

OBOR GİRİŞİMİ'NİN COĞRAFYASI

Geography of OBOR Attempt

Bülent GÜNER¹

Özet

OBOR (One Belt One Road-Bir Kuşak Bir Yol) Girişimi, Çin jeopolitiği ve jeoekonomisinin bir gereği olarak ortaya çıkmıştır. OBOR, merkezinde Çin'in yer aldığı Asya, Avrupa, Orta Doğu ve kısmen Afrika'yı da kapsayan, ulaşım ağları, telekomünikasyon ve enerji ağları ile uluslararası entegrasyonun hedeflendiği bir projedir. OBOR girişimi oldukça geniş bir coğrafi sınıra sahiptir. 69 üye ülkeyi, dünya nüfusunun % 65'ini, dünya GYSYH'nin % 42'sini, bilinen enerji rezervlerinin % 75'ini, dünya kara yüzölçümünün % 40 kadarını kapsamaktadır. Çin, OBOR sürecinde altyapı yatırımlarını 30-35 yılda tamamlayarak, Çin Halk Cumhuriyeti'nin kuruluşunun 100. yılı olan 2049'da, girişime tüm yönleriyle işlerlik kazandırmayı planlamaktadır. Projelerin tamamlanması uzun vadeye yayılsa da, Çin on yıl içinde OBOR ülkeleri arasında 2.5 trilyon ABD Doları değerinde yıllık ticaret hacmine ulaşmayı hedeflemektedir. OBOR süreci yalnızca altyapı projelerinden ibaret olarak görülmemelidir. Girişimin zaman içerisinde ticaret hukukunda uyum, serbest ticaret bölgeleri oluşturma, gümrük anlaşmalarıyla uluslararası bir entegrasyona dönüşeceği görülmektedir. Bu çalışma, pek çok yönüyle coğrafi mekânın konusu olan OBOR Girişimi'ni, gelişen süreçlerle birlikte irdelemeyi amaçlamaktadır.

Anahtar Kelimeler: Jeopolitik, Jeoekonomi, Coğrafya, Çin, OBOR

Abstract

OBOR attempt has manifested the force of Chinese geopolitics and geoeconomics. OBOR is a project where China places in its center and also involves Asia, Europe, Middle East and partly the Africa. Transportation networks, telecommunication, energy networks with the international integration are aimed at this project. OBOR attempt has pretty large territorial limits. It covers 69 member countries, 65% of the world population, 42% of the world's GDP, 75% of the energy reserves known, 40% of the square measure of lands of the world. China has planned the attempt to bring into force in 2049 when will be the 100th year of the foundation of PRC by completing the infrastructure investments within 30-35 years. Much as completing the project has extended over a period, China targets to reach \$2,5 trillion of annual trade volume among OBOR countries within ten years. OBOR must not be seen as just composed of the infrastructure projects. It is observed that the attempt is going to turn into an international integration by the adaptation in commercial law, establishing free trade areas, and the customs treatises. This paper aims to analyze OBOR attempt that is the subject of the geographical location of the developing processes.

Keywords: Geopolitics, Geoeconomy, Geography, China, OBOR

¹ Yrd. Doç. Dr., Munzur Üniversitesi, Harita ve Kadastro Bölümü., bguner@munzur.edu.tr

GİRİŞ

Dünya basınında yaygın olarak kullanılan adlandırma ile “Modern İpek Yolu” ya da resmi adıyla “One Belt One Road – OBOR- (Bir Kuşak Bir Yol) Girişimi, Çin Devlet Başkanı Xi Jinping tarafından 2013 yılında dünyaya duyurulmuştur. Jinping, Eylül 2013 tarihinde Kazakistan’da yaptığı konuşma ile girişimin kara bağlantısını ve ardından Ekim 2013’te Endonezya’da deniz yolu bağlantısını açıkladı (Jinping, 2017). Böylece Pasifik Okyanusu’ndan Baltık Denizi’ne uzanan “İpek Yolu Ekonomik Kuşağı”nın coğrafi çerçevesi ortaya çıkmış oldu. Sonrasında ise Çin, üye ülkeler ile ivedi olarak ikili ve çok taraflı işbirliği anlaşmaları yaparak, projeyi hayata geçirmeye başladı. Bu kapsamda “OBOR ülkeleri” olarak adlandırılan katılımcı ülkelerin birçoğunda, ulaşım ve alt yapı yatırımlarına başlanmış, bu amaçla çeşitli fonlar ve bankalar kurulmuştur. OBOR Girişimi; finansman, planlama ve organizasyonunda büyük ölçüde Çin’in etkin olduğu bir projedir.

OBOR ülkelerinin 49’u Asya kıtasında, 16’sı Avrupa kıtasında, 3’ü Afrika kıtasında ve 1 tanesi de Okyanusya kıtasında bulunmaktadır (Tablo 1), (Şekil 1). Üyeler arasında Katar (64 bin dolar), Güney Kore (29 bin dolar), Litvanya (14 bin dolar), Nepal (800 dolar), Yeni Zelanda (41 bin dolar), Mısır (3600 dolar) gibi milli gelirleri birbirinden çok farklı, çeşitli gelişmişlik düzeylerine ve siyasal nosyonlara sahip ülkeler bulunmaktadır. Üye ülkelerin tamamı, birbirleri ile olmasa da, Çin ile değişen düzeylerde siyasi, ekonomik, güvenlik işbirliği geliştirmişlerdir.

Tablo 1: OBOR Üyesi Ülkeler	
Doğu Asya	Çin, Moğolistan, Güney Kore
Güneydoğu Asya	Brunei, Kamboçya, Endonezya, Laos, Malezya, Myanmar, Filipinler, Singapur, Tayland, Doğu Timor, Vietnam
Güney Asya	Bangladeş, Butan, Hindistan, Maldivler, Nepal, Pakistan, Sri Lanka
Orta Asya ve Batı Asya	Afganistan, Ermenistan, Azerbaycan, Türkmenistan, Kazakistan, Özbekistan, Gürcistan, İran, Türkiye, Kırgızistan, Tacikistan, Rusya, Ukrayna, Belarus, Litvanya
Orta Doğu ve Afrika	Bahreyn, Mısır, Irak, İsrail, Suudi Arabistan, Ürdün, Kuveyt, Lübnan, Umman, Filistin, Katar, Suriye, Birleşik Arap Emirlikleri, Yemen, Güney Afrika, Etiyopya
Orta Avrupa ve Doğu Avrupa	Arnavutluk, Bosna-Hersek, Hırvatistan, Bulgaristan, Çek Cumhuriyeti, Estonya, Macaristan, Letonya, Makedonya, Moldova, Karadağ, Polonya, Romanya, Sırbistan, Slovakya, Slovenya,
Güney Batı Pasifik	Yeni Zelanda
<i>Kaynak: HKTDC, (2017a)</i>	

OBOR Girişimi her ne kadar 2013 yılında ilan edilse de, aslında Çin’in daha önceki yıllarda gerçekleştirdiği ticari yatırımlar, ülkelerarası ikili anlaşmalar, çok uluslu ve genellikle bölgesel işbirliği organizasyonları çerçevesinde şekillenmiştir. 1967 yılında kurulan ASEAN (Güneydoğu Asya Ülkeleri İşbirliği Örgütü), 2001 yılında kurulan ŞİÖ (Şangay İşbirliği Örgütü) ve 2006 yılında kurulan BRICS ülkeleri (Brezilya, Rusya, Hindistan, Çin, Güney Afrika Cumhuriyeti) organizasyonu bu kuruluşlardan bazılarıdır.

