletim ağlarının inşasını taahhüt etmek şeklinde sıralanabilir (Lin vd., 2021).

CMREC, bölgedeki karşılıklı bağımlılığın, Çin'in ekonomik büyümesinin, Ukrayna krizinden itibaren Avrupa-Rusya gerilimlerinden kaynaklanan Çin-Rusya ilişkilerinin derinleşmesinin, Sovyet sonrası Orta Asya ülkelerinin özerklik taleplerindeki artışın ve yüksek hızlı demiryolu ve iletişim alanındaki teknolojik gelişmelerin bir yansıması niteliğindedir (Peter, 2016)). Çin, CMREC'in, karayolu ve demiryolu lojistiği de dahil olmak üzere, üçlü kalkınma koordinasyonu ve ticaret akışlarında bir artışa olanak sağladığını, böylece "tarım ürünleri, enerji, hizmet sektörü ve inşaat malzemelerinin yanı sıra yazılım programı tasarımı ve veri bakımı konusunda iş birliğini" artıracığını düşünmektedir (Soni, 2018: 108). BRI çerçevesinde CMREC dışında Rusya'nın rolü (1) BRI'nin kuzeyinde, Rusya ve Avrasya Ekonomik Birliği aracılığıyla Avrupa'ya genişleyebilme imkanı sunması ve (2) orta koridorun Batı Asya ve Avrupa'ya ulaşmadan önce Orta Asya ve Rusya'dan geçmesi gerekmesi nedeniyle kilit konumdadır (Yunling, 2016). Bu kilit rolüne karşın Rusya da Çin'in önerdiği BRI konusunda olumlu bir algıya sahip olduğunu sıklıkla belirtmektedir. Örneğin Putin, 2017 yılında 87 milyar ABD dolarına ulaşan ticaret verilerini aktararak, Çin'in Rusya'nın bir numaralı ortağı olduğu gerçeğini tekrarlayarak Çin'in BRI'si ile Rusya'nın Avrasya Ekonomik Birliği arasındaki iş birliği potansiyelinin önemini vurgulamış ve BRI'nin Çin-Rusya iş birliğine yeni bir zemin hazırlayacağını ifade etmiştir (Tass. Com, 2018).

CMREC kapsamında iki rota tasarlanmıştır: Moğolistan'ın başkenti Ulaanbaatar'dan Çin'in Tianjin Limanı'na kadar olan ve İç Moğol şehri Erenhot'tan geçen 1.963 km uzunluğundaki rota ve Moğol şehri Choibalsan'dan İç Moğol şehri Manzhouli üzerinden Çin'in Dalian Limanı'na kadar uzanan 2.264 km uzunluğundaki rota (Sheng & Nascimento, 2021).

Bu rotalar kapsamında iş birliği daha çok enerji ve tarım etrafında yoğunlaşmıştır. Dolayısıyla, sınır ötesi sanayi parklarının inşası ve temel altyapının bağlanabilirliğinin arttırılması, her üç ülkede iş birliği ve kalkınmanın desteklenmesi için temel tedbirler olarak düşünülmüştür (Guoqiang & Yuze, 2020).

Koridordaki ülkelerin GSYİH'si ve kişi başı gelir düzeyleri Tablo 4'te sunulmuştur. Tabloda görüldüğü üzere üç ülkeyi birbirine bağlayan CMREC, 26,3 trilyon ABD doları değerinde bir ekonomik üretimle dünya GSYİH'nin %27,57'sini gerçekleştirmektedir. Koridordaki ülkelerin kişi başına düşen GSYİH sıralaması ise Rusya, Çin ve Moğolistan şeklindedir.

Tablo 4. Çin-Moğolistan-Rusya Ekonomik Koridorunda Bulunan Ülkelerin GSYİH ve Kişi Başı Düşen Geliri (2022)

Ülke	Kişi Başı Gelir		GSYİH	
	Değer (Dolar)	Sıralama	Değer (000 000)	Dünya GSYİH Payı (%)
Çin	12.598	63	17.963.200	17.86
Rusya	15.482	56	2.240.420	2.23
Moğolistan	4.947	104	16.810	0.02

Kaynak: <https://www.worldometers.info> adresinden alınan veriler temelinde oluşturulmuştur.

Tablo 5'te CMREC kapsamındaki ülkelerin toplam ticaret hacmi verilmiştir. Tabloda görüldüğü üzere koridordaki ülkelerin toplam ticaret hacmi 6,9 trilyon ABD doları iken ihracat ve ithalat tutarları sırasıyla 3,9 ve 2,9 trilyon ABD dolardır. Koridordaki ülkelerden Çin ve Rusya net ihracatçı Moğolistan ise net ithalatçı ülke konumundadır. Moğolistan'ın yüksek oranda dış ticarete bağımlı ülke olduğu görülmektedir.

Tablo 5. Yeni Avrasya Kara Köprüsü Koridorunda Bulunan Ülkelerin Dış Ticaret Verileri (2022)

Ülkeler	Toplam Ticaret		İhracat		İthalat	
	Değer (Dolar) (000 000)	GSYİH' nın %	Değer (Dolar) (000 000)	GSYİH' nın %	Değer (Dolar) (000 000)	GSYİH' nın %
Çin	6.046.660	33.7	3.362.300	18.71	2.684.360	14.94
Moğolistan	21.220	126,23	12.530	74.53	8.690	51.69
Rusya	785.810	35.07	492.310	19.16	293.500	13.10

Kaynak: <https://unctadstat.unctad.org/CountryProfile/GeneralProfile/en-GB/104/index.html>
adresinden alınan veriler temelinde oluşturulmuştur.

3.3. Çin Pakistan Ekonomik Koridoru (CPEC)

3.000 km'lik Çin-Pakistan Ekonomik Koridoru, Kaşgar, Sincan'da başlamakta ve Pakistan'ın Gwadar Limanı'nda bitmektedir. Bu da "İpek Yolu Ekonomik Kuşağı"nı (Avrasya Kara Köprüsü) kuzeye ve güneye "21. Yüzyıl Deniz İpek Yolu"na bağladığını göstermektedir (Lin vd., 2021). Buradaki temel fikir, Çin ile Pakistan arasında bir kara köprüsü yoluyla Gwadar limanını Afrika ve Batı Asya'ya daha fazla ulaşım için kullanmaktır (Haralambides & Merk, 2020).

Güney Asya'nın çatışmaların, siyasi istikrarsızlığın ve ekonomik az gelişmişliğin olduğu bir bölge olarak düşünüldüğünde bu iş birliğinin ve kalkınmaya etkisinin bölgeye istikrar getirebileceği savunulmaktadır (Bhattacharjee, 2015, s. 1). Bu nedenle projenin Pakistan'da istikrarı artırabilecek yüksek ekonomik etkisi vardır.

CPEC'in önemli bir özelliği Çin'in ikili nitelikteki tek ekonomik koridor olmasıdır. Bunun temel nedeni, Çin ve Pakistan'ın resmi olarak 1951'de diplomatik bağlarını kurmalarından itibaren güçlü stratejik ilişkiler içinde yer almaları ve ekonomik tamamlayıcılığa sahip olmalarıdır. Pakistan'ın toplam nüfusunun büyük bir kısmını oluşturan işgücü potansiyelinin Çin'in artan işgücü maliyetlerini karşılamada ve imalat sanayisini geliştirmede önemli bir kaynak olması ve Çin'in Pakistan'ın sanayisini dönüştürmede ve geliştirmede desteklemesi bu ortaklığın önemli bir temelidir (BRI Research Group, 2018). Üstelik Çin'den alınan krediler sadece BRI kapsamında altyapı projelerine dönük olmayıp Pakistan'ın ödemeler dengesi gibi ekonomik sorunların üstesinden gelmek için de kullanılmaktadır. Örneğin Pakistan, 2018-2022 yıllarında Çin'den yaklaşık 22 milyar dolar kısa vadeli kredi kullanmıştır. Bu, Çin'in Pakistan'ın ekonomik stresini hafifletmeye istekli olduğunu da göstermektedir (Kugelman, 2023). Pakistan'ın en büyük beklentisi, uzun süredir çözülemeyen yaygın enerji krizine hızlı ve kalıcı bir çözüm bulma konusunda Çin'i harekete geçirmesidir. BRI kapsamında yürütülecek kömür, nükleer ve yenilenebilir enerji projeleri aracılığıyla Pakistan'ın harap olmuş enerji altyapısını iyileştirilmesi en önemli katkılardan biri olacaktır (Bhattacharjee, 2015).

2015 yılında yaklaşık 62 milyar dolarlık yatırım tahminiyle başlatılan ve altyapı, enerji üretimi ve ticaret bağlantılarını geliştirmeyi amaçlayan CPEC, esas olarak Belucistan'daki Gwadar Limanı'nı Çin'in Sincan bölgesine bağlayan kapsamlı bir yol, demiryolu ve boru hattı ağı üzerinden Çin'e stratejik olarak Umman Denizi'ne erişim sağlamaktadır (Verma, 2025). Bu nedenle Gwadar Limanı projenin odak noktası olup, Hint Okyanusu ve Basra Körfezi'ne açılan bir kapı görevi görmektedir. Bu öneminden dolayı CPEC'in ekonomik, siyasi veya coğrafi tüm alanlardaki başarısı, Gwadar Limanı'nın güvenliği ve emniyetine bağlıdır (Beg, Baig & Akbar, 2019). Ancak koridor, devletle sorunları olan ayrılıkçı eğilimlerin fazla olduğu Belucistan eyaletinden geçmektedir. Belucistan'ın dağlık bölgesinde güvenli bir şekilde barınma imkanı bulan ayrılıkçı Beluç grupların isyanları ülkedeki ekonomik projelerin gelişimi üzerinde olumsuz etkiler bırakmaktadır (Barrech vd.,2023). Çin'in Gwadar Limanı gibi büyük ölçekli yatırımlarla Belucistan'daki artan varlığı, Beluç halkı ve liderleri tarafından şüpheyle karşılanmaktadır. Beluci ayrılıkçıların önemli bir bölümü, Çin'e ve CPEC projesine karşı olumsuz bir tutum sergilemektedir. Bu kesimler, Gwadar Limanı gibi projelerin Beluç halkının siyasi ve ekonomik özerklik haklarını daha da zayıflatacağını

(Sial, 2018), kalkınma projelerinden hak ettikleri payı alamadıklarını, CPEC’i yerli halka yönelik bir tehdit olarak gördüklerini, kültürel kimliklerinin zarar görebileceğini ve yerel kaynakların dış aktörlere transferine yol açacağını düşünmektedir (Yasmin vd., 2025). Bu tepkiler bölgede çalışma amaçlı gelen Çin vatandaşlarına yönelik saldırılara kadar ulaşmış durumdadır. 2021’den beri 14 terör saldırısında 20 Çin vatandaşı öldürülmüş, 34 kişi yaralanmıştır (Khan, 2024). 16-26 Mart 2024 tarihleri arasında Pakistan’da beş terör saldırısı gerçekleşmiş, bunların üçü doğrudan CPEC ve Çin çıkarlarıyla ilişkili görünmüştür. 20 Mart’ta silahlı saldırganlar Gwadar Liman Otoritesi binasına saldırmış, iki sivil ve sekiz militan ölmüştür (Zhu, 2024).

Bununla birlikte CPEC, orta ve uzun vadede Belucistan’ın sosyo-ekonomik görünümünde önemli ölçüde olumlu bir etki yaratma potansiyeline sahiptir. Hatta birçok Beluç lideri de uzun vadede CPEC ve Gwadar projelerinin istihdam ve iş olanakları sunacağı, ekonomik büyümeyi tetikleyeceği ve yerel ürünlerin pazara erişimini sağlayacağı konusunda hemfikirlerdir (Sial, 2018). Bu amaçla CPEC kapsamında Belucistan’ın yer aldığı batı güzergahının öncelikli olarak inşa edilmesinin bu bölgelerdeki yoksulluğu azaltacağı ve yerel halkın ayrılıkçı gruplara destek verilmesinin önüne geçileceği düşünülmektedir (Zaheer, 2021).

Koridordaki ülkelerin GSYİH’sı ve kişi başı geliri Tablo 6’da gösterilmektedir. Tabloda görüldüğü üzere iki ülkeyi birbirine bağlayan CPEC, 18,3 trilyon ABD doları değerinde bir ekonomik üretimle dünya GSYİH’nın %25,69’unu gerçekleştirmektedir. Koridordaki ülkeler arasında kişi başı gelir bakımından Çin, Pakistan’ın önünde yer almaktadır.

Tablo 6. Çin-Pakistan Ekonomik Koridorunda Bulunan Ülkelerin GSYİH ve Kişi Başı Düşen Geliri (2022)

Ülke	Kişi Başı Gelir		GSYİH	
	Değer (Dolar)	Sıralama	Değer (Dolar) (000 000)	Dünya GSYİH Payı (%)
Çin	12.598	63	17.963.200	17.86
Pakistan	1.597	146	376.530	0.37

Kaynak: <https://www.worldometers.info> adresinden alınan veriler temelinde oluşturulmuştur.

Tablo 7’de Çin-Pakistan Ekonomik Koridorunda bulunan ülkelerin dış ticaret verileri görülmektedir. Tabloda görüldüğü üzere CPEC kapsamındaki ülkelerin toplam ticaret hacmi 6,9 trilyon ABD doları iken ihracat ve ithalat tutarları sırasıyla 3,4 ve 2,8 trilyon ABD dolardır. Koridordaki ülkelere Çin net ihracatçı iken Pakistan net ithalatçı konumunda bulunmaktadır.

Tablo 7. Çin-Pakistan Ekonomik Koridorunda Bulunan Ülkelerin Dış Ticaret Verileri (Dolar) (2022)

Ülkeler	Toplam Ticaret		İhracat		İthalat	
	Değer (Dolar) (000 000)	GSYİH’nın %	Değer (Dolar) (000 000)	GSYİH’nın %	Değer (Dolar) (000 000)	GSYİH’nın %
Çin	6.046.660	33.7	3.362.300	18.71	2.684.360	14.94
Pakistan	101.950	27.08	30.940	8.22	71.010	18.86

Kaynak: <https://unctadstat.unctad.org/CountryProfile/GeneralProfile/en-GB/104/index.html> adresinden alınan veriler temelinde oluşturulmuştur.

