SOSYAL BİLİMLER ARAŞTIRMALARI DERNEĞİ
SOCIAL SCIENCES RESEARCH SOCIETY

Ekonomi Bilimleri Dergisi, ISSN: 1309-8020
Yıl: 2026 **Cilt:** 18 **Sayı:** 1 **Doi:** https://doi.org/10.55827/ebd.1702459
Geliş Tarihi: 20.05.2025 **Kabul Tarihi:** 08.07.2025

Atıf (APA): Basılgan, M., (2026), "Çin'in Yeni İpek Yolu Vizyonu ve Türkiye'ye Yansımaları", Ekonomi Bilimleri Dergisi, 18 (1): 43-68.

ÇİN'İN YENİ İPEK YOLU VİZYONU VE TÜRKİYE'YE YANSIMALARI

China's New Silk Road Initiative and its Reflections on Turkey

Müslüm Basılgan[1]

Özet

Bu çalışmanın temel amacı, Çin'in 2013 yılında tarihi İpek Yolu'nu yeniden canlandırmak üzere başlattığı Kuşak ve Yol Girişimi'nin genel çerçevesini ve ekonomik koridorlarını analiz etmek; Türkiye'nin bu girişimdeki konumunu değerlendirerek iki ülke arasındaki iş birliğinin ekonomik ve politik yansımalarını ortaya koymaktır. Türkiye, Asya ile Avrupa arasında stratejik bir köprü konumunda yer alması ve tarihî İpek Yolu üzerindeki kilit noktalarından biri olması nedeniyle Kuşak ve Yol Girişimi için büyük önem taşımaktadır. Kuşak ve Yol Girişimi'nde Çin-Orta Asya-Batı Asya Ekonomik Koridoru'nda yer alan Türkiye ile Çin arasında 2015 yıllında Orta Koridor ile Kuşak ve Yol Girişimi'nin uyumlaştırmak amacıyla "Mutabakat Muhtırası" imzalanmıştır. Bu tarihten itibaren, Türkiye'de faaliyet gösteren Çinli şirketlerin sayısında önemli bir artış olmuş; özellikle enerji ve inşaat sektörlerinde gittikçe artan yatırımlar yapılmıştır. Bu ortaklık temelinde her iki ülke bir çeşit "kazan-kazan stratejisi"ne dayalı olarak iş birliklerini geliştirmişlerdir.

Anahtar Kelimeler: *Kuşak ve Yol, Türkiye, Çin, OBOR, BRI*

Makale Türü: *Araştırma Makalesi*

Abstract

The main objective of this study is to analyze the general framework and economic corridors of the Belt and Road Initiative, launched by China in 2013 to revive the historic Silk Road; and to evaluate Turkey's position within this initiative by examining the economic and political implications of the cooperation between the two countries. Turkey holds significant importance for the Belt and Road Initiative due to its strategic position as a bridge between Asia and Europe, as well as its status as one of the key points along the historical Silk Road. Within the framework of the Belt and Road Initiative, Turkey, which is part of the China-Central Asia-West Asia Economic Corridor, and China signed a "Memorandum of Understanding" in 2015 aimed at harmonizing the Middle Corridor with the Initiative. Since that date, there has been a significant increase in the number of Chinese companies operating in Turkey, accompanied by steadily growing investments, particularly in the energy and construction sectors. On the basis of this partnership, both countries have developed their cooperation based on a kind of "win-win strategy"

Keywords: *Belt and Road, BRI, Türkiye, China, OBOR*

JEL Codes: *F5, F13*

Article Type: *Research Article*

[1] Doç. Dr., Bursa Uludağ Üniversitesi, İnegöl İşletme Fakültesi, Uluslararası Ticaret ve İşletmecilik Bölümü, E-mail: muslumbasilgan@uludag.edu.tr, ORCID ID: 0000-0001-8307-6315

I. GİRİŞ

Kuşak ve Yol Girişimi, "tüm tarafların çıkarlarını gözeterek istişare yoluyla ortaklaşa inşa edilmesi gereken sistematik bir proje" olarak tanımlanmıştır (State Council of the People's Republic of China, 2015). Bu bağlamda Kuşak ve Yol güzergahındaki ülkelerin kalkınma stratejilerinin bütünleştirilmesi gerektiği vurgulanmıştır. Kuşak ve Yol Girişimi'nin resmi taslağı 28 Mart 2015 yayınlandı. Resmi taslağa göre BRI, "Asya, Avrupa ve Afrika kıtaları ile bitişik denizler arasındaki bağlantıyı teşvik etmeyi, Kuşak ve Yol boyunca ülkeler arasında ortaklıklar kurmayı ve güçlendirmeyi, çok boyutlu, çok katmanlı ve bileşik bağlantı ağları kurmayı ve bu ülkelerde çeşitlendirilmiş, bağımsız, dengeli ve sürdürülebilir kalkınmayı gerçekleştirmeyi" hedeflemektedir (NDRC, 2015).

Girişimin iki ana unsuru bulunmaktadır: "İpek Yolu Ekonomik Kuşağı" ve "Deniz İpek Yolu". Bu ulaşım bağlantıları, ulusların artan iletişim ve ağ sistemini birbirine bağlamayı amaçlamaktadır. Girişim'in temelinde ise Çin ile Avrupa ve Akdeniz'in kalbi arasında ticari bağlantılar kuran tarihi İpek Yolu'nun yeniden canlandırılması fikri bulunmaktadır (Van, 2018). Tarihi İpek Yolu mal ve hizmet taşımacılığının ve ticaretinin yapıldığı bir rota dışında Araplar, Çinliler, Orta Asyalılar, Hintliler ve diğer Avrupalılar da dahil olmak üzere çeşitli medeniyetler arasındaki kültürel etkileşim ve alışverişin ana yollarından biri olmuştur (Hoshmand, 2018). Çin Devlet Başkanı Xi Jinping'in farklı bölgelerdeki ülkeleri birbirine bağlayacak bir deniz İpek Yolu inşa etme ve karada İpek Yolu yapma niyetini duyurmasıyla Tek Kuşak, Tek Yol fikri ortaya çıkmıştır. Bununla limanlar, yollar, demiryolları ve diğer altyapıları inşa ederek tarihi İpek Yolu'nu yeniden canlandırmak ve barış içinde bir arada yaşamanın beş ilkesini taşıyarak insanlar arası etkileşimi geliştirmek hedeflenmiştir: Birbirlerinin egemenliğine karşılıklı saygı, karşılıklı saldırmazlık, karşılıklı birbirlerinin iç işlerine müdahale etmeme, eşitlik ve karşılıklı yarar ve barış içinde bir arada yaşama (Islam, 2018).

BRI'nin merkezi odak noktası, tarihi İpek Yolu'ndaki gibi, ticaret, siyasi ve kültürel genişlemedir. Altyapı çalışmalarıyla BRI'nin Çin'e ve Çin'den çeşitli bağlantı hatları getireceği öngörülmüştür. Çin, bu bağlantı hatlarıyla ya da koridorlarla Avrupa'nın derinliklerine ve ötesine ulaşmayı amaçlamıştır. Bu geniş kapsamlı bağlantı, kaçınılmaz olarak BR koridorları boyunca yer alan toplulukların ve bireylerin yaşamlarına ve kültürlerine etki edecektir (Kuah, 2018).

BRI'nin hızla gelişmesiyle birlikte Çin, ticaret, kültür ve altyapı inşaatı da dahil olmak üzere çeşitli sektörlerde, koridorlardaki ülkelerle tarihi İpek Yolu'nun mirasını ve önemini çağrıştıran ve canlandıran derinlemesine ve etkili bir iş birliği yürütmektedir (Lin vd., 2021).

Bu ülkelerden biri Türkiye'dir. Türkiye BRI kapsamında oluşturulan altı koridordan biri olan ve tarihi İpek Yolu'nun canlandırılması projesinin en önemli bileşenlerinden biri olarak görülen Çin-Orta Asya-Batı Asya (CAWA) Ekonomik Koridorunda yer almaktadır. Türkiye ve Çin arasında "Orta Koridor Girişiminin Uyumlaştırılmasına İlişkin Mutabakat Muhtırası" 14 Kasım 2015 tarihinde Antalya'da imzalanmıştır. Türkiye Kuşak Yol girişimi kapsamında km olarak ülke sınırları içerisinde en uzun yolu içeren ülkelerden biridir (Koçpınar ve Şeker, 2022). Çin BRI kapsamında Türkiye'de önemli altyapı yatırımlarına girişmiş ve Çinli yatırımcılar altyapı, ticari, teknolojik, finansal alanlarda Türkiye'de artan bir yatırım sürecine girmişlerdir. Türkiye'de bu kapsamda BRI'yi tamamlayıcı özellikte çok önemli yatırımlara imza atmıştır. Bu yatırımların en somut sonuçlarından biri 2019 yılında Türkiye'ye ulaşan ilk yük treni olan Trans-Hazar Çin Demiryolu -+ Treni)'nin, Çin'in Xi'an kentinden yola çıkarak, Orta Koridor

üzerinden Bakü-Tiflis-Kars (BTK) Demiryolu Hattını kullanarak Türkiye'ye ve Marmaray üzerinden Avrupa'ya 18 günde ulaşmasıdır.

Bu kapsamda çalışmanın temel amacı Çin'in Kuşak ve Yol Girişimin kapsamını ortaya koymak ve Girişimin şu ana kadar Türkiye üzerindeki etkisini göstermektir. Bu amaçla ilk olarak Kuşak ve Yol Girişiminin vizyonu ve kapsamı ortaya konulacak, ikinci olarak Girişim kapsamında yapılandırılan koridorların özellikleri ve bu koridordaki ülkelerin ticari ilişkileri gösterilecek ve üçüncü olarak Türkiye'nin Girişimdeki önemi ve Türkiye ve Çin arasındaki ekonomik ilişkilerin boyutu ortaya konulacaktır.

II. BRI'NİN VİZYONU VE KAPSAMI

Günümüzde Çin, dünya ekonomisinin ikinci en önemli ülkesi konumundadır ve İngiltere merkezli Ekonomi ve İş Araştırmaları Merkezi'ne göre, ekonomik göstergelerde Amerika Birleşik Devletleri'ni geride bırakarak 2038 yılında 49 trilyon dolar GSYİH ile dünyanın en büyük ekonomisi haline gelecektir (CEBR, 2024). Bu büyüme potansiyeli Çin'i uluslararası ekonomik arenada dünya liderliğine taşıyacak ve uluslararası ekonomik düzeni yeniden şekillendirecek devasa projeler için cesaretlendirmiştir. Bu projelerden biri de Kuşak ve Yol Girişimi'dir.

Tek Kuşak, Tek Yol (One Belt, One Road- OBOR-) olarak da bilinen Kuşak ve Yol Girişimi, Çin'in tarihi İpek Yolu'nu yeniden canlandırmayı ve bu yol üzerindeki ülkeler için kapsamlı bir bölgesel kalkınmayı teşvik etmeyi amaçlayan oldukça iddialı bir kalkınma projesidir (Tung, & Wen, 2019).

BRI'ye yönelik ilk somut girişim 1999 yılında, Çin hükümetinin "Dışarı Çıkma-Go Out" politikasıyla denizaşırı Çin yatırımlarını teşvik etmek için ortak bir çaba göstermesiyle başlamıştır. Bu, Çinli şirketlere, mümkün olduğunca Çin sınırları dışında yatırım yapmalarını ve faaliyet göstermelerini talep etmeydi. Ülkenin liderleri yalnızca iç pazarlardan gelen büyümeye güvenemeyeceklerini anlamıştı. Devlet mülkiyetindeki işletmelerin öncülüğünde Çin'in denizaşırı yatırımları 1991'de 3 milyar dolardan 2003'te 35 milyar dolara yükselmiştir. Bu süre zarfında Çin hükümeti, birçok gelişmekte olan ülkede altyapının finansmanı ve geliştirilmesinde iş birliği yapmak için ikili anlaşmalar imzalamıştır (Van, 2018).