Tarihi İpek Yolu’nun M.Ö 2. yy ve M.S. 15 yy arasında süren 1700 yıllık kıtalar arası ticari geleneği (Bakırcı, 2014), 21. yy’da OBOR Girişimi’yle canlanmaktadır. Tarihi İpek Yolu, güzergâhında yer alan ülkeler için refah, Çin için dışa açılma, zenginleşme anlamı taşımaktaydı. Nitekim tarihi İpek Yolu’nun özellikle coğrafi keşiflerle önemini yitirmesi, Çin’in içe kapanmasına, iç sorunlarla boğuşmasına ve yoksullaşmasına neden olmuştur (Studwell, 2007, s: 39-40). Tarihten gelen ciddi bir üretim ve ticaret kültürüne sahip olan Çin, ticaret yollarına her zaman yaşamsal ihtiyaç duymuştur. Aradan bin yıllar geçse de, ülkelerin benzer sorunlarına benzer çözümler üretmesi, jeopolitiklerinin bir zorunluluğudur. “Uzak Ülke” Çin, değişmeyen coğrafyasının değişmeyen jeopolitiğini bugün de sürdürmektedir. Dolayısıyla OBOR Girişimi, doğal olarak Çin jeopolitiğinin bir parçasıdır.

OBOR Girişimi’nin “beş büyük hedefi”; OBOR ülkeleri arasında politik eşgüdümü sağlamak, ulaşım ve iletişim imkanlarını geliştirmek, altyapıyı güçlendirmek, insan seyahatlerini kolaylaştırmak ve toplumlar arasında yakınlık kurmak, “engelsiz ticaret” için bürokratik engelleri kaldırmak ve ticarete yerel para birimlerini kullanmaktır. Bir özel amaç da Avrupa ve Asya pazarlarının entegrasyonunu sağlamaktır (EP Briefing, 2016). Bu hedefler, üye ülkelerin birbirlerinin egemenliğine ve toprak bütünlüğüne karşılıklı saygı, birbirlerine karşı saldırgan politikalarından kaçınma, birbirlerinin iç sorunlarına müdahale etmeme, eşitlik, karşılıklı yarar ve barış içerisinde birarada yaşama ilkeleri çerçevesinde gerçekleştirilecektir (NDRC, 2015).

Çin ekonomisi 2015 yılına, ABD’nin önünde, dünyanın en büyük ekonomisi olarak girdi. Çin ekonomisi bugünkü konumuna yaklaşık 40 yıl boyunca yılda ortalama % 10 büyüyerek gelmiştir. Günümüzde Çin, dünyanın en büyük ihracatçısı, ikinci büyük ithalatçısı, en çok yabancı sermaye çeken iki ülkesinden biri, en büyük döviz rezervlerine sahip ülkesi konumunda bulunmaktadır. Aynı zamanda Çin, dünyanın en büyük üreticisi ve pazarı konumundadır; en büyük televizyon üreticisi ve pazarı, en büyük demir-çelik üreticisi ve pazarı, en çok internet kullanıcısı olan ülkesi, ayrıca en büyük elektronik ticaret hacmine sahip ülkesidir. Cep telefonundan tahıla, aşağı yukarı her üründe Çin, üretim ve pazar büyüklüğü olarak dünyada ya birinci ya da ikinci sırada bulunmaktadır. Dünya demir üretiminin % 60’ı, bakır ve alüminyum üretiminin yaklaşık yarısı

Çin'de kullanıldığından, bu metallerin ve birçok hammaddenin dünya fiyatlarını belirleyen etkenlerin başında Çin ekonomisinin durumu gelmektedir (Oktay, 2017 s.1-2).



Şekil 1: 2017 Yılı İtibariyle OBOR Ülkeleri Haritası

(Kaynak: Tekes Report, 2016' dan güncelleştirilerek)

Çin, 1990 yılından itibaren kişi başı milli gelirini yüksek büyüme oranlarıyla hızla artırarak, yıllık ortalama % 7,1 oranında büyümüştür. Ülkenin zenginleşmesiyle orta sınıflaşması artmış ve 1,4 milyara yaklaşan nüfusuyla önemli bir tüketici ülke haline gelmiştir (Maddison Project, 2017). Çin, "açık ekonomi" ilkelerini benimseyerek reform sürecine girdiği 1978 yılında, nüfusunun yalnızca % 18'i kentlerde yaşayan yoksul bir ülkeydi (Koeber, 2017 s.99). Kişi başı milli gelir 1980 yılında 309 dolardan 2017'de 8580 dolara ulaşmıştır (IMF Data, 2017a), (Knoema, 2017). GSYH verilerine göre, Çin % 18 ile dünyanın en büyük ekonomik gücüdür, 2. Sırada % 16 ile AB, 3. sırada %15 ile ABD, 4. sırada % 7 ile Hindistan gelmektedir (IMF Data, 2017b)

Dünyanın en büyük ekonomik ve üretici gücü Çin, birçok sektörde kurduğu şirketlerini küresel pazarlara açmayı amaçlamaktadır. Bu nedenle bölgesel ulaşım ağlarına ve yeni enerji kaynaklarına gereksinim duymaktadır. OBOR Girişimi, Çin açısından tam olarak bu ihtiyaçlara yanıt vermektedir. "Kazan-kazan" girişimi olarak da adlandırılan OBOR süreci, özellikle gelişmekte olan üye ülkelere ise ulaşım altyapısı, sanayi yatırımları, finansman desteği ile kalkınma imkânları vaad etmektedir. Nitekim OBOR yatırımları içerik olarak; üye ülkelerle dijital bağlantılar, demir ve karayolu ağları, köprüler, lojistik üsler, doğal gaz ve petrol boru hatları, limanlar, havaalanları ve enerji santralleri gibi ulaşım, enerji ve ticaret çerçevesinde inşa edilen büyük tesislerden oluşmaktadır (Tablo 2).