3.4. Çin-Orta Asya-Batı Asya Ekonomik Koridoru (CCWAEC)

Çin-Orta Asya-Batı Asya Ekonomik Koridoru, genel olarak Orta Asya’dan geçen ve Çin ile Batı Asya’yı birbirine bağlayan Antik İpek Yolu’nun güzergahını kapsamaktadır. Koridor Sincan’dan başlamakta ve Orta Asya’yı geçerek Basra Körfezi, Akdeniz ve Arap Yarımadası’na ulaşmaktadır. Rota beş Orta Asya ülkesinden (Kazakistan, Kırgızistan, Tacikistan, Özbekistan ve Türkmenistan) ve 17 Batı Asya ülke ve bölgesinden geçmektedir (Sheng, & Nascimento, 2021). Günümüzde Batı Asya, özellikle de Orta Doğu’daki Körfez ülkeleri, Çin’e yönelik enerji ihracatında başı çeken bölgelerden biri

hâline gelmiş; buna karşılık Çin de bu ülkelerin petrol ihracatında en büyük pazar konumuna ulaşmıştır. Çin'in Kırgızistan, Tacikistan, Özbekistan gibi Orta Asya ülkeleriyle olan ticari ilişkileri giderek güçlenmekte, Orta Doğu'daki Körfez ülkeleriyle olan ticaret bağları ise istikrarlı bir şekilde sürmektedir (Jinbo, 2022).

3.4.1. Kuşak ve Yol Girişimi için CCWAEC'nin Önemi

2016 yılında düzenlenen G20 Hangzhou Zirvesi sırasında, Çin ve Kazakistan devlet başkanları, Tacikistan, Kırgızistan ve Özbekistan ile iş birliğini kapsayan; ayrıca Türkiye, İran, Suudi Arabistan, Katar ve Kuveyt ile iş birliği muhtıralarını içeren Kuşak ve Yol Girişimi'ne (BRI) ilişkin bir iş birliği planını resmen imzalamıştır. Çin ve Türkiye, Türkiye'nin doğu-batı yüksek hızlı demiryolu projesinde iş birliği yapılması konusunda fikir birliğine varmıştır (Lin vd., 2021).

Çin bu koridor ile bir yandan Batı Asya'nın dünyanın en büyük petrol tedarikçisi olduğu gerçeğini görerek enerji güvenliğini sağlamayı diğer yandan ABD'nin bölgedeki nüfuzunu dengelemeyi amaçlamaktadır (Sheng & Nascimento, 2021). CCWAEC aynı zamanda Güney Asya ve Orta Doğu pazarlarına ve Arap Yarımadası, Türkiye ve İran'daki hidrokarbonlara açılan bir kapı olarak görülmektedir. Bu bağlantının, diğer projelerin yanı sıra, Sincan'ı Kırgızistan ve Tacikistan üzerinden Basra Körfezi'ne bağlayan bir demiryoluyla gerçekleştirilmesi beklenmektedir (Peyrouse, 2021).

Koridorda yer alan Türkiye ve İran'ın önemi vurgulanmalıdır. Çin, tarihsel olarak İpek Yolu'nun en önemli aktörlerinden biri olan Türkiye'yi Avrupa pazarlarına ve Afrika'nın zengin doğal kaynaklarına daha kolay erişim sağlamada stratejik bir ülke olarak görmekte ve aynı zamanda Rusya Koridoru'na karşı alternatif bir rota sağlamada önemli bir aktör olarak kabul etmektedir. ABD ve batılı müttefiklerinin ekonomik yaptırımlarından acı çeken İran BRI ile uluslararası toplumun izolasyonunu kırma fırsatını elde ederken Çin, dünya pazarında önemli bir petrol tedarikçisi olmasının yanı sıra Ortadoğu'da ABD'nin baş rakibi olan İran'la iş birliğini derinleştirmeyi amaçlamaktadır (Sheng & Nascimento, 2021).

Çin-Orta Asya-Batı Asya Ekonomik Koridoru altyapı, enerji, sanayi ve yatırım, ekonomik ve ticari iş birliği şeklinde dört önemli alanda katkısı olacaktır (Jinbo, 2022). Altyapı bağlantısı ile Çin, koridor kapsamındaki ülkeler arasında altyapı iyileştirme ve eksiksiz bir tedarik zinciri bağlantısı oluşturma fırsatı elde edecektir. Enerji iş birliği ile, hızla büyüyen Çin ekonomisinin ihtiyaç duyduğu petrol nedeniyle, Orta Asya ve Orta Doğu ülkelerindeki enerji güvenliği sorunlarının çözümü konusunda imkanlar elde edecektir. Sanayi ve yatırım iş birliği ile Çin'in üretimden gelen üstünlüğü ile koridordaki diğer ülkelerin hammadde kaynaklarındaki avantajlarının bir araya gelmesiyle önemli avantajlar elde edilecektir. Son olarak ekonomik ve ticari iş birliği neticesinde Çin ile koridordaki gerek Orta Asya gerekse Körfez ülkeleri arasında artan şekilde tamamlayıcı bir ticaret modeli geliştirilerek kuşak ve yol girişiminin temelinde yer alan sorunsuz ticarete dayalı iş birliği fırsatı elde edecektir.

3.4.2. Ortadoğu'daki Gelişmelerin CAAEC'in Geleceğine Etkisi

Bununla birlikte, CAAEC'in birçok bölümü ulusal, etnik ve dini çatışmaların yanı sıra yerel savaşımlardan, siyasi istikrarsızlıktan ve yaygın terörist faaliyetlerden etkilenmektedir. 7 Ekim 2023'te Hamas'ın İsrail'e yönelik saldırısıyla başlayan İsrail-Hamas savaşı, söz konusu koridorun geçtiği tüm ülkeler üzerinde siyasi ve ekonomik etkiler yaratmıştır. Tüm dünyanın, özellikle Güney ve Güneydoğu Asya uluslarının başlıca enerji ihtiyaçları Ortadoğu bölgesi üzerinden karşılanmaktadır. Bu nedenle, bu çatışmanın ABD, AB, Rusya, Hindistan ve Çin gibi bölgede çeşitli stratejik çıkarları olan uluslar üzerinde belirli etkileri olması beklenmektedir (Das, 2024).

Kızıldeniz, dünya genelindeki önemli okyanuslar arası ticaret yollarından biridir ve kuzeyde Süveyş Kanalı, güneyde ise Bab el-Mendeb Boğazı olmak üzere iki giriş noktası bulunmaktadır (Notteboom, Haralambides, & Cullinane, 2024). İsrail-Hamas savaşı sonucunda bu noktalarda oluşan güvenlik meselleri küresel ticareti büyük ölçüde etkilemiştir. Ülkeler arasındaki deniz yoluyla ticaret edilen malların %22 ila %23'ü

Kızıldeniz'den, özellikle Bab-el-Mandeb ve Süveyş Kanalı'nın dar geçitlerinden geçmektedir. İsrail'in Gazze'yi işgaline yanıt olarak, Yemen'deki Husi isyancıları Kızıldeniz bölgesinden geçen gemilere saldırıya başlamış ve bu da zaten tehlikeli olan bir rotayı sınırda geçilmez hale getirmiştir (Statista Research Department, 2024). Araştırmalar Husi isyancılarının doğrudan saldırıları ile istikrarsız bir güvenlik ortamı oluşturarak dünya ticaretinde oldukça önemli rol oynayan bu deniz yollarındaki seyrüseferleri önemli ölçüde sekteye uğrattığını ortaya koymaktadır (Rodriguez-Diaz, Alcaide & Garcia-Llave, 2024).

Güvenlik riskleri nedeniyle, birçok büyük deniz taşımacılığı firması gemilerini Kızıldeniz ve Süveyş Kanalı yerine Afrika'nın güneyinden geçerek Ümit Burnu rotasını kullanacak şekilde değiştirmiştir. Bu yeni güzergâh, seyahat süresi ve mesafede artışa yol açarken, yakıt tüketimi ve operasyonel giderlerde de önemli yükselişlere sebep olmuştur. Örneğin, Asya'dan Avrupa'ya yapılan sevkiyatlarda bu alternatif rota, yolculuk süresini yaklaşık 10 gün uzatmış ve yakıt maliyetlerini yaklaşık 1 milyon dolar artırmıştır (Baksi, 2023). Deniz taşımacılığındaki bu tür belirsizlikler, Kuşak ve Yol Girişimi'nin kara ve demiryolu koridorlarına daha fazla yatırım yapmasına yol açabilir. Özellikle Çin-Orta Asya-Batı Asya Ekonomik Koridoru'nun kara bağlantıları, deniz risklerine karşı daha güvenli ve hızlı alternatif olarak öne çıkmaktadır.

Soğuk Savaş sırasında Sovyetler Birliği gibi Çin de Filistin davasını her zaman desteklemiştir. Çin ve Rusya, Arap dünyasında ve uluslararası alanda destekçiler kazanmak için daha geniş diplomatik girişimlerde bulunurken son yıllarda İsrail ile daha güçlü bağlar kurmaya çalışmışlardır (Falki & Asrar, 2024). Çin bu çerçevede İsrail'de havaalanları, limanlar, demir yolu hatları, yollar ve tüneller inşa etmek de dahil olmak üzere ulaşım altyapısını geliştirmek için yılda yaklaşık 5 milyar ABD doları harcama yapmıştır (Interesse, 2023).

Yıllar içinde Çin, İran, İsrail ve Arap devletleri de dahil olmak üzere tüm ana güçlerle dengeli ve dostça ilişkiler sürdürerek bölgenin jeopolitik karmaşıklıklarının dışında kalmayı başarmıştır. Özellikle İsrail, Çin'in bölgedeki kilit stratejik ortaklarından biri haline gelmiş ve Çin'in ABD ile teknoloji yarışında kritik öneme sahip olan gelişmiş teknolojilerin kaynağı olmuştur. Ancak İsrail-Hamas savaşı eski bölgesel çatlıkları yeniden canlandırmış ve Pekin'in dengeleyici eylemini sürdürmesini zorlaştırmıştır. Çin'in 7 Ekim saldırılarından sonra Çin lideri Xi Jinping oldukça yumuşak bir açıklama yaparak ateşkes çağrısında bulunmuş ve iki devletli çözüm yoluyla "bağımsız bir Filistin devleti" kurulmasının çatışmadan "temel çıkış yolu" olduğunu belirtmiştir. Ancak Hamas'ı açıkça kınamaktan veya onu terör örgütü olarak adlandırmaktan kaçınmıştır (Lons, 2023).

Bir çeşit "sınırlı tarafsızlık" veya "Filistin yanlısı tarafsızlık" (Peng, 2023) olarak tanımlanabilecek bu yaklaşım, Çin'in karmaşık durumu yönetmesine olanak tanırken, bu konuda ABD ile iş birliğine yer bırakmakta ve bu da her iki tarafın çıkarlarıyla örtüşmektedir. Çin'in İsrail-Hamas çatışmasındaki bu tutumun arkasında Arap Devletlerinin dış politika duruşuna karşı bir tarafa girerek Orta Doğu ve Kuzey Afrika Bölgesi'ndeki ilişkilerine zarar vermek istememesi ve küresel güneyden aldığı desteği sürdürmesi gelmektedir. Aynı zamanda İsrail'in ikinci büyük ticaret ortağı olarak Çin, BRI'ye katılma potansiyeli olan, İsrail ile olan bağlarını da dengelemek istemektedir. Bu nedenle Çin, çatışmada taraf tutmasına izin vermeyen ancak eşit mesafeli bir yaklaşım sürdüren dengeli diplomasisini tercih etmiştir (Ali, 2024).

3.4.3. CAAEC Ülkelerin Temel Ekonomik Göstergeleri

Koridordaki ülkelerin GSYİH'sı ve kişi başı geliri Tablo 8'de gösterilmektedir. Tabloda görüldüğü üzere CAAEC, 21,3 trilyon ABD doları değerinde bir ekonomik üretimle dünya GSYİH'nın %28,55'ini gerçekleştirmektedir. Koridordaki ülkeler arasında kişi başı gelire göre ilk beş sırayı sırasıyla İsrail, Suudi Arabistan, Çin, Kazakistan ve Türkiye almaktadır

Tablo 8. Çin-Orta Asya-Batı Asya Ekonomik Koridorunda Bulunan Ülkelerin GSYİH ve Kişi Başı Düşen Geliri (2022)

Ülke	Kişi Başı Gelir		GSYİH	
	Değer (Dolar)	Sıralama	Değer (Dolar) (000 000)	Dünya GSYİH Payı (%)
Çin	12.598	63	17.963.200	17.86
Kazakistan	11.373	67	220.620	0.22
Özbekistan	2.322	133	80.390	0.08
Tacikistan	1.054	158	10.490	0.01
Kırgızistan	1.649	144	34.243	0.01
Türkmenistan (2020)	-	-	68.950	-
İran	4.388	108	388.540	0,39
Türkiye	10.616	69	905.980	0,90
İsrail	57.758	11	522.030	0.52
Suudi Arabistan	30.436	33	1.108.150	1.10

Kaynak: <https://www.worldometers.info> adresinden alınan veriler temelinde oluşturulmuştur.

Tablo 9’da görüldüğü üzere CPEC kapsamındaki ülkelerin toplam ticaret hacmi 7,8 trilyon ABD doları iken ihracat ve ithalat tutarları sırasıyla 4,3 ve 3,5 trilyon ABD dolardır. Koridordaki ülkelerden Çin, Kazakistan, Türkmenistan, İran, Suudi Arabistan net ihracatçı iken Özbekistan, Tacikistan, Kırgızistan, Türkiye, İsrail net ithalatçı konumunda bulunmaktadır. Özellikle Tacikistan, Türkiye, Kazakistan, Özbekistan ve Suudi Arabistan’ın dış ticarete bağımlılığı olduğu görülmektedir.

Tablo 9. Çin-Orta Asya-Batı Asya Ekonomik Koridorunda Bulunan Ülkelerin Dış Ticaret Verileri (Dolar) (2022)

Ülkeler	Toplam Ticaret		İhracat		İthalat	
	Değer (Dolar) (000 000)	GSYİH’ nın %	Değer (Dolar) (000 000)	GSYİH’ nın %	Değer (Dolar) (000 000)	GSYİH’ nın %
Çin	6.046.660	33.7	3.362.300	18.71	2.684.360	14.94
Kazakistan	134.250	60.85	84.660	38.37	49.590	22.48
Özbekistan	43.550	54.17	15.290	19.02	28.260	35.15
Tacikistan	7.310	69.68	2.140	20.40	5.170	49.28
Kırgızistan	11.820	34.53	2.190	6.40	9.630	28.13
Türkmenistan (2020)	16.480	23.9	13.230	19.19	3.250	4.71
İran	132.650	34.14	77.200	19.87	55.450	14.27
Türkiye	617.900	68.21	254.190	28.06	363.710	40.15
İsrail	180.830	34.63	73.560	14.09	107.270	20.54
Suudi Arabistan	601.060	54.25	411.180	37.11	189.880	17.14

Kaynak: <https://unctadstat.unctad.org/CountryProfile/GeneralProfile/en-GB/104/index.html> adresinden alınan veriler temelinde oluşturulmuştur.

