

# ABD-Çin Rekabeti Bağlamında Kuşak ve Yol İnisiyatifi ve Denizcilik Sektörü\*

Bülent HOCA<sup>1</sup>, Mehmet Ufuk TUTAN<sup>2</sup>

<sup>1</sup> Doç. Dr., Piri Reis Üniversitesi, bhoca@pirireis.edu.tr, ORCID: 0000-0001-9093-9887

<sup>2</sup> Prof. Dr., Antalya Bilim Üniversitesi, ufuk.tutan@antalya.edu.tr, ORCID: 0000-0002-8492-1979

**Öz:** Günümüzde dünya ekonomisi ve uluslararası entegrasyon biçimleri hızla değişmekte, buna bağlı olarak uluslararası ticarete de hızlı değişimler meydana gelmektedir. Küreselleşme döneminde Çin Halk Cumhuriyeti (Çin) ekonomik olarak çok hızlı yükselmiş ancak 2008 küresel krizinin şiddetli etkileri önemli kırılmalara yol açmıştır. 2008 sonrası Çin'in attığı ulusal ve uluslararası adımlar Batı'da, özellikle ABD'de, artan tepkiyle karşılanmıştır. Eski haliyle küreselleşme sona ermiş görünmekte ancak yerine neyin geçmekte olduğu belirsizliğini korumaktadır. Uluslararası ticarete yaşanan bu kritik değişimler, uluslararası ticaretin önemli bir bileşeni olan denizcilik sektöründe de önemli etkiler yaratmaktadır. Dolayısıyla bu çalışmada, giderek artan ABD-Çin rekabetinin getirdiği belirsizliklerin hem genelde hem de denizcilik sektörü özelinde anlaşılmasına katkı sağlanması amaçlanmaktadır. Ekonomik ve jeopolitik yönleri olan bu rekabet, eleştirel bir uluslararası ekonomi politik yaklaşımıyla ele alınmakta ve denizcilik sektörüne etkileri Kuşak ve Yol İnisiyatifi (KYİ) örnek olayıyla, geniş bir kaynak taraması ve ikincil veriler kullanılarak incelenmektedir. Çalışma, Asya'dan Avrupa'ya ve Güney Amerika'ya uzanan altyapı yatırımlarıyla KYİ'nin, denizcilik sektörü açısından yaratabileceği risk ve fırsatları tartışarak sonuçlandırılmaktadır.

**Anahtar Kelimeler:** ABD-Çin Rekabeti, Kuşak ve Yol İnisiyatifi, Denizcilik Sektörü, Eleştirel Uluslararası Ekonomi Politik

**Jel Kodları:** F5, F02, B5

## *The Belt and Road Initiative and the Maritime Sector in the Context of US-China Rivalry*

**Abstract:** Today, the global economy and forms of international integration are undergoing rapid transformation, leading to significant changes in international trade. During the era of globalization, the People's Republic of China (China) experienced a remarkable economic rise, and the severe impact of the 2008 global financial crisis caused notable disruptions. In the aftermath of the crisis, China's domestic and international initiatives have increasingly faced criticism, particularly from the West and the United States. While the previous phase of globalization appears to have come to an end, what will replace it remains uncertain. These critical shifts in international trade have also generated significant implications for the maritime industry, a vital component of global commerce. Accordingly, this study aims to contribute to the understanding of the uncertainties arising from the intensifying U.S.-China rivalry, both in general and specifically within the maritime sector. This study adopts a critical international political economy perspective to analyze economic and geopolitical competition, focusing on its effects on the maritime industry through the case study of the Belt and Road Initiative (BRI). Utilizing an extensive literature review and secondary data, the study concludes by discussing the potential risks and opportunities that the BRI's infrastructure investments—spanning from Asia to Europe and South America—may present for the maritime sector.

**Keywords:** US-China Rivalry, Belt and Road Initiative, Maritime Industry, Critical International Political Economy

**Jel Codes:** F5, F02, B5

**Atıf:** Hoca, B., & Tutan, M. U. (2025). ABD-Çin rekabeti bağlamında Kuşak ve Yol İnisiyatifi ve denizcilik sektörü. *Fiscaeconomia*, 9(4), 1944-1966. <https://doi.org/10.25295/fsecon.1673086>

Geliş Tarihi: 10.04.2025

Kabul Tarihi: 07.07.2025



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

\* Bu çalışmada Piri Reis Üniversitesi BAP-2024-05 No.lu Bilimsel Araştırma Projesi desteğinden yararlanılmıştır.

## 1. Giriş

Dünya ekonomisi ve uluslararası entegrasyon biçimleri değişmektedir. Bu değişimler uluslararası ticareti de etkilemektedir çünkü küresel ekonomik entegrasyon uluslararası ticaretin sürükleyicisidir (Notteboom vd., 2022, s.1). Uluslararası ticaretteki değişimler, denizcilik sektöründe de önemli etkiler yaratmaktadır. Çünkü dünya ticaretinin hacim olarak yüzde 80'inden fazlasını oluşturan deniz taşımacılığı (UNCTAD, 2022) ile uluslararası ticaret özellikle küreselleşme döneminde iç içe geçmiş, artan ekonomik entegrasyon ile denizcilik sektörünün büyümesi birbirini beslemiştir (Petersson vd., 2019, s. 268). Dolayısıyla bu makalede uluslararası ticaretteki değişimler, denizcilik sektörüne odaklanarak incelenecektir.

Dünya ekonomisi ve uluslararası ticarete yaşanan değişimler birtakım belirsizlikler ortaya çıkarmıştır. 1990-2007 arasındaki hızlı küreselleşme döneminde <sup>1</sup> Çin ekonomisinin ve teknolojinin görece çok hızlı ilerlemesi, 2008 küresel krizinin şiddetli etkileri ile kriz sonrası Çin'in yöneldiği Kuşak ve Yol İnisiyatifi (KYİ) ve Made in China 2025 hedefi gibi karada ve denizde ticaret yollarını güçlendirmek ve kendine yeterliliğini arttırmaya yönelik adımlar, ABD başta olmak üzere Batı'da artan bir tepkiyle karşılanmıştır. Günümüzde ABD-Çin rekabetinin vardığı seviye, dünya ekonomisinde jeoekonomik bir parçalanma, ticarete üretime göre durağanlaşma ve hatta yeni bir soğuk savaş dahi gündeme getirmiştir. Bu sıcak gündem ve 2008 sonrası dönemin artan belirsizlikleri, ABD liderliğindeki uluslararası liberal düzenin reformla sürebileceği (örneğin Ikenberry, 2011) ya da 3. Dünya Savaşı'nın başlayacağı gibi (örneğin Yılmaz, 2024) çok farklı görüşlerin ileri sürülmesine neden olmuştur.

Bu tartışmalar sürerken, 2018'de iktidarı kazanan Trump Çin'e karşı bir ticaret savaşı başlatmış ve ardından Covid-19 pandemisinde yaşanan tedarik sıkıntıları, mevcut küresel tedarik/değer zincirlerinin sorgulanmasına sebep olmuştur. Bunun sonucunda bölgeselleşme, yakından tedarik (nearshoring), ülke içinden tedarik (reshoring), müttefik ülkeden tedarik (friendshoring) gibi yöntemler Batılı hükümetlerin gündemine girmiştir. Covid-19 pandemisi henüz yeni atlatılırken Ukrayna-Rusya Savaşı'nın yarattığı küresel etkiler başlamış, İsrail'in Gazze saldırısının ardından Yemen'de Husilerin Kızıldeniz'deki gemilere saldırmaya başlaması Süveyş Kanalı'nı kullanılamaz hale getirmiştir. İlk ticaret savaşının yükselttiği tarifelerden geri adım atmayan Biden yönetiminin ardından Trump ikinci defa yönetime geldiğinde ticaret savaşını sürdürmüş, önce Çinli şirketlerin dünyada ve özellikle Panama'daki limanlarını hedef almış, ardından Çin'in gemi yapımı sanayisini hedef alarak Çin yapımı gemilere ABD limanlarında ekstra yüklü ücretler uygulamayı düşündüğünü duyurmuş (CNBC, 2025) ve yine yüksek oranlı tarife artışlarına yönelmiştir. Yeni gelişmelerin deniz ticaretine etkisi ve belirsizliğin nasıl azaltılabileceği henüz çok az keşfedilmiş durumdadır (Haralambides & Gujar, 2023). Dolayısıyla uluslararası ticarete artan belirsizliklerin, denizcilik sektörü özelinde yarattığı etkiler incelenmeyi gerektirmektedir.

Hem ekonomik hem de jeopolitik boyutları olan bu gelişmeleri ABD-Çin ekonomik ve politik rekabetinin ve genel olarak uluslararası ekonomi politik disiplininin içinde değerlendirmek bizce gereklidir. Hatta Stopford deniz ticaretinin geleceği ile ilgili her analizin jeopolitik ortamdaki gelişmelerle başlaması gerektiğini belirtmektedir (2009, s. 45). Bu makalede biz bu gelişmelerin denizcilik sektöründe aldığı biçimleri ve yol açtığı sonuçları KYİ örneğinde ele almayı amaçlamaktayız. Zira, bu yöndeki çalışmalar dünyada çok az olduğu gibi Türkçe yazında ise, yaptığımız taramaların sonucuna göre, yok denecek düzeydedir. Türkiye'deki literatürde KYİ ve denizciliği birlikte ele alan hiçbir çalışma bulunmamaktadır. Uluslararası literatürde ise Haralambides & Gujar'ın (2023) belirttiği gibi KYİ ve denizciliği birlikte alan çok az çalışma vardır. Bu çalışmaların ise az sayıda bir kısmı eleştirel bir bakış açısına sahiptir. Ancak bu az sayıdaki eleştirel çalışma da KYİ ve denizcilik ilişkisini açıklamaktan ziyade belli bir eleştirel yaklaşımı KYİ'ye uygulamaktadır (örneğin Zhang, 2017). Literatürdeki bu eksiklikler göz önüne

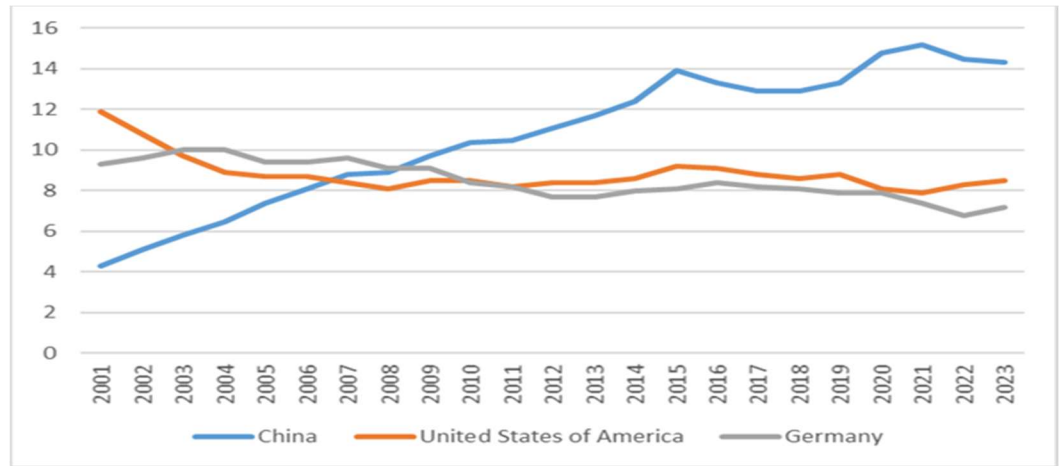
<sup>1</sup> Rodrik (2011) bu döneme aşırı küreselleşme (hyperglobalization) adını vermiştir; biz hızlı küreselleşme demeyi tercih ettik.

alındığında, bu çalışma uluslararası ticaretteki belirsiz dönemin, KYİ ve denizcilik sektöründe yarattığı belirsizliği anlamaya ve azaltmaya katkı sağlamaktır.

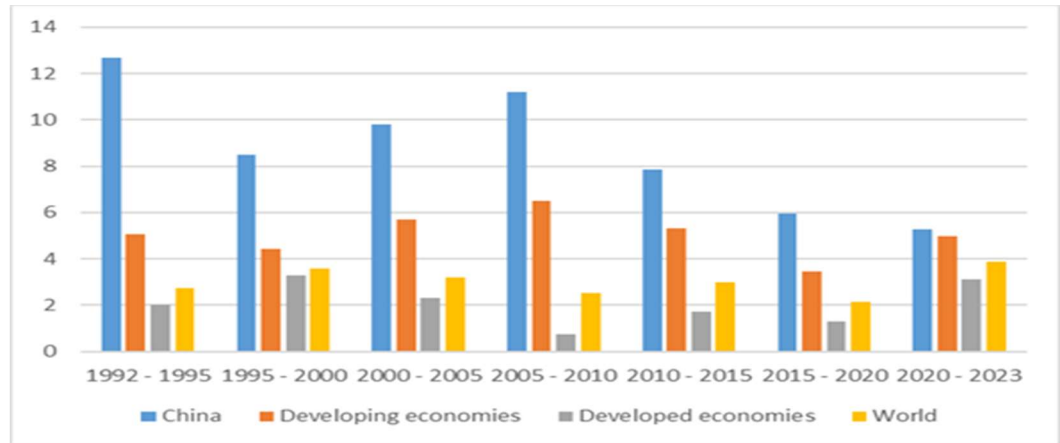
Bu çalışmada takip edeceğimiz yaklaşım eleştirel uluslararası politik yaklaşımdır ve bu yaklaşıma uygun olarak hem uluslararası kuruluşların nicel ikincil verilerini hem de örnek olaylardan elde edilen nitel verileri kullanmaktayız. Söz konusu değişimleri tüm yönleriyle bir makalede ele almak mümkün olmadığından KYİ bağlantılı örnek olaylar üzerinde duracağız. Bu doğrultuda çalışmanın girişten sonraki ikinci bölümünde kısaca Çin'in dünya ekonomisinde oynadığı role bakacak, üçüncü bölümde teorik yaklaşımımızı açıklayacak ve ardından üçüncü bölümde de KYİ'yi ve KYİ'nin denizcilik sektöründeki etkilerini ele alacağız. Dördüncü ve son bölümde, ulaştığımız sonuçlara ve gelecekteki olası gördüğümüz gelişmelere yer vereceğiz.