Tablo 2: OBOR Sürecine Yönelik Planlanan ve Gerçekleştirilen Önemli Bazı Projeler

Koridor	Anlaşma Tarihi	Proje	Mevcut Durum
Çin-Moğol-Rusya Ekonomik Koridoru	2015	Moskova-Kazan Hızlı Tren Demiryolu	Yapımına 2018 yılında başlanacak, 2 yıl sürmesi planlanıyor (770 km).
	2014	Hollanda'nın Rotterdam kentiyile Çin'in Jiangsu eyaleti Hızlı Tren Demiryolu ve Kara Yolu Bağlantısı	Bu aksta yer alan Rusya'nın Trans Sibiry demiryolunun modernizasyonu ve bu aksa kara-demiryolu ile bağlantısı düşünülen Moğolistan-Çin güzergâhı, Rusya-Çin konsorsiyumunca 2016 yılından beri mühendislik-proje-planlama sürecindedir (Yaklaşık 14.000 km).
Yeni Avrasya Kara Köprüsü	2014	Yunaistan Pire Limanının Geliştirilmesi	Tamamlandı
	2014	Macar-Sırp Hızlı Tren Demiryolu	2019'da tamamlanması planlanıyor (350 km)
Çin-Orta ve Batı Asya Ekonomik Koridoru	2014	Golmud-Korla Demiryolu (Çin-Tibet)	İnşa halinde. 2020'de tamamlanması planlanıyor (1900 km)
	2007	Kars-Tiflis-Bakü Demiryolu	Ekim 2017'de tamamlandı (178 km)
	2008	Orta Asya-Çin Enerji Boru Hattı	Planlanan 4 boru hattının 3'ü tamamlandı 4. sü inşa aşamasında (Tamamı yaklaşık 10.000 km)
	2015	Çin-Orta Asya Demiryolu Hattı. Çin ve Orta Asya'nın 5 ülkesince (Kazakistan, Kırgızistan, Tacikistan, Özbekistan, Türkmenistan) anlaşma imzalandı.	*Çin-Kırgızistan-Özbekistan demiryolu inşa aşamasında *Çin (Khorghos)-Kazakistan demiryolu yapımına 2015 yılında başlandı. 5 yılda tamamlanması planlanıyor.
Çin-Hindiçin Yarımadası Ekonomik Koridoru	2015	Çin-Hindiçin Yarımadası Yüksek Hızlı Demiryolu	Çin-Singapur ana hat ve doğu-batı güzergâhları olmak üzere üç hat. Kamboçya, Singapur, Myanmar, Vietnam, Tayland, Laos olmak üzere tüm yarımadayı kapsıyor. Pan Asya olarak adlandırılan demiryolunun bütünüyle tamamlanması 2030 yılında. Toplam uzunluk 5500 km. Çin – Laos Demiryolu, Çin – Tayland Demiryolu ve diğer pan-Asya demiryolu ve karayolu ağlarının inşasına Mart 2016'da başlandı.
	2009	Myanmar-Çin, Petrol-Doğalgaz Boru Hattı	*Petrol boru hattı Myanmar'ın Made adasından Çin'in Yunnan kentine uzanıyor. 771 km uzunluğunda. Myanmar, Kuzey Afrika ve Ortadoğu petrolünü Çin'e transfer ediyor. Malakka boğazını bypass ederek zaman ve maddi tasarruf kazandırıyor. *Doğalgaz boru hattı ise yine Made adasından Çin'in Guizhou ve Guangxi kentlerine uzanıyor. 2806 km uzunluğunda. 2017 yılında tamamlandı.
	2017	Jakarta-Bandung (Endonezya) Hızlı Demiryolu	2019'da başlanması planlanıyor (150 km)
Çin-Pakistan Ekonomik Koridoru	2015	Gwadar Limanı'nın (Pakistan) İnşası	Tamamlandı
	2015	Gwadar Limanı-Kaşgar (Çin) Demiryolu, karayolu Petrol-Doğalgaz Boru Hattı	2017'de çalışmalar başladı. Petrol-doğalgaz boru hattının 2021'de tamamlanması planlanıyor. Toplam 3000 kmlik bir hat
	2015	Gwadar Havalimanı	2018'de inşasına başlanacak, 2021'de tamamlanması planlanıyor
Bangladeş-Çin-Hindistan-Myanmar Ekonomik Koridoru	2014	Colombo (Singapur) Modern Liman ve Finans Kenti	İnşa halinde

Kaynaklar: GR (2017), NextBigFuture (2017), Xinhuanet (2017), Knight Frank (2015), Tempo.Co. (2017), Otgonsuren (2015), Financial Times (2016), The Nation (2016)

OBOR Girişimi'nin alt yapı yatırımları oldukça maliyetlidir. Maliyetleri artıran çeşitli coğrafi, ekonomik nedenler bulunmaktadır. Bu nedenler ana hatlarıyla;

- Çin'in OBOR Girişimi çerçevesinde, Avrupa kıtasına ulaşımında birkaç alternatif kara ulaşım yolu oluşturmayı tercih etmesi,
- OBOR üyesi Asya ülkelerinin çoğunlukla gelişmekte olan ülkeler olması nedeniyle önemli altyapı eksikliklerinin bulunması,
- Asya kıtasının yer yer engebeli topografyası, başlıca maliyet artırıcı nedenlerdir. Bu nedenlerle en maliyetli yatırımlar özellikle Asya kıtasında gerçekleştirilmektedir. Nitekim Asya ülkelerinin 2010-2020 yılları arasında altyapı yatırım taleplerinin 8 trilyon ABD Dolarına ulaşacağı tahmin edilmektedir (Yanzhuo, 2016 s.50-51). Çin özellikle Asya'nın altyapı eksikliğinin giderilmesine önem vermektedir. Çünkü Çin'in yaklaşımına göre, altyapı eksikliği bölgenin gelişimini geri planda tuttuğu gibi Çin'in gelişimini de olumsuz etkilemektedir (Tekes Report, 2016 s.4).

Çin Kalkınma Bankası, OBOR sürecinde ihtiyaç duyulan yüksek maliyetleri karşılamak amacıyla 3 trilyon ABD Doları tutarında krediyi altyapı çalışmalarına ayırmıştır (China Daily, 2017a). Yine bu amaçla Çin öncülüğünde çeşitli finans kurumları oluşturulmuştur. İlk kurum, 100 milyar dolar bütçeli İpek Yolu Fonu'dur. İkinci kurum yine 100 milyar dolar bütçeli Asya Altyapı Yatırım Bankası'dır (AIIB), üçüncü kurum ise BRICS Yeni Kalkınma Bankası'dır (NDP). Bu üç kurumun

fonlarının toplam tutarı 240 milyar dolara ulaşmıştır (Serikkaliyeva, 2016 s.1-2). OBOR Girişimi'ni desteklemek üzere 2016 yılında 57 kurucu ülke ile oluşturulan en önemli finansal kurum Asya Altyapı Yatırım Bankası (AIIB)'dir. AIIB üye ülke sayısı 2017 yılında 80'e ulaşmıştır (Tablo 3). Bu bağlamda OBOR ülkesi olmamakla birlikte; Avrupa, Afrika ve Güney Amerika'dan 23 ülke, AIIB üyeliği aracılığıyla OBOR sürecine dolaylı katkı yapmaktadır (AIIB, 2017).