BRI öncesi Çin, dünyanın fabrikası olarak ticaret dengesi yoluyla Asya-Pasifik, Afrika ve Amerika'daki gelişmekte olan yoksul ülkelerdeki siyasi nüfuzunu artırmak için ekonomik gücünü ve yurt içi fazlasını kullanmaya başlamıştı. Bunlar, Çin'in sanayileşmesini ve kentleşmesini beslemek ve aynı zamanda alıcı ülkenin ekonomik faaliyetini ve büyümesini teşvik etmek için hammadde çıkarmak amacıyla Afrika ve diğer bölgelere yönelik büyük kalkınma programları ve mega projeler halinde bir araya getirildi (Sintusingha, & Wu, 2021). Aralık 2012'de Xi Jinping, "Yeniden Canlanma Yolu" sergisini ziyaret ederken ilk kez "Çin Rüyası" kavramını ortaya attı. Daha sonra da başka platformlarda ekonomik refah, ulusal canlanma, insanların mutluluğu ve toplumsal uyumunu ifade etmek için (Li & Wang, 2015) Çin Rüyası kavramını kullanmıştır. Xi'nin Çin Rüyası'nı gerçekleştirmede önemli bir girişimi BRI'dir.

Girişim, Eylül 2013'te Çin Devlet Başkanı Xi Jinping'in Kazakistan'daki Nazarbayev Üniversitesi'nde yaptığı konuşmada, Çin ve Orta Asya devletlerinin İpek Yolu Ekonomik Kuşağı adını verdiği şeyi inşa edecekleri bir iş birliği girişimi olarak duyurulmuştur. Bu politika girişimini dile getirirken Xi, Çin ve Orta Asya devletlerinin iş birliğini artırabilecekleri

iyileştirilmiş ulaşım ağları, kolaylaştırılmış ticaret ve yatırım, halklar arası alışverişlerin artırılması ve kalkınmayı tamamlayıcı yollar bulma amacıyla ekonomik stratejilerin paylaşılması şeklinde bir dizi konuyu gündeme getirmiştir (Fulton, 2016; Sarker, 2018). Mart 2015'te Çin, “İpek Yolu Ekonomik Kuşağı ve 21. Yüzyıl Deniz İpek Yolu'nun Ortak İnşası Vizyonu ve Eylemleri”ni ilan etmiştir.

BRI aracılığıyla Çin yalnızca altyapı inşa etmekle ve ticareti teşvik etmekle kalmamış, aynı zamanda kalkınma politikalarını uyumlu hale getirerek ve kültürel ve sosyal alışverişleri teşvik ederek ilişkileri güçlendirmiştir. Bu, Xi Jinping'in 14 Mayıs 2017'de Pekin'de düzenlenen Kuşak ve Yol Uluslararası İş birliği Forumu'ndaki açılış konuşmasında vurgulanmıştır. Jinping, BRI'nin yalnızca bir ekonomik iş birliği projesi olmadığını, aynı zamanda Çin'in küresel ortak kalkınma vizyonunu da taşıdığını vurgulayarak "İnsanlık İçin Ortak Bir Gelecek Topluluğu" inşa etmek için kolektif çabalar çağrısında bulunmuştur (China Today, 2024). Böylece Çin, düşük gelirli ülkelerin kalkınma ihtiyaçlarıyla uyumlu altyapı ve ekonomik destek sunarak bir çeşit “yumuşak güç” politikasıyla kültür, değerler ve siyasi fikirler aracılığıyla diğer devletlerin davranışlarını şekillendirme kapasitesi ile Batı girişimlerinin bıraktığı boşluğu doldurmaya çalışmıştır (Simonov, 2025).

Çin’in güçlü bir ekonomik büyüme sağlamak için ekonomisini canlandırma ihtiyacı, Avrasya ülkelerindeki yeni boru hatları yoluyla enerji arzını güvence altına alma isteği ve uluslararası işlemlerde küresel bir rezerv para birimi olarak Renminbi'nin uluslararası itibarını güçlendirme arzusu BRI için temel motivasyon kaynağı olmuştur (Rechberg & Guo, 2019). Bu açıdan BRI, Çin'in ekonomiyi yeniden dengelemeye yönelik iç güdüsünün ve giderek daha önemli hale gelen uluslararası yatırımların ve üretkenliğin tutarlı bir vizyon ve küresel ekonomik kalkınma planına dönüştürülmesinin bir sentezi olarak görülebilir (Sintusingha & Wu, 2021).

Bu vizyona dayalı olarak başlayan BRI’nin iki ayağı bulunmaktadır.

1) İpek Yolu Ekonomik Kuşağı: Tarihi ‘‘İpek Yolu’’ 2100 yıl önce Han Hanedanlığı döneminde (MÖ 206-MS 24) Çin ile Avrupa arasındaki ticareti teşvik etmek için kurulmuştur (Xu, Yeats &Yu, 2010). Xi Jinping'in temel fikri, Çin'in on dokuzuncu yüzyıl öncesi ihtişamını ve etkisini geri kazandırarak onu "refah içinde, güçlü, kültürel olarak gelişmiş ve uyumlu bir ülke" haline getirmektir. İki bin yıl önce Doğu ve Batı kültürlerini Avrasya kıtası boyunca birbirine bağlayan büyük bir ticaret yolunun yeniden canlandırılması, bu amacın gerçekleştirilmesine yardımcı olacağı düşünülmektedir (Rolland, 2015). BRI, Çin ile Avrupa arasında demiryolları, otoyollar, hava yolları ve diğer ulaşım araçlarıyla birbirine bağlanan alanları içermektedir. Çin'den Orta Asya'ya, Orta Doğu'ya ve sonunda Avrupa'ya gitmektedir. Bu güzergah üzerindeki ülkeleri kapsayacak bir ekonomik ortak pazarın inşası öngörülmektedir (Chaisse, & Matsushita, 2018). BRI’nin Karasal İpek Yolu, Çin'in merkezindeki Shaanxi Eyaletinin başkenti Xi'an'dan başlamakta ve Lanzhou, Urumqi ve Khorgas'tan batıya doğru uzanmaktadır. Daha sonra Orta Asya ülkeleri (Kazakistan, Kırgızistan, Özbekistan, Tacikistan, Türkmenistan) boyunca batıya doğru devam etmekte ve ardından Azerbaycan, Ermenistan, Gürcistan, Pakistan, Afganistan, İran, Irak, Suriye ve Türkiye'den geçmektedir. İpek Yolu Ekonomik Kuşağı, Boğaz'ı geçerek Avrupa'dan geçmekte, Bulgaristan, Romanya, Polonya, Rusya, Belarus, Çek Cumhuriyeti, Almanya, Hollanda ve ardından İtalya'ya dönmekte ve burada Deniz Yolu ile birleşmektedir (Dumitrescu, 2015). Böylece “İpek Yolu Ekonomik Kuşağı” Çin'in “Çin Rüyası” stratejisini gerçekleştirmek için stratejik destek görevi görmekte ve bu strateji şiddetle desteklenmektedir (Li & Wang, 2015).

2) 21.Yüzyıl Deniz İpek Yolu (Deniz İpek Yolu): 3 Ekim 2013'te Çin Devlet Başkanı Xi Jinping, Malezya'ya yaptığı ziyaret sırasında Deniz İpek Yolu (MSR) adı verilen kapsamlı bir nakliye hatları ağının geliştirilmesini önermiştir . MSR, Çin'i, Hindistan'ı, Endonezya'yı, Afrika'nın bazı kısımlarını ve sonunda Avrupa'yı kapsayan deniz yoluyla ipek yolunu ifade etmektedir. 21. Yüzyıl Deniz İpek Yolu, Güney Çin Denizi, Malakka Boğazı, Hint Okyanusu, Bengal Körfezi, Arap Denizi, Basra Körfezi ve Kızıldeniz'i kapsayarak Çin'i Güneydoğu Asya, Endonezya, Hindistan, Arap Yarımadası, Somali, Mısır ve Avrupa'ya bağlamaktadır (Fediv, & Fediv, 2021). 21. Yüzyıl terimi Çin'in Batılı güçlerin eski yayılma, çatışma ve sömürgeleştirme yolunu izlemek yerine Deniz İpek Yolu ile küreselleşmenin geleneksel risklerinden kaçınmayı ve insan ve okyanusun entegrasyonu, uyumlu bir arada yaşama ve sürdürülebilir kalkınma ile karakterize edilen yeni bir tür deniz uygarlığı yaratmayı amaçlamaktadır (Wang, 2016). Deniz İpek Yolu üç temel gerekçe ile ortaya atılmıştır. Birincisi, ekonomik kalkınma gerekçesidir. Deniz İpek Yolu'nun limanları, Çin'in büyüyen ticaret ağlarına ve BRI'nin kara ulaşım koridorlarına, şehirlerine ve kentsel bölgelerine bağlantılar sağlamaktadır. İkinci gerekçe Çin için kaynak güvenliğiyle ilgilidir. Bunlar, Çin'in petrol ve gaz ithalatının çoğunun geçtiği deniz yollarıdır. Bu deniz yollarına daha fazla erişim ve kontrol sağlamak bu nedenle önemli bir stratejik hedeftir ve Çin'in Orta Asya'ya yeni boru hatları geliştirerek veya yeşil enerji teknolojilerine geçerek enerji altyapılarını çeşitlendirme çabalarını tamamlamaktadır. Üçüncü, daha geniş bir stratejik gerekçeye dayanmaktadır. Hint-Pasifik, dünyanın nakliyesi için merkezi bir bölgedir ve rotaları kilit boğaz noktalarından geçmektedir: Basra Körfezi ile Umman Körfezi arasındaki Hürmüz Boğazı; Hint ve Pasifik Okyanusları arasındaki Malakka Boğazı; Kızıldeniz'i Mısır üzerinden Akdeniz'e bağlayan Süveyş Kanalı. Çin, yeni liman stratejisiyle kilit stratejik bölgeleri inşa ederek veya kontrol ederek bu bölgelerde nüfuz sahibi olma yeteneğini genişletmek istemektedir (Curtis & Klaus, 2024). Bu açıdan 21. Yüzyıl Deniz İpek Yolu aynı zamanda Çin'in 21. yüzyılda denizcilik iş birliğine ilişkin franchise'lar ve limanların ortak inşası ve paylaşımı gibi yeni bakışlarını da yansıtmaktadır (Wang, 2016). Yapılan çalışmalar MSR boyunca ulaştırma maliyetlerinin azaltılmasının ve ticaretin serbestleştirilmesinin küresel deniz taşımacılığı ağlarına zaten iyi bir şekilde yerleşmiş olan ülkelerin deniz taşımacılığı maliyetlerindeki düşüşlerden önemli kazançlar elde edeceğini göstermektedir (Rana & Ji, 2020).

III. BRI KAPSAMINDA EKONOMİK KORİDORLAR VE YAPILAN YATIRIMLAR

Kalkınmayı ekonomik koridorlar açısından düşünmek Çin'in kalkınma modelinin önemli bir yönü olmuştur (OECD,2018). Kuşak ve Yol Girişimi bölgesel işbirlikleri yoluyla bir çeşit "koridorlar" yaratma üzerine kuruludur (Zeng, 2016; Zhang, 2018). Ekonomik büyüme ve istikrarın iyileştirilmesinde hayati bir rol oynayan (Abednego ve Ogunlana, 2006) "ekonomik koridor" kavramı, belirli bir alan veya konumda, üretim, dağıtım ve tüketimin çeşitli düğümlerini birbirine bağlayan ve koridor güzergahı boyunca ekonomik kümeler arasındaki işbirliğini kolaylaştıran programlar, politikalar, kurumlar ve anlaşmalarla desteklenen, yol, demir yolu veya su yolu gibi fiziksel bir ulaşım kanalı boyunca doğrusal bağlantıyı ifade etmektedir (Asian Development Bank, 2011; Karim,& Islam, 2018). Koridorların, BRI ile bağlantılı büyük yatırım seviyeleri için kanal görevi görmesi, altyapı inşaatı, kentleşme ve ekonomik kalkınmanın eş zamanlı ve karşılıklı olarak güçlendirici dinamiklerini şekillendirmesi ve yönlendirmesi amaçlanmaktadır (Curtis & Klaus, 2024). Bir ekonomik koridorun geliştirilmesi elbette kolay bir süreç değildir. Öncellikle (1) karayolları ve demiryolları altyapısının geliştirilmesine yönelik yatırımların yapılmasını, (2) bölgesel kalkınma planlarının uygulanmasını, (3) ticaretin kolaylaştırılmasını ve sınır ötesi ticaret, hizmetler ve turizmin desteklenmesini, (4) hükümet politikası ile bölgesel kalkınma planları arasındaki eş zamanlılığın sağlanmasını gerektirmektedir (Otgonsuren, 2015: 3). Çin'in bu

hedefleri gerçekleştirmesindeki temel stratejisi koridorlar boyunca yer alacak ülkelere yönelik "kazan kazan" stratejisidir.