3.5. Çin-Çinhindi Yarımadası Ekonomik Koridoru (CIPEC)

26 Mayıs 2016’da dokuzuncu Güneydoğu Asya Ekonomik İş birliği Forumu’nda CIPEC fikri önerilmiş ve Çin, ikili iş birliği programını oluşturmaya başlamak için Laos, Kamboçya ve diğer ülkelerle ortak kalkınma konusunda iş birliği mutabakat anlaşmaları imzalamıştır (Lin vd., 2021). Koridor Çin’deki Nanning ve Kunming’de başlamakta ve Singapur’da sona ererek Vietnam, Laos, Kamboçya, Tayland, Myanmar ve Malezya’yı birbirine bağlamaktadır. CIPEC, Çin ile Çinhindi Yarımadası’nı birbirine bağlayan kıtasal bir köprü görevi görerek Çin ile ASEAN ülkelerinin ulusötesi bir ekonomik koridor işlevine sahip olmuştur (Zhu & Chen, 2019).

Koridor, Güney Çin Denizi’ndeki deniz trafiğini ve Pekin’in Malakka Boğazı’nda deniz trafiğine yönelik tehditlere ilişkin endişelerini azaltabilme potansiyeli yanında

enerji sevkiyatları ve kara taşımacılığı için de yeni fırsatlar sunmaktadır (Vinodan & Kurian, 2021).

Çin ile Güneydoğu Asya takımadaları arasında ve Pasifik Okyanusu ile Hint Okyanusu arasında yer alan Çinhindi Yarımadası, Asya'nın kavşak noktasında bulunması nedeniyle benzersiz coğrafi avantajlara sahiptir. Bu coğrafi avantajı sayesinde Çin'in BRI planında Çinhindi Yarımadası hayati konumunu korumuştur. CICPEC, Çinhindi Yarımadası'ndan Güneydoğu Asya Ülkeleri Birliği'nin (ASEAN) 6 büyük üyesini (Vietnam, Laos, Kamboçya, Tayland, Malezya ve Singapur) kapsamaktadır. Çin-Çinhindi Yarımadası Ekonomik Koridoru, Çin ile Güneydoğu Asya ana karasındaki ülkeler arasındaki ticaretin nakliye maliyetini azaltarak bu ülkeler arasındaki güçlü ekonomik ilişkileri daha da entegre edeceği beklenmektedir (Rana & Ji, 2020).

Koridordaki ülkelerin GSYİH'sı ve kişi başı düşen geliri Tablo 10'da gösterilmiştir. Tabloda görüldüğü üzere CIPEC, 19,3 trilyon ABD doları değerinde bir ekonomik üretimle dünya GSYİH'nın %26,67'sini gerçekleştirmektedir. Koridordaki ülkelerin kişi başı gelir sıralamasında ilk beş sırayı sırasıyla Malezya, Çin, Tayland, Vietnam ve Laos oluşturmaktadır.

Tablo 10. Çin-Çinhindi Yarımadası Ekonomik Koridorunda Bulunan Ülkelerin GSYİH ve Kişi Başı Düşen Geliri (2022)

Ülke	Kişi Başı Gelir		GSYİH	
	Değer (Dolar)	Sıralama	Değer (Dolar) (000 000)	Dünya GSYİH Payı (%)
Çin	12.598	63	17.963.200	17.86
Tayland	6.909	87	495.340	0.49
Vietnam	4.164	112	408.800	0.41
Malezya	11.972	64	406.310	0.40
Kamboçya	1.787	141	29.960	0.03
Laos	2.088	140	15.720	0.02

Kaynak: <https://www.worldometers.info> adresinden alınan veriler temelinde oluşturulmuştur.

CPEC kapsamındaki ülkelerin dış ticaret ile ilgili verileri Tablo 11'de verilmiştir. Tabloda görüldüğü üzere koridordaki ülkelerin toplam ticaret hacmi 8.1 trilyon ABD doları iken ihracat ve ithalat tutarları sırasıyla 4.4 ve 3.7 trilyon ABD dolardır. Koridordaki ülkelere Çin, Vietnam, Malezya, Laos net ihracatçı iken Tayland ve Kamboçya ise net ithalatçı konumunda bulunmaktadır. Koridor ülkelerinden Vietnam, Kamboçya, Malezya ve Tayland'ın dış ticarete yüksek oranda bağımlılığı olduğu görülmektedir.

Tablo 11. Çin-Çinhindi Yarımadası Ekonomik Koridorunda Bulunan Ülkelerin Dış Ticaret Verileri (2022)

Ülkeler	Toplam Ticaret		İhracat		İthalat	
	Değer (Dolar) (000 000)	GSYİH' nın %	Değer (Dolar) (000 000)	GSYİH' nın %	Değer (Dolar) (000 000)	GSYİH' nın %
Çin	6.046.660	33.7	3.362.300	18.71	2.684.360	14.94
Tayland	590.260	119.16	287.070	57.95	303.190	61.21
Vietnam	730.440	178.67	371.290	90.82	359.150	87.85
Malezya	646.800	159.19	352.480	86.75	294.320	72.44
Kamboçya	52.280	174.60	22.470	75.0	29.810	99.6
Laos	15.440	98.22	8.200	52.16	7.240	46.06

Kaynak: <https://unctadstat.unctad.org/CountryProfile/GeneralProfile/en-GB/104/index.html> adresinden alınan veriler temelinde oluşturulmuştur

3.6. Bangladeş, Çin, Hindistan ve Myanmar Ekonomik Koridoru (BCIMEC)

BCIMEC, Çin Başbakanı Li Keqiang'ın Mayıs 2013'te Hindistan'a yaptığı ziyaret sırasında, iki büyük pazar olan Çin ve Hindistan'ı birbirine bağlamanın yanı sıra çevre bölgelerin bağlantısını sağlama hedefini geliştirmek amacıyla önerilmiştir. Bu nedenle bu koridor önerisi Bangladeş ve Myanmar tarafından da memnuniyetle karşılanmıştır. BCIMEC, aynı zamanda güçlü bir şekilde birbirini tamamlayan ekonomik yapılara ve

sanayi gelişimindeki kademeli farklılıklara sahip olan iki yüksek nüfuslu ülkeyi birbirine bağlayarak onları ideal ortaklar haline getirmektedir (Guoqiang & Yuze, 2020).

BCIM Ekonomik Koridoru'nun BRI'nın önemli bir bileşeni olarak duyurulmasından önce, ilgili dört ülke zaten alt-bölgesel iş birliğini hayata geçirmek için yıllardır çalışıyordu. Doğu ve kuzeydoğu Hindistan'ı güneybatı Çin ile en az gelişmiş iki ülkeyle (Bangladeş ve Myanmar) bütünleştirmek için 1999 yılında Kunming'de bir Track I BCIM bölgesel Ekonomik Forumu kuruldu ve 2013 yılında konsept resmi olarak onaylandı. Hindistan'ın BCIMEC'yi başlatmadaki ana hedefi, alt bölgesel yönetimler aracılığıyla kuzeydoğu bölgesi için altyapı ve pazarlar geliştirmektir (Sachdeva, 2021).

Dört ülkenin bağlanabilirliği, ekonomik ve ticari iş birliği ve bölgesel kalkınması üzerinde derin bir etki yaratacaktır. Birincisi, BCIMEC'nin inşası bölgesel kalkınma ortamının iyileştirilmesine ve ekonomik gücün artırılmasına yardımcı olacaktır. Ekonomik koridor, tamamlandıktan sonra bu alanların ve hatta daha geniş alanların bağlantı düzeyini yükseltecektir. Üçüncüsü, BCIMEC'nin inşasının teşvik edilmesi, dört ülkenin ortak kalkınmasını kolaylaştıracaktır. Dördüncüsü, BCIMEC'nin başarılı bir şekilde uygulanması karşılıklı siyasi güveni artıracak, refah uçurumunu daraltabilecek ve istikrarlı ve uyumlu bir sınır bölgesi oluşturmaya yardımcı olabilecektir (Wang, 2020).

Çin açısından bakıldığında, Bangladeş'in BRI'de bulunması iki açıdan önemlidir. Birincisi Çin'in büyüyen ekonomisi ve bol iş gücü nedeniyle Bangladeş'in ihtiyaç duyduğu altyapı imkânı sunarak endüstriyel kapasitesini ihraç etme fırsatı elde etmesi, ikincisi Bangladeş'in Güney Asya ile Güneydoğu Asya arasında stratejik bir konuma sahip olması nedeniyle Çin'in Güney Asya pazarlarına da erişme imkânı tanınmasıdır (Saimum, 2020). Hint Okyanusu'na bakan ve Güney Asya ile Güneydoğu Asya arasında yer alan Myanmar ise Hindistan'a olan demiryolu ve karayolu bağlantılarıyla jeopolitik açıdan stratejik öneme sahiptir (Sarker, 2018). Çin, önemli bir komşu olarak Hindistan'a büyük önem vermektedir. Daha önce de belirtildiği gibi BCIMEC'in en doğrudan hedefi dünyanın iki büyük pazarı olan Çin ve Hindistan'ı birbirine bağlamaktır.

Çin için BCIMEC çeşitli avantajlar sunmaktadır. Birincisi, Çin'in güneybatı eyaletlerini Hindistan ve Bangladeş'in devasa pazarlarına bağlamaktadır. İkincisi, Çin'e Malakka Boğazı'nı aşmanın ve Çin'in güneybatı eyaletlerini petrol ve gazla beslemenin ek bir yolu olarak Bengal Körfezi'ne bir çıkış sağlamaktadır (Luft, 2017). Buna karşın BCIMEC, kara ve deniz taşımacılığı bağlantısı, ticaret engelleri ve güvenlik sorunları alanında bazı zorluklarla karşı karşıyadır. Birincisi, dört ülke, özellikle de Çin ve Hindistan arasındaki siyasi karşılıklı güven oldukça düşük düzeydedir. Hindistan, BRI'ye mesafeli davranmış ve Çin'i büyük bir rakip olarak görmüştür. İkincisi, dört ülke arasındaki bağlantı düzeyinin düşük olması ve kara taşımacılığının geri kalmış olması, ekonomik ve ticari gelişme önünde bir engeldir. Üçüncüsü, BCIMEC'nin inşası için dahili bir ivmeye ihtiyaç bulursa da ekonomik ve ticari iş birliği ticari sürtüşmeler ve engellerle sınırlı düzeyde kalmıştır. Dördüncüsü, ABD, Japonya ve Rusya gibi bölge dışı büyük güçlerin devam eden stratejik müdahalesidir. Dahası, BCIMEC aynı zamanda dinsel ayrılıklar, terörizm ve bir dizi güvenlik faktöründen etkilenmektedir (Wang, 2020).

Fakat BCIMEC'de en büyük zorluk Hindistan'ın Pakistan ile yaşadığı sorunlar ve bunun BRI'ye yansımalarıdır. Hindistan'ın BRI'ye yönelik en büyük itirazı Çin Pakistan Ekonomik Koridorun (CPEC) tartışmalı Keşmir'den (Şekil-2'de POK bölgesi) geçmesidir (Shehzad, vd., 2025). Hindistan, CPEC'in güzergahının Pakistan ile Hindistan arasında ihtilafli olan ve Pakistan'ın kontrolündeki Jammu ve Keşmir bölgesine bağlı Gilgit-Baltistan'dan geçmesinin, kendi toprak bütünlüğü ve egemenliğine aykırı olduğunu savunmaktadır (Bhatti & Sahito, 2020; Hassan, 2024). Tarihsel olarak farklı bir siyasi kimliğe sahip olan Gilgit-Baltistan, tartışmalı Cammu ve Keşmir bölgesinin yakınında yer almakta olup, Çin, Orta ve Güney Asya ile Afganistan'ın kesişim noktasında bulunmaktadır. Ticaret ve ekonomik faaliyetler açısından ideal bir coğrafi konuma sahip olan bu bölge (Nasri, 2024), Çin'in Sincan bölgesini, ticari kapasitesi oldukça yüksek olan Pakistan'ın Gwadar Limanı'na bağladığından Çin ve Pakistan için stratejik öneme sahiptir

(Babar & Alam, 2022). Gwadar Limanı'nın gelişimi, Pakistan'a Arap Denizi ve Hint Okyanusu'na erişim imkânı sağlamış olup, bu durum Hindistan ve bölgedeki diğer güçler arasında güç dengelerinin değişebileceği yönünde endişeler yaratmaktadır (Hassan, 2024).



Şekil 2. Çin-Pakistan-Ekonomik Koridoru (CPEC) (Kaynak: (Drishti, 2022).)

Çin'in Pakistan'daki askeri varlığı ve desteği her zaman Hindistan'ı rahatsız etmiştir. Haziran 2015'te Başbakan Modi, Çinli liderlere CPEC'in "kabul edilemez" olduğunu ve Hindistan'ın egemenliğini ihlal ettiğini kamuoyuna açıkça ilan etmiştir (Shah, 2017). Buna karşın Çin CPEC'in tamamen ekonomik bir girişim olduğunu ve üçüncü taraflara yönelik olmadığını belirtmiştir (Global Times, 2022). Fakat CPEC kapsamında Çin'in Pakistan yanlısı politikası, Hindistan'ın bölgedeki geniş nüfuzunu değiştirme kabiliyetini de zora sokmuştur (Muhammad, 2023).

Hindistan ile Pakistan arasındaki kuruluşlarından itibaren devam eden husumet Kuşak ve Yol Girişimi'nin Güney Asya'daki jeopolitik zorluklarını artırmaktadır. Bu iki ülke arasında, özellikle Keşmir sınır bölgesinde, sıklıkla çatışmalar patlak vermektedir (Hassan, 2024). 1965, 1971 ve 1998'deki üç büyük savaşın yanı sıra, iki bölgesel rakip arasında birçok geçici çatışma yaşanmıştır (Shaheen vd., 2023). Son önemli çatışma 22 Nisan 2025 tarihinde Hindistan'ın Keşmir bölgesindeki Pahalgam kasabasının Baisaran Vadisi'nde meydana gelen silahlı saldırıda 26 kişinin hayatını kaybetmesi ve Hindistan'ın saldırıda Pakistanı suçlamasıyla başlamıştır (Zargar, 2025). 7 Mayıs'ta Hindistan'ın "Sindoor Operasyonu"nu başlatmasıyla iki ülke arasında silahlı çatışmalar patlak vermiştir. 11 Mayıs itibarıyla bir ateşkes sağlansa da seksen yıla yaklaşan istikrarsızlık göz önüne alındığında, gelecekteki tırmanma riski hâlâ yüksek görünmektedir (Haidar, 2025).