Tablo 3: AIIB Kurucu Ülkeleri

Avustralya	Güney Kore	Kazakistan	Pakistan
Avusturya	Hindistan	Kırgızistan	Polonya
Azerbaycan	Güney Afrika	Kuveyt	Portekiz
Almanya	Hollanda	Laos	Rusya
BAE	İngiltere	Lüksemburg	S. Arabistan
Bangladeş	İspanya	Malezya	Singapur
Brezilya	İsveç	Malta	Sri Lanka
Brunei	İzlanda	Maldivler	Tacikistan
Çin	İran	Mısır	Tayland
Danimarka	İsrail	Moğolistan	Türkiye
Endonezya	İtalya	Myanmar	Umman
Finlandiya	İsviçre	Nepal	Ürdün
Filipinler	Kamboçya	Norveç	Vietnam
Fransa	Katar	Özbekistan	Yeni Zelanda
Gürcistan			

Kaynak: AIIB, 2017

AMAÇ, YÖNTEM VE BULGULAR

OBOR Girişimi çeşitli nicelik ve niteliklere, gelişmişlik düzeylerine, lokasyonlara, tarihsel özelliklere, dillere, ırklara, kültürlere sahip, oldukça heterojen yapıdaki ülkelerin oluşturduğu, dünya tarihinde bu kapsamda benzeri olmayan, Asyatik bir 21. yy projesidir. Bu girişim herşeyden önce coğrafi mekânla biçimlenmektedir. Sınırları Afrika'dan, Avrupa kıtasına, Asya'dan Avustralya kıyılarına, Güney Çin Denizi'nden Hint Okyanusu'na, Kızıldeniz'den Akdeniz'e kadar yayılım gösteren, geniş bir yeryüzü parçasında uzanmaktadır. Çalışmamızın amacı OBOR Girişimi'nin coğrafi yayılımını, gerekçelerini ve süreci şekillendiren olguları anahatlarıyla değerlendirmektir. Araştırma konumuzun kapsamını aşsa da, OBOR Girişimi, ulaşım coğrafyası, siyasal coğrafya, ekonomik coğrafya ve turizm coğrafyasının konu edineceği niteliklerde bir coğrafi olgudur.

OBOR Girişimi yeni ve oldukça hızlı biçimde gelişen bir süreçtir. Girişimle ilgili olarak dünyada çok sayıda akademik yayının yanı sıra, yine dünya medyasında çok sayıda haber ve yorum yapılmaktadır. Araştırma konusunu tüm yönleriyle ele alabilmek için özellikle yabancı literatür taranmış, konuyla ilgili bazı resmi temel metinler incelenmiştir. Basılı yayınlar kadar, konunun güncelliği nedeniyle "haber kaynağı" olarak internet yayıncılığında yararlanılmış ve internet verilerinin önemli bir sorunu olan "bilgi kirliliği" unsurları ayıklanmıştır. Girişimin yeni katılımcı ülkelerle büyümesi ve sürekli yeni gelişmelerin sağlanması ile verilerin güncelleştirilmesi gereği duyulmuş ve araştırma konusu gereğince işlenmiştir.

Çin'in OBOR Girişimi'nden ticari beklentileriyle, jeopolitik amaçlarının birlikte değerlendirilmesi gereği, sürecin her aşamasında görülmektedir. Asya ve Avrupa arasında gerçekleşecek böyle bir işbirliği, dünya açısından yeni bir siyasal/ekonomik döneme işaret etmektedir. Bu çerçevedeki gelişmeler "Çin'in Yeni Dünya Düzeni" olarak adlandırılmaktadır. Mayıs 2017'de Pekin'de düzenlenen "Kuşak ve Yol Uluslararası İşbirliği Forumu"nda, OBOR Girişimi'nin uluslararası entegrasyon hedefi belirgin olarak ortaya çıkmıştır (CNN, 2017). OBOR Girişimi'nin başarı kazanması, ticari işbirliğinden öte, üye ülkelerin entegrasyonu da yakından ilgilidir. Entegrasyonun mali, hukuki, politik boyutları olduğu gibi kültürel boyutları da bulunmaktadır. Nitekim girişimin beş önemli amacından biri olan "insandan insana bağlantı" vizyonu, toplumlar arası kültürel etkileşimi vurgulamaktadır. Bu kapsamda OBOR süreci çerçevesinde film festivalleri, turizmin yaygınlaştırılması, uluslararası öğrenci bursları gibi programlar geliştirilmektedir.

Girişimin sürekli olarak yeni katılımcı ülkelerle büyüme çabası dikkat çekicidir. OBOR sürecinin tasarlayıcı kurumlarından olan "Çin Planlama Bürosu" (National Development and Reform Commission - NDRC), genişlemeyi bir vizyon olarak ortaya koymaktadır (NDRC, 2015). Nitekim Nisan 2015 tarihinde 60 üye ülkeye sahip olan OBOR Girişimi, Kasım 2017 itibarıyla 69'a ulaşmıştır. OBOR Girişimi'nin coğrafi sınırları bugün için büyük ölçüde Avrasya'dır. Ancak OBOR'un genişlemesi, esnek politikası ve yüksek katılımcı hedefi ile önümüzdeki dönem de sürecektir. Çin, özellikle 2000'li yıllardan itibaren Afrika kıtasına yüksek mali değerlerde altyapı, enerji ve sanayi yatırımları yapmaktadır (Breuer, 2017 s.4-6). Afrika kıtası, ihraç ettiği hammaddeyle Çin ekonomisi açısından yaşamsal öneme sahiptir. Ancak Afrika kıtası büyük ölçüde OBOR Girişimi'nin dışındadır. Kıtanın neredeyse tamamında yaşanan siyasal sorunlar, Afrika'nın sürece katılımını geciktirmektedir.

BİR YOL; OBOR GİRİŞİMİ'NİN KARA ULAŞIMI

Tarihi İpek Yolu'nda, Çin-Avrupa ticareti büyük ölçüde deniz yolundan gerçekleşmiştir. Bu tercihte, deniz ulaşımının kara ulaşımından daha kısa sürede, daha ucuza ve daha güvenilir bir biçimde gerçekleşmesi önemli rol oynamıştır (Studwell, 2007). Tarihi İpek Yolu'nda olduğu gibi günümüzde de Çin-Avrupa ticareti % 96 oranında deniz yoluyla yapılmaktadır. OBOR çerçevesinde kara ulaşımı, günümüzde soğuk hava koşullarına karşı dayanıklı, ancak deniz yolculuğuna duyarlı olan değerli ürünler için tercih edilmektedir (Sarvari ve Szeidovitz, 2016 s.9).