Mart 2025 itibariyle Çin ile bir Mutabakat Muhtırası (Memorandum of Understanding- MoU) imzalayarak Kuşak ve Yol Girişimi'ne katılan ülke sayısı 149'dur. BRI ülkeleri Tablo-1'de görüldüğü üzere, ağırlıklı olarak gelişmekte olan ve az gelişmiş ülkeler olmasına karşın, tüm kıtalara yayılmıştır.

Tablo 1. BRI'ye Katılan Ülkelerin Bölgelere ve Gelir Durumuna Göre Dağılımı (2025)

Bölgeler	**Ülke Sayısı**	**Gelir Durumuna Göre**	**Ülke Sayısı**
Afrika	53	Yüksek Gelir	32
Merkezi Asya	6	Orta Gelir Üstü	44
Doğu Asya	3	Orta Gelir Altı	42
Avrupa	29	Düşük Gelir	31
Latin Amerika ve Karayipler	21		149
Ortadoğu	9		
Pasifik	12		
Güney Asya	6		
Güneydoğu Asya	10		
	149		

Kaynak: (Nedopil, 2025a).

BRI'nin bu geniş coğrafik dağılımı boyunca altı ekonomik koridor bulunmaktadır: Yeni Avrasya Kara/Kıta Köprüsü, Çin-Moğolistan-Rusya Kara Koridoru (CMRLC), Çin-Hindistan-Bangladeş-Myanmar Koridoru (CIBMC), Çin Orta Asya ve Batı Asya Koridoru (CCAWAC), Hint-Çin Koridoru (ICC) ve Çin-Pakistan Ekonomik Koridoru (CPEC) olmak üzere altı büyük proje bulunmaktadır (OECD, 2018).

Yeni Avrasya Kara Köprüsü (NELB): BRI'nin altı ekonomik koridoru arasında Çin ile Avrupa'yı birbirine bağlamayı amaçlayan Yeni Avrasya Kara Köprüsü en büyüğüdür (Sheng & Nascimento, 2021). Kazakistan, Rusya, Beyaz Rusya ve Polonya üzerinden Avrupa'ya giden demiryolunu içermektedir.

Çin bu koridordaki ülkelerin ticaretinde önemli bir yer işgal etmektedir. Tablo-2'de görüldüğü üzere Çin, koridordaki tüm ülkelerin en büyük ithalat ortağından biri ve Rusya'nın ve Kazakistan'ın ana ticaret ihracatçısı konumunda bulunmaktadır. Almanya, Polonya'nın en büyük ithalat ortağı, Rusya ve Hollanda'nın ise ikinci büyük ithalat ortağıdır. Rusya, Belarus'un en önemli ithalat ve ihracat ortağı olurken Kazakistan'ın da en büyük ithalat ortağıdır.

Tablo 2. Yeni Avrasya Kara Köprüsü Koridorunda Bulunan Ülkelerin Dış Ticaret Partnerleri (2022)

Ülkeler	En Çok İhracat Yaptığı ilk Beş Ülke	En Çok İthalat Yaptığı İlk Beş Ülkeler
Çin	ABD, Hong Kong, Japonya, Kore, Vietnam, Almanya	Kore, Japonya, ABD, Almanya, Avusturalya
Almanya	ABD, Fransa, Hollanda, Çin, Polonya	Hollanda, Çin, Belçika, Polonya, İtalya
Rusya	Çin, Hollanda, Türkiye, Almanya, İtalya	Çin, Almanya, ABD, Belarus, İtalya
Hollanda	Almanya, Belçika, Fransa, İngiltere, İtalya	Çin, Almanya, Belçika, ABD, İngiltere
Polonya	Almanya, Çek Cumhuriyeti, Fransa, İngiltere, Hollanda	Almanya, Çin, Hollanda, İtalya, Rusya,
Kazakistan	Çin, İtalya, Rusya, Hollanda, Fransa	Rusya, Çin, Kore, Almanya, ABD
Belarus	Rusya, Çin, Polonya, BAE, Ukrayna,	Rusya, Çin, Kore, Almanya, Ukrayna

Kaynak: Yazar tarafından https://data.imf.org/ adresinden alınan veriler temelinde oluşturulmuştur.

Bangladeş-Çin-Hindistan-Myanmar (BCIM) Ekonomik Koridoru: BCIM, dört Asya ülkesinin Bangladeş-Çin-Hindistan-Myanmar tarafından beş alanda bağlantıyı artırmak amacıyla başlatılmıştır: Ticaret, altyapı, sermaye, yatırım ve insanlar. Proje başlangıçta bölgesel entegrasyonu teşvik etmek için kurulmuş olsa da, daha sonra amaç o bölgedeki küçük ve gelişmekte olan ulusların ekonomik koşullarını iyileştirmek olmuştur. Ancak Hindistan, Çin'in niyetleri konusundaki endişelerini dile getirdiğinde anlaşmazlık ortaya çıkmıştır. Hindistan (bir diğer Asya devi) koridoru daha küçük uluslar için bir kalkınma projesi olarak değil, Çin'in ihracat kapasitesini artıracak ve Çin'in Asya pazarına hakim olma fırsatı sağlayacak bir ticaret kolaylaştırma projesi olarak algılamıştır (Karim & Islam, 2018). Hint Okyanusu'na bakan ve Güney Asya ile Güneydoğu Asya arasında yer alan Myanmar, Hindistan'a olan demiryolu ve karayolu bağlantılarıyla jeopolitik açıdan stratejik öneme sahiptir. Çin'in bu bağlantıların ortak gelişimini başlatma konusunda istekli olmasının nedeni de budur (Sheng & Nascimento, 2021).Koridordaki ülkeler arasındaki ticaret modeli çoğunlukla tek taraflıdır.

Tablo-3'te görüldüğü üzere Çin, koridorda yer alan Hindistan, Bangladeş ve Myanmar'ın ithalatında ilk sırada yer almaktadır. Hindistan, Bangladeş'in ikinci büyük ithalat ortağı konumundadır. Koridorda yer alan Çin, Hindistan ve Bangladeş ihracatlarının büyük kısmını ABD'ye yaparken Myanmar ise ihracatını en çok Tayland'a yapmaktadır.

Tablo-3: Bangladeş, Çin, Hindistan ve Myanmar Ekonomik Koridorunda Bulunan Ülkelerin Dış Ticaret Partnerleri

	İhracatçı ülkeler	İthalatçı ülkeler
Çin	ABD, Hong Kong, Japonya, Kore, Vietnam, Almanya	Kore, Japonya, ABD, Almanya, Avusturalya
Bangladeş	ABD, Almanya, İngiltere, İspanya, Fransa	Çin, Hindistan, Singapur, ABD, Japonya
Hindistan	ABD,BAE, Hollanda, Çin, Bangladeş	Çin, BAE, ABD, Sudi Arabistan, Rusya
Myanmar	Tayland, Çin, Japonya, İngiltere, Almanya	Çin, Singapur, Tayland, Malezya, Endonezya

Kaynak: Yazar tarafından https://trendeconomy.com/data/h2/Vietnam/TOTAL adresinden alınan veriler temelinde oluşturulmuştur.

Çin-Orta Asya-Batı Asya (CAWA) Ekonomik Koridoru: Bu koridor, Çin'i Orta Asya cumhuriyetleri ile Batı Asya ülkeleri olan İran ve Türkiye üzerinden Avrupa Birliği'ne bağlamaktadır (Ramasamy vd. 2017). Bu koridorun iki önemli noktası, Basra Körfezi'nde yer alan ve aynı zamanda önemli bir enerji kaynağı olan İran ile Avrupa pazarlarına kara ve deniz erişimi sağlayan Türkiye'dir. CCWEC, enerji kaynakları açısından zengin ancak endüstriyel gelişme düzeyi nispeten düşük olan bir bölgedir. Dolayısıyla bu ekonomik koridordaki iş birliğinin vurgusu enerji tesisleri bağlantısı ve ticaret kanalı erişimi üzerinedir (Guoqiang & Yuze, 2020).

Bu koridor Çin'i Avrupa'ya bağlayan çok modlu bir ulaşım koridoru olarak hizmet vermektedir. Özellikle Rusya-Ukrayna krizi sonrasında daha fazla ilgi görmüştür (Shaker, 2025). Fakat politika koordinasyonuyla ilgili bir endişe siyasi güven meselesi ile ilgilidir. Çin-İran bağları iyi kurulmuş durumdadır. İran için BRI, Batı güçlerine karşı bir denge sağlama fırsatını temsil etmekte ve Batı'nın sunamadığı iş birliğini, özellikle de altyapı yatırımlarını sunmaktadır. Son yıllarda bu iş birliği Çin'i İran'ın ana ticaret ortağı haline getirmiştir (Van Twillert & Halleck Vega, 2023). Çin ve Türkiye'nin ise ortak bir iş birliği geçmişi çok fazla bulunmamaktadır. Çin'in Sincan'daki Uygur nüfusuyla yaşadığı gerginlikler, Türkiye ile ilişkilerinde potansiyel bir stres noktası oluşturmaktadır. Orta Asya devletleri de Çin ile ilişkilere aşırı bağımlı olmaktan çekinmektedir. Uzun süre başka güçlü komşu ülkelerin egemenliği altında kalma geçmişi olan bu ülkelerde Çin ticaret hacminin potansiyel siyasi etki yaratma endişesi bulunmaktadır. Fakat koridorun potansiyel ekonomik faydaları oldukça büyüktür ve Çin için kendisini Türkiye ve İran'a bağlayan dört Orta Asya ülkesinde istikrarlı bir siyasi ve ekonomik ortam bu nedenle oldukça önemlidir (Fulton, 2016).

Koridordaki ülkelerin en çok ticari ilişkiler içinde olduğu ülkeler ise Tablo-4'te verilmiştir. Tablo-4'te görüldüğü üzere Çin birçok ülke için ithalatta ilk sırada yer alan ülke konumundadır. Türkiye ve Kazakistan için Çin en çok ithalat yapılan ikinci ülke konumunda iken İran, Suudi Arabistan, Türkmenistan için en çok ihracatın yapıldığı ülke konumundadır. Kazakistan, Tacikistan, Özbekistan ve İsrail için Çin en çok ihracatın yapıldığı ikinci ülkedir.

Tablo-4: Çin-Orta Asya-Batı Asya Ekonomik Koridorunda Bulunan Ülkelerin Dış Ticaret Partnerleri

Ülkeler	İhracatçı ülkeler	İthalatçı ülkeler
Çin	ABD, Hong Kong, Japonya, Kore, Vietnam	Kore, Japonya, ABD, Almanya, Avusturalya
Kazakistan	İtalya, Çin, Rusya, Hollanda, Türkiye	Rusya, Çin, Almanya, ABD, Türkiye
Özbekistan	Rusya, Çin, Türkiye, Kazakistan, Kırgızistan	Çin, Rusya, Kazakistan, Kore, Türkiye
Tacikistan	Kazakistan, Çin, Türkiye, Özbekistan, İran	Rusya, Kazakistan, Çin, Özbekistan, Türkiye
Kırgızistan	İngiltere, Rusya, Türkiye, Kazakistan, Özbekistan	Çin, Rusya, Kazakistan, Almanya, Kore
Türkmenistan (2020)	Çin, Ukrayna, Türkiye, Özbekistan, Azerbaycan	Çin, Türkiye, Özbekistan, Azerbaycan, Fas
İran	Çin, Irak, Tayvan, Türkiye, Hollanda	Çin, Türkiye, Rusya, Hindistan, Almanya
Türkiye	Almanya, ABD, Irak, İngiltere, İtalya	Rusya, Çin, Almanya, İsviçre, ABD
İsrail	ABD, Çin, Hindistan, İngiltere, İrlanda	Çin, ABD, Almanya, İsviçre, Türkiye
Sudi Arabistan	Çin, Hindistan, Japonya, Kore, ABD	Çin, ABD, BAE, Hindistan, Almanya

Kaynak: Yazar tarafından https://trendeconomy.com/data/h2/Vietnam/TOTAL adresinden alınan veriler temelinde oluşturulmuştur.