Ayrıca, Hindistan-Pakistan çatışması bölgedeki stratejik kutuplaşmayı derinleştirmektedir. Hindistan giderek ABD liderliğindeki blokla yan yana dururken, Pakistan CPEC ve Gwadar aracılığıyla Çin'in etkisi altında sağlam bir şekilde konumlanmıştır (Helmy, 2025). Bu kutuplaşma sonucunda Hindistan, önemli bir jeopolitik merkez olarak görülen İran'daki Çabahar limanına katkıda bulunmuş (Khan, 2023), 2007 yılında Çin'e karşı denge oluşturmak amacıyla kurulan Quad (Dörtlülük Güvenlik Diyalogu) grubunun, ABD, Avustralya ve Japonya ile birlikte, bir üyesi olmuş (Mohan, 2022) ve Eylül 2023 tarihindeki G20 zirvesinde ABD'nin öncülüğünde BRI'ya alternatif olarak sunulan ve Hindistan, Birleşik Arap Emirlikleri, Suudi Arabistan, Ürdün, İsrail ve Avrupa Birliği'ni birbirine bağlamayı amaçlayan ulaşım ve ekonomik koridor girişimi olan Hindistan-Ortadoğu Ekonomik Koridoru (IMEC) projesine dahil olmuştur (Siddiqa, 2023).

Hindistan-Pakistan arasında yaşanan bu gerilim, Kuşak ve Yol Girişimi'nin Güney Asya'daki etkinliğini doğrudan etkilemekte; özellikle Çin-Pakistan Ekonomik Koridoru

üzerinden yürütülen projelerin güvenliği ve sürdürülebilirliği açısından ciddi zorluklar yaratmaktadır. Bu durum Çin'in BRI kapsamındaki yatırımları düşündürdüğünde bölgesel sorunların çözümünde daha fazla söz sahibi olması beklenebilir (Hussain, vd., 2021).

Koridordaki ülkelerin küresel ekonomik büyüklükleri ve kişi başı geliri Tablo 12'de gösterilmiştir. Tabloda görüldüğü üzere BCIMEC 21,9 trilyon ABD doları değerinde bir ekonomik büyüklüğe sahiptir. Bu, dünya ekonomik üretiminin %29,21'ine denk gelmektedir.

Tablo 12. Bangladeş, Çin, Hindistan ve Myanmar Ekonomik Koridorunda Bulunan Ülkelerin GSYİH ve Kişi Başı Düşen Geliri (2022)

Ülke	Kişi Başı Gelir		GSYİH	
	Değer (Dolar)	Sıralama	Değer (Dolar) (000 000)	Dünya GSYİH Payı (%)
Çin	12.598	63	17.963.200	17.86
Bangladeş	2.688	127	460.200	0.46
Hindistan	2.389	131	3.385.090	3.37
Myanmar	1.096	157	59.360	0.06

Kaynak: <https://www.worldometers.info> adresinden alınan veriler temelinde oluşturulmuştur.

Dış ticaret açısından BCIMEC'in toplam ticaret hacmi 7,4 trilyon ABD doları iken ihracat ve ithalat değerleri sırasıyla 3,9 trilyon ABD doları (%80,1) ve 3,4 trilyon ABD doları (%77,42) şeklindedir. BCIMEC ülkeleri içinde Çin ve Bangladeş net ihracatçı Hindistan ve Myanmar ise net ithalatçı konumundadırlar. Myanmar'ın dış ticarete bağımlılığı yüksektir (Tablo 13).

Tablo 13. Bangladeş, Çin, Hindistan ve Myanmar Ekonomik Koridorunda Bulunan Ülkelerin Dış Ticaret Verileri (Dolar) (2022)

Ülkeler	Toplam Ticaret		İhracat		İthalat	
	Değer (Dolar) (000 000)	GSYİH'nin %	Değer (Dolar) (000 000)	GSYİH'nin %	Değer (Dolar) (000 000)	GSYİH'nin %
Çin	6.046.660	33.70	3.362.300	18.71	2.684.360	14.94
Bangladeş	142.930	31.08	88.230	19.19	54.700	11.89
Hindistan	1.173.840	34.67	453.400	13.39	720.440	21.28
Myanmar	34.500	58.12	17.100	28.81	17.400	29.31

Kaynak: <https://unctadstat.unctad.org/CountryProfile/GeneralProfile/en-GB/104/index.html> adresinden alınan veriler temelinde oluşturulmuştur.

4. Ekonomik Koridorlar Bağlamında Yapılan Yatırımlar

Yukarıda verilen altı büyük ekonomik koridorun inşası ve buna yönelik yatırımlar Kuşak ve Yol Girişiminin uygulanmasındaki temel yaklaşımdır. Bu ekonomik koridorlar bir yanda Girişim kapsamında Çin ile komşu ülkeler arasındaki iş birliğinin önemli taşıyıcıları olarak görülürken diğer yandan Çin'in bölgesel ve alt bölgesel ekonomik iş birliğine katılımının temel alanları ve araçları olarak görülmektedir (Zhang vd., 2023).

Aslında, Wong ve Chan (2003, s. 275) tarafından belirtildiği gibi, Çin'in dış yatırıma yönelik planlı eğilimi 2000'li yıllarla birlikte ortaya çıkmıştır. BRI bu eğilimin bir zirvesi olarak görülebilir. Günümüzde sermaye fazlası veren bir ekonomi olarak Çin yurt dışı yatırımlarını hızla artırarak uluslararası sermayenin yeni kaynağı olarak öne çıkmaktadır. Çin'in küreselleşme sürecinin hızla gelişmesiyle birlikte, Çinli işletmelerin dünya çapındaki yatırımları son yirmi yılda hızlı bir büyüme göstermiştir. Bu gelişmelerle Çin, kendisini dünyadaki en büyük doğrudan yatırımcılardan biri olarak sağlam bir şekilde kanıtlamıştır. Çin'de doğrudan yabancı yatırımın gelişimi Çin'in hızlı ekonomik gelişmesinin etkisiyle ülkenin yurt dışı yatırım stoku 2000 yılında sadece 28 milyar ABD dolarından 2022'de yaklaşık 2,8 trilyon ABD dolarına hızla yükselmiştir (Textor, 2024a).

Çin'in artan bu yurt dışı yatırım süreci içinde BRI; limanlar, karayolları, demiryolları ve havalimanlarının yanı sıra enerji santralleri ve telekomünikasyon ağları için altyapı

geliştirmeye yönelik çok büyük bir yatırım programıyla ilişkilendirilmiştir (Zhang, 2024). Nisan 2023 itibarıyla Çin'in resmi duyurularına göre toplam 149 ülke Çin'in Kuşak ve Yol Girişimi'ne resmi olarak katılmıştır (Textor, 2024b). Bunun sonucu olarak Çin, birçok ülkede çok sayıda altyapı projesine yatırım yapmıştır. 2024 yılında açıklanan Çin resmi rakamlarına göre, BRI'ya katılan ülkelerin Çin İhracat-İthalat Bankası'na olan borcu, Çin'in BRI'nın başlangıcından bu yana yaklaşık 1 trilyon dolarlık toplam taahhüdünün 300 milyar dolarından fazlasına ulaşmıştır (Zhang, 2024).

BRI'nın başlangıcından itibaren Çin bu girişimin içine dahil olmak isteyen her ülke ile kendi öncelikleri olan projeler geliştirmek için iş birliği yapma stratejisi izlemiştir. Bu nedenle bazı durumlarda Çin kendisi aktif olarak bu projeleri teklif ederken çoğu durumda ülkelerin kendisi bu iş birliği projelerini teklif etmiştir. Gelişmiş ve gelişmekte olan ülkeler arasında, ihtiyaçları farklı olduğundan, iş birliğinin doğası da farklılık göstermiştir. Bu farklılıklar nedeniyle ülkelerin farklı öncelikleri temelinde gelişmiş ülkeler çoğunlukla sanayi ve hizmet alanlarında finansmana ihtiyaç duyarken, gelişmekte olan ülkeler ulaştırma altyapısı alanlarında finansmana ihtiyaç duymuştur (Zakić & Šekarić, 2021). Yatırımlar da bu ihtiyaç bağlamında ülkelere dağılmıştır.

BRI'nın tanımlayıcı bir özelliği, Çin hükümetinin çeşitli düzeylerdeki BRI projeleri üzerindeki yoğun etkisidir (Buckley vd., 2018). Çin hükümeti, finansal kaynaklar üzerindeki kontrolü sayesinde BRI projelerinin orkestratörü (Ghossein vd., 2021) olarak rol almıştır. Çin hükümeti BRI'nın tasarımına, siyasi ve ekonomik yönetimine hâkim olarak BRI projeleri için hangi ülkelerin finansman alması gerektiğine ve projeleri hangi firmaların yürütmesi gerektiğine karar vermektedir (Li vd., 2022). Büyük ve orta ölçekli devlet mülkiyetindeki işletmeler hâlâ yatırımın ana kaynağıdır ve özel sermayenin rolü de artmaktadır. Ayrıca azınlık hisselerinin satın alınması, Çinli şirketlerin yurtdışında yatırım yapmasının ana yaklaşımı haline gelmiş durumdadır (Zhu & Tang, 2023). Dolayısıyla projelerin finansmanında devlete ait ve özel işletmelerin payı bulunmaktadır. 2012 ile 2022 yılları arasındaki özel şirketler, Çin'in dışa yönelik doğrudan yabancı yatırım stokunun yüzde 47,6'sını oluşturmuştur (Textor, 2024a).

2013-2023 döneminde BRI kapsamında yer alan tüm ülkelere yapılan/taahhüt edilen yatırımların bölgesel dağılımı Tablo 14'te verilmiştir. Tabloda görüldüğü üzere toplam yatırım tutarı 1 trilyon dolara yaklaşmış durumdadır. Bu tutarın yaklaşık 400 milyar doları yatırım 600 milyar doları ise inşaat alanına ait olduğu görülmektedir. Yatırımlarda en çok payı 265,1 milyar dolarla Doğu Asya ülkeleri almıştır. Doğu Asya'yı 196,7 milyar dolarla Sahra Altı Afrika ülkeleri, 193 milyar dolarla Batı Asya ülkeleri, 162,6 milyar dolarla Ortadoğu ve Afrika ülkeleri izlemiştir.

Tablo 14. BRI Kapsamında Yer Alan Tüm Ülkelere Yapılan Yatırımlar (2013-2023), (Milyon, Dolar)

	Doğu Asya	Batı Asya	Avrupa	Kuzey Amerika	Güney Amerika	Ortadoğu ve Afrika	Sahra Altı Afrika	Toplam
Yatırım	158.890	57.290	29.280	2.080	58.540	30.090	53.530	389.700
İnşaat	106.170	135.680	29.000	6.950	27.640	132.500	143.130	581.070
Toplam	265.060	192.970	58.280	9.030	86.180	162.590	196.660	970.770

Kaynak: CGIT (2023) veri seti temelinde oluşturulmuştur.

Aşağıda Çin'in BRI koridorunda yer alan ülkelere yapmış olduğu toplam yatırımlar Derek Scissors tarafından derlenen China Global Investment Tracker (CGIT) veri seti kullanılarak verilmiştir. CGIT veri seti, 2005 yılından itibaren sadece değeri 100 milyon dolar veya daha fazla olan doğrulanabilir yatırım ve inşaat işlemlerini içermektedir. Veriler Çin Ticaret Bakanlığı, Çinli kurumsal kaynaklar ve ortaklar tarafından sağlanan birincil kaynaklardan elde edilmektedir. Veriler inşaat ve yatırım faaliyetleri arasında bir ayrıma gidilerek derlenmiştir. İnşaat faaliyetleri genellikle Sinomach, China Communications Construction, State Construction Engineering ve diğerleri gibi devlete ait işletmeler tarafından gerçekleştirilirken yatırımlar, kurumsal satın alma veya sıfırdan

yatırım gibi yabancı bir varlığın satın alınmasını içeren işlemleri içermektedir (Bkz. Carney, 2023).

Çin, BRI kapsamında altyapı bağlantılarına çok fazla önem vermiştir. Bunu “altı koridor, altı rota ve birden fazla ülke ve liman” tanımlamasıyla ifade etmiştir (China's State Council Information Office, 2023). Bu nedenle altyapı bağlantısının ana hedefleri doğrultusunda her koridorda demir yolu, otoyollar, deniz taşımacılığı, havacılık, boru hatları ve havacılık entegre bilgi ağı yatırımlarına öncelik vermiştir (Yuzhu & Shicheng, 2022). Bu yatırımlar yeni yollar, demiryolları, enerji santralleri vb. şeklinde olduğu gibi koridor ülkelerinde var olan altyapıların iyileştirmesi şeklinde de olmuştur.

BRI kapsamında Çin-Orta Asya-Batı Asya Ekonomik Koridoruna yapılan yatırımlar ve dağılımları Tablo 15'te verilmiştir. Tabloda görüldüğü üzere 2013-2023 yıllarında bu koridor ülkelerine yapılan toplam yatırım miktarı yaklaşık 106 milyar dolardır. En çok yatırımın gittiği ilk üç ülke sırasıyla 22,5 milyar dolarla Kazakistan, 42,4 milyar dolarla Suudi Arabistan ve 7,6 milyar dolarla İran olmuştur. Sektör bazında ise en çok yatırımın yapıldığı ilk üç sektör 56,3 milyar dolarla enerji, 15,8 milyar dolarla ulaştırma ve 7,7 milyar dolarla emlak olmuştur.

BRI kapsamında Çin-Orta Asya-Batı Asya Ekonomik Koridoruna dahil ülkelerde gerçekleştirilen yeni alt yapı projelerine Türkmenistan, Azerbaycan ve Kazakistan arasındaki Bakü-Aktau-Türkmenbaşı deniz bağlantısı projesi, Çin-Orta Asya Gaz Boru Hattı, Çin-Kırgızistan-Özbekistan otoyolu projesi, Gürcistan ve Türkiye arasındaki Tiflis-Kars demiryolu projesi, Gürcistan ve Türkiye arasındaki Anaklia-İstanbul deniz yolu projesi, İstanbul'daki Ambarlı limanı projesi, Atina'daki Piraeus limanı projesi örnek verilebilir (Geniş bilgi için bkz. World Bank, 2019; Nedopil, 2023).