## 2. Çin'in Küresel Üretim ve Ticaretteki Rolü ve ABD-Çin Rekabeti

Teorik bölüme geçmeden önce Cambridge ekolünün önde gelen iktisatçılardan Kaldor'un (1961) yaklaşımıyla konunun genel özelliklerini (stylized facts) ortaya koymak yararlı olacaktır. Tartışmaların odağındaki Çin'le ilgili en önemli özellik, Çin ekonomisinin dünya ekonomisi içinde oldukça hızlı bir yükseliş göstermiş olmasıdır. Çin'in dışa açılmaya başlamasının ardından, yüksek doğrudan yatırımları ve hızlı ihracat artışı (Şekil 1) ile elde ettiği dünya çapında yüksek ekonomik büyüme hızları (Şekil 2), 1990'da nominal GSYİH olarak dünyada 11. sırada olan Çin ekonomisini 2023'te ikinci sıraya taşımıştır (UNCTAD, 2025b).

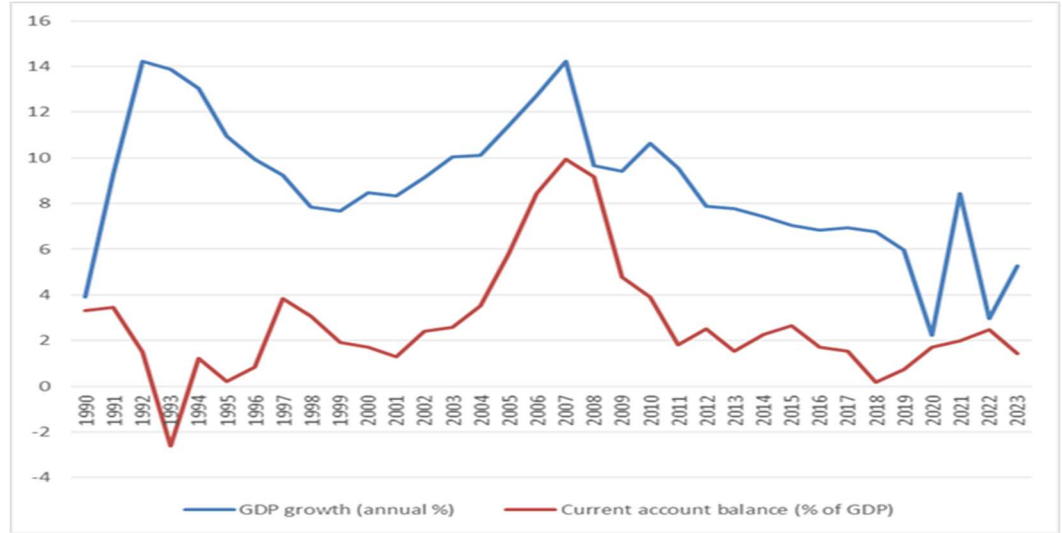


Şekil 1. Dünya Toplam İhracatında İlk Üç Ülkenin Yüzde Payları (2001-2023) (Kaynak: ITC, 2025)



Şekil 2. Çin'in ve Çeşitli Grupların Ekonomik Büyüme Hızları (Kaynak: UNCTAD, 2025b)

Aşağıdaki şekilde (Şekil 3) görüldüğü gibi Çin ekonomisi, 1990'dan 2007'ye kadar ortalama %10,24 gibi çok yüksek bir büyüme oranına sahip olmuştur. Özellikle 2001 yılında Dünya Ticaret Örgütü'ne (DTÖ) üye olması Çin'in pazarlara erişimini, ihracatını ve büyüme hızını oldukça olumlu etkilemiştir. 2008 sonrası dönemde ise ekonomik büyümesi ortalama %7,17 gibi yine yüksek ama önceki döneme göre düşük bir oranda gerçekleşmiştir. Benzer biçimde, cari fazlası da 2008 krizinden sonra kalıcı olarak düşmüş ve genel olarak yüzde 2 veya altında seyretmeye başlamıştır.



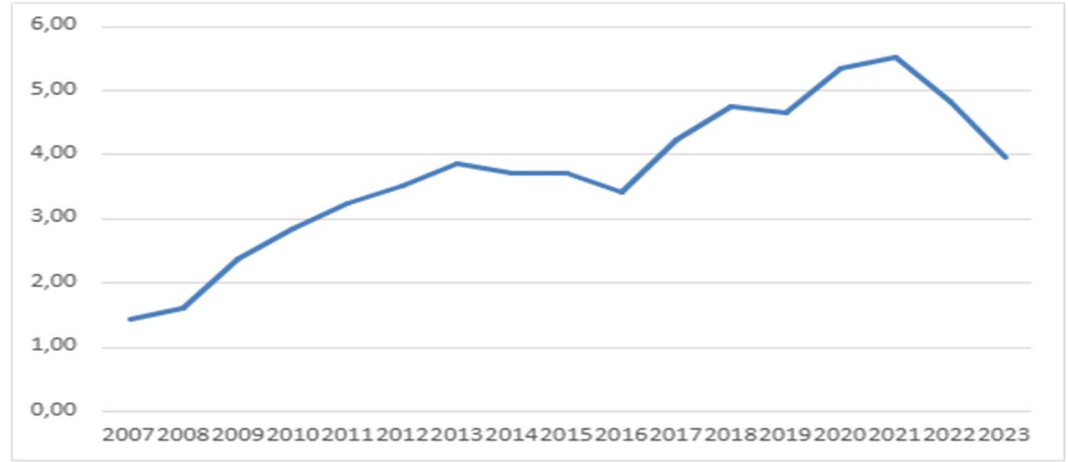
Şekil 3. Çin'in Ekonomik Büyüme Hızı ve Cari Dengesi (Kaynak: World Bank, 2025)

Bu verilerin işaret ettiği üzere, 2008 yılı Çin ekonomisi için bir kırılma yılı olmuştur. Bu tarihsel dönem aynı zamanda dünya ekonomisi için de kırılmaların yaşandığı dönemdir. 2007'de başlayıp 2008'de doruğuna ulaşan küresel kriz, önce ABD ekonomisini ve sonra AB ekonomilerini derinden sarsmış, bu anlamda krizin merkez üssü Batı olmuştur. Batı'daki bu ekonomik felaket, Çin'i, Batı'ya ihracatına dayalı bağımlı ekonomik modelini gözden geçirmeye itmiştir. Çin 2013 yılında hem kendi tedarikini hem de pazarlara olan erişimini güçlendirecek KYİ'yi ilan etmiştir. 2015 yılında ise Made in China 2025 hedefini ilan etmiştir. Bu on yıllık planın başlıca amacı, Çin ekonomisini özellikle kritik görülen sektörlerde kendine daha yeterli hale getirmek olmuştur. Ayrıca Çin 2009'da BRIC olarak ortaya çıkan BRICS'in kurucularından olmuş, 2014'te Yeni Kalkınma Bankası'nın (New Development Bank-NDB), 2015'te Shanghai İşbirliği Örgütü'nün (Shanghai Cooperation Organization-SCO) ve 2016'da Asya Altyapı Yatırım Bankası'nın (Asia Infrastructure Investment Bank-AIIB) kuruluşlarında önyak olmuştur.

Çin'in bu tür hem ulusal hem de Dünya Bankası, IMF gibi mevcut uluslararası kuruluşlara alternatifler oluşturan uluslararası adımları, Batı'da zaten önceden var olan kendi parasının değerini düşük tuttuğu gibi eleştirilere çok daha sert eleştirilerin eklenmesini getirmiştir. Çin'in Batılı anlamda bir piyasa ekonomisi olmaması, bir devlet kapitalizmi olması (ekonomide kamu mülkiyetindeki girişimler olan Kamu İktisadi Teşekküllerinin (KİT) ağırlığı), sübvansiyonlar ve sanayi politikaları uygulaması, fikri mülkiyet haklarını korumaması hatta çalması bu eleştirilerin başlıcaları olmuştur.

Son eleştiriyle bağlantılı olarak, ABD'yi en çok tedirgin eden konulardan biri de Çin'in yüksek teknoloji ürün ihracatının son yıllar içerisinde ABD'nin 4 hatta zaman zaman 5 katı büyüklüğüne ulaşarak sadece düşük veya orta seviyeli ürünlerde değil yüksek teknoloji ürünlerde de dünya pazarlarında talep görmeye başlamış olmasıdır (Şekil 4). Çin Batı'da, özellikle ABD'de, 2008'e kadar istikrarlı bir ticaret ortağı olarak görülürken 2009'dan itibaren Batı'nın, özellikle ABD'nin Çin'e bakışı mevcut dünya düzenini tehdit eden bir rakip olmaya evrilmiştir (Jisi & Ran, 2019). 2018'de ABD'de ilk Trump yönetimi ticaret savaşını başlatmış, 2019'dan itibaren ise ABD DTÖ'nün Temyiz

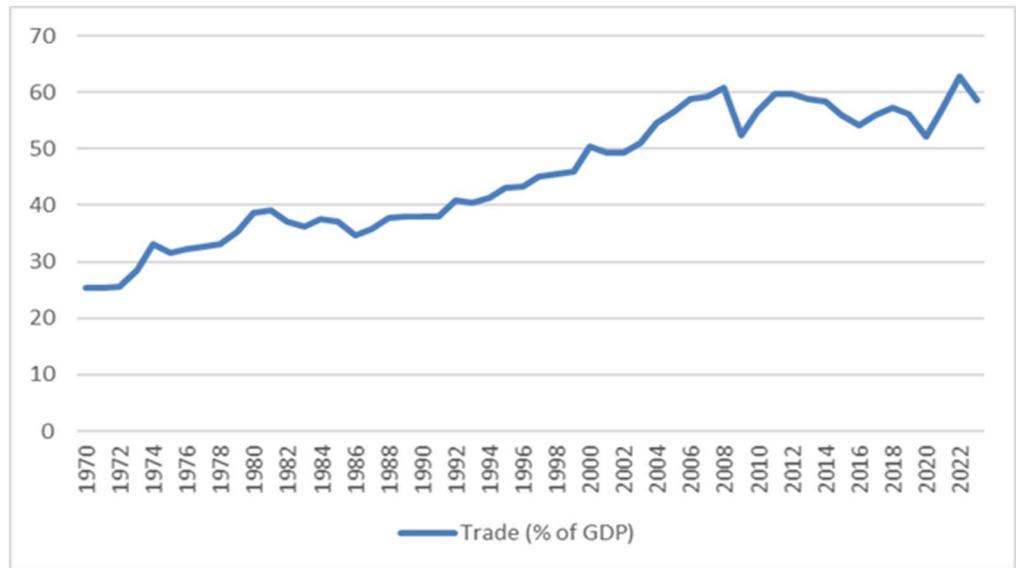
Organı'na üye atamayıp DTÖ'nün Anlaşmazlıkların Halli Mekanizması'ndan kesinleşen kararlar çıkmasına engel olmuştur (Grieger, 2024).



**Şekil 4.** Çin/ABD Yüksek Teknoloji Sanayi Ürünü İhracatı Oranı (**Kaynak:** World Bank (2025)'den kendi hesaplamamız)

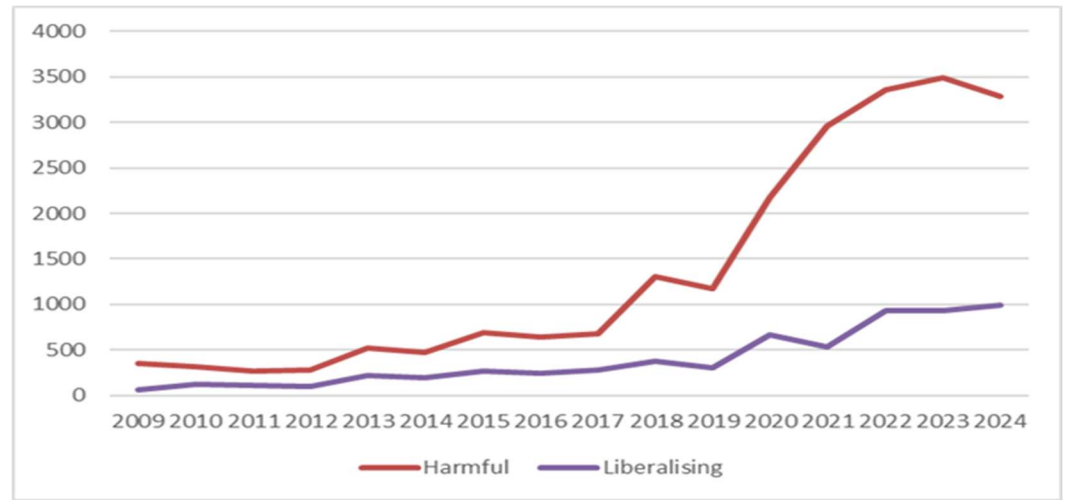
Bu gelişmelerin kendilerinin ve olası sonuçlarının teorik bir değerlendirmesini yapmadan önce, bu bölümde son olarak 2008 krizinin küreselleşme ve uluslararası ticaret açısından neden bir dönüm noktası olduğuna bakmak uygun olacaktır. Küreselleşme, sıkça uluslararası mal, hizmet, sermaye ve insan dolaşımının önündeki engellerin kalkması olarak anlaşılmaktadır. Bu doğru olmakla birlikte 1990 sonrası son küreselleşme dalgasının en önemli ayırt edici yönünün uluslararası üretim ve ticaretin fonksiyonel entegrasyonunun derinleşmesi olduğu vurgulanmalıdır (Dicken, 2015). Çok uluslu şirketler (ÇUŞ) adı verilen çoğu Batı merkezli olan şirketlerin liderliğinde, üretimin çeşitli aşamalarının farklı ülkelere dağıtılması Küresel Değer Zincirleri'nin (KDZ) ortaya çıkmasına ve bu zincirlerin üretim ve ticarete artan ağırlığına yol açmıştır.

Üretimin bu şekilde küreselleşmesi uluslararası ticarete toplam üretime oranla çok ciddi artışlara yol açmıştır. 2008 krizi ise bu artış trendini kırmış ve toplam üretim içinde ticaretin payı durağanlaşmıştır (Şekil 5). Bundan dolayı ekonomik büyüme ile ticaret büyümesi ve deniz ticareti büyümesinin birbirinden koptuğu ileri sürülmüştür (Wilmsmeier & Monios, 2020).