Çin-Çinhindi Yarımadası (ICP) Ekonomik Koridoru: Çin- Çinhindi Yarımadası Ekonomik Koridoru Laos, Vietnam, Kamboçya, Tayland, Malezya ve Singapur olmak üzere altı ülkeyi içermektedir. ICP, Çin'in güneydoğu Yunnan eyaletinin başkenti Kunming'den Güneydoğu Asya'ya uzanmakta; Hanoi, Vientiane, Phnom Penh, Bangkok ve Kuala Lumpur gibi kentsel merkezleri bir araya getirmekte ve Singapur antreposunda sona ermektedir (Curtis & Klaus, 2024). Tarih boyunca bu bölge Deniz İpek Yolu'nun merkezi olarak kullanılmış ve Çin ile yakın bağlantısı olmuştur. Çin diplomatik söylemi bu yakın ilişkiyi her zaman "Çin ve Çinhindi Yarımadası'nın kara ve deniz yoluyla yakın coğrafi, kültürel ve halklar arası bağlarla birbirine bağlı olduğu" şeklinde vurgulamıştır (Sheng & Nascimento, 2021).

Bu koridor, bölge içi ticaret açısından en aktif güzergâhlardan biri olarak öne çıkmaktadır. ASEAN'ın (1967) kurulması, AFTA'nın (1992) yürürlüğe girmesi ve Çin-ASEAN Serbest Ticaret Anlaşması'nın (2005) hayata geçmesiyle birlikte bölge, derin bir ekonomik entegrasyon sürecine girmiştir. Koridor ülkelerinden Laos ve Kamboçya, ağırlıklı olarak tarım ekonomileri olarak değerlendirilmektedir. Buna karşılık, Vietnam, Tayland ve Malezya gibi ülkeler endüstriyel gelişme açısından daha ileri düzeydedir; ancak bu ülkelerde üretilen sanayi ürünleri hâlen görece basit niteliktedir. Bu nedenle, üretim kapasitesine dayalı bir iş birliğinin her ülkenin temel ve rekabetçi sanayilerini geliştirmesi, sanayi alanında yetkinlikleri artırması, bölgesel değer zincirleri oluşturması ve kapsamlı bir bölgesel üretim ağı kurması şeklinde fırsatları getirmesi beklenmektedir (Sheng & Nascimento, 2021). ICP'nin gelişme potansiyelini artıracak üç önemli etken bulunmaktadır. Birincisi, uluslararası üretim kapasitesine dayalı iş birliği bu bölgenin gelişimine yeni bir ivme kazandıracaktır. Bu açıdan Çin ve ASEAN uzun zamandır yakın bir ticaret iş birliği ilişkisi kurmuştur. İkinci olarak, uluslararası üretim kapasitesi iş birliği, koridor boyunca yer alan ülkelerin endüstri avantajlarının tamamlayıcı gelişimini ve bölgedeki endüstrilerin koordineli gelişimini teşvik edecektir. Üçüncüsü, uluslararası üretim kapasitesi iş birliği, bölgesel değer zincirinin inşasını teşvik edecek ve bölgedeki ülkelerin endüstriyel yeterliliğini artıracaktır (Zhu & Zhu, 2016). Yeterli altyapı ve

endüstriyel tesislerin inşasıyla, yarımadada bulunan ASEAN ülkelerinin 2030 yılına kadar GSYİH'lerinde %30 ila %40 arasında bir artış olacağı tahmin edilmektedir. Çin ile Çinhindi Yarımadası ülkeleri arasındaki ticaret hacmi yaklaşık 30 milyar ABD dolarından (2001) 370 milyar ABD dolarına (2017) yükselmiştir. Bu miktar, Çin'in toplam dış ticaretinin yaklaşık %9,2'sine denk gelmekte ve yıllık ortalama %16,9 büyüme sağlamaktadır (Gulyás, 2016).
Koridordaki ülkelerin en çok ticari ilişkiler içinde olduğu ülkeler Tablo-5'te verilmiştir. Tabloda görüldüğü üzere Çin, Laos dışında, tüm ülkelerin ithalatında ilk sırada yer almaktadır. Koridorda yer alan Çin, Tayland, Vietnam ve Kamboçya için ABD en çok ihracatın yapıldığı ülkedir.

Tablo-5: Çin-Çinhindi Yarımadası Ekonomik Koridorunda Bulunan Ülkelerin Dış Ticaret Partnerleri

	İhracatçı Ülkeler	**İthalatçı Ülkeler**
Çin	ABD, Hong Kong, Japonya, Kore, Vietnam, Almanya	Kore, Japonya, ABD, Almanya, Avusturalya
Tayland	ABD, Çin, Japonya, Vietnam, Malezya	Çin, Japonya, ABD, BAE, Malezya
Vietnam	ABD, Çin, Kore, Japonya, Hong Kong	Çin, Kore, Japonya, ABD, Tayland
Malezya	Singapur, Çin, ABD, Japonya, Hong Kong	Çin, Singapur, Tayvan, ABD, Japonya
Kamboçya	ABD, Çin, Japonya, Kanada, Almanya	Çin, Vietnam, Tayland, Singapur, İsviçre
Laos	Tayland, Çin, Vietnam, Avusturalya, ABD	Tayland, Çin, Vietnam, ABD, İsviçre

Kaynak: Yazar tarafından https://trendeconomy.com/data/h2/Vietnam/TOTAL adresinden alınan veriler temelinde oluşturulmuştur.

Çin-Moğolistan-Rusya Federasyonu (CMREC) Ekonomik Koridoru: CMREC, Avrasya'daki birçok ülkenin gelişimi için büyük önem taşımaktadır. Bu ülkeler, ulaşım maliyetlerini düşürmek, ulaşım verimliliğini artırmak ve bölgesel sosyoekonomik büyümeyi teşvik etmek için Pekin'den Moğolistan üzerinden Moskova'ya giden CMREC üzerinden yüksek hızlı bir demiryolu inşa etmeyi istemişlerdir (Li & Sun, 2019; Dondokov, 2018). Çin, Moğolistan ve Rusya'nın gerek jeopolitik konumları, gerekse ekonomik yapıları, ulusal stratejileri ve aralarındaki yüksek siyasi güven, bu üç ülkenin birbirini tamamladığını göstermektedir. BRI, daha geniş bir bölgesel ekonomik kalkınma ortamı yaratmak için Moğolistan'ın Otlak Yol Planı ile Rusya'nın Avrasya Ekonomik Birliği Girişimi'ni etkili bir şekilde birbirine bağlamaktadır (Lin vd. 2021).

Koridordaki ülkelerin yoğun ticari ilişkiler içinde olduğu ülkelerin dağılımı Tablo-6'da gösterilmiştir. Tabloda görüldüğü üzere, Rusya, Moğolistan'ın ihracat yaptığı ülkeler arasında dördüncü sırada yer alırken; Çin, Moğolistan'ın en önemli ithalatçı ülkesi konumundadır. Öte yandan, Çin, Rusya'nın hem ihracatında hem de ithalatında en yüksek paya sahip ülkedir. Ticaret açısından Moğolistan ve Rusya Federasyonu Çin için nispeten önemli değil; ancak Çin, Moğolistan ve Rusya Federasyonu'ndaki ticaretin en önemli destinasyonudur. Rusya Federasyonu da Moğolistan için önemli bir ithalat kaynağıdır, ancak Moğolistan, Rusya Federasyonu için önemsiz bir ticaret ortağıdır. Moğolistan'ın Çin ile daha önemli bir ilişkisi bulunmaktadır (Ramasamy, 2017).

Tablo-6: Çin-Moğolistan-Rusya Ekonomik Koridorunda Bulunan Ülkelerin Dış Ticaret Partnerleri (2022)

Ülke	İhracatçı ülkeler	İthalatçı ülkeler
Çin	ABD, Hong Kong, Japonya, Kore, Vietnam, Almanya	Kore, Japonya, ABD, Almanya, Avusturalya
Moğolistan	İsviçre, Singapur, Kore, Rusya, İtalya	Çin, Rusya, Japonya, Kore, ABD
Rusya	Çin, Almanya, Hollanda, Türkiye	Çin, Almanya, ABD, Belarus, Kore

Kaynak: Yazar tarafından https://trendeconomy.com/data/h2/Vietnam/TOTAL adresinden alınan veriler temelinde oluşturulmuştur.

Çin-Pakistan (CP) Ekonomik Koridoru: BRI bağlantısının omurgalarından biri olan CPEC, ikili olan tek koridordur. Çin'in küresel değer zincirlerindeki konumunu güçlendirmede de öncü bir rol oynamaktadır (Curtis & Klaus, 2024). CPEC, gelişmekte olan Pakistan'a önemli katkılar sağlamayı amaçlamaktadır. Bu doğrultuda, Pakistan'a destek olma noktasında kilit rol oynayan dört ana alan; enerji projeleri, iletişim altyapısı, Gwadar Limanı ve Uluslararası Havaalanı ile sanayi bölgeleridir. Özellikle Gwadar Limanı stratejik açıdan önemli bir düğüm noktasıdır ve İpek Yolu Ekonomik Kuşağı ile 21. Yüzyıl Deniz İpek Yolu'nu birbirine bağlayan bir köprü ve önemli bir merkezdir (Lin vd., 2021). CPEC'in tamamlanmasıyla, Çin'in batı bölgelerinden gelen uluslararası ticaret, Çin'in en batıdaki şehirlerinden biri olan ve Afganistan, Kırgızistan, Pakistan ve Tacikistan ile sınır komşusu olan Kaşgar'dan yaklaşık 2000 kilometre uzaklıktaki Gwadar üzerinden gerçekleştirilecektir. Böylece sevkiyatlar için mesafe önemli ölçüde azaltılacak ve bu sayede hem nakliye maliyeti hem de süresi azaltılacaktır (Ali, 2020). Basra Körfezi'nden gelen ham petrol Gwadar Limanı, Hint Okyanusu ve Malakka Boğazı üzerinden Çin'in güneydoğu kıyılarına taşınabilecektir. Böylece mallar Gwadar Limanı'ndan geçerek CPEC boyunca Çin'deki Kaşgar ve Sincan'a ulaşacaktır (Chen ve Zhang, 2016).

Pakistan, birçok bakımdan Çin'in önemli bir ortağı olmuştur. Şaşırtıcı olmayan bir şekilde, Çin'in Pakistan'ın fiziksel altyapısına yaptığı yatırımların miktarı oldukça fazladır. Çin, en büyük yurtdışı yatırımını Çin-Pakistan Ekonomik Koridoru (CPEC) aracılığıyla yapmaktadır. Projenin 46 milyar dolara mal olması ve 2030 yılına kadar tamamlanması tahmin edilmektedir. Tamamlandığında, CPEC'in küresel ekonomik ve stratejik politikalar üzerinde önemli bir etkiye sahip olması beklenmektedir (Vats, 2016).

Buna karşılık Çin, Pakistan için önemli bir ihracat noktası ve daha da önemli bir ithalat kaynağıdır (Ramasamy vd., 2017). CPEC, Batı Çin'in ve Pakistan'ın iç bölgelerinin kalkınmasına destek sağlayabilecek, kolayca erişilebilen limanlar açmaktadır. Aynı zamanda altyapı inşaatlarında da geniş ve yoğun iş birlikleri kurmakta olup, ulaşım, enerji, hidroelektrik ve liman inşaatları da dahil olmak üzere pek çok iş birliği projesi halen devam etmektedir (Guoqiang & Yuze, 2020). Bu projelerin tamamlanması ile CPEC'in Pakistan'ın enerji krizinin ortadan kaldırılmasında büyük rol oynaması beklenmektedir (Afzal & Naseem, 2018). CPEC'in başarısı, Kuşak ve Yol Girişimi'nin diğer ülkeler tarafından olumlu algılanmasında etkili olması beklenmektedir. Bu nedenle CPEC'in başarısı ya da başarısızlığı, BRI'nin gerçeğe dönüşmesindeki uzun vadeli çabalara yönelik algıyı etkileyebilmekte veya taşma etkisi yaratarak tamamlayıcı bir damar işlevi görebilmektedir (Akram vd., 2024).

Çin-Pakistan Ekonomik Koridorunda bulunan ülkelerin dış ticaret partnerleri Tablo-7'de verilmiştir. Tabloda görüldüğü üzere Çin, Pakistan'ın ihracatında ikinci sırada yer alırken ithalatında ise birinci sırada yer almaktadır.