Tablo 15. BRI Kapsamında Çin-Orta Asya-Batı Asya Ekonomik Koridoru Ülkelerine Yapılan Yatırımlar (2013-2023), (Milyon, Dolar)

	Enerji	Ulaştırma	Emlak	Diğer*	Toplam
Kazakistan	12.350	3.840	180	6.160	22.530
Özbekistan	2.940	270	2.400	1.890	7.500
Tacikistan	520	0	310	1.020	1.850
Kırgızistan	2.500	1.690	0	150	4.340
Türkmenistan	7.670	0	0	0	7.670
İran	2.420	4.770	160	4.530	11.880
Türkiye	3.560	0	260	3.940	7.760
İsrail					0
Suudi Arabistan	24.360	5.240	4.360	8.450	42.410
Toplam	56.320	15.810	7.670	26.140	105.940

*: Kimya, Metal, Tüketim Malları, Lojistik, Araç, Teknoloji, Tarım, Eğlence, Sağlık, Finans sektörünü kapsamaktadır. (**Kaynak:** CGIT (2023) veri seti temelinde yazar tarafından oluşturulmuştur.)

BRI kapsamında Çin-Çinhindi Yarımadası Ekonomik Koridoru ülkelerine yapılan yatırımlar ve dağılımları Tablo 16'da verilmiştir. Buna göre 2013-2023 yıllarında BRI kapsamında koridor ülkelerine yapılan toplam yatırım tutarı 106,4 milyar dolardır. Bu yatırımların gittiği ilk üç ülke sıralaması 36,5 milyar dolarla Malezya, 24,3 milyar dolarla Laos ve 28,5 milyar dolarla Vietnam şeklindedir. Bu koridor ülkelerine BRI kapsamında yapılan yatırımların sektörel dağılımına baktığımızda 41,3 milyar dolarla enerji sektörünün ilk sırada, 32,9 milyar dolarla ulaştırma sektörünün ikinci sırada ve 7,7 milyar dolarla emlak sektörünün üçüncü sırada yer aldığı görülmektedir.

Tablo 16. BRI Kapsamında Çin-Çinhindi Yarımadası Ekonomik Koridoru Ülkelerine Yapılan Yatırımlar (2013-2023), (Milyon, Dolar)

	Tayland	Vietnam	Malezya	Kamboçya	Laos	Toplam
Enerji	2.430	11.340	9.290	4.160	14.040	41.260
Ulaştırma	5.620	1.690	10.210	7.900	7.470	32.890
Emlak	0	460	5.630	1.140	430	7.660
Diğer*	4.050	4.960	11.400	1.840	2.310	24.560
Toplam	12.100	18.450	36.530	15.040	24.250	106.370

*: Kimya, Metal, Tüketim Malları, Lojistik, Araç, Teknoloji, Tarım, Eğlence, Sağlık, Finans sektörünü kapsamaktadır. (Kaynak: CGIT (2023) veri seti temelinde oluşturulmuştur.)

BRI kapsamında Çin-Çinhindi Yarımadası Ekonomik Koridoru boyunca yapılan en büyük yatırımlar ulaştırma alanında özellikle demiryollarındadır. Bu açıdan gerçekleştirilen önemli bir proje Çin-Laos Demiryolu projesidir. “Altın ulaşım kanalı” rolü giderek daha belirgin hale gelen (China's State Council Information Office, 2023) Çin-Laos Demiryolu, Çin'in Kuruning Şehri'ni Laos'un Vientiane Şehri'ne doğrudan bağlayan elektrikli bir demiryoludur. 1.035 km uzunluğundaki demiryolu, 3 Aralık 2021'de resmen faaliyete geçmiştir. Çin ve Kamboçya arasında gerçekleştirilen Sihanoukville Özel Ekonomik Bölgesi, Kuşak ve Yol projesinin Kamboçya'daki amiral gemisi haline gelmiştir. Mevcut durumda 170'ten fazla fabrika ile faaliyete geçen bölge bittiğinde 300 fabrikayı barındırması ve 80.000 ila 100.000 işçinin istihdam edilmesi beklenmektedir (Bo & Loughlin, 2022). Bu koridor boyunca yapımı süren diğer projelere Jakarta-Bandung Yüksek Hızlı Demiryolu, Gemas-Johor demiryolunun iyileştirilmesi, Bangkok-Kuala Lumpur demiryolu ve Bangkok-Vientiane demiryolu örnek verilebilir.

BRI kapsamında Bangladeş-Çin-Hindistan-Myanmar Ekonomik Koridoruna Yapılan Yatırımlar ve dağılımları Tablo 17'de verilmiştir. Tabloda görüldüğü üzere 2013-2023 yıllarında BRI kapsamda koridor ülkelerine yapılan toplam yatırım tutarı 33,2 milyar dolardır. Bu yatırımın 27,4 milyarlık kısmı Bangladeş'e 5,9 milyar dolarlık kısmı Myanmar'a gitmiştir. Yatırımların sektörel dağılımında 13,8 milyar dolarla enerji ilk sırada yer alırken 10,4 milyar dolarla ulaştırma ikinci sırada ve 3,2 milyar dolarla emlak üçüncü sırada yer almaktadır.

Tablo 17. BRI Kapsamında Bangladeş-Çin-Hindistan-Myanmar Ekonomik Koridoru Ülkelerine Yapılan Yatırımlar (2013-2023), (Milyon, Dolar).

	Bangladeş	Hindistan	Myanmar	Toplam
Enerji	10.610	0	3.150	13.760
Ulaştırma	9.050	0	1.390	10.440
Emlak	2.360	0	830	3.190
Diğer*	5.360	0	480	5.840
Toplam	27.380	0	5.850	33.230

*: Kimya, Metal, Tüketim Malları, Lojistik, Araç, Teknoloji, Tarım, Eğlence, Sağlık, Finans sektörünü kapsamaktadır. Kaynak: CGIT (2023) veri seti temelinde oluşturulmuştur.

BRI kapsamında Bangladeş-Çin-Hindistan-Myanmar Ekonomik Koridoruna yapılan en büyük yatırımların daha çok enerji alanında olduğu görülmektedir. Çin-Myanmar Ham Petrol ve Gaz Boru Hattı tamamlanmış ve hizmete girmiştir. Çin-Myanmar Demiryolu'nun Muse-Mandalay bölümünün fizibilite çalışması tamamlanmış ve Mandalay-Kyaukphyu bölümünün fizibilite çalışması başlatılmıştır. BRI kapsamında gerçekleştirilen önemli bir proje Bangladeş'in güneybatı bölgesindeki Jashore'a kadar uzanan 172 km'lik Padma Köprüsü demiryolu bağlantı projesidir. (HKTD, 2024). Bangladeş-Çin Dostluk Köprüsü ve Dohazari-Cox's Bazar demiryolu güzergahı dahil olmak üzere Bangladeş'teki inşaat projeleri iyi bir ilerleme kaydetmiştir (Nedopil, 2023). Fakat Hindistan-Myanmar-Tayland Üçlü Otoyolu, Trans-Asya Otoyolu, Hindistan-Myanmar demiryolu bağlantıları, Stilwell Yolu, Myanmar-Hindistan-Bangladeş gaz ve/veya petrol boru hatları ve Myanmar'ın Mizoram ve Sittwe limanını birbirine bağlayan Kaladan Çok Modlu Transit Taşımacılığı rotası gibi Hindistan bağlantı projelerinin

inşasının ilerlemesi çok yavaş olmuştur. Bunun da en önemli nedeni Hindistan'ın, Doğu Güney Asya ve Bengal Körfezi bölgesindeki baskın konumunu Çin'e kaptrabileceği endişesi nedeniyle, BRI projelerinde işbirliği yapmada isteksiz olmasıdır (İslam, 2020).

BRI kapsamında 2013-2023 yıllarında Yeni Avrasya Kara Köprüsü Koridoruna yapılan yatırımlar ve dağılımı Tablo 18'de verilmiştir. Tabloda görüldüğü üzere bu koridor ülkelerine giden toplam yatırım tutarı 61,6 milyar dolar civarındadır. Bu koridorda Rusya 38,6 milyar dolarla en çok yatırımın yapıldığı ülke iken bunu 17,2 milyar dolarla Kazakistan ve 3 milyar dolarla Belarus izlemektedir. Sektör açısından yatırımların en çok gittiği sektör 31,2 milyar dolarla enerji sektörü olmuştur. Enerji sektörünü 9 milyar dolarla kimya ve 7,9 milyar dolarla ulaştırma sektörü takip etmiştir.

Tablo 18. BRI Kapsamında Yeni Avrasya Kara Köprüsü Koridoru Ülkelerine Yapılan Yatırımlar (2013-2023), (Milyon, Dolar).

	Rusya	Hollanda	Polonya	Kazakistan	Belarus	Toplam
Enerji	22.870	0	980	7.050	340	31.240
Ulaştırma	2.380	0	1.230	3.840	460	7.910
Kimya	5.560	0		2.630	860	9.050
Diğer*	7.810	0	450	3.710	1.380	13.350
Toplam	38.620	0	2.660	17.230	3.040	61.550

*: Emlak, Kimya, Metal, Tüketim Malları, Lojistik, Araç, Teknoloji, Tarım, Eğlence, Sağlık, Finans sektörlerini kapsamaktadır. (Kaynak: CGIT (2023) veri seti temelinde oluşturulmuştur.)

Bu projelerden bitmiş olanlara Urumqi-Khorgos demiryolu projesi, Urumqi-Khorgos bölünmüş yol projesi, Khorgos-Almatı karayolu, Astana'dan Pavlodar'a uzanan P4/A17 yol projesi, Karaganda'dan Almatı'ya giden M36 yol projesi verilebilir. Yeni Avrasya Kara Köprüsü boyunca, Sırbistan'daki Macaristan-Sırbistan Demiryolu'nun Belgrad-Novı Sad bölümü Mart 2022'de faaliyete geçmiştir ve Macaristan'daki Budapeşte-Kelebija bölümünde ray döşeme çalışmaları başlamıştır. Hırvatistan'daki Peljesac Köprüsü trafiğe açılmış, Batı Avrupa-Batı Çin Otoyolu tamamlanmış, Karadağ'daki Bar-Boljare Otoyolu'nun Smokovac-Matesevo bölümü trafiğe açılmıştır (De Soyres vd.2019; Chubarov, 2019; Nepodil,2023).

Tablo 19'da BRI kapsamında Çin-Moğolistan-Rusya Ekonomik Koridoruna yapılan yatırımlar verilmiştir. Bu kapsamda Moğolistan'a yapılan toplam yatırım tutarı 5,9 milyar dolar civarındadır. Bu yatırımların 2,9 milyar dolarlık kısmı enerji sektörüne, 1,9 milyar dolarlık kısmı metal sektörüne ve 520 milyon dolarlık kısmı ulaştırma sektörüne gitmiştir.

Tablo 19. BRI Kapsamında Çin-Moğolistan-Rusya Ekonomik Koridoruna Yapılan Yatırımlar (2013-2023), (Milyon, Dolar)

	Moğolistan	Toplam
Enerji	2.910	2.910
Kimya	0	0
Metal	1.940	1.940
Diğer*	1.010	1.010
Toplam	5.860	5.860

*: Emlak, Kimya, Metal, Tüketim Malları, Lojistik, Araç, Teknoloji, Tarım, Eğlence, Sağlık, Finans sektörlerini kapsamaktadır. (**Kaynak:** CGIT (2023) veri seti temelinde oluşturulmuştur.)

Bu kapsamda Çin-Moğolistan-Rusya Ekonomik Koridoru boyunca tamamlanan projelere Çin ve Rusya'yı birbirine bağlayan Heihe-Blagoveshchensk Otoyol Köprüsü, Tongjiang-Nizhneleninskoye Demiryolu Köprüsü, Çin-Rusya doğu doğal gaz boru hattı, üç ülkeden geçen Seaside 1 (Primorye-1) ve Seaside 2 (Primorye-2) yeni demiryolu hatları, Çin'in Jilin Eyaletindeki sınır şehri Hunchun ile yeni yapılan Zarubino limanını birleştiren kara ve demir yolları, AH-4 (Novosibirsk-Khovd – Urumqi (Rusya-Moğolistan-Çin) ve AH-3 karayolu koridorları (Ulan-Ude-Erenhot (Rusya-Moğolistan)

Erehnot-Jining (Çin) örnek verilebilir. Bunun dışında üç ülke merkezi demiryolu ve karayolları hattının modernizasyonu için Ortak Plan üzerinde anlaşmışlardır. Bu kapsamda demiryolu koridorları hedeflenmiştir (Bkz. Dondokov ve Namzhilova, 2023; Zoi Environmental Network, 2024; Ulagpan, 2021; De Soyres vd., 2019; Worldbank, 2019).

BRI kapsamında 2013-2023 yıllarında Çin Pakistan Ekonomik Koridoruna yapılan yatırımlar ve dağılımları Tablo 20’de verilmiştir. BRI kapsamında koridorda yer alan Pakistan’a yapılan toplam yatırım tutarı 52,2 milyar dolardır. Pakistan’a yapılan yatırımların sektörel dağılımına baktığımızda sırasıyla 39,4 milyar dolarla enerji, 9,8 milyar dolarla ulaştırma ve 720 milyon dolarla teknoloji gelmektedir.

Tablo 20. BRI Kapsamında Çin Pakistan Ekonomik Koridoruna Yapılan Yatırımlar (2013-2023), (Milyon, Dolar)

	Pakistan	Toplam
Enerji	39.400	39.400
Ulaştırma	9.780	9.780
Teknoloji	720	720
Diğer*	2.270	2.270
Toplam	52.170	52.170

*: Emlak, Metal, Tüketim Malları, Lojistik, Araç, Finans sektörlerini kapsamaktadır. (Kaynak: CGIT (2023) veri seti temelinde oluşturulmuştur.)