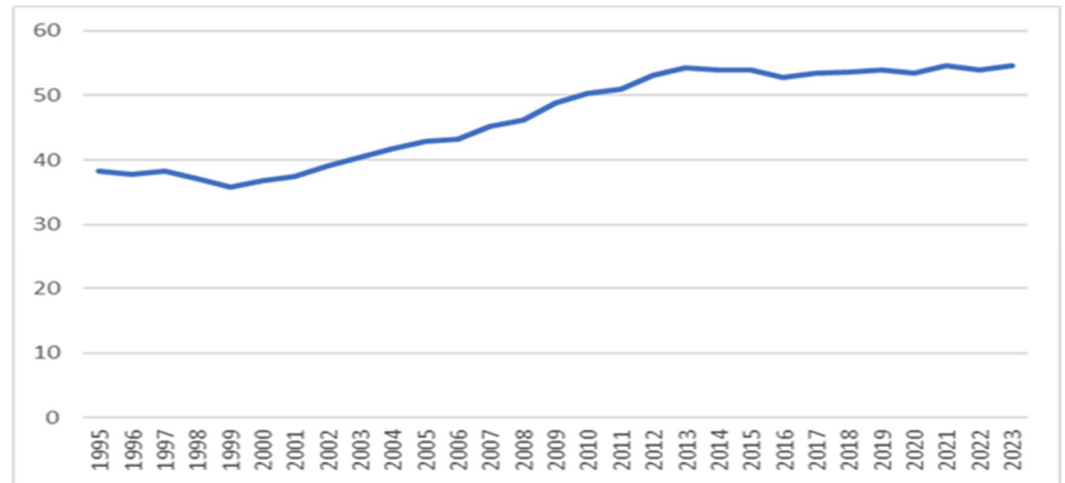
**Şekil 5.** Dünya Ekonomisinde Toplam Üretime Oranla Uluslararası Ticaret (**Kaynak:** World Bank, 2025)

Küreselleşmenin bu şekilde yavaşlaması The Economist tarafından ‘slowbalization’ (yavaşlayan küreselleşme) olarak adlandırılmıştır (Economist, 2019). Bu gelişmeye paralel olarak, ticaretin önündeki engellerin de arttığı gözlenmektedir (Şekil 6). Özellikle ABD’de ilk Trump yönetiminin başlattığı ticaret savaşının ardından ticaret engellerindeki artış, son yıllarda ticarete jeoekonomik parçalanmayı gündeme getirmiştir (IMF, 2023). Ayrıca yegâne küresel ticaret örgütü olan DTÖ’de yukarıda ifade edilen sorunlar, küresel entegrasyonda yol alınmasını engelleyince ülkeler bölgeselleşmeye yani bölgesel ticaret anlaşmalarını arttırmaya yönelmiştir. Örneğin Asya ve Pasifik’te Çin’in dahil olduğu RCEP (Regional Comprehensive Economic Partnership) 2020’de ve Çin’in katılmadığı CPTPP (Comprehensive and Progressive Agreement for Trans-Pacific Partnership) 2018’de imzalanmıştır.



Şekil 6. Ülkelerin Ticaret Politikalarında Değişiklikler (Kaynak: Global Trade Alert, 2025)

Öte yandan, bölgeselleşmenin ötesinde Küresel Güney ülkelerinin (gelişmekte olan ülkeler olarak da adlandırılır) kendi arasındaki ticaretin de giderek arttığı gözlenmektedir (Şekil 7). Bu gelişmede, Küresel Güney ülkelerinin sanayileşmesi ve hammadde ihracatının ötesine geçmelerinin payı olduğu gibi yine 2008 krizinin Batı dışındaki pazarları öne çıkarmasının da payı olduğu düşünülmelidir.



Şekil 7. Küresel Güney’in İhracatında Küresel Güney’in Payı (%) (Kaynak: UNCTAD, 2025b)

### 3. Teorik Çerçeve

#### 3.1. Uluslararası Ekonomi Politikte Temel Yaklaşımlar

Uluslararası ekonomik gelişmeleri, devletler arası ilişkilerle, dış politikayla ve diğer çeşitli alanları da içeren dünya düzeniyle etkileşimleri içinde ele alan uluslararası ekonomi politik disiplini, 1970'lerde hızla gelişmeye başlamıştır. Küreselleşme, dünya düzeni ve uluslararası ticaret, uluslararası ekonomi politığın başlıca araştırma konuları arasındadır. Denizcilik sektörü de uluslararası ticaret, jeopolitik gelişmeler ve dünya düzenindeki değişimlerden etkilenmektedir. Bu bağlamda denizcilik sektörünün uluslararası ekonomi politikği az da olsa çeşitli çalışmalara konu olmuştur (örneğin Cafruny, 1987).

Uluslararası ekonomi politik, diğer tüm sosyal bilim disiplinleri gibi çeşitli teorik yaklaşımların var olduğu bir alandır. Liberalizm, realizm ve eleştirel teori bunların başlıcalarıdır. Bilindiği gibi liberalizm özünde piyasalara bırakıldığında tüm taraflar için verimli sonuçların ortaya çıkacağı temel inancına dayanmaktadır. Bu nedenle uluslararası ekonomik bağların artmasının, ülkelerin ticarete açılmasının ve dolayısıyla küreselleşmenin, artan karşılıklı bağımlılık nedeniyle politik gerilimleri ve çatışmaları azaltacağı gibi iyimser bir beklentiye sahiptir: 'Esasında liberaller ticari ve ekonomik bağlantıların ülkeler arasında barışın kaynağı olduğuna inanmaktadır' (Gilpin, 2017, s. 48). Hatta oluşan uluslararası kurumsal rejimlerin bir devletin hegemonyasına bile gerek duymadan dünya düzeninin sürmesini sağlayabileceğine inanılmaktadır. Liberalizmin bu iyimser yaklaşımının, DTÖ gibi kurumların tıkanıp, kuralların işlememeye başladığı, rekabet ve çatışmanın arttığı günümüzdeki gelişmeleri açıklamakta yetersiz kaldığını düşünüyoruz. Rusya-Ukrayna savaşı bu yetersizliğin açık bir göstergesi oldu. Karşılıklı ekonomik ve ticari bağlarının yoğunluğuna rağmen, karşılıklı bağımlılık ABD-Çin arasında bile yeni bir soğuk savaş öneleymemiştir. O yüzden liberalizmin günümüzü anlamada yeterli bir çerçeve sunamadığı kanaatindeyiz.

Realizm ise, uluslararası ortama anarşinin hâkim olduğunu, devletlerin her zaman güçleri ölçüsünde rekabete ve çatışmaya yöneldiklerini, dünya düzeninin ancak bir hegemon devletin varlığında sağlanabileceğini ileri sürmektedir. Realizm devletleri, anarşik bir ortamda güvenlik kaygıları ve göreceli güç arayışıyla hareket eden kapalı birimler gibi görmektedir. Cohen (2008, s. 119), realizmin devlet anlayışını şu şekilde özetlemektedir: 'sadece ulusal çıkar ve güç hesapları tarafından yönlendirilen kapalı kara kutular olarak düşünülen rasyonel, üniter aktörlerin bilardo topu modeli'. Realizm, uluslararası rekabeti ve çatışmaları açıklamaya daha yatkın bir yaklaşım olmakla birlikte, bu yaklaşımın zayıf noktası, ekonomiyle (veya piyasalarla) devlet arasındaki ilişkileri (Cohn, 2005, s. 82), devletlerin tarihsel süreç içinde çıkarlarının ve politikalarının neden farklılaştığını ve bu farklılaşmaların yerel ve ulusötesi faktörlerini açıklamakta yetersiz kalmasıdır. Ayrıca realizm, ABD-SSCB arasındaki soğuk savaş, savaşın teritoryal olması nedeniyle açıklamaya daha uygun görünürken, günümüzde ABD-Çin arasındaki soğuk savaş ise savaş henüz kapalı bölgesel alanlar ve bloklar arasında cereyan etmemesi nedeniyle, açıklamaya uygun görünmemektedir (Schindler vd., 2024).

Hem liberalizmin (veya kurumlara önem veren haliyle neoliberal kurumsalcılığın) hem de realizmin (veya 1970'lerde tekrar ortaya çıktığı haliyle neorealizmin) paylaştığı temel bir teori Hegemonik İstikrar Teorisi olmuştur. Bu teori bir devletin hegemonyasının dünyada istikrarın başlaması için gerekli olduğunu ileri sürmekte ve istikrarsızlığı hegemonyanın zayıflığı ile ilişkilendirmektedir. Burada ihtiyaç duyulduğu kastedilen hegemonya açık veya örtük olarak ABD hegemonyası olmuştur. Ancak ABD veya başka bir ülkenin hegemon hale gelmesinin istikrar anlamına gelmesi ciddi biçimde sorgulanmıştır. Ekonomide, ticaretle ve denizcilikte ihtiyaç duyulan istikrarın dünyada güçlü bir devlet tarafından sağlanabileceğinin bir garantisi bulunmamaktadır. Bu genelleme aslında 2. Dünya Savaşı sonrası kısa bir dönemden hareketle yapılmaktadır ve üretim ilişkilerindeki tarihsel çelişkileri görmezden gelmektedir (Gavris, 2021).

Biz bu çalışmada üçüncü olarak sıraladığımız eleştirel uluslararası ekonomi politik yaklaşımı benimsemekteyiz. Eleştirel teori, liberalizm ve realizmi tarih dışı (ahistorik) ve dünya düzenini koruma üzerine kurulu olmakla eleştirmiştir. Liberalizm, dünya düzenini uluslararası piyasalara açıklık ve karşılıklı yarar ekseninde anlarken, realizm devletlerin göreceli gücüne dayalı bir devletlerarası sistem olarak görmektedir. Her iki yaklaşım da mevcut dünya düzenini meşrulaştırma eğilimi göstermekte (liberalizm piyasalara dayalı olduğu için, realizm güçler dengesine dayandığı için) ve krizlerin yapısal olduğunu görmezden gelmektedir. Eleştirel yaklaşımın önde gelen teorisyenlerinden Robert Cox'a göre bu ana akım yaklaşımlar mevcut dünya düzeninin tarihselliğini ve geçiciliğini/dönüşümünü dışlamakta ve mevcut düzenin problemlerini mevcut düzenin içinde çözmeye çalışmakla yetinmektedir (Cox, 1981).

Liberalizm ve realizme karşı çıkan bir teorik tutumla gelişen eleştirel yaklaşım çeşitli perspektifleri barındırmaktadır: Emperyalizm teorileri, Dünya sistemi, Neo-Gramşici perspektif gibi. Emperyalizm teorileri, gelmiş kapitalist ülkelerin ulaştığı sermaye birikimi ve üretim düzeyinin, kendi ekonomilerindeki yetersiz talep (Rosa Luxemburg ve Paul Baran/Paul Sweezy'nin görüşü) veya düşen kârlılık oranları (Nikolay Buharin ve V.I. Lenin'in görüşü) nedeniyle, başka ülkeleri hem pazar hem de aşırı sermayeleri için yatırım alanları olarak kontrol altına almaya ittiğini vurgulamaktadır. Emperyalizm teorileri, pazarlar bittiğinde katastrofik bir çöküş (Luxemburg'un tezi) ya da dünyanın bölüşümü ve yeniden bölüşümü için artan silahlanma, militarizasyon ve savaşların kaçınılmaz olacağını öngörmektedir (Lenin'in tezi) (Balaam & Veseth, 2005).

Emperyalizm teorilerinden etkilenen dünya sistemi yaklaşımı ise, ilk bakışta liberalizm gibi ülkelerin ekonomik olarak uluslararası iş bölümü içinde karşılıklı bağımlılıkları olduğunu saptamakta ancak bu bağımlılıkları eleştiriye tabi tutarak eşitsiz doğalarını vurgulamaktadır. Dünya sistemi yaklaşımına göre dünya ekonomisi, merkez-yarı çevre ve çevre arasında eşitsiz olarak bölünmüş durumdadır. Dünya sistemi yaklaşımı, liberalizm ve realizm gibi hegemon devletlerin kapitalizmin tarihine yön verdiğini öne sürmektedir. Hatta devletleri merkeze koyan tarih yaklaşımıyla realizme benzetilmektedir. Bu yaklaşıma göre her bir hegemon devlet, ürünlerinin ticarete üstün olmasıyla yükselmekte ve finansallaşma ile gücünü kaybetmektedir (Robinson, 2011).

Eleştirel yaklaşım içinde yer alan Neo-Gramşici teori de ulusların içinde ve uluslar arasında eşitsizliği ve sömürüyü eleştirmektedir. Neo-Gramşiciler eşitsiz dünya düzenini ayakta tutmak için hegemon gücün onay (consent) yaratma gücünü analize katmaktadır. Bu analize göre, hegemon güç, sosyal/politik güçleri dünya düzenine entegre edebilecek ekonomik, ideolojik, kültürel ve kurumsal güce sahip olmalıdır.

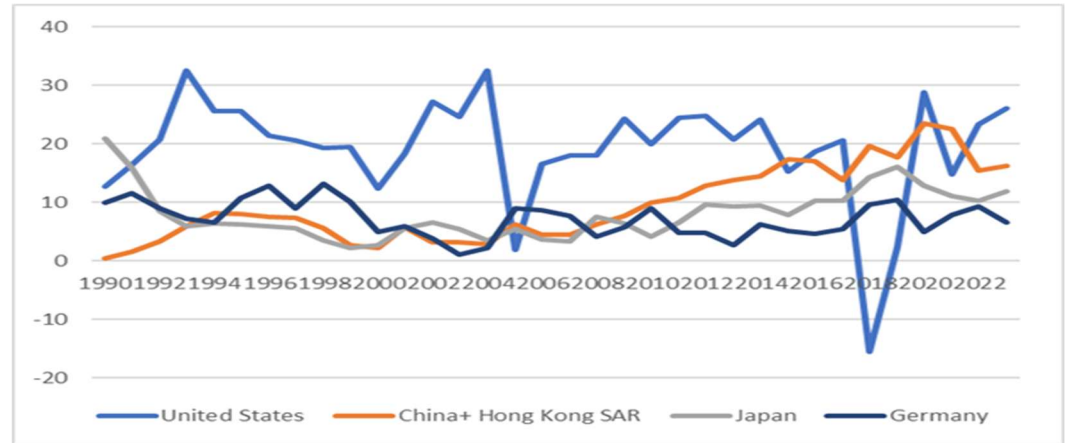
Bu çeşitli eleştirel perspektifleri ortaklaştıran ve onları liberalizmle realizmden ayırtan temel bir nokta, hepsinin ekonomiden ve özellikle üretim ilişkilerinden hareket etmesidir. Dolayısıyla uluslararası ekonomi politik yaklaşımının çıkış noktası, üretimin nasıl organize edildiği, sermayenin nasıl biriktiği ile bu birikimin özellikleri ve krizler gibi çelişkileri ele almasıdır. Anaakımdan (liberalizm ve realizm) bu farklılık aynı zamanda temel bir metodolojik farklılıktır. Eleştirel uluslararası ekonomi politik sosyoekonomik ve politik yapıları (bazen şiddetli biçimde) değişken, geçici ve sosyal ve tarihsel koşullara bağlı yapılar olarak görmektedir. Bu yapılar kapitalist üretim biçimi ve bu üretim biçiminin çelişkileri temelinde değişmektedir. Küresel kapitalizme istikrar değil, bu çalışmada yer verdiğimiz Çin örneğinde olduğu gibi eşitsiz gelişme, çatışma ve çelişki hakimdir (Cafruny vd., 2016). Kapitalist üretim ilişkileri hem uluslar içinde hem de uluslar arasında eşitsizlik, eşitsiz gelişme ve krizler üretmekte, bunlar sonucunda kapitalizmde her alana yayılan sermayeler arası rekabet savaş gibi şiddetli biçimler alabilmektedir.