Tablo-7: Çin-Pakistan Ekonomik Koridorunda Bulunan Ülkelerin Dış Ticaret Partnerleri

	İhracatçı ülkeler	**İthalatçı ülkeler**
Çin	ABD, Hong Kong, Japonya, Kore, Vietnam, Almanya	Kore, Japonya, ABD, Almanya, Avusturalya
Pakistan	ABD, Çin, İngiltere, Hollanda, Almanya	Çin, BAE, Suudi Arabistan, Endonezya, Katar

Kaynak: Yazar tarafından https://trendeconomy.com/data/h2/Vietnam/TOTAL adresinden alınan veriler temelinde oluşturulmuştur.

Bu çerçevede BRI kapsamında yer alan tüm ülkelere 2013-2024/Haziran döneminde yapılan/projelendirilen yatırımların bölgesel dağılımı ise Tablo-8'de verilmiştir. Tabloda görüldüğü üzere toplam yatırım tutarı 1 trilyon doları geçmiş durumda. Bu tutarın yaklaşık 410 milyar doları yatırım 619 milyar doları ise inşaat alanına ait olduğu görülmektedir. Toplam yatırımlarda en çok payı 297.4 milyar dolarla Doğu Asya ülkeleri almıştır. Doğu Asya'yı 237.9 milyar dolarla Batı Asya ülkeleri, 230.7 milyar dolarla Sahra Altı Afrika ülkeleri, 180.5 milyar dolarla Ortadoğu ve Afrika ülkeleri izlemiştir. Koridorlara yapılan yatırımların tutarı dışında CGIT ayrıca ticari bir anlaşma tamamlandıktan sonra yatırımın veya inşaatın bozulduğu veya başarısız olduğu projeleri ifade etmek için (Scissors 2024) sorunlu (kuşkulu) işlemleri de vermektedir. CGIT veri tabanına göre, 2013'ten (BRI'nin ilk önerildiği zaman) 2025'e kadar, Çinli işletmeler tarafından yapılan dış yatırımlardan 53 ülkeyi kapsayan 246 sorunlu işlem gerçekleşmiştir. Bu işlemlerin toplam değeri 95.170 milyar ABD dolarına ulaşmıştır (CGIT, 2024).

Çin'in Kuşak ve Yol Girişimi, özellikle bu girişimin parçası olan ülkelerdeki altyapı projelerini desteklemek amacıyla, Asya Altyapı Yatırım Bankası'nın (AIIB) geliştirilmesi ve sürdürülebilir kredi politikaları yoluyla desteklenmektedir (Yulianti vd. 2025). Çin, AIIB'nin yanı sıra, BRI ülkelerine finansman desteği sağlamak için Dünya Bankası ve Asya Kalkınma Bankası ile çok taraflı kalkınma finansmanı iş birliği merkezleri kurmuştur. Şu anda Çin'in merkez bankası 40'tan fazla ülke ve bölge ile ikili para takası anlaşmaları imzalamış, 29 ülke ve bölgede 31 Renminbi takas bankası yetkilendirmiş ve üçüncü taraf piyasa yatırımlarını ve finansman iş birliğini güçlendirmek amacıyla Avrupa İmar ve Kalkınma Bankası (EBRD) ile bir mutabakat zaptı imzalamıştır (Yastrubskyy vd., 2024).

BRI, kıtalararası ölçekte bölgesel ekonomik iş birliğini derinleştirmeyi ve kara ve deniz üzerinden bölgesel bağlantıyı destekleyen altyapı yatırımlarını artırmıştır. Çin, altyapı geliştirmeyle ilgili konular için yaklaşık 160 milyar ABD doları tutarında kredi fonu hazırlamıştır (Wan, 2016; Yulianti vd., 2025). Son yıllarda, Çin'in yurt dışına yönelik doğrudan yabancı yatırımları (OFDI) önemli ölçüde artış göstermiştir. Ampirik kanıtlar, Çin'in OFDI'sinin BRI ülkelerinde BRI olmayan ülkelere göre yaklaşık %40 daha yüksek olduğunu göstermektedir. BRI çerçevesi kapsamında, Çin şu anda ulaşım altyapısının inşasında küresel bir lider durumundadır (Dai, 2022). Küresel Kalkınma Politika Merkezi'nin "10. yılında Kuşak-Yol Girişimi: Çin'in Kuşak ve Yol Girişiminin Faydalarını Maksimize Etme ve Risklerini En Aza İndirme" raporuna göre 2008-2021 yılları arasında Çin'in iki temel finans kurumu olan Çin Kalkınma Bankası ve Çin İhracat-İthalat Bankası 498 milyar dolar kalkınma finansmanı sağladı; bu, aynı dönemde Dünya Bankası'nın Uluslararası Kalkınma Birliği (IDA) ve Uluslararası İmar ve Kalkınma Bankası (IBRD) kredileri tarafından sağlanan finansmanın yüzde 83'üne denk gelmektedir (Kevin vd.,2023).

Tablo-8: BRI Kapsamında Toplam Yatırımların Bölgesel Dağılımı (2013-2024/Haziran dönemi, Milyon Dolar)

	Doğu Asya	Batı Asya	Avrupa	Kuzey Amerika	Güney Amerika	Ortadoğu ve Afrika	Sahra Altı Afrika	Toplam
Yatırım	165.921	59.570	32.860	2.080	61.680	31.210	56.410	409.731
İnşaat	112.090	142.590	30.880	6.460	29.150	146.130	151.550	618.850
Kuşkulu İşlemler	19.380	35.810	4.040	560	9.530	3.110	22.740	95.170
Toplam	297.391	237.970	67.780	9.100	100.360	180.450	230.700	1.123.751

Kaynak: American Enterprise Institute & Heritage Foundation. (2025, January).

Bu yatırımlar sonucunda gerçekleşen başarılı projeler arasında Çin-Avrupa Demiryolu Ekspresi, Batı Kara-Deniz Koridoru, Çin-Laos Demiryolu, Cakarta-Bandung Yüksek Hızlı Demiryolu, Macaristan-Sırbistan Demiryolu ve Pire Limanı yer almaktadır. Dünya Bankası tahminlerine göre, Kuşak ve Yol Girişimi çerçevesindeki tüm ulaştırma altyapı projelerinin 2030 yılına kadar tamamlanması halinde, ekonomik koridorlar boyunca seyahat süreleri %12 oranında azalacak, ticaret %2,8 ile %9,7 arasında artacak, gelir %3,4'e kadar yükselecek ve 7,6 milyon kişi aşırı yoksulluktan, 32 milyon kişi ise orta yoksulluktan kurtulabilecektir. BRI projelerinin, dünya GSYİH'sini %2,9 oranında artırması ve dünya ticaretini %1,7 ila %6,2 arasında yükseltmesi beklenmektedir (World Bank, 2018).

IV. BRI VE TURKİYE

Tarihsel olarak İpek Yolu'nun en önemli ülkesi konumunda olan Türkiye yakın zamanda tarihi İpek Yolu'nun yeniden canlandırılmasına yönelik çeşitli projeler geliştirmiştir. Gümrük ve Ticaret Bakanlığı tarafından 2008 yıllında başlatılan "İpek Yolu Girişimi" tarihi İpek Yolu'nu Avrupa ve Asya pazarları arasında bir bağlantı olarak yeniden inşa etmek ve gümrük formalitelerinin basitleştirilmesini ve birleştirilmesini amaçlamıştır (Fedorenko, 2013). Bu amaçla ilki 24-25 Ekim 2008 tarihinde Antalya'da düzenlenen "İpek Yolu Ülkeleri Arasında Ticaretin Geliştirilmesi ve Kolaylaştırılması Konusunda Gümrük İdarelerinin Rolü Hakkında Uluslararası Forum" olmak üzere farklı yıllarda yedi forum yapılmıştır. 7. İpek Yolu Forumu 23-24 Kasım 2016 tarihinde Aktau/ Kazakistan da gerçekleştirilmiştir. 2009 yılında Azerbaycan'ın Bakü kentinde düzenlenen ikinci forumda, İpek Yolu güzergahlarının ve özellikle sınır geçiş noktalarının verimliliğini artırmaya odaklanan "Kervansaray Projesi" tanıtılmıştır (UTİKAD,2019). Türkiye, Çin'den Avrupa'ya uzanan kuzey hattını tamamlayıcı bir nitelik taşıyan ve Çin ile Avrupa arasında ilave bir bağlantı koridoru açan "Trans-Hazar-Orta Koridor" projesini hayata geçirmeyi hedeflemiştir. "Kuşak ve Yol" girişiminin "Orta Koridor" projesiyle uyumlaştırılması amacıyla Türkiye ve Çin arasında 2015 yılında Mutabakat Muhtırası imzalanmıştır (Ministry of Foreign Affairs of the Republic of Turkey, n.d.-a)

Bu nedenle Çin tarafından ortaya atılan BRI 'nin tarihsel arka planındaki düşüncesi Türkiye'nin yapmak istedikleriyle oldukça uyumludur. Bunun sonucu olarak Türkiye, Kuşak ve Yol Girişimi'nin hayata geçirilmesi için yürütülen çabaları desteklediğini açıklamıştır.

Türkiye-Çin arasındaki ilişkilerde önemli bir gelişme 2010 yılında her iki ülkenin "stratejik ortaklık" anlaşması imzalaması ile olmuştur. Bu anlaşma ile iki ülke arasında ulaştırma, alt yapı, enerji başta olmak üzere birçok alanda iş birliği yolları açılmıştır. Kasım 2015'te, Çin Devlet Başkanı Xi Jinping'in de katılımıyla G20 Zirvesi Antalya'da gerçekleştirildi. Zirve öncesinde Xi Jinping, Cumhurbaşkanı Erdoğan ile bir araya geldi. Görüşmede Jinping, Çin ile Türkiye arasında stratejik iletişimin güçlendirilmesi ve stratejik gelişmenin pekiştirilmesi

gerektiğini vurgulamıştır. Ayrıca, iki tarafın İpek Yolu Fonu ve Asya Altyapı Yatırım Bankası gibi platformları aktif olarak kullanmasının önemini belirtmiştir (Turkish.cri.cn., 2015). Cumhurbaşkanı Erdoğan ise Türkiye'nin Çin ile ilişkilere büyük önem verdiğini ve çeşitli alanlardaki iş birliğini derinleştirmek için Çin ile çalışmaya istekli olduğunu ifade etmiştir. Türkiye'nin "Kuşak ve Yol" girişimi çerçevesindeki iş birliğine aktif olarak katılacağını belirten Erdoğan, Çinli şirketlerin Türkiye'deki altyapı projeleri ve diğer sektörlere yapacakları yatırımları memnuniyetle karşılayacağını dile getirmiştir (Zan, 2016). Görüşmenin ardından Çin ve Türkiye arasında, 14 Kasım 2015 tarihinde her iki tarafa da Kuşak ve Yol Girişimi çerçevesinde çeşitli alanlarda iş birliğini teşvik etmek için önemli politika desteği sağlayan "İpek Yolu Ekonomik Kuşağı ve 21. Yüzyıl Deniz İpek Yolu ile Orta Koridor Girişiminin Uyumlaştırılmasına İlişkin Mutabakat Muhtırası" imzalanmıştır.

BRI, yukarıda verildiği üzere, kara ve deniz olmak üzere iki ana rotadan oluşmaktadır. Kara bağlantısını oluşturan kuzey, orta ve güney koridorları, kara ve deniz yoluyla desteklenen demir yolu ve otoyola göre planlanmıştır. Bunlardan "Kuzey Koridoru" Çin-Rusya-Avrupa arasındaki bağlantıyı sağlamakta, "Orta Koridor" Çin Orta Asya-Türkiye-Avrupa'yı birbirine bağlamakta ve "Güney Koridoru" Çin-İran-Türkiye-Avrupa/Çin-Hindistan-Pakistan-İran-Türkiye'yi birbirine bağlamaktadır (Şenol & Erbilen, 2022).