Çin-Pakistan Ekonomik Koridoru boyunca bitmiş büyük projeler bulunmaktadır. Çin-Pakistan Ekonomik Koridoru’nun başlangıç noktası ve amiral gemisi projesi olan (Safdar, 2024) Gwadar Limanı, 13 Kasım 2016’da resmen sefere açılmıştır. Orta Asya ve Avrupa’ya yönelik bölgesel bağlantıyı ve ticareti teşvik etmede kilit bir konumda olan Gwadar rotası (Gholizadeh vd., 2020; Rasool vd., 2020), Çin’e Malakka boğazına kıyasla enerji ithalatı ve Hint Okyanusu’na erişim için daha hızlı bir yol sunmaktadır (Akram & Fareed, 2019). Pakistan’dan Çin’e kara yoluyla seyahat için gereken süreyi önemli ölçüde kısaltan E35 otoyolu Nisan 2018’de tamamlanmıştır. Pakistan’daki demiryolu ağının kuzey ucunda yer alan Havelian kara limanı inşaat projesi ile yükseltilen Karaçi-Peşaver Demiryolu Hattı (ML-1) buradan Çin-Pakistan Khunjerab geçidinden kuzeye doğru Çin’deki Sincan’daki Kaşgar’a kadar uzanacaktır (Jinbo, 2022b). Port Qasim enerji santrali, Çin-Pakistan Ekonomik Koridoru kapsamında uygulanan ilk projedir. Projenin iki süperkritik 660 MW jeneratörü, Pakistan’daki elektrik açığını büyük ölçüde azaltacak şekilde yaklaşık 9 milyar kWh’lik ortalama yıllık net elektrik üretim kapasitesiyle Nisan 2018’de faaliyete geçmiştir (Zhongyuan, 2022).

Koridorlara yapılan yatırımların tutarı dışında CGIT ayrıca ticari bir anlaşma tamamlandıktan sonra yatırımın başarısız olduğu projeleri ifade etmek için (Scissors, 2024) sorunlu işlemleri de vermektedir. CGIT veri tabanına göre, 2013’ten (BRI’nin ilk önerildiği zaman) 2023’e kadar, Çinli işletmeler tarafından yapılan dış yatırımlardan 52 ülkeyi kapsayan 232 sorunlu işlem gerçekleşmiştir. Bu işlemlerin toplam değeri 90.4 milyar ABD dolarına ulaşmıştır (CGIT, 2023).

Coğrafi dağılım açısından, Çin’in Kuşak ve Yol boyunca yaptığı doğrudan yatırımlar çoğunlukla gelişmekte olan ekonomilere ve kapasite iş birliği potansiyeli daha yüksek olan ülkelere akmaktadır. Koridorlar bağlamında yapılan yatırımların büyük kısmı Çin-Çinhindi Yarımadası Ekonomik Koridoru ve Çin-Orta Asya-Batı Asya Ekonomik Koridoruna gittiği görülmektedir. BRI kapsamında ülke profilleri açısından önemli bir bulgu daha zengin ülkelerin daha fazla yatırım projelerini alması daha düşük gelirli ülkelerin ise daha fazla inşaat projelerini almasıdır. Çin’in BRI kapsamında son 10 yılda yaptığı yatırımlar incelendiğinde enerji sektörünün diğer tüm sektörlerle karşılaştırıldığında açık ara en yüksek yatırım hacmine sahip olduğu görülmektedir. Enerji sektörünü İnşaat ve emlak sektörü izlemektedir. Pek çok BRI ülkesi, özellikle de küçük, denize kıyısı olmayan ve kırılgan olanlar, bölgesel ve dünya pazarlarına yeterince entegre olmamalarına neden olan önemli altyapı açıklarıyla karşı karşıyadır (Ruta vd.,

2019). BRI projeleri bu ülkelere bu altyapı açıklarını başka yerlerde alabilecekleri maliyetten daha düşük bir maliyetle giderme fırsatı sağlamaktadır (Li vd. 2022).

5. Sonuç

Kuşak ve Yol Girişimi 2013 yılında Orta Asya ve Güneydoğu Asya'ya yaptığı ziyaret sırasında Çin Devlet Başkanı Xi Jinping tarafından Doğu ve Batı kültürlerini birbirine bağlayan Antik İpek Yolu'nun yeniden canlandırılması hedefiyle açıklandı. Girişim hem karadan Çin'den Avrupa'ya uzanan İpek Yolu Ekonomik Kuşağı'nı, hem de denizleri geçerek Çin'i Güneydoğu Asya, Güney Asya, Afrika ve ötesine bağlayan 21. Yüzyıl Deniz İpek Yolu'nu kapsamaktadır. Son yıllarda bu girişime "Kutup İpek Yolu" olarak adlandırılan Arktik Rotası eklenmiştir. Bu nedenle Kuşak ve Yol Girişimi Çin tarafından sadece Avrasya, Güney Asya ve Güneydoğu Asya arasında değil geliştirilen bir dizi ulaştırma koridorlarıyla Asya, Avrupa ve Afrika arasında bölgesel bağlantıyı güçlendirmeye yönelik sunulan bir teklif olarak düşünülebilir. Çinli yetkililer de genellikle Kuşak ve Yol Girişimi'ni, içinde yer alan ülkelerin kaynak ve ekonomik kapasiteleri bakımından tamamlayıcılık özelliklerini vurgulayarak, "karşılıklı saygı, uluslararası iş birliği ve kazan-kazan iş birliği" temelinde bir ekonomik ortak pazarın inşası şeklinde nitelendirmişlerdir.

Kuşak ve Yol Girişimi, yönleri ve ölçekleri farklılık gösteren altı ekonomik koridordan oluşmakta olup, her biri belirli bölgeler içindeki ticaret ve bağlantıyı geliştirmeye odaklanmakta ve ekonomik, siyasi ile kültürel ilişkilerin güçlendirilmesini amaçlamaktadır. Ekonomik koridorlar, katılan ülke sayısı ve aynı zamanda her koridordaki ülkeler arasındaki kalkınma düzeyi ve ticaret miktarı açısından çok çeşitlidir. Koridorlardan ikisi, Çin Pakistan Ekonomik Koridoru ve Çin-Moğolistan-Rusya Ekonomik Koridoru, az sayıda ülke arasındaki iş birliğini içerirken Çin-Orta Asya-Batı Asya Ekonomik Koridoru gibi diğer koridorlar daha fazla ülke arasında çok daha karmaşık iş birliğini içermektedir. Koridorlar içinde GSYİH büyüklüğü bakımından en yüksek değere sahip koridor Yeni Avrasya Kara Köprüsü Koridoru iken bunu Bangladeş-Çin-Hindistan-Myanmar Ekonomik Koridoru, Çin-Orta Asya-Batı Asya Ekonomik Koridoru, Çin-Moğolistan-Rusya Ekonomik Koridoru, Çin-Çinhindi Yarımadası Ekonomik Koridoru ve Çin Pakistan Ekonomik Koridoru takip etmektedir.

Koridorların ticaret hacmi bakımından büyüklüğü ise sırasıyla Yeni Avrasya Kara Köprüsü Koridoru, Çin-Çinhindi Yarımadası Ekonomik Koridoru, Çin-Orta Asya-Batı Asya Ekonomik Koridoru, Bangladeş-Çin-Hindistan-Myanmar Ekonomik Koridoru, Çin-Moğolistan-Rusya Ekonomik Koridoru, Çin Pakistan Ekonomik Koridoru şeklindedir.

Kuşak ve Yol Girişimi'nin ilan edildiği 2013 yılından itibaren bu girişim kapsamında yapılan toplam yatırım tutarı 2024 yılı sonu itibarıyla bir trilyon doları geçmiş durumdadır. Büyük ve orta ölçekli devlet mülkiyetindeki işletmeler yatırımın ana kaynağı iken özel sermayenin rolü de giderek artmaktadır. Bu yatırımların en çok gittiği koridorlar sırasıyla Çin-Çinhindi Yarımadası Ekonomik Koridoru, Çin-Orta Asya-Batı Asya Ekonomik Koridoru, Yeni Avrasya Kara Köprüsü Koridoru, Çin-Pakistan Ekonomik Koridoru, Çin-Moğolistan-Rusya Ekonomik Koridoru ve Bangladeş-Çin-Hindistan-Myanmar Ekonomik Koridoru şeklindedir. Coğrafi dağılım açısından, Çin'in Kuşak ve Yol boyunca yaptığı doğrudan yatırımlar çoğunlukla gelişmekte olan ekonomilere ve kapasite iş birliği potansiyeli daha yüksek olan ülkelere akmaktadır. Bu açıdan Güneydoğu Asya ülkeleri en büyük paya sahiptir. Yatırımların sektörel dağılımda ilk üç sırayı enerji, ulaştırma ve emlak almaktadır. BRI özellikle yatırımlarla güzergahı üzerindeki ülkelerdeki altyapı açığını kapatmayı hedeflemektedir. Bu durum enerji, inşaat, ulaştırma, lojistik gibi sektörlerdeki yatırımcılara önemli fırsatlar da sunmaktadır. Örneğin Çinli şirketler Pakistan, Yunanistan ve Kenya gibi çok farklı coğrafyalarda demiryolları, otoyollar, limanlar ve enerji santrallerinin inşasında aktif olarak yer almaktadır. Bu altyapı projeleri yalnızca bağlantıyı geliştirmekle kalmamakta aynı zamanda istihdam yaratmakta ve ekonomik büyümeyi teşvik etmektedir. Bu koridorların

altyapısına dönük yatırımlar sadece koridordaki ülkelere değil rota üzerindeki diğer ülkelere ticaret imkanları sağlamaktadır.

Çin'in Kuşak ve Yol Girişimi'nde başarılı olması oluşturulan altı ekonomik koridorda bulunan ülkelerdeki siyasal istikrara, ülkelerin kendi aralarındaki iş birliğine ve oluşan küresel güç dengesine oldukça bağlıdır. Fakat Kuşak ve Yol Girişimi kapsamında yer alan ülkelerde, siyasi riskler, bölgesel dini ve etnik çatışmalar, ülkeler arası anlaşmazlıklar, kurumsal engeller, finansman problemleri, kredi geri ödeme sıkıntıları ve koordinasyon eksikliği gibi pek çok çözülmemiş sorun bulunmaktadır. Örneğin, Kuşak ve Yol Girişimi'nin amiral gemisi projesi olarak kabul edilen Çin-Pakistan Ekonomik Koridoru (CPEC), Pakistan'ın Belucistan bölgesindeki Gwadar Limanı'nı kapsamlı bir ulaşım ağı aracılığıyla Çin'in Sincan bölgesine bağlayarak, Çin'e stratejik açıdan Umman Denizi'ne doğrudan erişim sağlamaktadır. Fakat Gwadar Limanının geçtiği Belucistan bölgesi ayrılıkçı hareketlerin merkezinde yer almakta ve bu hareketler Çin'in bu bölgedeki yatırımlarına ve yayılmasına karşı çıkmaktadır. Bu istikrarsızlık projenin gecikmesine ve maliyetli olmasına yol açmaktadır. Benzer şekilde, Kuşak ve Yol Girişimi'ne (BRI) karşı mesafeli bir tutum sergileyen Hindistan, Çin'in Pakistan'daki askeri ve ekonomik etkisini artırmasına karşı çıkmakta ve CPEC'in batı güzergâhlarının ihtilafı Keşmir bölgesinden geçmesini kendi egemenliğine yönelik bir ihlal olarak değerlendirmektedir. Bu doğrultuda Hindistan, Çin'in bölgesel etkisini dengelemek amacıyla ABD, Japonya ve Avustralya ile birlikte 'Dörtlü Güvenlik Diyalogu' (Quad) adlı oluşuma katılmış; ayrıca, ABD öncülüğünde Kuşak ve Yol Girişimi'ne (BRI) alternatif olarak geliştirilen ve Hindistan, Birleşik Arap Emirlikleri, Suudi Arabistan, Ürdün, İsrail ile Avrupa Birliği'ni birbirine bağlamayı hedefleyen Hindistan-Ortadoğu-Avrupa Ekonomik Koridoru (IMEC) projesinde yer almıştır. Bu yeni koridor, Çin'in Kuşak ve Yol Girişimi'ne doğrudan bir alternatif olarak konumlandırılmakta olup, Asya ile küresel ticaretin Hindistan ve İsrail üzerinden yönlendirilmesini amaçlamaktadır. İkinci Trump yönetimi, Çin'i zayıflatmak ya da etkisini dengelemek için Hindistan'ın bölgedeki stratejik önemini kullanarak ABD-Hindistan ilişkilerini güçlendirmeye çalışmaktadır. Bu eğilim, BRI'ye karşı koyma çabalarının bir parçası olarak yeni stratejik ortaklıkların kurulmasına yol açabilir. Bu gelişmeler, kıtanın küresel ölçekteki ABD-Çin rekabeti bağlamında konumlandırılmasına, bu çerçevede yeni bölgesel entegrasyonların ortaya çıkmasına ve sonuç olarak Kuşak ve Yol Girişimi'nin ilerleyişinin yavaşlamasına neden olmaktadır.

Çin, Kuşak ve Yol Girişimi kapsamında özellikle altyapı yatırımlarını Asya, Afrika ve Orta Doğu'daki gelişmekte olan veya az gelişmiş ülkelere yoğunlaştırmaktadır. Bu ülkeler genellikle Küresel Güney olarak adlandırılmakta olup, özellikle ulaştırma ve enerji gibi alanlarda önemli altyapı eksikliklerine sahiptir. Çin, Kuşak ve Yol Girişimi kapsamında yeni ticaret koridorları oluşturarak ve ekonomik açıdan daha az gelişmiş ülkelerle iş birliği yaparak küresel ticaret yapısını yeniden şekillendirmeyi hedeflemektedir. Çin bu amaçla bu ülkelere önemli finansman/kredi desteği sağlamaktadır. Bu da Çin'in kendisini bir çeşit Küresel Güney'in lideri olarak konumlandırmasını getirmektedir. Böylece Çin, Kuşak ve Yol Girişimi aracılığıyla düşük gelirli ülkelerin kalkınma ihtiyaçlarına uygun altyapı ve ekonomik destek sağlayarak yumuşak gücünü artırmakta ve sıklıkla Batı girişimlerinin bıraktığı boşlukları doldurmaktadır. Ancak Çin'in bu ülkelerde artan etkisi, özellikle ekonomik bağımlılık boyutuyla neo-sömürgecilik eleştirilerine yol açmıştır.