Biz de ABD-Çin ilişkisini realizmde olduğu gibi muğlak ve maddi tarihten bağımsız verili bir çatışma olarak değil, koşullarını, ritmini ve biçimlerini maddi kapitalist gelişmenin belirlediği bir ilişki olarak görmektedir. Aksi halde, 2010'a kadar liberalizme uygun görünen iş birliğinin ağır bastığı bu ilişkinin neden sonra realizme uygun görünen çatışmaya evrildiğini anlamak mümkün değildir. Liberalizm uluslararası gerilimleri ve

konumuz bağlamında ABD'nin denizcilikle ilgili Çin'e karşı önlemler almasını yeterince açıklayamazken, realizm bu gelişmelerin tarihsel ekonomik sebepleri konusunda teorik bir açıklama sunmamaktadır. Örneğin, günümüzdeki rekabet ve çatışmaları sermaye birikimiyle ilişkilendirmemekte ya da yeni pazar arayışlarını sermayenin kendisine yeni değerlendirme alanları bulma ihtiyacıyla açıklamamaktadır. Oysa sonraki bölümde ele alınacağı gibi KYİ'yi bunlar olmadan, ne sadece realizmin belirttiği gibi devlet rekabetiyle ne de liberalizmin yaptığı gibi sadece piyasa mekanizmasıyla açıklayamayız.

### 3.2 Eleştirel Yaklaşım ve Çin

Bu eleştirel yaklaşımla baktığımızda, Çin'in KYİ gibi denizcilik sektörünü de etkileyen uluslararası girişimlerinin temelinde Çin'in görece çok hızlı ekonomik gelişmesinin ve bunun sonucunda oluşan hızlı sermaye birikiminin ve bu birikimin devlet politikaları üzerinde etkisinin bulunduğunu ileri sürüyoruz. Çin ekonomisinin ve sermaye birikiminin görece çok hızlı büyümesi, yüksek cari fazlalar (Şekil 3), Çin kapitalizmi için aşırı sermaye yani kârlı biçimde yatırılamayan bir sermaye birikimi sorununu da beraberinde getirmiştir. 2008 krizi ve Batı'ya olan ihracatın görece durgunlaşması, Çin'in aşırı sermayesi için dış yatırım arayışını hızlandırmış ve doğrudan yabancı yatırımlarda ABD kadar büyük bir yatırımcı haline gelmiştir (Şekil 8).



**Şekil 8.** Toplam Doğrudan Yabancı Yatırımlar İçinde Başlıca Ülkelerin Payları (%) (Kaynak: UNCTAD, 2025b).

Bu bağlamda KYİ, Çin'in aşırı sermaye sorununa bir mekansal (spatial fix) ve altyapısal çözüm (infrastructural fix) olarak ortaya çıkmıştır (Zajontz, 2023). Çin'in sermaye ihracatının önemli bir aracını 2013'te KYİ olarak açıklaması, 2015'te Made in China 2025 hedefiyle kendine daha yeterli hale geleceğini duyurması gibi adımlar Batı'da ve özellikle ABD'de hem ekonomik hem de jeopolitik ve güvenlik yönlerinden bir alarm durumu yaratmaya başlamıştır. Nitekim Trump yönetiminin 2018'de Çin'e karşı başlattığı ticaret savaşının gerekçesi ulusal güvenlik olmuştur.

Literatürde Çin'in ABD hegemonyasına ve onun liderliğindeki dünya düzenine meydan okuduğu sıkça ileri sürülmektedir (bkz. Gaillard vd., 2024). Eleştirel uluslararası ekonomi politik açısından ABD hegemonyasının yıprandığı ve ciddi bir rekabet olduğu açıktır. Bu rekabetin nereye vardığı ise tartışmalıdır. Bir üçüncü dünya savaşının içinde olduğumuz savunular vardır. Ancak biz yukarıda belirttiğimiz gibi açık bir teritoryal bloklaşma bile olmayan bugünkü durumu bir dünya savaşından ziyade kısmen ABD-SSCB arasındaki gibi bir soğuk savaş olarak adlandırmanın şu an için daha uygun olacağını düşünüyoruz.

Bu çalışmada, Çin ile ABD arasında çetin bir rekabet ve güç mücadelesinin varlığından hareket etmeyi konumuz açısından yeterli görmekteyiz. Rekabetin nerelere varacağı, ABD hegemonyasına ve mevcut dünya düzenine neler olacağının değerlendirilmesi bu yazının sınırlarını aşmaktadır. ABD-Çin rekabetinin keskinleştiğini gösteren önemli gelişmelerden biri, ABD liderliğinde kurulan DTÖ'nün bugün bizzat

ABD tarafından bir krize sürüklenmesidir. Hegemonik İstikrar Teorisi'nin liberal versiyonuna göre, serbest ticaret anlaşmaları ve kurumları her ülkenin yararına olan birer kamusal maldır (public goods). ABD hegemonyasından istikrarı sağlaması düşünülürken, Çin DTÖ'den daha çok yararlanmaya başlayınca, farklı partilerden olmalarına rağmen hem Trump hem de Biden yönetimi bu kurumu krize sürüklemiş, Çin'le bir ticaret savaşını sürdürmede tereddüt etmemişlerdir. Dolayısıyla liberalizmin serbest ticaretin herkesin yararına bir kamusal mal olduğu varsayımı da darbe almıştır.

ABD-Çin rekabeti, liberalizmin savunduğu gibi uzlaştırılabilir ve herkesin yararına çözülebilir olmadığı gibi, realizmin savunduğu gibi de ulusal çıkarların ve devletlerin tarih dışı çatışması ve güç arayışından ibaret de değildir. ABD-Çin çatışması, yukarıda kısaca değindiğimiz ekonomik zorunlulukların ve kapitalizme içkin olan kaçınılmaz sermayeler arası rekabetin ve tekelleşme eğilimlerinin vardıgı düzeyin bir sonucudur.

ABD-Çin rekabetinde, ABD başta 'decoupling' (ayırışma) olarak ifade edilen hedefi ortaya koymuş, ancak zamanla rekabeti stratejik sektörlerde 'de-risking' (riski azaltma) ile sınırlamıştır (Demarais, 2023). Bunun sonucunda, Çin'in ABD'ye görünür ihracatı oran olarak gerçekten ciddi ölçüde azalmıştır. Ticaret savaşının başladığı 2018 yılında Çin'in ABD'nin ithalatı içinde yüzde 21,6 olan payı, 2024'te yüzde 15,2'ye düşmüştür (ITC, 2025). Bu ayırışma görüntüsüne rağmen gerçek farklıdır. Çin, Vietnam ve Meksika gibi bağlantı ülkeleri (connector countries) aracılığıyla ABD'ye ihracatını aslında sürdürmüştür, hatta bir analize göre ABD'nin Çin'e dolaylı ticaret maruziyeti artmıştır (Slater, 2024). Bu da Çin'in bir komplosu veya kurnazlığından ziyade yukarıda belirttiğimiz teorik çerçevede üretici gücünün yüksekliğine ve çok hızlı sermaye birikimine bağlanmalıdır.

Zira Çin küresel değer zincirlerinde merkezi bir konuma sahiptir ve bunun kısa vadede değişmesi mümkün görünmemektedir. Uluslararası iktisadın dünya çapında önde gelen akademisyenlerinden Richard Baldwin, ABD'nin askeri bir süper güç olması gibi, Çin'in ekonomik süper güç olduğunun altını çizmekte ve Çin'le ayırışmanın ne denli güç olduğunu şöyle vurgulamaktadır: Dünyanın bütün önemli üreticilerinin endüstriyel girdilerinin en az yüzde 2'sini Çin'den tedarik etmeleri kaçınılmaz bir durumdur (Baldwin, 2024).

Dolayısıyla sermaye birikimine içkin rekabetin, günümüzde ABD-Çin arasında giderek şiddetlendiği vurgulanmalıdır. Çin'in KYİ bağlamında attığı adımlar ABD tarafından dikkatle izlenmekte ve ABD ile İngiltere, AB, Japonya, Avustralya gibi müttefikleri (ve hatta Hindistan) tarafından karşı adımlara yol açmaktadır. Bu etki tepki mekanizması, denizcilik sektörü açısından kritik bir uluslararası politik ekonomi dinamiği olarak görülmelidir.

#### 4. Çin'in Yükselişi, KYİ ve Denizcilik Sektörüne Etkileri

Yukarıda incelediğimiz gibi Çin-ABD rekabeti bir kopma noktasına varmamış olsa da ciddi ölçülere ulaşmış durumdadır. Bu rekabetin yaşandığı alanlardan biri de genel olarak lojistik sektörü ve özel olarak denizcilik sektörüdür. Çin'in teknoloji alanında gerçekleştirdiği gelişmeleri son yıllarda birçok sanayi sektörüne yaygınlaştırıp ölçek ekonomisini kullanarak birçok ürünün ihracatında ABD ile maliyet ve fiyat rekabetine girmiş olması ve denizcilik sektörünün gemi yapımı, liman büyüklüğü, kargo taşıma hacmi gibi birçok alanında ABD'yi geçerek dünyanın lider ülkelerinden biri olmuş olması da ABD tarafından Çin'in tehdit olarak algılanmasına yol açmaktadır (Aritua, 2022, s. 1-17; Office, 2025, s. vi-xi; UNCTAD, 2025, s. 1-30).

Bazı işçi sendikalarının şikayeti üzerine ABD Ticaret Bakanlığı'nın Çin'in küresel ticaret üzerinde oluşturduğu haksız rekabet iddialarıyla ilgili hazırlamış olduğu ayrıntılı soruşturma raporunda, Çin'in deniz taşımacılığı, lojistik ve gemi yapımı gibi denizcilik sektörünün çeşitli alanlarında ABD'li şirketlere ve işçilere karşı son çeyrek asırdan bu yana avantaj sağladığı, küresel ticaret üzerinde haksız rekabet yarattığı ve bu haksız rekabete karşılık ABD'nin caydırıcı önlemler alması gerektiği vurgulanmaktadır (Office, 2025, s. 116-139). Bu soruşturma raporunda, Çin devletinin Çinli sanayi ve ticari şirketlerine yaptığı sermaye aktarımının, teknoloji transferinin ve devlet teşviklerinin,

ABD şirketlerini deniz taşımacılığı, liman lojistiği ve gemi yapımı alanlarında haksız rekabete uğrattığına ve onların ticari faaliyetlerini sınırlandırdığına işaret edilmektedir (Office, 2025, s. 140). İlgili soruşturma raporunda dikkat çeken bir vurgu da Çin'in ABD'ye karşı denizcilik sektöründeki üstünlüğünü kullanarak küresel tedarik zincirini kontrol etmeye yöneldiği ve küresel tedarik zinciri üzerinden ABD'li şirketlere karşı ticari sınırlandırmaya giderek ekonomik açıdan baskı kurduğu, hatta açıkça yazılmamış olsa da iflaslarına sebep olacağı ima edilmektedir (Office, 2025, s. 56-60; s. 132-136).

ABD Ticaret Bakanlığı'nın hazırlamış olduğu bu soruşturma raporundaki Çin'in deniz taşımacılığı alanında küresel liderliğe doğru ilerlemekte olduğuna dair bazı veriler, bağımsız bir uluslararası kurumun yıllık raporlarında da yer almaktadır. Birleşmiş Milletler'in bağımsız kurumlarından biri olan ve küresel ticaret ve gelişme üzerine yoğunlaşan UNCTAD'ın deniz taşımacılığı üzerine yayımladığı yıllık raporunda deniz taşımacılığı ve deniz ticaretinin birçok alanında Çin'in artık küresel liderler arasında yer aldığı istatistiksel bilgilerle desteklenmektedir. Örneğin, farklı deniz aracı yapım kategorilerinin tamamında Çinli gemi yapım şirketlerinin birinci sırada oldukları ve 2024 yılının toplam yeni gemi yapımı sayısında yüzde 51'lik payla küresel lider oldukları (UNCTAD, 2025, s. 37-38); Çin bayraklı gemilerin toplamına bakıldığında küresel sıralamada ilk 5 içinde oldukları (UNCTAD, 2025, s. 49-52); deniz taşımacılığı işletmelerinin yük hacmi, işlem hızı gibi birçok istatistiksel endeksinde Cosco, China Merchants Ports, Hutchison Ports gibi Çinli liman işletmecilerinin dünya liderleri arasında yer aldıkları; bu endekslerin sonucunda dünyanın ilk 25 limanı arasında Yangshan, Chiwan, Guangzhou, Ningbo, Mawan, Dailan, Hong Kong, Lianyungang, Yantian, Shekou gibi Çin sınırları içerisinde yer alan 10 limanın bulunduğu (UNCTAD, 2025, s. 95-125) kaydedilmektedir. Deniz taşımacılığı kargo yüklerinin bazı alt kalemleri incelendiğinde ise Çin'in enerji, maden, sanayi alanlarında kullanılan hammaddelerin tedarik zincirine yöneldiği ve küresel tedarik zincirinde yer alan bazı önemli limanların yönetiminde yer almaya başladığı istatistiklerden anlaşılmaktadır (UNCTAD, 2025, s. 12-17). Üstelik, Çin sınırları dışarısında dünyanın birçok bölgesindeki bazı önemli limanların ama özellikle Avrupa'nın en aktif limanlarının bazılarının işletmeciliğini Cosco, China Merchants Ports, Hutchison Ports gibi Çinli şirketlerin üstlendiği de gözlemlenmektedir. Çin mevcut limanların işletmesini üstlenmesini ve mevcut ticaret/deniz yollarındaki varlığını güçlendirmesini veya yeni limanlar ve ticaret/deniz yolları oluşturmasını, KYİ bağlamında ele almaktadır. Bu nedenle bu bölümde özel olarak KYİ üzerinde duracağız.