Türkiye'den başlayarak Kafkaslar bölgesine, buradan da Hazar Denizi'ni aşarak Türkmenistan ve Kazakistan'ı takiben Orta Asya ve Çin'e ulaşan Orta Koridor (Trans-Hazar Uluslararası Taşımacılık Koridoru) tarihi İpek Yolu'nun canlandırılması projesinin en önemli bileşenlerinden birini oluşturmaktadır. Orta Koridor ülkemizden başlayarak, demiryolu ve karayolu bağlantılarıyla sırasıyla Gürcistan, Azerbaycan ve Hazar Denizine, buradan da (Hazar geçişi kullanılarak) Türkmenistan- Özbekistan-Kırgızistan veya Kazakistan güzergâhını takip ederek Çin'e uzanmaktadır (Ministry of Foreign Affairs of the Republic of Turkey, n.d.-b). Orta Koridor girişimin temel bileşenlerinden birisi olan Bakü-Tiflis-Kars Demiryolu hattının 2017 yıllında açılması ve tren seferlerinin başlamasıyla Orta Koridor'un önemli bir ayağı tamamlanmıştır. Türkiye-Çin istikametindeki ilk doğrudan yük treni seferi, "Orta Koridor" güzergahını kullanarak Aralık 2020'de gerçekleştirilmiştir (Ministry of Foreign Affairs of the Republic of Turkey, n.d.-c).

Deniz yollarını ciddi şekilde aksatan COVID-19 salgını bağlamında, Orta Koridor Çin ile Avrupa arasında alternatif bir bağlantı olarak keşfedilmiş ve koridor, sık sık yeni akışların duyurulmasıyla her zamankinden daha yoğun hale gelmiştir (Kalyuzhnova & Pomfret 2021). Rusya-Ukrayna savaşının devam etmesi, Rusya'ya uygulanan ambargolar Rusya üzerinden kuzeye giden Kuzey Koridoru'na bir alternatif olarak Orta Koridor'unun önemini daha da artırmıştır (Standish, 2022). Bu nedenle Çin-Orta Asya-Batı Asya Ekonomik Koridorunda yer alan Türkiye, Kuşak ve Yol Girişimi'nde önemli bir rol oynamaktadır.

İki ülkenin ekonomik göstergeleri karşılaştırıldığında, Çin ile ekonomik ilişkilerin geliştirilmesinin önemi daha net bir şekilde ortaya çıkmaktadır. Tablo 9'da, 2023 yılı itibarıyla Çin ve Türkiye'nin temel ekonomik göstergeleri sunulmuştur. Tablo incelendiğinde, Türkiye ve Çin'de kişi başına düşen gelirin birbirine yakın seviyelerde olduğu; ancak GSYİH, enflasyon oranı, doğrudan yabancı sermaye giriş ve çıkışları ile cari işlemler dengesi/GSYİH oranı bakımından Çin'in daha avantajlı bir ekonomik yapıya sahip olduğu anlaşılmaktadır

Tablo-9: Türkiye ile Çin'in Temel Makroekonomik Göstergeleri (2023)

	Türkiye	Çin
GSYİH	1.106.181	17 **769 085**
İhracat	255,438	3 **379 255**
İthalat	361,765	2,556,565
Enflasyon (%)	53.86	0.23
Kişi Başına Gelir	12.675	12 491
Ödemeler Bilançosu Dengesi, *GSYİH'nın %*	-4,07	1,42
DYY Girişi	10,439,000	163,253,45
DYY Çıkışı	5,774,00	147 850.00

Kaynak: United Nations Conference on Trade and Development (UNCTAD), n.d.).

İki ülke arasındaki dış ticaretin bileşimine baktığımızda 2023 yılında Türkiye'nin ihracatında öne çıkan ilk üç ürün kalemi şunlardır: İlk sırada, toplam ihracatın %5,38'ini oluşturan ve 13,7 milyar dolarlık değere ulaşan ham olmayan petrol yağları ve bitümlü minerallerden elde edilen yağlar yer almaktadır. İkinci sırada, %4,51 (11,5 milyar dolar) ile esas olarak kişilerin taşınması için tasarlanmış motorlu araçlar ve diğer motorlu taşıtlar bulunurken; üçüncü sırada ise %3,27 (8,37 milyar dolar) ile değerli metalden veya değerli metal kaplamalı metallerden mücevherat ve parçaları yer almaktadır. Aynı yıl Türkiye'nin ithalatında öne çıkan üç ana kalem ise şu şekildedir: Birinci sırada, toplam ithalatın %8,29'unu oluşturan ve 30 milyar dolara ulaşan işlenmemiş veya yarı mamul formlarda ya da toz halinde altın (platin kaplamalı altın dahil) bulunmaktadır. İkinci sırada, %5,65 (20 milyar dolar) ile ham olmayan petrol yağları ve bitümlü minerallerden elde edilen yağlar yer alırken; üçüncü sırada %5,00 (18,1 milyar dolar) ile kişilerin taşınması için esas olarak tasarlanmış motorlu araçlar ve diğer motorlu taşıtlar (istasyon vagonları ve yarış arabaları dahil) gelmektedir (Trendeconomy, n.d.).

2023 yılında Çin'in ihracatında yer alan ilk üç önemli kalem sırasıyla şunlardır: İlk sırada %6,47 (218 milyar $) ile kablosuz ahizelere sahip hat telefon setleri, taşıyıcı akım hat sistemleri veya dijital hat sistemleri için telekomünikasyon cihazları, görüntülü telefonlar yer almaktadır. İkinci sırada %4,41 (149 milyar $) ile otomatik veri işleme makineleri ve bunların birimleri, manyetik veya optik okuyucular, verileri kodlanmış biçimde veri ortamına aktarma makineleri ve bu tür verileri işleme makineleri (başka yerde belirtilmeyen veya dahil edilmeyenler) yer alırken, üçüncü sırada %4,03 (136 milyar $) ile elektronik entegre devreler ve mikro montajlar yer almaktadır. Çin'in 2023'teki en önemli üç ithalat kalemi ise sırasıyla şunlardır: İlk sırada %13,6 (350 milyar $) ile elektronik entegre devreler ve mikro montajlar, ikinci sırada %13,2 (337 milyar $) ile petrol yağları ve bitümlü minerallerden elde edilen yağlar (ham), üçüncü sırada ise %5,26 (134 milyar $) ile kavrulmuş demir piritler dahil demir cevherleri ve konsantreleri yer almaktadır (Trendeconomy, n.d.).

Türkiye-Çin ticaret ilişkileri 2000'li yılların başına kadar çok düşük düzeyde olmuştur. Toplam ticaret hacmi sadece 1,5 milyar dolar civarında seyretmiştir. 2005 yılından itibaren Türkiye'nin Çin ile ticaret ilişkilerinin artmaya başladığı görülmektedir (Avcu, 2023). İlerleyen yıllarda Çin, Türkiye'nin önemli ticaret partnerlerinden biri haline gelmiştir. Tablo-10'da görüldüğü üzere Çin ile Türkiye arasındaki ekonomik ve ticari işbirliğinin artmasıyla birlikte, 2013 yıllında Çin ile Türkiye arasındaki dış ticaret hacmi (ithalat+hracat) 29,01 milyar ABD dolarına ve 2023'de 48,36 milyar ABD dolarına ulaşmıştır. Tablo-10 ayrıca bu artan ticaret hacmi karşısında Türkiye'nin Çin ile olan ticaretinde yıllar itibariyle artan şekilde açık verdiğini göstermektedir.

Tablo-10: Türkiye'nin Çin ile İhracat ve İthalatı (Milyar, Dolar)

	İhracat	İthalat	Dış Ticaret Açığı
2013	3,756	25,261	-21,505
2014	2,971	25,733	-22,762
2015	2,501	25,284	-22,783
2016	2,379	25,4	-23,021
2017	3,038	21,506	-18,468
2018	2,726	19,128	-16,402
2019	2,726	19,128	-16,402
2020	2,866	23,041	-20,175
2021	3,7	32,2	-28,5
2022	3,281	41,355	-38,074
2023	3,306	45,048	-41,742

Kaynak: (Trendeconomy, n.d.-b).

İkili ticaretin yapısına bakıldığında, Türkiye'nin Çin'e ihracatında ilk beş ürün kategorisini sırasıyla; %13 ile mermer grubu, %9,15 ile krom cevherleri ve konsantreleri, %6,97 ile bakır cevherleri ve konsantreleri, %5,06 ile değerli metal cevherleri ve konsantreleri ve %4,90 ile kurşun cevherleri ve konsantreleri oluşturmaktadır.

Tablo-11: Türkiye'nin Çin'e İhracatında İlk 5 Ürün

GTIP kodu-Ürün Adı	**%**	**Değer (Milyon)**
2515- mermer, traverten, ekosen ve diğer kalkerli anıtsal veya yapı taşları	13	431
2610- krom cevherleri ve konsantreleri	9,15	302
2603- bakır cevherleri ve konsantreleri	6,97	230
2616- değerli metal cevherleri ve konsantreleri	5,06	167
2607- kurşun cevherleri ve konsantreleri	4,99	165

Kaynak: (Trendeconomy, n.d.-b).

Türkiye'nin Çin'den ithalatında ilk 5 ürün kategorisinde sırasıyla %6,87 ile hat telefonuna yönelik elektrikli cihazlar, görüntülü telefonlar, %5,73 ile otomatik veri işleme makineleri ve bunların üniteleri ile manyetik okuyucular, %3,27 ile yarı iletken cihazlar, %2,93 ile demir ürünleri ve %2,83 ile motorlu taşıtlar gelmektedir (Tablo-12).

Tablo-12: Türkiye'nin Çin'den İthalatında İlk 5 Ürün

GTIP Kodu-Ürün Adı	%	Değer (Milyon)
8517 - Hat telefonu veya hat telgrafı için elektrikli cihazlar; görüntülü telefonlar.	6,86	3.09
8471 - Otomatik veri işleme makineleri ve bunların üniteleri; manyetik veya optik okuyucular vb.	5,73	2.58
8541- Yarı iletken cihazlar (örneğin diyotlar, transistörler, yarı iletken tabanlı dönüştürücüler)	3,27	1.47
7208- Demir veya alaşımsız çelikten yassı haddelenmiş ürünler	2,93	1.32
8703- İnsan taşımak üzere tasarlanmış motorlu taşıtlar ve diğer motorlu taşıtlar	2,83	1.27

Kaynak: (Trendeconomy, n.d.-b).

BRI'nin Türkiye'ye önemli bir etkisi yapılan/yapılacak yatırımlardır. Türkiye'nin BRI'ye 2015 yıllında resmi girişi ve ardından BRI bağlantılı projelerin başlatılması ile birlikte Çin'den Türkiye'ye gelen doğrudan yabancı yatırım akışında önemli bir artış olmuştur. Tablo 13'te görüldüğü üzere, 2013-2023 yılları arasında BRI kapsamında yürütülen yatırım projelerinin tutarı 4,19 milyar dolar, inşaat projelerinin tutarı ise 4,23 milyar dolar olmuştur. Bu dönemde sonuçlandırılmayan/yatırımın başarısız olduğu projeleri ifade eden "sorunlu işlem" kategorisindeki yatırım tutarı ise 380 milyon dolardır. Toplam yatırım tutarı (yatırımlar + inşaat+sorunlu işlemler) 8,42 Milyar dolar olmuştur.

AEI'nin Çin Yatırım Takipçisi verilerine göre, 2005 ile 2020 yılları arasında Türkiye ile toplam 27 yatırım ve inşaat sözleşmesi yapılmış, bu sözleşmelerin toplam tutarı 15,96 milyar dolar olmuştur. Enerji, gayrimenkul ve ulaştırma sektörleri sırasıyla on dört, dört ve üç sözleşme ile yatırımların başlıca alıcıları konumundadır. En büyük yatırım ise 2,4 milyar dolar tutarında, kömürle çalışan bir termik santral inşası amacıyla enerji sektöründe gerçekleştirilmiştir.

Tablo-13: BRI Kapsamında 2013-2023 Yıllarında Türkiye'de Yapılan Yatırımların Dağılımı

Yatırım (Milyon,Dolar)		İnşaat (Milyon,Dolar)		Sorunlu İşlem (Milyon,Dolar)
Gayrimenkul	260	Enerji	1.700	380
Enerji	2.160	Lojistik	920	
Metaller	1.250	Finans	430	
Kimyasallar	160	Teknoloji	100	
Diğer	360	Diğer	1.080	
Toplam	4.190	Toplam	4.230	380

Kaynak: Veriler Derek Scissors'dan temin edilmiştir (American Enterprise Institute, 2024).