Günümüzde kara ulaşımı (demiryolu ve karayolu) ile taşımacılık, deniz yoluna göre daha kısa zamanda gerçekleşse de, deniz yolu ulaşımı çok daha ekonomiktir (Tablo 4). Kara ulaşımında yaşanan bürokratik gecikmeler, gümrük bedelleri ve sınırlı lojistik imkânlar, deniz ulaşımını ön plana çıkarmaktadır. Aynı zamanda kara ulaşımının altyapı yatırımı, liman yatırımlarına göre çok daha pahalıdır. Buna rağmen Çin, OBOR Girişimi çerçevesinde kara ulaşımını da canlandırmayı amaçlamaktadır. Bu noktada maliyet hesaplamalarından öte;

- Çin'in geri kalmış batı bölgesini küresel ekonomiye dâhil etme amacı
- OBOR kara ağını olabildiğince çok ülkeden geçirip, ana akslara eklenen çeşitli bağlantılarla olabildiğince çok ülkeye ve kente ulaşma çabası
- Ticareti deniz yolu bağımlılığından kurtarma ve Çin'in karşılaşacağı olası uluslararası siyasi krizlere karşı alternatif yollarla ticari ilişkileri koruma amacı gibi gerekçeler öne çıkmaktadır.

Tablo 4: Şangay-Rotterdam Arasında Ulaşım Tiplerine Göre Mesafe, Maliyet ve Süre

	Trans-Sibirya Yoluyla	Kazakistan-Moskova Yoluyla	Deniz Yoluyla
Mesafe (Km)	13750	12500	20000
Konteyner başına ulaşım bedeli (Euro)	3750	3200	1000
Ulaşım süresi (Gün)	15-22	15-22	28-35

Kaynaklar: ECORYS (2016) <http://www.ecorys.nl/sites/default/files/NL2110-31984rep.pdf>

Çin 2017 yılında OBOR ülkeleriyle yaklaşık 130 ulaşım projesi anlaşması imzalamıştır (China Daily, 2017b). Bu projeler çoğunlukla ana ulaşım koridorları ve bağlantı yollarıyla ilgilidir. Planlanan ve sürdürülen ulaşım projeleriyle OBOR Girişimi'nin ulaşım hedefleri;

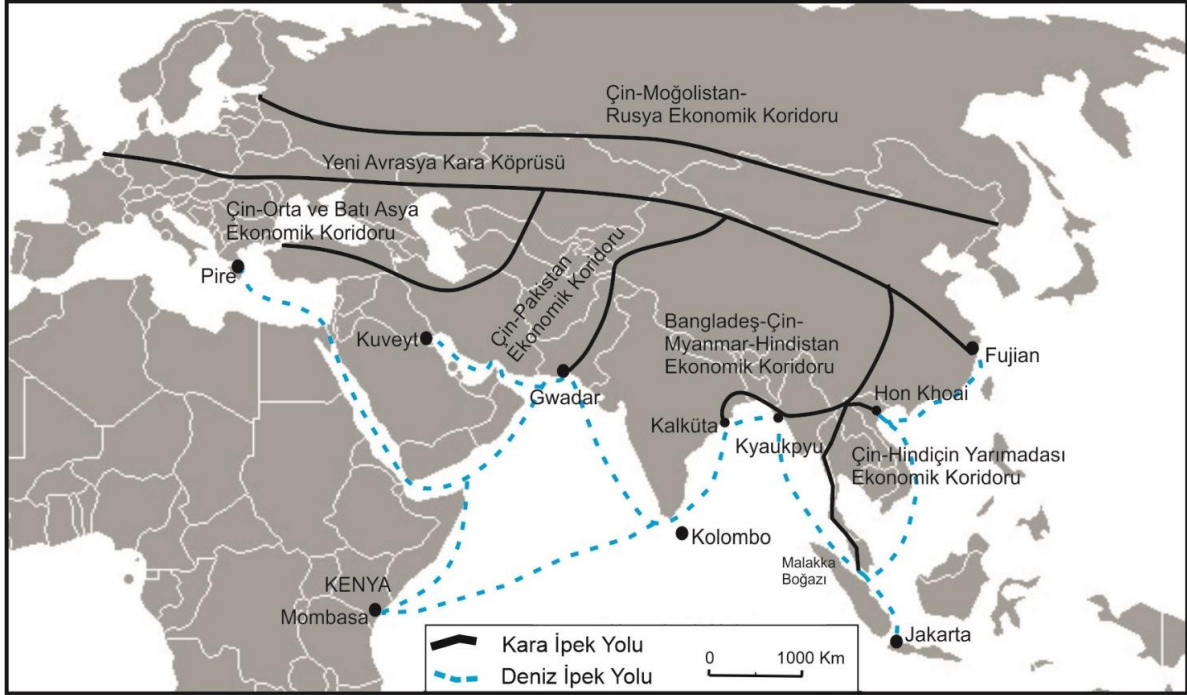
- Çin'i Orta Asya ve Rusya üzerinden Avrupa'ya bağlamak
- Çin'i Batı ve Orta Asya vasıtasıyla, Hazar Denizi'nin güney ve kuzeyinden Avrupa'ya bağlamak
- Çin ile Güneydoğu Asya, Güney Asya ve Hint Okyanusu'nu bir araya getirmek
- Güney Çin Denizi, Hint Okyanusu, güney Pasifik ve Avrupa bağlantısını etkin biçimde gerçekleştirmektir (HKTDC, 2017b).

OBOR Girişimi'nin kara ağını, Asya ve Avrupa ulaşımını sağlayan ve "ekonomik koridor" olarak adlandırılan altı ana ulaşım aksı oluşturmaktadır. Kuzey, güney ve batı koridorları olarak da tasnif edilebilecek bu koridorlar, büyük ölçüde demiryollarından oluşmaktadır. Bu koridorlardan ikisi Çin-Avrupa bağlantısını, bir koridor Çin-Orta ve Batı Asya ile Ortadoğu bağlantısını, diğer üç koridor ise Çin, Güney ve Güneydoğu Asya bağlantılarını sağlamaktadır. Ancak bu koridorlar yalnızca ulaşım amacına yönelik değildir. "Ekonomik koridor" vurgusu ile çok sayıda sanayi yatırımı ve bu sayede koridorların çevresinde oluşacak ekonomik işbirliği kuşağı da ifade edilmektedir.