#### 4.1. KYİ Projesinin Öncesi

Çin'in bugünkü Çin Halk Cumhuriyeti olarak kurucu lideri olan Mao Zedung'un öldüğü 1976 yılı civarında, küresel çapta deniz ticareti maliyetlerinde düşüş izlenirken uluslararası haberleşme dahil bazı sektörlerde de teknolojik gelişmeler kaydedildiği bilinmektedir. Bu gelişmelerin paralelinde, ABD ve İngiltere'nin öncülüğünde, uluslararası ticaretin liberalleşmesinin ve üretimin küreselleşmesinin neo-liberal politikalar çerçevesinde hedeflendiği anlaşılmaktadır. Bu gelişmeleri dikkatle izleyen Çin'in, 1978 yılında başlattığı bazı limanlarını devlet kontrolünden çıkarması ve yabancı yatırımcılar için özel teşviklerle beraber bu limanların hemen yanında serbest ekonomik bölgelere izin vermesinin de bu küresel gelişmelere paralel gerçekleştiği düşünülmektedir.

Çin'in, Batı'ya açılım politikası sonucunda gerek deniz taşımacılığı gerekse de sanayi üretimi alanlarında, en azından liman kentlerinde, dış dünyayla bilgi alışverişi yaparak kendini geliştirmiş olduğu gözlemlenmektedir. Bu ilk dönemin ardından, deniz taşımacılığı alanında çalışan insan sermayesini geliştirmeye ve yabancı sermayeden edinmekte olduğu teknoloji transferini, taklitten bu teknolojiyi iyileştirmeye yönelik önemli AR-GE çalışmalarına yöneldiği anlaşılmaktadır. Böylece, Çin hem 2001'de DTÖ üyesi olmuş hem de ülkenin batısındaki iç bölgeleri ile liman bölgeleri arasındaki gelişmişlik farklılıklarını gidermek için ihracata dayalı bir büyüme modeliyle bu bölgeleri ekonomik olarak birbirine bütünleştirme dönemine girmiştir. Buna paralel olarak, Büyüük

Batı'yı Geliştirme (Great Western Development) Projesi'ni, diğer bir deyişle Batıya Git (Go West) stratejisini, 2000'li yılların başından itibaren işler hale getirmiştir. Bu projeye iç bölgeler ve liman bölgelerinin hem sanayi ve ticaret alanlarını hem de lojistik ve taşımacılık alanlarını, hammadde, ara mal, son ürün üzerinden gerek ulusal ticaret gerekse de küresel ticaret aracılığıyla bütünleştirmeyi hedeflediği gözlemlenmektedir. Bu projenin aynı zamanda KYİ Projesi'nin de öncülü olduğu bilinmektedir (Aritua vd., 2022, s. 19-22).

#### 4.2 KYİ Projesi

ABD'de 1990'ların sonunda başlayan ekonomik kriz, bu krizi atlattmak için politika faizlerinin hızla düşürülmesi, düşen kısa vadeli faizlerin ardından artan tüketici kredileriyle gayrimenkul ve menkul kıymetler piyasalarında oluşan aşırı değerlenmeler gibi ABD ekonomisinde izlenen çeşitli olumsuz gelişmelerin Çin yönetimini, Batı kapitalizmine karşı ekonomik mücadelesini büyütmede cesaretlendirmiş olması pek muhtemeldir. Yukarıda değindiğimiz gibi 2008 yılında gerçekleşen küresel ekonomik kriz, Çin'in oldukça kararlı büyümekte olan GSYİH'sini, dış ticaretini, cari işlemler fazlasını, ABD başta olmak üzere tüm gelişmiş ekonomilerin ekonomik krize girmesi sebebiyle yavaşlatmıştır. Böylece, 2008 yılında başkan yardımcısı, 2012 yılında Çin Komünist Partisi'nin genel sekreteri, 2013 yılında Çin Devlet Başkanı olan Xi Jinping, bu gerçekler doğrultusunda, önce bölgesel sonra ulusal seviyede uzun bir süreden beri uygulanmakta olan Büyük Batı'yı Geliştirme Projesi'ni 2013 yılında küresel seviyeye taşıyarak, İpek Yolu Ekonomik Kuşağı (Belt) ve 21. Yüzyıl Deniz İpek Yolu (Road) alt başlıklarıyla KYİ Projesi'nin (Belt and Road Initiative), bir küresel proje olarak uygulamaya konulduğunu duyurmuştur (Xinhuanet, 2018; Tudoroiu, 2024, s. 163). KYİ Projesi sadece Çin'in 2000'li yılların başından beri hızla gelişen ekonomik, sanayi, teknoloji alanlarında büyümesini desteklemek ve dış pazarlarını çeşitlendirmek için ilan edilmemiş, aynı zamanda 1990'ların sonundan beri ardı ardına ekonomik krizlerle boğuşan ABD liderliğindeki Batı kapitalizmine karşı alternatif ekonomik ve siyasi stratejiler sunmak amacıyla da hayata geçirilmiştir.

KYİ Projesi'nin en önemli kaynakları arasında Çin devletinin hazırlamış olduğu kalkınma planlarının olduğu görülmektedir. Projenin ilan edildiği dönemde teknoloji geliştirme, iç talebi arttırma, tüm kaynak ve altyapısıyla ihracatı geliştirme hedeflerini içeren On İkinci Beş Yıllık Kalkınma Planı (2011-15); onun ardından iç bölgelerle liman bölgelerinin birbiriyle olan bütünleşmelerinin tamamlamasını ve bu bölgelerin küresel ticaretle bütünleştirilmesinin başlamasını amaçlayan On Üçüncü Beş Yıllık Kalkınma Planı (2016-20), yeni oluşturulan küresel ticaret ağlarını ekonomik, sanayi, teknoloji alanlarında desteklemeye yönelik On Dördüncü Beş Yıllık Kalkınma Planı (2021-25), KYİ Projesi'nin temellerini birer birer oluşturmuştur (Aritua vd., 2022, s. 23).

KYİ Projesi karayolları, demiryolları, deniz yolları üzerinden Avrupa ve Asya kıtalarındaki ekonomileri Çin-Moğolistan-Rusya, Çin-Orta Asya-Batı Asya, Çin-Avrasya Kara-Demiryolları Ekonomik Koridorları ile Çin-Hindişin Yarımadası, Çin-Pakistan, Çin-Bangladeş-Hindistan-Myanmar Deniz İpek Yolları Ekonomik Koridorları aracılığıyla yeni altyapılar kurup, yeni hammadde, yeni tedarik, yeni dış pazar, yeni yatırım ağları oluşturarak hem bölgesel hem de küresel olarak birçok ekonomiyi birbirleriyle bütünleştirmeyi hedeflemektedir (Jingye, 2022, s. 393-395; Tutan, 2019, s. 41). Ayrıca, 2017 yılı itibarıyla Latin Amerika-Karayipler, Arktik Okyanus, Afrika, Balkanlar-Orta-Doğu Avrupa Forumları düzenlenerek KYİ Projesi'nin küreselleşmesinin hedeflendiği görülmektedir (Tudoroiu, 2024, s. 183).

Temelleri 1970'li yılların sonlarında atılan, insan sermayesini ve bölgeler arası bütünleşmeyi geliştirme stratejisi, Çin'in Altıncı Beş Yıllık Kalkınma Planı'ndan beri (1981-85) desteklenmektedir. Ardı ardına gelen bu kalkınma planları, öncelikle yerel kalkınmayı ve tüm Çin ekonomisini bütünleştirmeyi amaçlamış ve daha sonra da KYİ Projesi'ne öncülük etmiştir. KYİ Projesi'nin başlamasıyla Çin Kalkınma Bankası (China Development Bank) ve Çin Exim Bank (The Export-Import Bank of China) çatıları altında,

Çin Sanayi ve Ticari Bankası (Industrial and Commercial Bank of China), Çin Emlak Bankası (China Construction Bank), Çin Tarım Bankası (Agricultural Bank of China), Çin Bankası (Bank of China) gibi dört devlet bankası üzerinden bu küresel projeye ulusal finansman sağlanmasına karar verilmiştir. Ayrıca, bu küresel projeye ortak olan ekonomilerin ihtiyaç duyacağı çok büyük altyapı projeleri için de ABD'nin 2. Dünya Savaşı sonrası kurduğu Dünya Bankası ve Uluslararası Para Fonu kurumlarına alternatif olarak Çin'in ortaklarıyla beraber BRICS Kalkınma Bankası (BRICS Development Bank) ve AIIB gibi çok ortaklı küresel kurumlar da oluşturulmuştur. Bu küresel ve ulusal finansman kurumlarının yanında, Çin anakarası içinde 32 eyaletin valisi, 19 bakanlık ve tüm üniversitelerin koordineli olarak KYİ Projesi'ni desteklemesi sağlanmıştır (Tudoroiu, 2024, s. 156).

Bu projeye ilk etapta 50'ye yakın ekonominin dahil olması hedeflenmişken, günümüzde bu ülkelerin 30'dan fazlasıyla alt-üst yapı ve ticari anlaşmalarının tamamlandığı kaydedilmektedir. Üstelik, alt-üst yapı çalışmaları arasında ABD'nin ve Avrupa Birliği'nin onlarca yıl önce finanse etmiş olduğu kara ve deniz ticari yollarına alternatif olarak yeni demiryolları, yeni karayolları ve yeni limanların yapımları ve çağdaştırılmaları da bulunmaktadır (Haralambides & Merk, 2020, s. 4-7). Tıpkı İngiltere'nin 19. yüzyılın ilk yarısında kolonilerinde yaptığı gibi Çin de içeride ve dışarıda alt-üst yapı yatırımları üzerinden yeni dış pazarlara açılarak hem üretim fazlasını hem de ölçek ekonomisini kullanarak dış ticaret hacmini genişletmeyi planlamaktadır. Bu projeye Çin hem kara hem de deniz ticaret yollarında var olan ticari ve tedarik ağlarıyla birlikte yeni kurulacak ticari ve tedarik ağlarını da kontrol ederek ticaret anlaşmaları yaptığı ekonomilerin üretim, lojistik, taşıma süreçlerini kontrol etmeyi amaçladığı düşünülmektedir. Ayrıca, kendi ekonomisi için yeni dış pazarlar yaratarak kitle üretim sürecini derinleştirip ölçek ekonomisi kuralıyla ABD ve Avrupa Birliği'ne karşı ticari rekabette maliyet ve fiyat üstünlüğü sağlamayı da hedeflediği anlaşılmaktadır. Ancak, İngiltere ve ABD'nin geçmiş deneyimlerinden farklı olarak Çin, yeni dış pazarlara paylaşımcı bir felsefeyle, beraber üretelim beraber kazanalım sloganını kullanarak yaklaşmakta ve projenin ortaklarına cömert teknoloji transferi sözleriyle gerekli düşük maliyetli kredi ve yüksek değerli teknoloji bilgilerini bu projeye beraberinde getirmeyi vadetmektedir. Bu tür paylaşımcı bir yaklaşımın da geçmişte Batılı kapitalist ülkelerle olumsuz deneyimleri olan bazı ekonomiler için çekim gücü yaratmış olduğu gözlemlenmektedir (Tutan, 2019, s. 42-43).

#### 4.3 Deniz İpek Yolu Ekonomik Koridoru

Denizcilik sektörü gerek Çin gerekse de ABD için önem arz etmektedir çünkü küresel dış ticaretin yüzde 80'inden fazlası deniz taşımacılığı üzerinden gerçekleştirilmektedir (Office, 2025, s. x). UNCTAD'ın 2025 yılında deniz taşımacılığı üzerine yayımladığı yıllık raporu incelendiğinde Çin'in deniz taşımacılığı üzerinde son yıllarda izlenen ağırlığına dikkat çekilirken bu sektörde Çin'in enerji, tarım, hammadde taşımacılığı üzerinden artan etkinliği ve kontrolü vurgulanmaktadır. Ayrıca, son yıllarda en fazla ticaret yoğunluğu artan uzun mesafeli küresel deniz rotaları içinde ilk beş rotanın üçünün Çin üzerinden olduğu da belirtilmektedir (UNCTAD, 2025a, s. 10-16). Diğer bir deyişle, küresel sanayi ve tarım ticaretinin tedarik zincirinde Çin'in hem deniz taşımacılığı hem de hem de lojistik ile ticari ağlar üzerinden söz sahibi olmaya başladığı anlaşılmaktadır.

ABD Ticaret Bakanlığı'nın denizcilikle ilgili yukarıda ele aldığımız soruşturma raporuna (Office, 2025) bu gerçeklerin ışığında tekrar baktığımızda, ABD'nin KYİ Projesi'ne hangi açılardan olumsuz baktığı daha iyi anlaşılmaktadır. Bu soruşturma raporunda, küresel ticaretin yüzde 80'inden fazlasının ve ABD'nin yıllık dış ticaretinin yüzde 78'inin deniz yolu üzerinden taşındığı ve tedarik zinciri açısından ABD sanayisi için deniz yolları taşımacılığının stratejik bir önem arz ettiği belirtilmektedir. Öte yandan, Çin'in dünya deniz ticari filolarının yüzde 20'sine sahip olduğuna ve yüzde 51'lik payıyla toplam gemi yapımında dünya lideri olduğuna raporda işaret edilirken küresel seviyede kontrol ettiği çeşitli limanları, yeni kurduğu ticari ağları, yeni gemi yapım tersaneleriyle

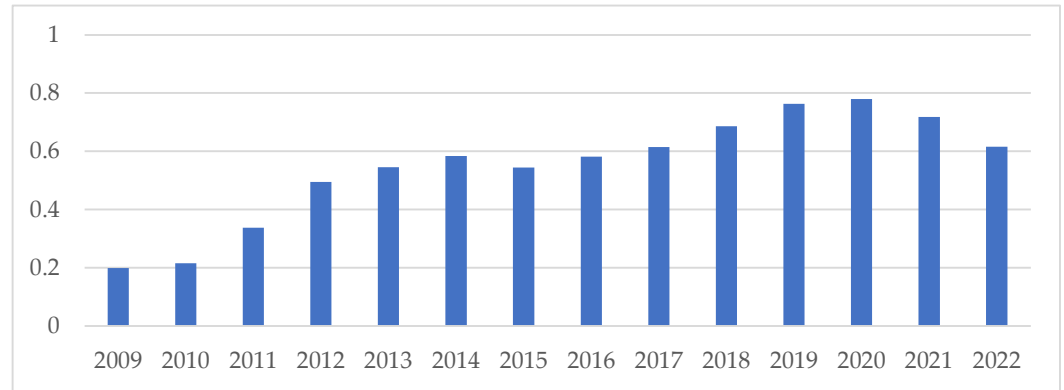
Çin'in ABD'nin tedarik zincirlerine ve dolayısıyla ABD ekonomisi ile sanayisine karşı ciddi tehdit oluşturduğu ilgili raporda önemle vurgulanmaktadır (Office, 2025, s. vi-xi). 2018 yılı itibarıyla başlayan ABD'nin Çin ürünlerine karşı yüksek gümrük uygulamalarının ve caydırıcı ithalat politikalarının yeterli olmadığı da bu raporda belirtilmektedir. Kendisine karşı ABD'nin bu ticaret engellerini uygulamasına rağmen Çin, oluşturduğu Latin Amerika-Karayipler, Arktik Okyanus, Afrika, Balkanlar-Orta-Doğu Avrupa Forumlarında artı Çin (plus China) stratejisi (UNCTAD, 2024, s. 18) ve KYİ Projesi sayesinde dış ticaret hacmini ve cari işlemler dengesini iyileştirmiş, ancak COVID-19 döneminin ekonomik bazı olumsuz etkilerini de yaşamıştır (Şekil 3).