BRI'nin resmi ilanından sonra, yani 2013 sonrasında, Türkiye'de faaliyete geçen Çinli şirket sayısında artış gözlemlenmiştir. Örneğin, BRI'nin başladığı yıl olan 2013'te Türkiye'de faaliyet gösteren Çinli şirket sayısı yalnızca 9 iken; Türkiye'nin BRI kapsamında Çin ile mutabakat zaptı imzaladığı 2015 yılında bu sayı 451'e yükselmiş ve zirveye ulaşmıştır. Ancak bu artışa rağmen, 2002–2024/Ekim döneminde ülke bazında Türkiye'de faaliyet gösteren yabancı sermayeli şirketlerin doğrudan yatırım tutarı açısından Çin, yalnızca %0,6 payla 23. sırada yer almıştır. Bu oran, Hollanda (%15,7; 30.013 şirket), ABD (%7,9; 15.142 şirket), İngiltere (%7,4; 14.145 şirket), Almanya (%6,7; 12.835 şirket) ve İspanya (%6,0; 11.423 şirket) ile karşılaştırıldığında oldukça düşüktür (UDYİ).



Kaynak: (Türkiye Cumhuriyeti Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı, n.d.).

Kuşak ve Yol Girişimi ile birlikte Çinli firmalar, Türkiye'de başta enerji, ulaştırma, altyapı ve finans olmak üzere birçok farklı sektörde satın alma ve birleşme işlemleri gerçekleştirmiştir (Geniş bilgi için bkz. P24, 2023; Şenol, & Üçışık, 2022; Ministry of Foreign Affairs of the Republic of Turkey, n.d.-c; Ekonomist, 2021; TASAM), n.d.; TÜDPAM, n.d.).

Bu kapsamda:

- 2015 yılında, Kumport Limanı, Cosco Pacific ve China Merchants konsorsiyumu tarafından satın alınmıştır. Aynı yıl, Tekstilbank, Industrial and Commercial Bank of China tarafından devralınmıştır.
- 2018 yılında, Trendyol'un çoğunluk hissesi Alibaba Group tarafından satın alınmış, ayrıca Çin'in HNA Grubu, Doğuş Holding'in çoğunluk hissesini devralmıştır.
- 2019 yılında, Yavuz Sultan Selim Köprüsü ve Kuzey Marmara Otoyolu'nun (NMM) %51'lik hissesi, China Merchants Expressway, CMU, Zhejiang Expressway, Jiangsu Expressway, Sichuan Expressway ve Anhui Expressway'den oluşan Çinli konsorsiyum tarafından satın alınmıştır.
- 2022'de, dünyanın en uzun asma köprülerinden biri olan 1915 Çanakkale Köprüsü'nün inşaatı, Sichuan Yol ve Köprü Grubu tarafından tamamlanmıştır. Aynı yılın sonunda, Adana Yumurtalık'taki Hunutlu Termik Santrali faaliyete geçmiş ve projenin finansmanı Çinli kurumlar tarafından sağlanmıştır.
- Son olarak, Çinli otomotiv firması BYD, Manisa'da 2026'da açılması planlanan ve 1 milyar dolar değerindeki fabrika yatırımına devam etmektedir.

Türkiye'nin Avrupa, Batı Asya ve Orta Asya arasındaki stratejik konumu, yüksek hızlı trenler, deniz ve enerji koridorları, otoyollar ve dünyanın en büyük havalimanlarından biri de dahil olmak üzere ulaştırma altyapısına önemli yatırımlara yol açmıştır. Bu gelişmelerin kesintisiz bir ulaşım ağı oluşturması, ekonomik gücü desteklemesi, bölgesel ve bölge dışı pazarları genişletmesi ve Asya ile Avrupa arasındaki seyahat süresini azaltması beklenmektedir (Tishehyar & Shirkhani, 2024).

BRI ile birlikte Çin, Türkiye'de başta altyapı olmak üzere çeşitli alanlarda yatırımlar gerçekleştirmektedir. Bu yatırımların önümüzdeki dönemde daha da artması beklenmektedir.

Çin'in Avrupa'ya ulaşımında, Türkiye'nin Orta Koridor ve Güney Koridor boyunca üstlendiği rol stratejik açıdan oldukça önemlidir. Türkiye'nin hâlihazırda devam eden Üç Katlı Tüp Geçit Projesi ile Filyos (Zonguldak), Çandarlı (İzmir) ve Mersin Limanları'nın inşası ve bunlara yönelik demiryolu bağlantıları; ayrıca Asya ve Avrupa'yı birbirine bağlamayı hedefleyen Edirne–Kars Hızlı Tren ve Bağlantıları Demiryolu Projesi'ne ilişkin çalışmalar halen sürmektedir. Bu projeler, Türkiye'nin Orta Koridor girişimi ile BRI arasındaki sinerjiyi güçlendirecek; böylece Türkiye'nin bölgesel ve küresel ticaret ağlarına entegrasyonunu daha da güçlendirecektir.

V. SONUÇ

Çin, Asya'dan Avrupa ve Afrika kıtasına uzanan bölgesel bağlantıları güçlendirme çabası kapsamında, Kuşak ve Yol Girişimi ile tarihi İpek Yolu'nu yeniden canlandırmayı hedeflemektedir. Bu tarihsel mirasa dayanan girişim, hem kara üzerindeki geleneksel İpek Yolu rotasını hem de deniz ticaret yollarını kapsayarak, güzergâh üzerindeki ülkelerde kapsamlı bölgesel kalkınmayı teşvik etmeyi amaçlamaktadır. BRI kapsamında altı ana ekonomik koridor yapılandırılmıştır: Yeni Avrasya Kara Köprüsü, Çin-Moğolistan-Rusya Ekonomik Koridoru, Çin-Orta Asya-Batı Asya Ekonomik Koridoru, Çin-Hindiçin Yarımadası Ekonomik Koridoru, Bangladeş-Çin-Hindistan-Myanmar Ekonomik Koridoru ve Çin Pakistan Ekonomik Koridoru. Bu kapsamlı kalkınma hamlesi, milyarlarca dolarlık projeler aracılığıyla geniş bir coğrafyada farklı ekonomileri birbirine entegre etmeyi amaçlamaktadır.

Bu nedenle, yeni bir ticaret ve yatırım ağıyla tüm katılımcı devletler için bir tür "kazan-kazan stratejisi"ne dayalı bir iş birliği öngörülmektedir. Çin, bu girişimle yalnızca tarihi İpek Yolunu canlandırmak amacıyla değil, aynı zamanda güçlü ekonomik büyüme elde etme, Avrasya ülkelerinde yeni boru hatları aracılığıyla enerji tedarikini güvence altına alma ve uluslararası işlemlerde küresel rezerv para birimi olarak Renminbi'nin uluslararası itibarını güçlendirme arzusuyla harekete geçmektedir.

Girişim kapsamında Çin, hammadde ve sermayeye yönelik artan talebini karşılamak amacıyla, gelişmekte olan ve az gelişmiş ülkeleri kendi ekonomisine daha sıkı entegre etmeye çalışmaktadır. Bu doğrultuda Çin, birçok ülkede yollar, havaalanları ve limanlar gibi büyük ölçekli altyapı projeleri inşa etmektedir. Çinli yetkililer, BRI'ye atıfta bulunurken sıklıkla bağlantı, kapsayıcılık ve katılımcı ülkelerle kazan-kazan iş birliği kavramlarını vurgulamaktadır.

BRI'nin başlangıcından bu yana Çin, bu girişimde yer almak isteyen her ülkeyle iş birliği yaparak kendi önceliklerine göre projeler geliştirme stratejisi izlemiştir. Bu bağlamda 2013-2024 döneminde BRI kapsamındaki tüm ülkelerde yapılan yatırım miktarı 1 trilyon doları geçmiş durumdadır. Yatırımlarda enerji sektörü ilk sırada yer alırken enerji sektörünü inşaat ve gayrimenkul sektörü izlemektedir.

Coğrafi konumu itibariyle, Asya ile Avrupa arasında bir köprü işlevi gören Türkiye tarihi İpek Yolu'nun da en önemli kavşak noktalarından biri olmuştur. Bu yolun yeniden canlandırılması için adımlar atmıştır. Bunlardan biri Türkiye'yi Orta Asya üzerinden Çin'e bağlayan "Orta Koridor" girişimidir. Bu koridorun aktif şekilde kullanılması ile birlikte Türkiye ve Orta Asya ülkelerinin Çin-Avrupa ticaretinden öne geçmesi hedeflenmektedir. Çin'in Avrupa'ya geçişini sağlayan "Kuzey Koridoru"nun Rusya-Ukrayna savaşı nedeniyle ve "Güney Koridoru"nun İran'a uygulanan yaptırımlar nedeniyle işlevsel olmaması Orta koridorun önemini daha da artırmıştır.

Türkiye, Kuşak ve Yol Girişimi'nde Çin -Orta Asya-Batı Asya Ekonomik Koridoru'nda yer almaktadır. Bu koridor, genellikle Orta Asya'dan geçen ve Çin ile Batı Asya'yı birbirine bağlayan tarihi İpek Yolu'nun güzergahını kapsamaktadır. Çin, bu koridorla bir yandan Batı Asya'nın dünyanın en büyük petrol tedarikçisi olduğu gerçeğini kabul ederek enerji güvenliğini sağlamayı, diğer yandan da ABD'nin bölgedeki etkisini dengelemeyi amaçlamaktadır.

Bu nedenle Türkiye Çin'in Kuşak ve Yol Girişimi'ni desteklemiş ve "Orta Koridor" girişimiyle uyumlu hale getirmeye çalışmıştır. Bu amaçla iki ülke arasında 2015 yıllında Kuşak ve Yol Girişimi ile Orta Koridor Girişimi'nin Uyumlaştırılmasına İlişkin Mutabakat Muhtırası imzalanmıştır.

Bu uyumlaştırma çalışmaları sonucunda Bakü-Tiflis-Kars Demiryolu ve Edirne-Kars hızlı tren projeleri, Marmaray demiryolu hattıyla entegre edilmiş Çin'den yola çıkan bir trenin Kars üzerinden Türkiye'ye ulaşıp Marmaray'ı kullanarak Avrupa'ya gitme olanağı elde edilmiştir. Yavuz Sultan Selim Köprüsü, Avrasya Tüneli, 1915 Çanakkale Köprüsü, İstanbul 3. Havalimanı gibi yoğun altyapı projeleri gerçekleştirilmiştir. Türkiye, Karadeniz'de Filyos, Ege'de Çandarlı ve Doğu Akdeniz'de Mersin konteyner limanlarının geliştirilmesini öncelikli projeler olarak belirlemiştir. Ancak bu projelerde bugüne kadar sınırlı düzeyde ilerleme sağlanabilmiştir.

Kuşak ve Yol Girişimi ile birlikte, Çin'in Türkiye'deki yatırımları Hollanda, ABD, İngiltere ve Almanya gibi ülkelerle karşılaştırıldığında hâlâ sınırlı düzeyde olsa da, son yıllarda dikkat çekici bir artış göstermiştir. Türkiye'de faaliyet gösteren Çinli şirket sayısında da önemli bir artış yaşanmış; bu artış 2015 yılında zirveye ulaşmıştır. Çinli firmalar, Türkiye'de başta enerji, ulaştırma, altyapı ve finans olmak üzere birçok farklı sektörde satın alma ve birleşme işlemleri gerçekleştirmiştir. 2015 yılında Kumport Limanı'nın Cosco Pacific ve China Merchants ortaklığındaki bir konsorsiyum tarafından satın alınmasıyla birlikte, Çinli şirketler Türkiye'de denizcilik sektörüne de yönelmeye başlamıştır.

Tüm bu yatırımlar, Çin'in küresel ölçekte altyapı inşası ve ticaret bağlantılarını derinleştirerek ekonomik etki alanını genişletmeyi amaçlayan Kuşak ve Yol Girişimi ile uyumlu olup, her iki ülkenin kazan-kazan işbirliği çerçevesinde hareket ettiğini göstermektedir. Çin, Türkiye'nin coğrafi konumunu ve Batı ile olan yakın ilişkilerini göz önünde bulundurarak, BRI kapsamında önemli yatırımlar yapmakta ve Türkiye'nin altyapısına yönelik kredi imkanları sunmaktadır. Türkiye ise jeostratejik konumunu avantaja çevirerek, Çin'den Avrupa'ya yönelik mal akışında kritik bir rol üstlenecek yatırımlar gerçekleştirmektedir.

KAYNAKÇA

Abednego, M. P., & Ogunlana, S. O. (2006). Good project governance for proper risk allocation in public–private partnerships in Indonesia. International Journal of Project Management, 24(7), 622–634.