- Çin-Moğolistan-Rusya Ekonomik Koridoru; Çin, Moğolistan ve Rusya, sınır ticareti ve sınır ötesi işbirliği yoluyla çeşitli ekonomik bağlar ve işbirliği projelerini uzun süredir sürdürmektedir. Bu koridorda, Rusya'nın Avrasya bağlantısı olan "Trans-Sibirya demiryolu" modernize edilerek, Çin'den Baltık Denizi'ne ulaşım hedeflenmektedir. Bu rotada hâlihazırda yük trenleri çalışmaktadır (NDRC, 2015), (Tekes Report, 2016 s.19).
- Yeni Avrasya Kara Köprüsü Ekonomik Koridoru; Çin'in Jiangsu eyaleti ile Hollanda'nın Rotterdam kentine uzanan uluslararası demiryolu hattıdır. Hattın Çin bölümü, doğu, orta ve batı Çin boyunca uzanır. Çin topraklarından çıktıktan sonra Kazakistan, Rusya, Beyaz Rusya ve Polonya'dan geçerek Avrupa'da kıyı limanlarına ulaşır (NDRC, 2015).
- Çin-Orta ve Asya-Batı Asya Ekonomik Koridoru; "Orta Koridor" olarak da adlandırılan bu koridorla Çin, Orta ve Batı Asya demiryolu ağlarıyla birleşerek Akdeniz sahiline ve Arap Yarımadası'na açılmayı hedeflemektedir. Bu koridor, Orta Asya'da (Kazakistan, Kırgızistan, Tacikistan, Özbekistan ve Türkmenistan) beş ülkeyi, İran'ı ve Türkiye'yi kapsamaktadır. Bu koridorun bazı etapları tamamlanmıştır.
- Çin-Hindiçin Yarımadası Ekonomik Koridoru; 2014 yılında Bangkok'ta düzenlenen toplantı ile Çin ve yarımadadaki altı ülke (Kamboçya, Singapur, Myanmar, Vietnam, Tayland, Laos) aralarındaki ilişkileri derinleştirmek amacıyla

kapsamlı bir ulaşım ağı ve endüstriyel işbirliği projeleri için ortak karar aldı. Böylece bu koridorun kuzey-güney doğrultulu uzunacak üç ulaşım hattı planlanılarak, yapımına başlandı.

- Çin-Pakistan Ekonomik Koridoru; Mayıs 2013'te Çin'in Sincan eyaletinden, Pakistan'ın liman kenti Gwadar'a uzanan bir ekonomik koridor inşa etme kararı alındı. Bu koridor karayolu ve demiryolu ağlarını içermektedir. Yapımı sürmektedir (NDRC, 2015), (Tekes Report, 2016 s.19).
- Bangladeş-Çin-Hindistan-Myanmar Ekonomik Koridoru; Aralık 2013 tarihinde dört ülkenin aldığı ortaklık ve işbirliği kararıyla, bölgesel demiryolu bağlantı çalışmaları sürdürülmektedir (NDRC, 2015), (Şekil 2).



Şekil 2: İpek Yolu Ekonomik Kuşağı'nın Kara ve Deniz Yolu Ağı²

(Kaynak: HKTDC, 2017b)

BİR KUŞAK; OBOR GİRİŞİMİ'NİN DENİZ YOLU BAĞLANTISI

OBOR Girişimi'nde kara ulaşımı kadar önem verilen bir diğer ulaşım türü deniz yoludur. Deniz İpek Yolu Ekonomik Kuşağı, Güney Çin Denizi'nden Hint Okyanusu'na, Süveyş Kanalı'ndan Akdeniz'e açılmaktadır. Deniz İpek Yolu'yla, Çin'in altı ana ekonomik bölgeye (Güneydoğu Asya, Güney Asya, Afrika, Orta Doğu ve Avrupa) erişimi sağlanmaktadır. Bu rota Çin'in petrol, demir cevheri ve bakır cevheri gibi stratejik hammadde ihtiyacının birçoğunu da karşılamaktadır (Clemens, 2015 s.3). Çin'in petrol ihtiyacı büyük ölçüde deniz yoluyla karşılanmaktadır. Deniz İpek Yolu'nun ana güzergâhı; Çin (Kunming), Güney Çin Denizi, Myanmar, Bangladeş, Hindistan (Kalküta), Sri Lanka (Kolombo), Hint Okyanusu, Kenya (Mombasa), Kızıldeniz ve Yunanistan'dan oluşmaktadır (Şekil 3).

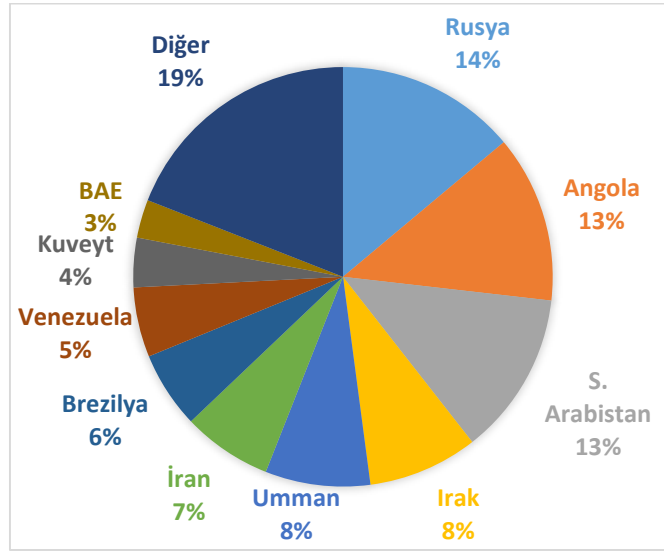
Çin, önceki yıllarda Yunanistan başta olmak üzere Sri Lanka, Myanmar, Pakistan, Singapur, Cezayir, Umman, Katar, Lübnan, İsrail, Hollanda, Almanya, İtalya, İngiltere, Avustralya, İsveç, İspanya, Nijerya, Tanzanya, Kenya, Togo ve Cibuti limanlarına çok çeşitli yatırımlar gerçekleştirmiştir (Putten ve Meijnders, 2015 s.35-36), (Tekes Report, 2016 s.7). Yunanistan'ın Pire Limanı, Deniz İpek Yolu'nun batıdaki son limanı olması nedeniyle ayrı bir önem taşımaktadır. Ayrıca Pire Limanı Avrupa, Ortadoğu ve Kuzey Afrika'ya yakınlığı nedeniyle Çin'in denizlerdeki en önemli ticari lojistik üssüdür. Çin, Pire Limanı'nı denizcilik şirketi COSCO aracılığıyla 2009 yılında 35 seneliğine kiralamış ve o tarihten bu yana limanda yüksek maliyetli yatırımlar gerçekleştirmiştir. Liman özellikle elektronik ürünler üreten şirketlerin ilgi odağı halindedir (Putten ve Meijnders, 2015 s.10-12). Pire Limanı aynı zamanda çok sayıda terminale sahip bir stok merkezi olarak, ulaşım da olası aksamalara karşı telafi edici bir işlev görmektedir.