ABD'nin ve bağlaşıklarının Çin ile ticaretlerini azaltmalarına rağmen Çin'in bu gelişmiş ekonomilere ihraç ettiği yüksek teknoloji ürünler dışında diğer birçok ihracat kaleminde beklenen azalmanın olmamasının sebepleri arasında özellikle gelişmekte olan diğer ekonomilerle yeni hammadde, yeni tedarik, yeni dış pazar, yeni yatırım ağları kurarak hem bölgesel hem de küresel olarak bütünleşme sürecini başlatan KYİ Projesi'nin, özellikle Deniz İpek Yolu Ekonomik Koridoru'nun olumlu etkisinin olduğu gözlemlenmektedir. Ayrıca, deniz taşımacılığı, liman lojistiği ve gemi yapımı alanlarında lider ekonomilerden biri olarak küresel tedarik zincirinde de söz sahibi olmaya başlamasının da bu olumlu gelişmelere önemli etkilerinin olduğu anlaşılmaktadır. ABD'nin uygulamaya başladığı gümrük kısıtlamalarının, Çin'in GSYİH'sine yüzde 3,6 kadar olumsuz etkisi (UNCTAD, 2024, s. 18) olsa da Çin'in dış ticaret hacmi ile cari işlemler dengesinin 2018 sonrasında COVID-19'a rağmen artmaya devam etmesi dikkat çekmektedir. Bir küresel araştırma şirketinin raporuna göre Çin, ABD, Almanya, Japonya, Güney Kore gibi çoğunlukla gelişmiş ekonomilere gerçekleştirdiği laptop, cep telefonu, bilgisayar gibi yüksek teknoloji ürünlerin ihracatının toplam dış ticaret hacmine oranı 2018'de yüzde 40 iken bu oran 2023'te yüzde 35'lere düşmüştür (McKinsey, 2024, s. 10-11). Çin'in ABD'ye gerçekleştirdiği ihracat yüzde 15 kadar azalırken ithalatı da yüzde 5'lerin üzerinde düşüş göstermiştir (WTO, 2024, s. 18). Öte yandan, bu yıllar arasında Çin hem ihraç ettiği sınai ihraç ürünlerini çeşitlendirmiş hem de Güney Amerika, Afrika, Ortadoğu, Orta Asya ve Güney-Güney Doğu Asya (ASEAN) ekonomilerine ihracat yaparak dış ticaret ortaklarını çoğaltmıştır (McKinsey, 2024, s. 29-32; WTO, 2024, s. 31). Böylece, 2018 yılından sonra Çin'in her ne kadar toplam sanayi ürünleri ihracatı içinde yüksek teknoloji ürünlerin payı düşmüş olsa da toplam dış ticaret hacminde artış saptanmıştır.

Çin'in 2018 yılı sonrasında dış ticaret ürünlerini çeşitlendirip ticaret ortaklarını çoğaltma başarısının arkasında KYİ Projesi'nin içinde yer alan Deniz İpek Yolu Ekonomik Koridoru'nun olduğu düşünülmektedir. Çin'in KYİ Projesi'ni uygulamaya başlamasından yıllar önce anakarası içerisindeki endüstri ve tarım merkezlerini limanlarına bağlamak için yukarıda bahsedilen devlet projeleri, kalkınma planları denetiminde hayata geçirilmiştir. Bu projelerin sonucunda Shanghai, Tianjin, Ningbo, Guangzhou, Shenzhen, Zhanjiang, Shantou, Qingdao, Yantai, Dalian, Fuzhou, Xiamen, Quanzhou, Haikou, and Sanya gibi 15 büyük liman geliştirilmiş ve KYİ Projesi'nin ilanıyla Çin-Hindi-Çin Yarımadası, Çin-Pakistan, Çin-Bangladeş-Hindistan-Myanmar Deniz İpek Yolu Ekonomik Koridoru'nun bu 15 büyük limanla bütünleşmesi sağlanmıştır. Böylece, Deniz İpek Yolu Ekonomik Koridoru'na dahil olan çeşitli ülkelerin limanlarını ve bu limanların çevrelerini çağdaşlaştırmak amacıyla çeşitli alt-üst yapı yatırımlarına ivedi olarak başlanmıştır. Örneğin, Güney Asya'da ABD'nin ve İngiltere'nin kontrolünde olan Singapur gibi önemli büyük limanlara alternatif Brunei'nin Muara; Kamboçya'nın Dara Sakor; Endonezya'nın Jakarta, Priok ve Kuala Tanjung; Malezya'nın Malacca, Kuala Linggi, Penang, Kuantan ve Klang; Myanmar'ın Kyaukpyu ve Kunming; Tayland'ın Laem Chabang; Vietnam'ın Hanoi; Bangladeş'in Andaman, Nicobar, Cihhtagong; Hindistan'ın Kalkota; Sri Lanka'nın Colombo, Hambantota; Pakistan'ın Gwadar; İran'ın Chabar limanları gibi büyük limanlara ve bu limanların iç bölgelerine yeni demiryolu ağları, yeni üretim merkezleri, yeni lojistik tesisleri gibi yeni yatırımlar yaparak Deniz İpek Yolu Ekonomik Koridoru aracılığıyla bu bölgeleri birbirleri ve Çin limanlarıyla bütünleştirmek

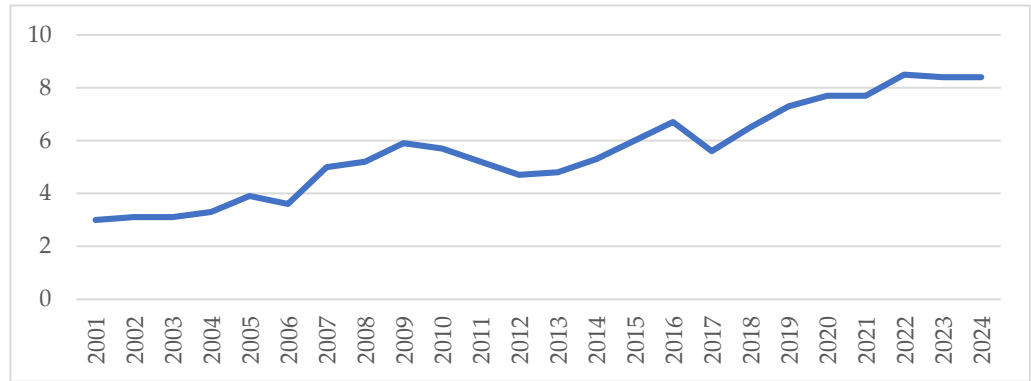
için çaba sarf ettiği görülmektedir (Blanchard & Pasupala, 2025, s. 3-10). Afrika'da Cezayir'de El Hamdania; Mısır'da Abu Qir; Fas'ta Tanger; Benin'de Cotonou; Kamerun'da Kribi; Fildişi Sahili'nde Abidjan; Gana'da Tema ve Takoradi; Gine'de Conakry; Moritanya'da Nouakchott; Nijerya'da Lekki ve Rivers State; Senegal'de Dakar; Sierra Leone'de Bonthe; Togo'da Lome; Gabon'da Owendo; Kenya'da Lamu ve Mombasa; Somali'de Berbera; Tanzanya'da Bagamoyo ve Dar es Salaam; Mozambik'te Matola ve Maputo; Namibya'da Walvis Bay; Güney Afrika'da Durban limanlarının çağdaşlaştırılması ve bu limanların çevresinde yeni serbest bölgeler kurulması konusunda anlaşmalar yapıldığı anlaşılmaktadır (Reboredo & Gambino, 2023, s. 148-49). Avrupa'da Belçika'nın Antwerp ve Zeebrugge; Fransa'nın Dunkirk, Le Havre, Nantes ve Marsilya; Almanya'nın Hamburg ve Duisburg; Malta'nın Marsaxlokk; Hollanda'nın Rotterdam; İsveç'in Stockholm; İtalya'nın Trieste ve Cenova; İspanya'nın Valencia ve Bilbao limanlarını çağdaşlaştırılması ve bu limanların çevresinde yeni serbest bölgeler kurulması konusunda da anlaşmalar yapılmıştır (Blanchard, 2024, s. 8). Ayrıca, Balkanlar'da Hırvatistan, Sırbistan, Bosna-Hersek, Karadağ, Kosova, Arnavutluk, Makedonya'yı demiryolu ve karayolu ile Yunanistan'ın Pire limanına bağlamak için karşılıklı altyapı yatırım anlaşmalarının yapılması sağlanmıştır (Krpata, 2023, s. 20-21). Güney Amerika'da Arjantin'de Buenos Aires; Brezilya'da Paranagua Port; Kolombiya'da Buenaventura Port; Peru'da Chancay Port; Şili'de Puerto Desierto; Uruguay'da Montevideo Port; Venezüella'da Puerto Cabello ve Palua Port; Panama'da Panama Kanalı, Balboa ve Cristobal Ports; Antigua and Barbuda'da St John Port; Küba'da Santiago; Meksika'da Ensenada, Manzanillo, Lazaro Cardenas, ve Vera Cruz; Jamaika'da Goat Island limanlarının çağdaşlaştırılması ve bu limanların çevresinde yeni serbest bölgeler kurulması konusunda anlaşmalar da yapılmıştır (Blanchard, 2024, s. 9).

Çin'in dünya pazarlarına erişiminde Deniz İpek Yolu'nun önemini anlamak için Yunanistan'ın Pire Limanı örnek olarak alınabilir. Çin'in Pire Limanı'na yatırımları 2009'a kadar gitmekle birlikte, 2016'da limanın yüzde 51'ini satın alması dönüm noktası olmuştur (sonra oran yüzde 67'ye çıkmıştır). Böylece Pire Limanı hem Akdeniz'de hem de Avrupa Birliği çapında Çin için bir hub haline gelmeye başlamıştır (İftikhar & Zhan, 2020). Çin'in yatırımlarıyla Yunanistan dünya liman konteyner trafiğinde payını hızla arttırmıştır (Şekil 9).



**Şekil 9.** Dünya Liman Konteyner Trafiğinde TEU Cinsinden Yunanistan'ın Yüzde Payı (Kaynak: World Bank, 2025'ten kendi hesaplamamız).

Banach & Gunter (2023) Çin'in liman yatırımlarının yatırım yapılan ülkeyle ticaretini arttırdığını saptamaktadır. Aşağıdaki grafik Yunanistan'ın en büyük limanı olan Pire Limanı'nı almakla Çin'in bu ülkeye ihracatını arttırdığına işaret etmektedir (Şekil 10).



Şekil 10. Yunanistan'ın ithalatında Çin'in Payı (%) (Kaynak: ITC, 2025).

2013 yılından beri Çin'in Antarktika kıtası dışında tüm kıtalarda toplam 92 liman projesinin, KYİ Projesi dahilinde yürütülmüş ve yürütülmekte olduğu bildirilmektedir (CFR, 2023, s. 1-2). 2018 yılından sonra Çin'in dış ticaret ürünlerini çeşitlendirip ticaret ortaklarını çoğaltma başarısının ardında sadece limanların ve çevrelerinin çağdaştırılması değil aynı zamanda bu limanların bazılarının ve diğer başka limanların işletmelerinin Cosco, China Merchants Ports, Hutchison Ports gibi Çinli liman işletmecileri tarafından üstlenilmesi de vardır. Örneğin, Avrupa'nın en önemli limanları arasında bulunan Pire, Valencia, Zeebrugge gibi limanların yönetiminde Çinli Cosco bulunurken İngiltere, Almanya, ABD, Japonya dahil birçok ülkede Çinli liman işletmecisi şirketlerin çeşitli limanlarda lojistik, kargo, yüklenici, taşımacılık gibi farklı alanlarda hizmet verdikleri görülmektedir (Blanchard, 2024, s. 2-6). Bunların sonucu olarak Cosco ve China Merchant Ports'un, liman işletmeciliği alanında sırasıyla, dünyanın ikinci ve altıncı büyük işletmeleri oldukları bildirilirken Deniz İpek Yolu Ekonomik Koridoru'nun dahilinde olan Çin'in sekiz anakara limanının da dünyanın en yoğun on limanı arasında olduğu belirtilmektedir (Aritua, 2022, s. 3-4; s. 11-12). Üstelik, bu limanların yoğunluğunun artmasının en önemli sebepleri arasında, Güney Amerika, Afrika, Ortadoğu, Orta Asya ve Güney-Güney Doğu Asya (ASEAN) ekonomileriyle son yıllarda gerçekleştirilen küresel tedarik zincirinin güçlendirilmesi yönündeki adımların olduğu anlaşılmaktadır (Blanchard & Pasupala, 2025, s. 1-26; Blanchard, 2024, s. 1-26; Reboredo & Gambino, 2023, s. 143-47).