Afzal, S., & Naseem, A. (2018). China Pakistan economic corridor (CPEC): Challenges and prospects. Pakistan administrative review, 2(1), 209-222.

Akram, Q., & Fareed, M. (2019). China's Malacca Dilemma: Power Politics in Indian Ocean. (2019). Journal of Politics and International Studies, 5(02), 29-44.

Ali, M. (2020). China-Pakistan economic corridor: Prospects and challenges. Contemporary South Asia, 28(1), 100-112.

American Enterprise Institute & Heritage Foundation. (2025, January). China global investment tracker. https://www.aei.org/china-global-investment-tracker/

American Enterprise Institute. (2024). China Global Investment Tracker. https://www.aei.org/china-global-investment-tracker/.

Asian Development Bank, "The Greater Mekong Subregion Economic Cooperation Program Strategic Framework 2011–2012," ADB, 2011.

Avcu, S. A. (2023). Relations Between Türkiye and China in the Context of Belt and Road Initiative: Challenges and Prospects. Eurasian Research Journal, 5(4), 59-74.

CEBR. (2024). World economic league table 2024. Centre for Economics and Business Research. Retrieved May 13, 2025, from https://cebr.com/wp-content/uploads/2023/12/WELT-2024.pdf

CGIT. (2024). 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.

China Today. (2024). The BRI: A key driver of a community of shared future for mankind. http://english.chinatoday.com.cn/2018/commentaries/202410/t20241018_800380843.html

Curtis, S., & Klaus, I. (2024). The Belt and Road City: Geopolitics, Urbanization, and China's Search for a New International Order. Yale University Press.

Dai, Y. (2022). China's infrastructure investment to the belt and road: The case of the China-Indochina peninsula economic corridor. The Chinese Economy, 55(3), 169-187.

Dondokov, Z. (2018). The economic corridor "China–Mongolia–Russia": Problems and development prospects. IOP Conference Series: Earth and Environmental Science, 190(1), Article 012052. https://doi.org/10.1088/1755-1315/190/1/012052

Dumitrescu, G. C. (2015). Central and Eastern European countries focus on the silk road economic belt. Global Economic Observer, 3(1), 186-197.

Ekonomist. (2021, March 25). Çinliler Türkiye'de yatırım peşinde. https://www.ekonomist.com.tr/makale/cinliler-turkiyede-yatirim-pesinde-8954.

Fediv, R. D., & Fediv, I. M. (2021). Internal and international drivers for Belt and Road Initiative: Its financial solvency and macroeconomic aspects. Трансформаційні зміни національної економіки в умовах євроінтеграції, 15-19.

Fedorenko, V. (2013). The New Silk Road initiatives in Central Asia. RETHINK Institute. https://pmworldlibrary.net/wp-content/uploads/2014/09/160419-New-Silk-Road-3.pdf

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.

Gallagher, K. P., Kring, W. N., Ray, R., Moses, O., Springer, C., Zhu, L., & Wang, Y. (2023). The BRI at ten. Global Development Policy Center. https://www.bu.edu/gdp/files/2023/09/GCI-Report-BRI-10-FIN.pdf

Gbeibi, M. (2022). China's digital Silk Road and Africa's technological future. Council on Foreign Relations. https://www.cfr.org/sites/default/files/pdf/Chinas%20Digital%20Silk%20Road%20and%20Africas%20Technological%20Future_FINAL.pdf.

Gulyás, L. (2016). The China–Indochina Peninsula Economic Corridor: A brief introduction to the Belt and Road Initiative. https://eta.bibl.u-szeged.hu/3809/74/EFOP343_16_2016_00014_A_Brief_Introduction_IV_Guly%C3%A1s_L%C3%A1szl%C3%B3_20201202.pdf

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.

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.

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.

Kalyuzhnova, Y., & Pomfret, R. (2021). Trade corridors in the Caspian region: Present and future (No. 1266). ADBI Working Paper Series.

Karim, M. A., & Islam, F. (2018). Bangladesh-China-India-Myanmar (BCIM) economic corridor: challenges and prospects.

Koçpınar, M. & Şeker, A. (2022). Türkiye'nin kuşak yol ülkelerine ihracat potansiyelinin panel çekim

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.

Li, X., & Wang, W. (2015). The "Silk Road economic belt" and the "China dream" relationship: a strategy or tactic. Sociology Study, 5(3), 169-175.

Li, Y., & Sun, D. Q. (2019). A review of the trans-Siberian railway zone as the Eurasian economic corridor. Journal of Geographical Sciences, 29(3), 480–483. https://doi.org/10.1007/s11442-019-1602-6.

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 ınitiative (pp. 23-51). Routledge.

Ministry of Foreign Affairs of the Republic of Turkey. (n.d.-b). Türkiye'nin çok taraflı ulaştırma politikası. Republic of Turkey Ministry of Foreign Affairs. https://www.mfa.gov.tr/turkiye_nin-cok-tarafli-ulastirma-politikasi.tr.mfa.

Ministry of Foreign Affairs of the Republic of Turkey. (n.d.-c). Türkiye-Çin Halk Cumhuriyeti ekonomik ilişkileri. Republic of Turkey Ministry of Foreign Affairs. https://www.mfa.gov.tr/turkiye-cin-halk-cumhuriyeti-ekonomik-iliskileri.tr.mfa.

Ministry of Foreign Affairs of the Republic of Turkey. (n.d.-c). Türkiye'nin çok taraflı ulaşım politikası. https://www.mfa.gov.tr/turkiye_nin-cok-tarafli-ulastirma-politikasi.tr.mfa.
modeli ile analizi. Karamanoğlu Mehmetbey Üniversitesi Sosyal ve Ekonomik Araştırmalar Dergisi, (24)42, 292-309.

NDRC. (2015). Vision and actions on jointly building Silk Road Economic Belt and 21st-Century Maritime Silk Road. Ministry of Foreign Affairs of the People's Republic of China. Retrieved May 13, 2025, from https://www.fmprc.gov.cn/eng/wjb/zzjg_663340/yzs_663350/xwlb_663352/202406/t20240606_11388252.html

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

OECD. (2018). China's Belt and Road Initiative in the global trade, investment and finance landscape. In OECD Business and Finance Outlook 2018 (pp. [sayfa numaraları, eğer varsa]). OECD Publishing. 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.

Otgonsuren, B. (2015). Mongolia–China–Russia economic corridor infrastructure cooperation. ERINA Report, 127(12), 4. Retrieved from https://www.unii.ac.jp/erina-unp/archive/en/wp-content/uploads/2015/02/se12710_tssc.pdf

P24. (2023, August 1). Çin'in Türkiye'de yatırımlarının kritik dönemeci. https://platform24.org/cin-in-turkiye-de-yatirimlarinin-kritik-donemeci/.

Ramasamy, B., Yeung, M., Utoktham, C., & Duval, Y. (2017). Trade and trade facilitation along the Belt and Road Initiative corridors (ARTNeT Working Paper Series No. 172). Asia-Pacific Research and Training Network on Trade (ARTNeT) / UNESCAP. https://www.econstor.eu/bitstream/10419/172051/1/1006745505.pdf

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

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.

Rolland, N. (2015). China's new silk road. The National Bureau of Asian Research, 12.
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.

Shaker, S. A. (2025). The impact of trade facilitation inequality on bilateral trade: the case of India–Middle East–Europe economic corridor (IMEC). Journal of Shipping and Trade, 10(7), 1-10.

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

Simonov, M. (2025). The Belt and Road Initiative and Partnership for Global Infrastructure and Investment: Comparison and current status. Asia and the Global Economy, 5(1), 100106.

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.

Standish, R. (2022, July 15). China's Belt and Road focuses on new Eurasian trade routes due to Ukraine war. Radio Free Europe/Radio Liberty. https://www.rferl.org/a/china-ukraine-war-eu-rasian-trade-routes-russia-standish/31948987.html.

State Council of the People's Republic of China. (2015). Full text: Action plan on the Belt and Road Initiative, issued by the National Development and Reform Commission, Ministry of Foreign Affairs, and Ministry of Commerce of the People's Republic of China, with State Council authorization. http://english.www.gov.cn/archive/publications/2015/03/30/content_281475080249035.htm
Şenol, C., & Erbilen, S. Ü. (2022). Analysis of the Impact of the Middle Corridor on Turkiye in Terms of Geopolitics and Economy in the OBOR Initiative. Coğrafya Dergisi, (45), 161-180.

TASAM. (n.d.). Çin'in Türkiye açılımı. https://tasam.org/tr-TR/Icerik/72411/cinin_turkiye_acilimi_.

Tishehyar, M., & Shirkhani, S. (2024). The perspective of transport routes in Turkey based on the SWOT model. Journal of Oriental Studies, 111(4), 34-53.

Trendeconomy. (n.d.-a). China - exports, imports, and trade balance by country and region 2023. https://trendeconomy.com/data/h2/China.

Trendeconomy. (n.d.-b). Turkey - trade with China (exports and imports, total value and year-on-year, 2011–2023). https://trendeconomy.com/data/h2?commodity=TOTAL&reporter=Turkey&trade_flow=Export,Import&partner=China&indicator=TV,YoY&time_period=2011,2012,2013,2014,2015,2016,2017,2018,2019,2020,2022,2023

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.

Turkish.cri.cn. (2015, November 15). Xi ve Erdoğan Antalya'da bir araya geldi. CRI Turkish. https://turkish.cri.cn/781/2015/11/15/1s172359.htm.

TÜDPAM. (n.d.). Türkiye-Çin ilişkilerinde ekonomik iş birlikleri ve yatırımlar. https://tudpam.org/turkiye-cin-iliskilerinde-ekonomik-is-birlikleri-ve-yatirimlar/.
Türkiye Cumhuriyeti Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı. (n.d.). Uluslararası doğrudan yatırım istatistikleri (UDYİ). https://www.sanayi.gov.tr/istatistikler/yatirim-istatistikleri/mi0803011615

United Nations Conference on Trade and Development (UNCTAD). (n.d.). China country profile. UNCTADstat. https://unctadstat.unctad.org/CountryProfile/GeneralProfile/en-GB/156/index.html.

UTİKAD. (2019, November 24). 2. İpekyolu Forumu Azerbaycan'da yapıldı. https://www.utikad.org.tr/Detay/Sektor-Haberleri/4328/2-ipekyolu-forumu-azerbaycanda-yapildi

Van Twillert, N., & Halleck Vega, S. (2023). Risk or opportunity? The belt and road initiative and the role of debt in the China-Central Asia-West Asia economic corridor. Eurasian Geography and Economics, 64(3), 365-377.

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.

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.

Vats, R. (2016). China-Pakistan economic corridor: energy and power play. Research Intern, Institute of Chinese Studies, New Delhi. https://icsin.org/uploads/2017/05/12/6f85a6dcbfe146d2e332da7232ab1852.pdf.

Wan, M. (2016). The Asian Infrastructure Investment Bank: The construction of power and the struggle for the East Asian international order. Springer.

Wang, Y. (2016). Offensive for defensive: The Belt and Road Initiative and China's new grand strategy. The Pacific Review, 29(3), 455–463.

World Bank. (2018, March 29). Belt and Road Initiative. https://www.worldbank.org/en/topic/regional-integration/brief/belt-and-road-initiative

Xu, X., Yeats, R. S., & Yu, G. B. (2010). Five short historical earthquake surface ruptures near the Silk Road, Gansu Province, China. Bulletin of the Seismological Society of America, 100(2), 541–561.

Yastrubskyy, M., Zhongjun, W., Yicun, Z., & Qin, Z. (2024). Analysis of the effectiveness of economic cooperation in the context of the implementation of the Belt and Road Initiative. Київський економічний науковий журнал, (6), 165–173.

Yulianti, D., Mahendra, M. E., Sari, D. S., & Falarti, M. (2025). Iranian Foreign Policy Strategy Regarding China's Belt And Road Initiative. Dauliyah: Journal of Islam and International Affairs, 10(1), 66-83.

Zan, T. (2016). "Turkey Dream" and the China-Turkish Cooperation under "One Belt and One Road" Initiative. Journal of Middle Eastern and Islamic Studies (in Asia), 10(3), 50-72.

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.

Zhu, L., & Zhu, J. (2016, November). The study on the international production capacity cooperation of the China-Indochina Peninsula Economic Corridor. In 2016 1st International Symposium on Business Cooperation and Development (pp. 187–191). Atlantis Press. https://doi.org/10.2991/isbcd-16.2016.39