² Çin Planlama Bürosu'nun (NDRC) verileriyle oluşturulan bu haritada, "ekonomik koridor"lar yalnızca ana güzergâh olarak belirtilmektedir. Güzergâh detaylandırılmamıştır.

Çin açısından Pire Limanı, konumu itibarıyla CEE (Central and Eastern Europe) ülkeleri olarak adlandırılan OBOR üyesi 16 Doğu ve Orta Avrupa ülkesi ile tüm Avrupa'ya ulaşımın en etkin yoludur. İnşasına başlanan Yunanistan bağlantılı Belgrad – Budapeşte demiryolu ile yine bu hatla bağlantılı olarak Yunanistan - Baltık bölgesi arasında uzanan güney-kuzey koridoru, Avrupa deniz-kara ulaşımının önemli bir tamamlayıcısıdır (Putten ve ark., 2016 s.9). Ayrıca Avrupa'ya ulaşımında bir başka alternatif olarak, Romanya'nın Köstence Limanı'yla, Belgrad-Budapeşte-Viyana demiryolu bağlantısı planlanmaktadır (Sarvari ve Szeidovitz, 2016 s.12).

ENERJİ İPEK YOLU

Çin'in OBOR sürecinden bir diğer beklentisi enerji güvenliğidir. Halen Çin'in ihtiyaç duyduğu petrolün % 80'i deniz yoluyla karşılanmaktadır (DAWN, 2015). Bu nedenle Çin için enerji boru hatlarından oluşan "Enerji İpek Yolu" stratejik önemdedir. Özellikle Ortadoğu ve Kuzey Afrika'dan Çin'e gemilerle taşınan petrol, 12.000 km yol katederek, Malakka Boğazı yoluyla Çin'e ulaşmaktadır. Çin'in 2017 yılının ilk 6 ayında petrol ithalatı 212 milyon tondur (Lin, 2017 s.5-12).



Şekil 3: Çin'in 2017 Yılı'nın ilk 6 Ayında Petrol İthalatı Yaptığı Ülkeler ve İthalat Oranları

(Kaynak: Lin, 2017, s: 5)

Dünyanın en büyük petrol ithalatçısı Çin, Basra Körfezi aracılığıyla Umman, Kuveyt, İran ve S. Arabistan'dan ihtiyaç duyduğu petrolün % 32'sini karşılamaktadır. Körfez petrolü, Hint Okyanusu ve Malakka Boğazı'ndan geçerek Çin'e ulaşmaktadır. Çin'in özellikle ABD ile yaşayacağı olası bir sorun, Malakka Boğazı geçişinde sorun yaratabilecektir (Lin, 2017 s.6-7). Bu nedenle Çin, ihtiyaç duyduğu petrol ve doğalgazı tedarik ve nakliyyede, Malakka Boğazı'na bağımlılıktan, çok taraflı bağımlılığa, yani bağımsız hale gelmeye çalışmaktadır. Bu amaçla çok alternatifliliğe dayalı yeni "enerji koridorları" oluşturmaktadır. Orta Asya, Rusya, Myanmar ve Pakistan bağlantılı yeni enerji koridorları bu amaçla inşa edilmektedir (Şekil 4). Çin'in enerji güvenliğini sağlayan bu projeler, petrol ve doğalgaz ihraç eden ülkeler açısından ise enerji ihracatlarının uzun vadeli olarak ticari güvence altına alınması anlamına gelmektedir.

- Orta Asya doğalgaz ve petrolü, planlanan 4 boru hattının tamamlanan 3'ü ile Çin'e ulaşmaktadır. Türkmenistan'ın Hazar Denizi kıyılarındaki doğalgazı ve Kazakistan'ın petrol ve doğalgazı, bu boru hatlarıyla Çin'e ulaşmaktadır. Boru hatları toplam 10.000 km uzunluğundadır.
- Rusya doğalgaz ve petrol boru hattı: 5000 km uzunluğundaki Taishet ve İrkutsk bölgesindeki petrol ve doğalgazın boru hatlarıyla taşınması bir diğer alternatifi oluşturmaktadır. Petrol akışı önceki yıllarda sağlanmıştır. Doğalgaz boru hattının yapım çalışmaları sürmektedir.
- Myanmar petrol ve doğalgaz boru hattı; 2017 yılında tamamlanmıştır. Myanmar petrolü ile Kuzey Afrika ve Ortadoğu'dan tedarik edilen petrolün bir kısmı bu bağlantıyla Çin'e ulaşmaktadır. Gemilerle Myanmar'ın Made adasına getirilen ham petrol ve doğalgaz, buradan Çin'e boru hatlarıyla gönderilmektedir. Her iki boru hattının toplam uzunluğu 2800 km'dir. Myanmar Koridoru, deniz yolu ulaşımını 2000 km kadar kısalttığı gibi Malakka Boğazı'na bağımlılığı da azaltmaktadır (Wong ve Cheng , 2015 s.268).