Kaynakça

Afraz, N., & Khawar, H. (2019). BRI: Connectivity, trade, investment and politics in South Asia. J. Syed, Y.-H. Ying (eds.), *China's Belt and Road Initiative in a Global Context: Volume I: A Business and Management Perspective*, Palgrave Macmillan Asian Business Series, 87-119

- Akram, Q., & Fareed, M. (2019). China's Malacca Dilemma: Power Politics in Indian Ocean. *Journal of Politics and International Studies*, 5(02), 29-44.
- Ali, U.Z. (2024). Chinese Quest for Neutrality in Israel-Hamas Conflict. <https://cscr.pk/explore/themes/politics-governance/chinese-quest-for-neutrality-in-israel-hamas-conflict/> adresinden 01.09.2024 tarihinde alınmıştır.
- Anadolu Ajansı. (2020, Aralık 3). Türkiye'den Çin'e ilk ihracat treni yarın yola çıkacak. <https://www.aa.com.tr/tr/ekonomi/turkiyeden-cine-ilk-ihracat-treni-yarin-yola-cikacak/2064265> adresinden 25.08.2024 tarihinde alınmıştır.
- Andornino, G. B. (2023). Continuity and Change in Italy-China Relations: From Economic Pragmatism to Selective Followership and Back. In *China-US Competition: Impact on Small and Middle Powers' Strategic Choices* (pp. 133-157). Cham: Springer International Publishin
- Baksi, A. (2023). *Houthi attacks disrupt global trade shipping routes*. Acuity Knowledge Partners. <https://www.acuitykp.com/blog/houthi-attacks-disrupt-global-trade-shipping-routes/>
- Barrech, D., Bano, S., Bashir, S., Zafar, H., & Naz, S. (2023). Balochistan's Potential under CPEC: Opportunities and Challenges. *Qualitative Research*, 23(2), 235-257.
- Beg, S., Baig, T., & Akbar, M. (2019). Analysis of the impact of China-Pakistan economic corridor (CPEC) on the insurgency in Balochistan and options for conflict resolution. *Pakistan Journal of Social Sciences*, 39(2), 459-471.
- Benite, Z. B.-D. (2014). Taking 'Abduh to China: Chinese-Egyptian intellectual contact in the early twentieth century. In J. L. Gelvin & N. Green (Eds.), *Global Muslims in the age of steam and print*. University of California Press.
- Bhattacharjee, D. (2015). China Pakistan Economic Corridor. Available at SSRN: <https://ssrn.com/abstract=2608927> adresinden 13.08.2024 tarihinde alınmıştır
- Bhatti, I., & Sahito, I. H. (2020). China Pakistan Economic Corridor (CPEC) as Opportunity Bearer with Innumerable Hardship: An Overview. *Progressive*, 2(1).
- Bo, H. (2022). Implications of the Ukraine war for China: can China survive secondary sanctions? *Journal of Chinese Economic and Business Studies*, 21(2), 311-322.
- Bo, M., & Loughlin, N. (2022). Overlapping Agendas on the Belt and Road: The Case of the Sihanoukville Special Economic Zone. *Global China Pulse*, 1(1), 85-98.
- BRI Research Group. (2018). Belt and Road Initiative Economic Corridor: Unimpeded and Prosperous. BRI Research Group in Development Research Center of the State Council. China Development Press.
- Brinza, A. (2022). Putin's War Has Killed China's Eurasian Railway Dreams, Foreign Policy, <https://foreignpolicy.com/2022/03/01/belt-road-initiative-new-eurasian-landbridge-china-russia-poland/> adresinden 05.09.2024 tarihinde alınmıştır.
- Carney, R. W. (2023). China's chance to lead: acquiring global influence via infrastructure development and digitalization. Cambridge University Press.
- CGIT. (2023). Database. American Enterprise Institute and Heritage Foundation. <https://www.aei.org/china-global-investment-tracker/>.
- Chaisse, J. & Matsushita, M. (2018). China's 'belt and road' initiative: Mapping the world trade normative and strategic implications. *Journal of World Trade*, 52(1), 163-186.
- Chen S., Kern S., Li X., Hui F., Ye Y., Cheng X. (2022). Navigability of the Northern Sea Route for Arc7 ice-class vessels during winter and spring sea-ice conditions. *Advances in Climate Change Research*, 13(5), 676-687.
- China's State Council Information Office. (2023). The Belt and Road Initiative: A Key Pillar of the Global Community of Shared Future. The State Council Information Office of the People's Republic of China. <http://www.beltandroadforum.org/english/n101/2023/1010/c124-895.html> adresinden 16.08.2024 tarihinde alınmıştır
- Chubarov, I. (2019). Challenges and opportunities for the spatial development of Eurasia under the BRI: The case of the Eurasian Economic Union. *Area Development and Policy*, 4(1), 81-97.
- Das, A.K. (2024). China's Strategic Gains in the current Israel-Hamas Conflict. https://www.usiofindia.org/strategic-perspective/China_s_Strategic_Gains_in_the_current_Israel_Hamas_Conflict.html adresinden 06.09.2024 tarihinde alınmıştır.
- De Soyres, F., Mulabdic, A., Murray, S., Rocha, N., & Ruta, M. (2019). How much will the Belt and Road Initiative reduce trade costs?. *International Economics*, 159, 151-164.

- Dondokov, Z. D., & Namzhilova, V. O. (2023). China–Mongolia–Russia Economic Corridor: Building Infrastructure Connectivity in the Face of Global Challenges. *Regional Research of Russia*, 13(3), 568-576.
- Dong, S., Li, Y., Li, Y., & Li, S. (2021). Spatiotemporal patterns and drivers of land use and land cover change in the China-Mongolia-Russia economic corridor. *Pol. J. Environ. Stud*, 30, 2527-2541.
- Falki, S. M. & Asrar, S. (2024). Analysis of the Contemporary Politics of Palestine-Israel Conflict and Role of Major Powers. *Journal of Development and Social Sciences*, 5(2), 123-131 adresinden 01.09.2024 tarihinde alınmıştır.
- Fulton, J. (2020). Responses to the Belt and Road Initiative: A regional perspective. In J.Fulton (Ed.), *Regions in the Belt and Road Initiative* (pp. 1-15). Routledge.
- Garlick, J. (2019). *The impact of China's belt and road initiative: From Asia to Europe*. Routledge.
- Genovese, C. (2023). Belt and Road Initiative: The emerging China-EU railway and the opportunity for Italy. <https://amsacta.unibo.it/7474/1/Belt%20and%20Road%20Initiative%20-%20The%20emerging%20China-EU%20railway%20and%20the%20opportunity%20for%20Italy%202112.pdf>.
- Geraci, M. (2025). The Belt and Road Initiative and Italy's Exit: A Personal Perspective. In *Global Development and Cooperation with China: New Ideas, Policies and Initiatives for a Changing World* (pp. 73-82). Singapore: Springer Nature Singapore.
- Gerasymchuk, S. & Poita, Y. (2018). Ukraine-China after 2014: a new chapter in the relationship Opportunities and prospects, obstacles and risks. <http://library.fes.de/pdf-files/bueros/ukraine/14703.pdf> adresinden 25.08.2024 tarihinde alınmıştır.
- Gholizadeh, A., Madani, S. and Saneinia, S. (2020), A geoeconomic and geopolitical review of Gwadar Port on belt and road initiative. *Maritime Business Review*, 5(4), 335-349.
- Ghossein, T., Hoekman, B., & Shingal, A. (2021). Public procurement, regional integration, and the belt and road initiative. *The World Bank Research Observer*, 36(2), 131-163.
- Guihai, G. (2022). Thirty years of China–Russia strategic relations: achievements, characteristics and prospects. *China International Strategy Review*, 4(1), 21-38.
- Guoqiang, L., & Yuze, L. (2020). Economic corridors of the Belt and Road Initiative: Promoting connectivity and prosperity. *China Economic Transition= Dangdai Zhongguo Jingji Zhuanxing Yanjiu*, 3(1), 1-14.
- Haralambides, H. and Merk, O. (2020). The Belt and Road Initiative: Impacts on Global Maritime Trade Flows. *International Transport Forum Discussion Papers*, No. 2020/02. OECD Publishing.
- HKTDC. (2024). BRI Success Stories: Bangladesh's Padma Bridge and Rail Link Come Online, <https://research.hktdc.com/en/article/MTU2MjIzMzM5NA> adresinden 06.09.2024 tarihinde alınmıştır.
- Hoshmand, A. R. (2018). Eurasian connection via the Silk Road: The spread of Islam. In M. N. Islam (Ed.), *Silk road to belt road: reinventing the past and shaping the future* (pp. 95-104). Springer.
- Hu, A. (2018). The Belt and Road: Revolution of economic geography and the era of win-winism. In L. Wei (Ed.), *China's Belt and Road Initiatives: Economic geography reformation* (pp.15-32). Springer.
- Insisia, A. (2023). Timing is everything: Italy withdraws from the belt and road initiative. *IAI Commentaries*, 23, 67.
- Interesse, G. (2023). China-Israel Bilateral Trade and Investment Outlook. <https://www.china-briefing.com/news/china-israel-investments-trade-outlook-belt-and-road-initiative/> adresinden 07.09.2024 tarihinde alınmıştır.
- Islam, M. N. (2018). Silk Road to Belt Road: Meeting the culture. In M. N. Islam (Ed.), *silk road to belt road: Reinventing the past and shaping the future* (pp. 3-22). Springer.
- Islam, M. S. (2020). A Bangladesh-China-India-Myanmar Economic Corridor: Geoeconomic and Geostrategic Implications. *IJUSI International Journal of Umranic Studies*, 3(1), 1-12
- Jinbo, W. (2022). The China–Central Asia–West Asia economic corridor. In C.Fang, P.Nolan & W.Linggui (Eds.), *The routledge handbook of the belt and road* (2nd.ed. pp. 225-230). Routledge.
- Jinbo, W. (2022b). The China–Pakistan Economic Corridor. In C.Fang, P.Nolan & W.Linggui (Eds.), *The routledge handbook of the belt and road* (2nd.ed. pp. 236-240).Routledge.
- Jones-Leaning, M., & Pratt, D. (2012). *Islam in China: From silk road to separatism*. Hartford Seminary. Blackwell Publishing Ltd. <https://doi.org/10.1111/j.1478-1913.2012.01399.x>.
- Karrar, H. H. (2019). From Central Asia to the world: China's regional diplomacy as a precursor for global connectivity. In J. Syed & Y.-H. Ying (eds.), *China's belt and road initiative in a global context: Volume 1: A business and management perspective*. Palgrave Macmillan Asian Business Series.

- Khan, S. (2024, December 10). 20 Chinese citizens killed, 34 injured in 14 terrorist attacks since 2021: Nacta. DAWN.COM. <https://www.dawn.com/news/1877910>.
- Kuah, K. E. (2018). China's soft power: Culturalisation along the Belt Road corridors. . In M. N. Islam (Ed.), *Silk road to belt road: Reinventing the past and shaping the future* (pp. 121-145). Springer Nature Singapore.
- Kugelman, M. (2023). Have China and Pakistan Hit a Roadblock?. *Foreign Policy*. Available at: <https://foreignpolicy.com/2023/02/09/china-pakistan-cpec-infrastructure-economy/>
- Kundu, N. D. (2016). Continental aspect of the one belt one road: India's perspective. N. D. Kundu, & BK Sharma (Eds.), *China's one belt one road: Initiative, challenges and prospects*(pp.53-72). Vij Books.
- Kurin, R. (2002). *The silk road: Connecting people and cultures*. The Smithsonian Institution.
- Li, J., Van Assche, A., Li, L., & Qian, G. (2022). Foreign direct investment along the Belt and Road: A political economy perspective. *Journal of International Business Studies*, 53(5), 902-919.
- Lin, W., Gong, S., Wu, M., & Yi, H. (2021). The BRI from within China: Vision, rationale and the "corridors". In, S. Sintusingha, H.Wu, W. Lin, S. S. Han, & B. Qin (Eds.), *International perspectives on the belt and road initiative* (pp. 23-51). Routledge.
- Lingliang, Z. (2016). Conceptual analysis of china's belt and road initiative: A road towards a regional community of common destiny. *Chinese Journal of International Law*, 15(3), 517-541.
- Liu, N., & Solski, J. J. (2022). The polar silk road and the future governance of the Northern Sea Route. *Leiden Journal of International Law*, 35(4), 853-866.
- Lons, C. (2023). How the Israel-Hamas war is testing China's diplomatic ambitions in the Middle East. <https://ecfr.eu/article/how-the-israel-hamas-war-is-testing-chinas-diplomatic-ambitions-in-the-middle-east/> adresinden 06.09.2024 tarihinde alınmıştır.
- Luft, G. (2017, October). Silk Road 2.0: US strategy toward China's Belt and Road Initiative. (Atlantic Council Strategy Paper No.11). https://www.atlanticcouncil.org/wp-content/uploads/2017/10/US_Strategy_toward_Chinas_BRI_web_1003.pdf
- Malhotra, S. (2024). Italy's BRIexit: not all roads lead to Beijing. In *Italy's BRIexit: not all roads lead to Beijing: Malhotra, Shairee*. New Delhi, India: ORF, Observer Research Foundation.
- Mark, J. J. (2014). Silk road. In *Ancient history encyclopedia*.
- Mendez, A., Forcadell, F. J., & Horiachko, K. (2022). Russia-Ukraine crisis: China's belt road initiative at the crossroads. *Asian Business & Management*, 21(4), 488-496.
- Mohan, C. R. (2022, May 17). *Why China is paranoid about the Quad*. *Foreign Policy*. <https://foreignpolicy.com/2022/05/17/india-china-quad-summit-modi-xi-biden/#:~:text=On%20the%20face%20of%20it%2C,%E2%80%9D%20China%20focusing%20its>
- Nedopil, C. (2023). *China Belt and Road Initiative (BRI) Investment Report 2022*. Green Finance & Development Center, FISF Fudan University, Shanghai.
- Nedopil, C. (2025). *Countries of the Belt and Road Initiative (BRI)*. Green Finance & Development Center, FISF Fudan University. <https://greenfdc.org/countries-of-the-belt-and-road-initiative-bri>.
- Nedopil, C. (2025a). *Countries of the Belt and Road Initiative (BRI)*. Green Finance & Development Center, FISF Fudan University. <https://greenfdc.org/countries-of-the-belt-and-road-initiative-bri>
- Ng, C. Y., Wu, Y., Zhang, W., Jigeer, S., Zhang, J., & Yu, H. (2025). China-Russia cooperation in the Northern Sea Route development. *Int. Organ. Res. J*, 20(1).
- Notteboom, T., Haralambides, H., & Cullinane, K. (2024). The Red Sea Crisis: ramifications for vessel operations, shipping networks, and maritime supply chains. *Maritime Economics & Logistics*, 26(1), 1-20.
- OECD. (2018). *China's Belt and Road Initiative in the global trade, investment and finance landscape*. In *OECD Business and Finance Outlook 2018*. https://www.oecd-ilibrary.org/finance-and-investment/oecd-business-and-finance-outlook-2018/the-belt-and-road-initiative-in-the-global-trade-investment-and-finance-landscape_bus_fin_out-2018-6-en. Accessed 20 Oct 2024.
- Peng, B. (2023). How China-Israel Economic Ties Factor Into Beijing's Approach to the Gaza War. <https://thedi diplomat.com/2023/10/how-china-israel-economic-ties-factor-into-beijings-approach-to-the-gaza-war/> adresinden 01.09.2024 tarihinde alınmıştır.
- Peter, B. (2016, June 28). China, Russia, Mongolia Sign Long-Awaited Economic Partnership Agreement. *The Diplomat*. <https://thedi diplomat.com/2016/06/china-rus> adresinden 25.05.2024 tarihinde alınmıştır.
- Peyrouse, S. (2021). Between myth and reality: The restoration of the Silk Roads in Central Asia. In J. Fauve & B.J. Van Den Adrien De Cordier (Eds.), *The European Handbook of Central Asian Studies* (pp. 633-684). BoD-Books on Demand.