#### 4.4 ABD'nin KYİ Projesine Karşıtlığı

Bazı araştırmacılar, Batı kapitalizminin Çin'i tehdit olarak görmeye ve ona karşı ekonomik tedbir almaya başlamasına paralel olarak Çin'in diğer ekonomileri KYİ Projesi üzerinden örgütleyip Batı kapitalizmine alternatif bir kapitalist model kurguladığını öne sürmektedir (An & Zhu, 2018, s. 377-78; Fangye, 2022, s. 30-31). Bazı araştırmacılar ise gelişmiş ekonomik ve teknolojik alt yapısını, küresel seviyede destekleyecek deniz ve kara askeri üslerine sahip olmak için Çin'in KYİ Projesi'ni kurguladığını öne sürmektedir (Office, 2025, s. 31-34; 160-64; Lew vd., 2021, s. 10, 63; Xiangning & Ji, 2020, s. 27-30). Bazı araştırmacılar da Çin'in 1970'li yıllardan beri başarıyla yürüttüğü bölgeler arası eşitsizliği azaltıp bölgeler arası bütünleşmeyi amaçlayan planlı projelerin ve son yıllarda meydana gelen küresel gelişmelerin tanıdığı fırsatların nihayetinde dış pazarlara açılarak aşırı sermayesini ihracata ve ulusal zenginliğe dönüştürmek için Çin'in KYİ Projesi'ni kurguladığını ifade etmektedir (Blanchard, 2017, s. 252-53; Blanchard & Flint, 2017, s. 229; Vangeli, 2018, s. 65-66). Ancak, KYİ projesinin Çin tarafından kurgulanmasının öznel sebebi ne olursa olsun sadece iki önemli çıktının olduğu gözlemlenmektedir. Birincisi, ABD'nin tüm kıtalara yayılmış birçok askeri üssünün aksine Çin'in, Bangladeş, İran, Myanmar gibi birçok ekonomiyle silah tedariki anlaşmaları yapmış olsa da sadece küçük bir Afrika ekonomisi olan Cibuti'de askeri üssü bulunmaktadır ve KYİ projesine dahil olan birçok ekonomiyle askeri üsler başlığında herhangi bir yatırım ya da anlaşma yapmadığı görülmektedir (Tarapore, 2020, s. 207-208). Bunun yanında, ABD devletinin

Çin üzerine yayımladığı soruşturma raporunda her ne kadar askeri üslerin gizli ya da açık henüz kurulmadığı kabul edilse de Çin'in yapımını üstlendiği çeşitli limanların askeri üslere dönüşebileceği konusu açıkça belirtilmektedir (Office, 2025, s. 30-33; s. 114-15). 2018 yılı itibarıyla başladığı Çin ürünlerine karşı yüksek gümrük uygulamaları ve caydırıcı ithalat politikalarının yeterli olmadığı da belirten ilgili raporda, ABD'nin diğer bağlaşıp ekonomilerle de birlikte Çin'e yönelik bir ekonomik kuşatma yapılması gerektiği de vurgulanmaktadır (Office, 2025, s. 13, 26, 29, 88). Buradan yola çıkarak İtalya'nın, G-7, Avrupa Birliği ve NATO üyesi bir ekonomi olarak Çin'in KYİ projesine 2019 yılında resmi olarak katılmasına rağmen anlaşmanın tekrar yenilenmesine üç ay kala 2023 yılında tek taraflı olarak bu projeden ayrılacağını duyurmasının ABD'nin talebi üzerine gerçekleşmiş olduğu düşünülmektedir (Spigarelli & Lepore, 2024, s. 93-94; CSIS, 2023). Diğer yandan, siyasi ve askeri olarak uzun süreden beri ABD'nin etkisi altında olan Kuveyt, Bahreyn, Katar gibi Ortadoğu bölgesinin bazı ekonomilerinin de Çin'in KYİ Projesi'nden bilinçli olarak olabildiğince uzak durdukları anlaşılmaktadır (Fulton, 2021, s. 241-43). Öte yandan, Çin'in Avrupa Birliği'ne yakınlaşmasının yolunu açmak amacıyla 2017 yılında Balkan, Orta ve Doğu Avrupa ülkelerine yönelik başlattığı 17+China Forumu üyeliğinden ilk olarak 2021 yılında Litvanya'nın daha sonra da Estonya ile Letonya'nın çekilmeleri ve buna paralel olarak Çek Cumhuriyeti, Romanya'nın da bu Forum'un aktif üyeleri olmayacaklarını duyurmaları ABD'nin baskıları sebebiyle olmuştur (Krpata, 2023, s. 9, 18).

## 5. Sonuç

Bu çalışmada uluslararası ekonomik politik olayları açıklarken, ekonomide üretici güçlere ve üretim ilişkilerine ve hızlı ekonomik gelişmenin getirdiği aşırı sermaye ihracı ihtiyacına vurgu yapan eleştirel bir uluslararası ekonomi politik yaklaşımıyla Çin-ABD rekabetini ve bu rekabetin denizcilik sektörüne etkisini KYİ bağlamında ele aldık. Eleştirel yaklaşımı seçmemizin nedeni, liberal yaklaşımın karşılıklı bağımlılığa rağmen uluslararası çatışmanın neden arttığını açıklayamaması, realizmin ise devletlerin davranışlarının tarihsel değişimini açıklamakta yetersiz kalması ve her ikisinin krizlerin yapısallığını görmemesidir. Küreselleşme döneminde çok hızlı sermaye birikimi yaşayan Çin kapitalizmi, 2008 küresel kriziyle Batı'ya ihracatla yetinemez hale gelmiş hem kendi yeterliliğini arttırma hem de tüm dünyada pazarlarını ve tedarik yollarını geliştirmenin arayışına girmiştir. Böylece aşırı sermaye ve bölgesel eşitsizlik sorunlarını da çözmeye yönelmiştir. Bu bağlamda KYİ kritik bir rol oynamaya başlamıştır.

Çin Asya'dan başlayarak, Ortadoğu, Avrupa, Akdeniz çevresi, Afrika ve Latin Amerika'da önemli altyapı yatırımları yapmıştır. Böylelikle hem Asya'dan Avrupa'ya uzanan kara ve özellikle demiryollarını geliştirmiş, hem de yukarıda saydığımız pek çok liman projesi ile de deniz yollarını güçlendirmiştir. Çin merkezli imalat sanayi değer/tedarik zincirleri Güneydoğu Asya'ya yayılmış, Vietnam ve Endonezya gibi ülkeler de birer üretim üssü haline gelmiştir. Öte yandan, bu üretimin ihtiyacı olan hammaddelerin Afrika ve Latin Amerika'dan tedariki de giderek önem kazanmıştır. Bu durum yukarıda belirttiğimiz gibi Küresel Güney ülkeleri arasında ticaretin artma eğilimini güçlendirmiştir. Ancak Çin'in dünya ekonomisi, ticareti ve hatta denizcilik sektöründe bu merkezileşmesi ABD başta olmak üzere Batı'dan tepkiyle karşılanmaktadır. ABD Hindistan'ı dahil etmeye çalıştığı alternatif altyapı yatırımlarını (çok başarılı olmasa da) arttırmaya, kendi limanlarını ve pazarını ise Çin'e kapatmaya çalışmakta ve ülkeleri KYİ'den çıkmaya zorlamaktadır.

Bu makaleyi bitirirken, bu karmaşık dinamiklerin denizcilik sektörü açısından nelere yol açabileceğine dair bazı öngörülerimizi paylaşmak ve böylece hem belirsizliği azaltmaya hem de gelecekteki çalışmalara katkı sağlamak istiyoruz. Önce riskleri sonra fırsatları kısaca ele alacağız. Çin'in ele aldığımız ekonomik zorunluluklar nedeniyle geliştirdiği KYİ ve diğer uluslararası adımları, Batı'da artan tepkiyle karşılanmaktadır. Bu bağlamda önümüzdeki dönemde dünya üretimine oranla uluslararası ticaretin payının artmasının kısa dönemde pek mümkün olmadığı, ikinci Trump yönetiminde ticaret

savaşının süreceği, Çin, Hindistan gibi ülkelerin kendine daha yeterli hale geleceği ve 3D gibi yeni teknolojilerin de özellikle Batı'da buna destek olabileceği görülmektedir. Küreselleşme henüz tersine dönmemişse de durağanlaşmış durumdadır. Bu da deniz ticaretinin öngörülebilir bir gelecekte çok hızlı büyümesinin güç olacağı anlamına gelmektedir. Bölgeselleşme ise denizcilik sektörü açısından diğer bir risk gibi görünmektedir. Bölgeselleşen ticaret göreceli olarak daha az uzak mesafe taşımacılığı anlamına gelebilir. Henüz küçük olan bir diğer risk de kara ve özellikle demiryollarının hızlı gelişiminin, Asya-Avrupa arasındaki deniz ticaretinden daha fazla pay koparmasıdır. Bu risklere ek olarak, ABD-Çin rekabetinin şiddetlenmeye devam ederek ekonomik kopuşa evrilmesi durumunda deniz ticareti daha da zora girebilir. Kuşkusuz deniz ticareti açısından en kötü senaryo artan sıcak savaşlar olacaktır.

Fırsatlar tarafında ise, kabaca Asya-Afrika-Latin Amerika (özellikle Brezilya ve Meksika) arasında BRICS'te simgeleşen ve KYİ'nin de güçlendirdiği Güney-Güney ticaretinin önem kazanmakta olduğunu görüyoruz. Bölgeselleşme eğilimlerine rağmen bu rotalar büyümeye devam edebilir ve bu rotalarda yer almak önem kazanabilir. ABD korumacılığı arttırırken daha temkinli davranan Avrupa Birliği bu rotalarla ilişkisini sürdürebilir. Öte yandan hem bölgeselleşme hem de tedarik/değer zincirlerinin Asya'da Çin'in yanı sıra Vietnam ve Hindistan gibi farklı ülkelerde de gelişmesi sektörde görece daha küçük gemilere ilgiyi şimdiden arttırmış görünüyor; zira, artık bir Çin limanı yerine Asya'da birkaç limandan yük alma ihtimali artmış durumdadır (Financial Times, 2025). Bu da gemi inşa sanayii açısından fırsat olarak görülebilir.

## Kaynakça

- An, N., & Hong Z. (2018). Conceptual and theoretical debates in modern geopolitics and their implications for chinese geopolitics. *Area Development and Policy*, 3(3), 368–382.
- Aritua, B., Cheng, L., Farrell, S., & de Langen, P. (2022). *Developing China's ports: How the gateways to economic prosperity were revived*. World Bank Press, New York.
- Balaam, D.N., & Veseth, M. (2005). *Introduction to international political economy* (3rd Edition). Pearson, New Jersey.
- Baldwin, R. (2024). China is the world's sole manufacturing superpower: A line sketch of the rise. <https://cepr.org/voxeu/columns/china-worlds-sole-manufacturing-superpower-line-sketch-rise> (Erişim Tarihi: 9 Nisan 2025).
- Banach, C., & Gunter, J. (2023). How the BRI is shaping global trade and what to expect from the initiative in its second decade. MERICS China Global Competition Tracker, No. 4. <https://merics.org/en/tracker/how-bri-shaping-global-trade-and-what-expect-initiative-its-second-decade>, (Erişim Tarihi: 18 Haziran 2025).
- Blanchard, J. F. (2024). Sailing into Chinese overseas ports in Europe and the Americas: Clarifying Murky Waters. J. F. Blanchard (Ed.), *Chinese overseas ports in Europe and the Americas: Understanding smooth and turbulent waters* (1-26). Routledge Publishers, New York.
- Blanchard, J. F. (2017). Probing China's twenty-first-century maritime silk road initiative (MSRI): An examination of MSRI narratives. *Geopolitics*, 22(2), 246–268.
- Blanchard, J. F., & Flint, C. (2017). The geopolitics of China's maritime silk road initiative. *Geopolitics*, 22(2), 223–245.
- Blanchard, J. F., & Pasupala, C. (2025). Chinese overseas ports in Southeast and South Asia: Connecting the dots. J. F. Blanchard (Ed.), *Chinese overseas ports in Southeast and South Asia* (1-26). Routledge Publishers, New York.
- Cafruny, A. W. (1987). *Ruling the waves: The political economy of international shipping*. University of California Press, Berkeley CA.
- Cafruny, A. W., Martin, G. P., & Talani, L. S. (2016). Introduction. A. Cafruny, L. S. Talani & G. P. Martin (Eds.), *The palgrave handbook of critical international political economy* (1-6). Palgrave Macmillan, London.
- CFR (Council of Foreign Relations) (2023). Tracking China's control of overseas ports. <https://www.cfr.org/tracker/china-overseas-ports> (Erişim tarihi 10.03.2025)
- CNBC (2025). Trump is targeting China-made containerships in new flank of global economic war on the oceans. <https://www.cnbc.com/2025/03/11/trump-pursues-new-trade-war-on-seas-targeting-china-containerships.html> (Erişim Tarihi: 9 Nisan 2025)

- Cohen, B. J. (2008). *International political economy: An intellectual history*. Princeton University Press, Princeton.
- Cohn, T.H. (2005). *Global political economy: Theory and practice* (3rd Edition). Pearson, New York.
- Cox, R. (1981). Social forces, states and world orders: Beyond international relations theory. *Millennium: Journal of International Studies*, 10(2), 126-154.
- CSIS (Center for Strategic International Studies) (2023). Italy withdraws from China's Belt and Road Initiative. <https://www.csis.org/analysis/italy-withdraws-chinas-belt-and-road-initiative>, (Erişim tarihi 10.03.2025).
- Demarais, A. (2023). What does US-China 'de-risking' actually mean? <https://foreignpolicy.com/2023/08/23/derisking-us-china-biden-decoupling-technology-supply-chains-semiconductors-chips-ira-trade/> (Erişim Tarihi: 9 Nisan 2025)
- Dicken, P. (2015). *Global shift: Mapping the changing contours of the world economy* (Seventh ed.). The Guilford Press, New York.
- The Economist (2019). Slowbalisation: The steam has gone out of globalization. <https://www.economist.com/leaders/2019/01/24/the-steam-has-gone-out-of-globalisation> (Erişim Tarihi: 9 Nisan 2025)
- Fangye, Z. (2022). Responsibilities of change as a major country and the Belt and Road. C. Fang & P. Nolan (Eds.) *The routledge handbook of the belt and road* (29-34). Routledge, New York.
- Financial Times (2025). Shipowners switch to smaller vessels as world trade reroutes from China. <https://www.ft.com/content/6bf382ee-ee83-4310-b3bc-a487a14cebb7>, (Erişim Tarihi: 9 Nisan 2025).
- Fulton, J. (2021). The Gulf Cooperation Council's Vision of Maritime Silk and Road Initiative Cooperation. J. F. Blanchard (Ed.) *China's Maritime Silk Road Initiative, Africa and the Middle East: Feats, freezes and failures* (227-254). Palgrave Macmillan Publishers, New York.
- Gaillard, N., Gotoh, F., & Michalek, R. (Eds.). (2023). *The future of multilateralism and globalization in the age of the U.S.-China rivalry* (1st ed.). Routledge, Oxon. <https://doi.org/10.4324/9781003340430>
- Gavris, M. (2021). Revisiting the fallacies in hegemonic stability theory in light of the 2007–2008 crisis: the theory's hollow conceptualization of hegemony. *Review of Political Economy*, 28(3), 739–760.
- Gilpin, R. (2017). *Uluslararası İlişkilerin Ekonomi Polisiği* (5. Baskı). Kripto Basım Yayım, Ankara.
- Global Trade Alert (2025). Granular evidence on trade and industrial policy changes worldwide. <https://www.globaltradealert.org>, (Erişim Tarihi: 9 Nisan 2025).
- Grieger, G. (2024). International trade dispute settlement: World Trade Organisation Appellate Body crisis and the multi-party interim appeal arbitration arrangement. European Parliamentary Research Service, Briefing. [https://www.europarl.europa.eu/thinktank/en/document/EPRS\\_BRI\(2024\)762342](https://www.europarl.europa.eu/thinktank/en/document/EPRS_BRI(2024)762342), (Erişim Tarihi: 9 Nisan 2025).
- Haralambides, H., & Gujar, G. (2023). The 'new normal', global uncertainty and key challenges in building reliable and resilient supply chains. *Maritime Economics & Logistics*, 25, 623-638.
- Haralambides, H., & Merk, O. (2020). The Belt and Road Initiative. OECD Discussion Paper No 178. [https://www.oecd.org/en/publications/the-belt-and-road-initiative\\_2281f06f-en.html](https://www.oecd.org/en/publications/the-belt-and-road-initiative_2281f06f-en.html), (Erişim tarihi 10.03.2025).
- Iftikhar, M., & Zhan, J. V. (2020). The geopolitics of China's overseas port investments: A comparative analysis of Greece and Pakistan. *Geopolitics*, 27(3), 826–851.
- Ikenberry, G. J. (2011). *Liberal Leviathan: The origins, crisis, and transformation of the American world order*. Princeton University Press, Princeton.
- IMF (2023). Geoeconomic fragmentation and the future of multilateralism. IMF Staff Discussion Note, 23/001, International Monetary Fund, Washington, DC. <https://www.imf.org/en/Publications/Staff-Discussion-Notes/Issues/2023/01/11/Geo-Economic-Fragmentation-and-the-Future-of-Multilateralism-527266>, (Erişim Tarihi: 9 Nisan 2025).
- Jingye, L. (2022). Six corridors, six means of communication, multiple countries, multiple ports. C. Fang & P. Nolan (Eds.) *The Routledge Handbook of the Belt and Road* (393-396). Routledge, New York.
- Jisi, W., & Ran, H. (2019). From cooperative partnership to strategic competition: a review of China–U.S. relations 2009–2019. *China Int Strategy Rev.*, 1, 1–10.
- Kaldor, N. (1961). Capital accumulation and economic growth. D.C. Hague (Ed.), *The theory of capital*. International Economic Association Series. Palgrave Macmillan, London.
- Krpata, M. (2023). Can Europe do without a geological strategy to face China? Paris: The French Institute of International Relations Publications. <https://www.ifri.org/en/studies/can-europe-do-without-geological-strategy-face-china> (Erişim Tarihi: 10.03.2025).

- Lew, J. J., Roughead, G., Hillman, J., & Sacks, D. (2021). China's Belt and Road: Implications for the United States. Independent Task Force Report No. 79. New York: The Council on Foreign Relations. <https://www.cfr.org/report/chinas-belt-and-road-implications-for-the-united-states/>, (Erişim tarihi 10.03.2025).
- McKinsey Global Institute (2024). Geopolitics and geometry of global trade. <https://www.mckinsey.com/mgi/our-research/geopolitics-and-the-geometry-of-global-trade>, (Erişim tarihi 10.03.2025).
- Notteboom, T., Pallis, A., & Rodrigue, J-P. (2022). *Port economics, management and policy*. Routledge, London ve New York.
- Office of the US Trade (2025). Section 301 Investigation Report on China's Targeting Maritime, Logistic, and Shipbuilding Sectors for Dominance. <https://ustr.gov/issue-areas/enforcement/section-301-investigations/section-301-china-targeting-maritime-logistics-and-shipbuilding-sectors-dominance>, (Erişim tarihi 10.03.2025).
- Petersson, N.P., Tenold, S., & White, N.J. (ed.) (2019). *Shipping and globalization in the post-war era: Contexts, companies, connections*. Palgrave, Cham.
- Reboredo, R., & Gambino, E. (2023). Connectivity and competition: The emerging geographies of Africa's ports race. *Area Development and Policy*, 8(2), 142-161.
- Robinson, W. I. (2011). Giovanni Arrighi: Systemic cycles of accumulation, hegemonic transitions, and the rise of China. *New Political Economy*, 16(2), 267-280.
- Rodrik, D. (2011). *The globalization paradox*. Oxford University Press, Oxford.
- Schindler, S., Alami, I., DiCarlo, J., Jepson, N., Rolf, S., Bayırbağ, M. K., Cyuzuzo, L., DeBoom, M., Farahani, A. F., Liu, I. T., McNicol, H. Miao, J.T., Nock, P., Teri, G., Seoane, M.F.V., Ward, K., Zajontz, T., & Zhao, Y. (2024) The second cold war: US-China competition for centrality in infrastructure, digital, production, and finance networks. *Geopolitics*, 29(4), 1083-1120.
- Slater, A. (2024). China decoupling -how far, how fast?. Oxford Economics. <https://www.oxfordeconomics.com/resource/china-decoupling-how-far-how-fast/> (Erişim Tarihi: 9 Nisan 2025)
- Spigarelli, F., & Lepore, D. (2024). China's Italian Ports in the spotlight: Economic, social and geopolitical aspects. J. F. Blanchard (Ed.), *Chinese overseas ports in Europe and the Americas: Understanding smooth and turbulent waters* (93-109). Routledge Publishers, New York.
- Stopford, M. (2009). *Maritime economics* (3rd Edition). Routledge, London ve New York.
- Tarapore, A. (2020). Building strategic leverage in the Indian Ocean Region. *The Washington Quarterly*, 43(4), 207-237.
- ITC (2025). Trade Map: Trade statistics for international business development. [www.trademap.org](http://www.trademap.org), (Erişim Tarihi: 9 Nisan 2025).
- Tudoroiu, T. (2024). *The geopolitics of China's Road and Belt Initiative*. Routledge, New York.
- Tutan, M. U. (2019). Küresel güç sistemlerinin politik-ekonomik biçimlenişi: 18. yüzyıldan günümüze. *Kuşak ve Yol Giriřimi Dergisi (BRIQ)*, 1(1), 32-44.
- UNCTAD (2025a). Review of Maritime Transport. United Nations Publications, New York. <https://unctad.org/publication/review-maritime-transport-2024>, (Erişim tarihi 10.03.2025).
- UNCTAD (2025b). UNCTADstat Data Centre. <https://unctadstat.unctad.org/datacentre/> (Erişim Tarihi: 9 Nisan 2025)
- UNCTAD (2024). Review of Maritime Transport. United Nations Publications, New York. <https://unctad.org/publication/review-maritime-transport-2023> (Erişim Tarihi: 10.03.2025)
- UNCTAD (2022). Review of Maritime Transport. UN Publications, New York. <https://unctad.org/rmt2022> (Erişim Tarihi: 9 Nisan 2025)
- Vangeli, A. (2018). The normative foundations of the Belt and Road Initiative. W. Shan, K. Nuotio & K. Zhang (Eds.), *Normative readings of the Belt and Road Initiative: Road to new paradigms* (59-83). Springer, Cham.
- Wilmsmeier, G., & Monios, J. (2020). The geography of maritime trade: Globalisation and beyond. G. Wilmsmeier & J. Monios (Eds.), *Geographies of maritime transport* (1-15). Edward Elgar Publishing, Cheltenham, UK.
- World Bank (2025). World development indicators. <https://databank.worldbank.org/source/world-development-indicators>, (Erişim tarihi 10.03.2025).
- WTO (World Trade Organization) (2024). Global Trade Outlook and Statistics. [https://www.wto.org/english/res\\_e/publications\\_e/trade\\_outlook24\\_e.htm](https://www.wto.org/english/res_e/publications_e/trade_outlook24_e.htm) (Erişim Tarihi: 10.03.2025)
- Wu, X., & Ji, Y. (2020). The military drivers of China's Belt and Road endeavor: Expanding the global reach from land mess to the maritime domains. *China Review*, 20(4), 223-244.

Xinhuanet (2018). Xi gives new impetus to Belt and Road Initiative. [http://www.xinhuanet.com/english/2018-08/28/c\\_137423414.htm](http://www.xinhuanet.com/english/2018-08/28/c_137423414.htm), (Erişim tarihi 10.03.2025).

Yılmaz, M. L. (2024). 3. Dünya Savaşı Ne Zamandan Beri Devam Ediyor? *Z Raporu*, Ağustos 2024, Sayı: 63, s. 42-44.

Zajontz, T. (2023). *The political economy of China's infrastructure development in Africa: Capital, state agency, debt*. Palgrave Macmillan, Cham.

Zhang, X. (2017). Chinese capitalism and the Maritime Silk Road: A world-systems perspective. *Geopolitics*, 22(2), 310-331.

---

**Çıkar Çatışması:** Yoktur.

**Finansal Destek:** Piri Reis Üniversitesi BAP-2024-05 No.lu Bilimsel Araştırma Projesi desteğinden yararlanılmıştır.

**Etik Onay:** Yoktur.

**Yazar Katkısı:** Bülent HOCA (%50), Mehmet Ufuk TUTAN (%50)

**Conflict of Interest:** None.

**Funding:** Supported by Piri Reis University Scientific Research Project No. BAP-2024-05.

**Ethical Approval:** None.

**Author Contributions:** Bülent HOCA (50%), Mehmet Ufuk TUTAN (50%)

---

## The Belt and Road Initiative and the Maritime Sector in the Context of US-China Rivalry

Bülent Hoca, Mehmet Ufuk Tutan

### Extended Abstract

The relatively rapid progress of the Chinese economy and technology during the period of rapid globalization between 1990 and 2007, the severe effects of the 2008 global crisis, and the post-crisis steps China has taken to strengthen its land and sea trade routes and increase its self-sufficiency, such as the Belt and Road Initiative (BRI) and the Made in China 2025 target, have been met with a growing reaction in the West, particularly in the US. Today, the level of US-China rivalry has brought about a stagnation in international trade compared to production, a geoeconomic fragmentation in the world economy, trade wars, efforts to reshore, nearshore, or friendshore production, and even a new cold war.

The world economy and forms of international integration are changing. These changes affect international trade because global economic integration is a driver of international trade (Notteboom et al., 2022, p. 1). On the other hand, it is not possible for these changes not to affect the maritime sector, which is the subject of this article. Maritime transport accounts for more than 80 percent of world trade by volume (UNCTAD, 2022), and it has become intertwined with international trade, especially during the globalization period. Increasing economic integration and the growth of the maritime sector have fed each other (Petersson et al., 2019, p. 268). The uncertainties brought about by the changes in the world economy and international trade also lead to increased uncertainties for the maritime industry. Despite increasing uncertainty, the impact of new developments on maritime trade and how to mitigate uncertainty remains little explored (Haralambides & Gujar, 2023).

The slowdown in globalization has been called 'slowbalization' by The Economist (Economist, 2019). In parallel, barriers to trade have also increased (Figure 6). The increase in trade barriers, which accelerated especially after the first Trump administration's trade war in the US, has brought geoeconomic fragmentation in trade to the agenda in recent years (IMF, 2023). When the problems in the WTO, the only global trade organization, prevented progress in global integration, countries turned to regionalization, that is, to increase regional trade agreements. On the other hand, in addition to regionalization, trade among the countries of the Global South (also referred to as developing countries) has also been increasing (Figure 7).

We consider that these developments with substantial economic and geopolitical dimensions should be evaluated within the US-China economic and political rivalry and the discipline of the international political economy in general. In fact, Stopford states that any analysis of the future of maritime trade must begin with developments in the geopolitical environment (2009, p. 45). In this article, we aim to examine the forms and consequences of these developments in the maritime sector in the case of BRI. This is because studies in this direction are very few in the world and almost non-existent in Turkish literature, according to the results of our literature review. Our aim is to contribute to understanding and reducing uncertainty in this uncertain period.

International political economy, like all other social science disciplines, is a field in which a variety of theoretical approaches exist. Liberalism, realism, and critical theory are the main ones. We chose the critical approach because the liberal approach is insufficient to explain why international conflict has increased despite interdependence, while realism is insufficient to explain the historical changes in the behavior of states. In addition, both liberalism and realism ignore the structural nature of crises in capitalism and their impact on the international system. In this study, we examined the US-China rivalry and its impact on the maritime sector in the context of the BRI with a critical approach to international political economy that emphasizes the productive forces and relations of production in the economy, accumulation of capital and the need for surplus capital exports brought about by rapid economic development. Critical approach prioritizes the economy and accumulation of capital in explaining the changing behaviors of states.

When we look at it from this critical approach, Chinese capitalism, which experienced very rapid capital accumulation during the rapid globalization period, became unable to be content with merchandise exports to the West after the 2008 global crisis and sought to increase its self-sufficiency and to develop its markets and supply routes all over the world. Thus, it also sought to solve the problems of excess capital and regional inequality. In addition, China took the lead in

establishing BRICS, the New Development Bank, the Shanghai Cooperation Organisation, and the Asia Infrastructure Investment Bank to create an international environment that suits its economic needs.

China's international initiatives, such as the BRI, which also affect the maritime sector, are based on China's relatively rapid economic development, the resulting rapid accumulation of capital, and the impact of this accumulation on state policies. The relatively very rapid growth of the Chinese economy and capital accumulation, with high current account surpluses (Figure 3), has brought with it the problem of surplus capital for Chinese capitalism, that is, an accumulation of capital that cannot be profitably invested. The 2008 crisis and the relative stagnation of exports to the West accelerated China's search for foreign investment for its surplus capital, and it became as big an investor in outward FDI flows as the US (Figure 8). In this context, BRI has emerged as a spatial fix and an infrastructural fix to China's excess capital problem (Zajontz, 2023). Steps such as China's announcement of the BRI as an important instrument of capital exports in 2013 and its announcement in 2015 that it would become more self-sufficient with the Made in China 2025 target have begun to create a state of alarm in the West, especially in the US, both economically and in terms of geopolitics and security. This state of alarm has led the US to escalate a cold war against China, including a trade war. However, rather than decoupling the US from China, the trade war and cold war led to the expansion of supply/value chains to other countries (especially Vietnam, Mexico, and India).

In the context of BRI, China has made significant infrastructure investments in Asia, the Middle East, Europe, the Mediterranean region, Africa, and Latin America. In this way, it has not only developed land and especially railroads from Asia to Europe but also strengthened maritime routes through the many port projects. China-centered manufacturing industry value/supply chains have spread to Asia, with countries such as Vietnam and Indonesia becoming production bases. On the other hand, the supply of raw materials needed for this production from Africa and Latin America has also become increasingly important. This has reinforced the trend of increasing trade among the countries of the Global South, as mentioned above. However, this centralization of China in the world economy, trade, and even the maritime sector is being met with a backlash from the West, particularly the US. The US is trying to increase its alternative infrastructure investments (albeit not very successfully) including India, to close its own ports and markets to China, and to force countries to exit the BRI.

The study concludes that BRI, with infrastructure investments stretching from Asia to Europe and South America, seems to pose both risks and opportunities for the maritime sector. Regionalization, slowbalization, trade wars, increasing share of land bridge in trade between China and Europe, and even hot wars are on the downside. On the upside, opportunities include increasing South-South trade and shipowners' shift to smaller vessels.