- Poita, Y. (2023). Opportunities and risks from the belt and road initiative in Ukraine. *Securitization and Democracy in Eurasia*, 313.
- Politi, J. (2022). CIA director says China 'unsettled' by Ukraine war, *The Financial Times*, <https://www.ft.com/content/a4e8de3b-a2aa-4f10-a820-a910274175a8> adresinden 01.09.2024 tarihinde alınmıştır.
- Proença, M. (2023). The Belt and Road Initiative: Can It Signalize a New Pendulum Movement?. In *The Palgrave Handbook of Globalization with Chinese Characteristics: The Case of the Belt and Road Initiative* (pp. 301-334). Singapore: Springer Nature Singapore.
- Rana, P. B. & Ji, X. (2020). China's belt and road initiative: Introduction and overview. In P. B. Rana & X. Ji (Eds.), *China's belt and road initiative: Impacts on Asia and policy agenda* (pp.1-23). Palgrave Macmillan
- Rasool, G., Mangi, S. N., Ahmed, A., & Charan, F. (2024). Examining the Odyssey of China Pakistan Economic Corridor: A Historical Perspective. *Zhongguo Kuangye Daxue Xuebao*, 29(3), 117-129.
- Rechberg, I., & Guo, S. (2019). The interpersonal challenges of BRI: Developing people-to-people bonds. . Syed, Y.-H. Ying (Eds.), *China's belt and road initiative in a global context: Volume I: A business and management perspective* (pp.177-209). Palgrave Macmillan Asian Business Series.
- Rodriguez-Diaz, E., Alcaide, J. I., & Garcia-Llave, R. (2024). Challenges and security risks in the red sea: Impact of houthi attacks on maritime traffic. *Journal of Marine Science and Engineering*, 12(11), 1900.
- Ruta, M., Dappe, M. H., Lall, S., Zhang, C., Constantinescu, C., Lebrand, M., Mulabdic, A., & Churchill, E. (2019). Belt and Road economics: Opportunities and risks of transport corridors. World Bank Publications. <https://documents1.worldbank.org/curated/en/715511560787699851/pdf/Main-Report.pdf> adresinden 10.06.2024 tarihinde alınmıştır
- Sachdeva, G. (2021). China's Current South Asia Strategy. In D.B. Denoon (Ed.), *China's grand strategy: A roadmap to global power?* (pp.146-173). NYU Press.
- Safdar, M. U. (2024). The Cross-Cultural Impact of China-Pakistan Economic Corridor (CPEC) on Pakistan. *Butems Journal of Social Sciences And Humanities*, 3(1), pp.42-65
- Saimum, R. (2020). The prospect of Belt And Road Initiative in the context of Bangladesh. *China Report*, 56(4), 464–483.
- Sarker, P. C. (2018). One belt one road project is a driving force for holistic development of Eurasian region: Challenges to Bangladesh. In M. N. Islam (Ed.), *Silk road to belt road: Reinventing the past and shaping the future* (pp. 279-291). Springer.
- Schøyen H., Bråthen S. (2011). The Northern Sea Route versus the Suez Canal: Cases from Bulk Shipping. *Journal of Transport Geography*, 19(4), 977–983.
- Scissors, D. (2020). China's Global Investment Vanishes Under COVID-19. American Enterprise Institute. <http://www.jstor.org/stable/resrep25366> adresinden 10.06.2024 tarihinde alınmıştır
- Scissors, D. (2024). Better but not well: China's global investment needs more fuel. <https://www.aei.org/research-products/report/better-but-not-well-chinas-global-investment-needs-more-fuel/>.
- Shah, F. (2017, February 23). *Does the China-Pakistan economic corridor worry India?* Al Jazeera. <https://www.aljazeera.com/features/2017/2/23/does-the-china-pakistan-economic-corridor-worry-india>
- Shehzad, I., Haris, M., Jamal, F., & ul Hamid, M. (2025). Impact of China Pakistan Economic Corridor (CPEC) on dynamics of the Kashmir Conflict between India and Pakistan. *Social Science Review Archives*, 3(1), 1884-1889.
- Sheng, L., & Nascimento, D. F. D. (2021). The Belt and Road Initiative in South-South Cooperation: The Impact on World Trade and Geopolitics. Palgrave Macmillan
- Sial, S. (2018). CPEC in Balochistan: Local Concerns and Implications. *Pakistan Institute of Peace Studies*. <https://www.pakpips.com/article/5463>.
- Sintusingha, S., & Wu, H. (2021). Re-imagining the Silk Road for the 21st century. In S.Sintusingha, H. Wu, W. Lin, S.S.Han & B. Qin (Eds.), *International perspectives on the Belt and Road Initiative: A bottom-up approach* (pp.3-22). Routledge.
- Soni, S. K. (2018). China–Mongolia–Russia economic corridor: Opportunities and challenges. In B.R.Deepak (Ed.), *China's Global Rebalancing and the New Silk Road* (pp.101–117). Springer.
- Statista Research Department. (2024). Impact of the Israel-Hamas war on shipping in the Red Sea - statistics & facts. <https://www.statista.com/topics/12046/impact-of-the-israel-hamas-war-on-shipping-in-the-red-sea/#topicOverview> adresinden 01.09.2024 tarihinde alınmıştır.
- Syed, J. (2020). China's belt and road initiative: A pakistani perspective. In J. Syed & Y. H. Ying (Eds.), *China's belt and road initiative in a global context: Volume II: The china pakistan economic corridor and its implications for business* (pp.13-40). Palgrave Macmillan Asian Business Series.

- Tass.Com. (2018, June 6). Russia's President Comments on One Belt, One Road Concept's Prospects. Russian News Agency. <https://tass.com/economy/1008158> adresinden 20.07.2024 tarihinde alınmıştır
- Textor, C. (2024a). Foreign direct investment (FDI) from China - statistics & facts. <https://www.statista.com/topics/5290/foreign-direct-investment-from-china/>.
- Textor, C. (2024b). Number of countries that have joined China's Belt and Road Initiative (BRI) as of July 2023, by continent. <https://www.statista.com/statistics/1347393/china-number-of-bri-partner-countries-by-region/> adresinden 15.07.2024 tarihinde alınmıştır
- Toktogulova, D., & Zhuang, W. A. (2020). Critical analysis of the Belt and Road initiative in Central Asia. *International Journal of Managerial Studies and Research (IJMSR)*, 8(8), 42-51.
- Tucker, J. (2015). *The silk road: Central Asia, Afghanistan, Iran*. I.B. Tauris & Ltd.
- Tung, C. Y., & Wen, F. I. (2019). China's investment in belt and road countries: An industrial perspective. In J. Syed, Y.-H. Ying (eds.), *China's belt and road initiative in a global context: Volume I: A business and management perspective* (pp.121-145). Palgrave Macmillan Asian Business Series.
- Ulagan, Y. (2021). Belt and road initiative: Opportunities and challenges for Mongolia. *The Asia-Pacific Journal*, 19(3), 3.
- Ushakova, E. (2021). Arctic frontier: ice silk road and its role in China's advance to the Arctic. *Artic and the North*, 43(43), 109-122.
- Van, D. T. (2018). The rise of China's past in the "belt and road initiative" (from historical perspectives). In M. N. Islam (Ed.), *Silk road to belt road: Reinventing the past and shaping the future* (pp. 25-38). Springer Nature Singapore.
- Verma, A. (2025). The Baloch Insurgency in Pakistan: Evolution, Tactics, and Regional Security Implications. https://ctc.westpoint.edu/wp-content/uploads/2025/04/CTC-SENTINEL-042025_article-3.pdf
- Vinodan, C. & Kurian, A. L. (2021). *US-China relations in the 21st century*. Routledge.
- Wang, D. (2020). The "Belt and Road" and the safety of maritime energy transportation channels. In T.Zhang, & D. Wang (Eds.), *China-Gulf Oil Cooperation Under the Belt and Road Initiative* (pp. 67-108). Springer Singapore.
- Wang, Y. (2016). Offensive for defensive: The Belt and Road Initiative and China's new grand strategy. *The Pacific Review*, 29(3), 455-463.
- Weidong, L. (2019). *The belt and road initiative: A pathway towards inclusive globalization*. Routledge.
- Wenqi, F., & Zhang, H. (2023). A study of the synergistic trade development of the belt and road economic corridors. In H.Zhang, Y.Tang, & T. Yi (Eds.), *Comparative studies on regional and national economic development* (pp. 105-146). Springer Nature Singapore.
- Wishnick, E. (2021). Will Russia put China's Arctic ambitions on ice. *The Diplomat*, 5.
- Wong, J. & Chan, S. (2003). China's outward direct investment: Expanding worldwide. *China: An International Journal*, 1(2), 273-301.
- World Bank. (2019). *Belt and Road Economics: Opportunities and Risks of Transport Corridors*. Washington. <https://www.worldbank.org/en/topic/regional-integration/publication/belt-and-road-economics-opportunities-and-risks-of-transport-corridors> adresinden 06.09.2024 tarihinde alınmıştır.
- World Bank. (2019). *Belt and Road Economics: Opportunities and Risks of Transport Corridors*. Washington. <https://www.worldbank.org/en/topic/regional-integration/publication/belt-and-road-economics-opportunities-and-risks-of-transport-corridors> adresinden 06.09.2024 tarihinde alınmıştır
- Xinhua. (2017, June 20). *Vision for maritime cooperation under the Belt and Road Initiative*. http://english.www.gov.cn/archive/publications/2017/06/20/content_281475691873460.htm
- Xinhua. (2017, May 14). *Full text of President Xi's speech at opening of Belt and Road forum*. http://www.xinhuanet.com/english/2017-05/14/c_136282982.htm
- Yasmin, S., Waqas, M., Ekanayaka, N., & Sattar, H. (2025). Baluchistan Conundrum: Local Aspirations, State Response and the Situation Impact on CPEC from 2007 to 2024. *The Critical Review of Social Sciences Studies*, 3(2), 468-476.
- Yunling, Z. (2016). China and its neighborhood: Transformation, challenges, and grand strategy. *International Affairs*, 92(4), 835-848.
- Yuzhu, W., & Shicheng, L. (2022). The Belt and Road Initiative framework. In C.Fang, P.Nolan & W.Lingui (Eds.), *The routledge handbook of the belt and road* (2nd.ed. pp. 99-105). Routledge.
- Yuzhu, W., & Shicheng, L. (2022). The Belt and Road Initiative framework. In C. Fang, P. Nolan & W. Lingui (Eds.), *The routledge handbook of the belt and road* (2nd.ed. pp. 99-105). Routledge.

- Zaheer, M. A. (2021). The ethnic dilemma in Baluchistan: A focus on intra-provincial conflict under the CPEC scenario. *Journal of South Asian Studies*, 54(1), 1-19.
- Zakić, K. & Šekarić, N. (2021). China's energy cooperation within the 17+1. *Međunarodni Problemi*, 73(1), 7-38.
- Zeng, L. (2016). Conceptual analysis of China's Belt and Road Initiative: A road towards a regional community of common destiny. *Chinese Journal of International Law*, 15(3), 517-541.
- Zhang, D. (2018). The concept of "community of shared destiny" in China's diplomacy: Meanings, motives and implications. *Asia and the Pacific Policy Studies*, 5(2), 196-207.
- Zhang, H., Tang, Y., & Yi, T. (2023). The Belt and Road: A study of the double-loop model of world economy. In H. Zhang, Y. Tang & T. Yi (Eds.), *Comparative Studies on Regional and National Economic Development* (pp. 3-81). Springer Nature Singapore.
- Zhang, J. (2024, February 19). What is the future of China's Belt and Road Initiative?. Economy. 19 February. <https://www.gisreportsonline.com/r/what-is-the-future-of-chinas-belt-and-road-initiative/>.
- Zhongyuan, Z. (2022). Case Studies of Infrastructure Connectivity Building. In C. Fang, P. Nolan & W. Linggui (Eds.), *The routledge handbook of the belt and road* (2nd.ed. pp. 635-640). Routledge
- Zhu, C. & Chen, P. (2019). China-Indochina peninsula economic corridor construction: Potential, challenges and countermeasures. *Southeast Asia*, 2019(2), 38-47.
- Zhu, K. (2024). The Impact of the Afghanistan-Pakistan Border Security Situation on the China-Pakistan Economic Corridor. *Journal of Interdisciplinary Insights*, 2(4), 50-55.
- Zhu, Z., & Tang, Y. (2023). An analysis of china's investment in countries or regions along the Belt and Road. In H. Zhang, Y. Tang & T. Yi (Eds.), *Comparative Studies on Regional and National Economic Development* (pp. 147-182). Springer Nature Singapore.
- Zoi Environmental Network. (2024). Greening the China-Mongolia-Russia economic corridor. <https://zoinet.org/wp-content/uploads/2020/07/BR-Mongolia-FINAL-WEB2-.pdf> adresinden 06.08.2024 tarihinde alınmıştır.
- Zongni, L. (2022). Ukraine crisis won't harm the BRI as West claims, Global Times. <https://www.globaltimes.cn/page/202208/1271964.shtml> adresinden 01.09.2024 tarihinde alınmıştır.
- <https://www.worldometers.info>
- <https://data.imf.org/>
- <https://unctadstat.unctad.org/CountryProfile/GeneralProfile/en-GB/104/index.html>
- <https://www.gisreportsonline.com/r/belt-road-initiative-dangers/>
- www.eurasiareview.com.

Çıkar Çatışması: Yoktur.

Finansal Destek: Yoktur.

Etik Onay: Yoktur.

Yazar Katkısı: Müslüm BASILGAN (%100)

Conflict of Interest: None.

Funding: None.

Ethical Approval: None.

Author Contributions: Müslüm BASILGAN (100%)