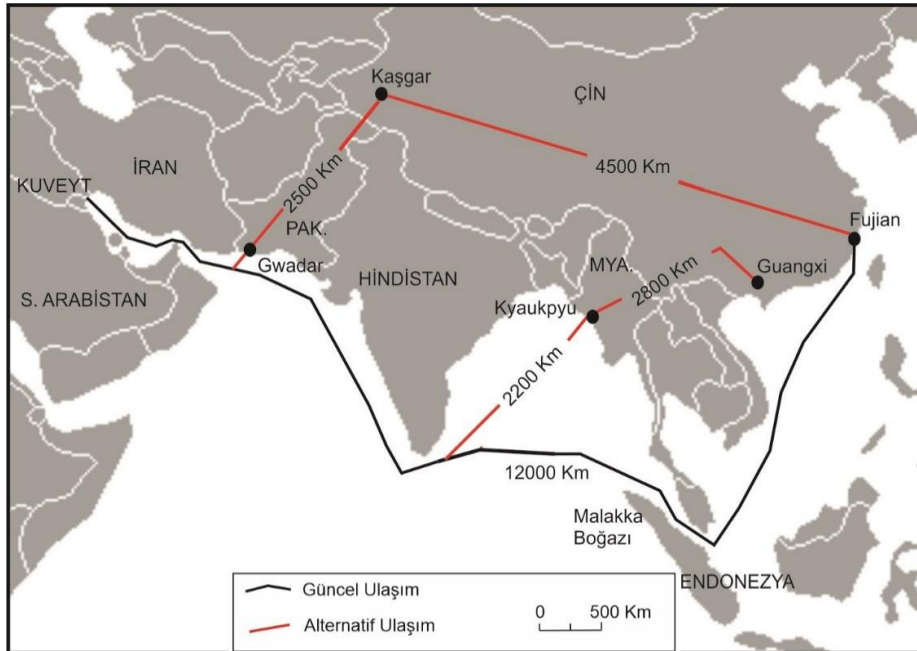
OBOR GİRİŞİMİ'NİN COĞRAFYASI

- Pakistan petrol boru hattı: Yapımına 2017 yılında başlanan ve 2021'de tamamlanması planlanan Gwadar (Pakistan) ve Kaşgar-Fujian (Çin) petrol ve doğalgaz hatları, 12.000 km uzunluğundaki deniz yolu ulaşımını 5000 km kadar kısaltacaktır. Böylece Pakistan enerji koridoru, Myanmar enerji koridoru ile birlikte Malakka Boğazı'nı bypass eden ikinci geçişi oluşturmaktadır. Proje tamamlandığında, Çin'in ihtiyaç duyduğu petrolün % 17'sini karşılayacağı tahmin edilmektedir (The Nation, 2016), (Şekil 5).



Şekil 4: OBOR Kapsamında, Petrol ve Doğalgaz Boru Hatları Haritası

(Kaynak: Global Research, 2016'den güncelleştirilerek)



Şekil 5: Deniz Yolu Taşımacılığı ile Enerji Boru Hatlarının Mesafe Kıyaslamalı Haritası

(Kaynak: ICSANA, 2014'ten güncelleştirilerek)

DİJİTAL İPEK YOLU

Çin, OBOR Girişimi'yle her açıdan alternatif ulaşım, iletişim güzergâhları oluşturmaktadır. Yeni ticaret yolları, yeni enerji koridorları gibi altyapının tamamlayıcısı bir diğer proje de iletişim, sibernetik ve dijital bağlantı hatlarıdır. Bu kapsamda sınır ötesi fiberoptik kablolar, denizaltı bağlantıları, uydu projeleri bulunmaktadır. 2015 yılında Çin tarafından gündeme getirilen sibernetik işbirliği, "Dijital İpek Yolu" ya da "Bilgi İpek Yolu" olarak adlandırılmaktadır (NDRC, 2015). Kavram, e-ticaret, dijital ekonomi, akıllı şehirler ile bilim ve teknoloji parkları için inovasyon eylem planlarını da içermektedir. Bu çerçevede aynı zamanda, Çin'li telekomünikasyon şirketlerinin izlediği "dışarıya açılma" politikalarının doğal bir hedefidir. Nitekim Çin telekomünikasyon şirketleri hâlihazırda "Dijital İpek Yolu" nun altyapısını inşa etmektedir (CFR, 2017).

Fiberoptik bağlantı anlaşmaları ilk olarak Çin-Rusya-Avrupa, Afganistan, Pakistan, Hindistan, Tacikistan, Özbekistan, Türkmenistan arasında gerçekleştirilmiştir (Recca, 2017). Ayrıca Afganistan-Çin arasında uydu projesi de bulunmaktadır (Pajhwok, 2017). Dijital altyapı yatırımlarına çok fazla ihtiyaç duyulan Afrika kıtasında ise Kamerun, Kenya, Zimbabve, Togo ve Nijer'de internet bağlantısını geliştirmek ve yeni bağlantı hatları kurmak için çeşitli yatırımlar yapılmaktadır (The Diplomat, 2017).

SONUÇ

Çin jeopolitiğinde enerji ve ticaret güvenliği Himalayalar, Kore Yarımadası ya da Güney Çin Denizi'nden ziyade; Basra Körfezi'nden, Baltık Denizi'nden, Orta Doğu'dan ve hatta Afrika'dan başlayıp Pasifik bölgesine kadar uzanmaktadır. Bu oldukça geniş Çin hinterlandı günümüzde Malakka Boğazı'na sıkışmıştır. Çin'in güncel olarak neredeyse tek kapıdan dünyaya açılması, 21. yy "yeni çağ" ideallerinin önünde önemli bir engeldir. OBOR Girişimi'nin 3 bileşeni olan; ulaşım, enerji ve dijital alternatifler, Çin'e dünyaya açılması için çoklu seçenekler sunmaktadır. Bu seçenekler ticari kaygılardan öte, jeopolitik temkinin de bir sonucudur.

Çin sürdürülebilir bir büyüme için küresel pazarlara daha fazla katılma ve kalıcı olma çabası içerisindedir. Dolayısıyla Çin açısından OBOR Girişimi'nin sağladığı işbirliği ortamı, pazar istikrarının sağlanmasında anahtar rol oynamaktadır. OBOR Girişimi, katılımcı diğer ülkeler açısından ise önemli bir gelişme potansiyeli taşımaktadır. OBOR ülkeleri çoğunlukla Doğu Avrupa ve Asya'nın gelişmekte olan ülkeleridir. Üye ülkeler bağlamında OBOR Girişimi, büyüme ve kalkınma fırsatları sağlamaktadır. OBOR sürecinin başarısı, katılımcı ülkeler açısından "ortak fayda"yı hayata geçirmeye ve entegrasyona bağlıdır. Süreç içinde yapılan/yapılacak ticari ve hukuki mevzuat anlaşmaları, şu an için bir ticari ortaklık olan OBOR Girişimi'nin, politik ortaklığa dönüşmesinin zeminini oluşturacaktır.

Çin, OBOR sürecini, tarihi İpek Yolu geleneğine sık sık atıflar yaparak, bir misyonun devamlılığı içerisinde sürdürmektedir. Bu nedenle ulaşım-iletişim projeleri "ipek yolu" vurgusuyla, "kara ipek yolu, demir ipek yolu, hava ipek yolu, deniz ipek yolu, enerji ipek yolu, dijital ipek yolu" biçiminde sunulmaktadır. Çin, toplumların hafızasında olumlu bir biçimde yer eden tarihi bir ticaret yolunu referans göstererek; OBOR sürecinin uluslararası alanda toplumlar tarafından daha iyi anlaşılmasına, karşılıklı güven duygusunun gelişmesine katkı sağlamaktadır.

OBOR Girişimi, sınırlarını sürekli olarak genişletecek ekonomik yararlar taşımaktadır. Bu sayede Asya kıtasının neredeyse tamamı, Avrupa kıtasının yarıya yakını OBOR üyesidir. Böylelikle Çin, Avrupa Birliği'nin "komşu"su haline gelmiştir. Ayrıca Afrika kıtasının bugün yaygın olarak yaşadığı güvenlik, siyasal istikrarsızlık ve altyapı sorunları çözüldükçe, girişime gelecekte Afrika kıtasından büyük katılım sağlanması beklenmektedir. Hatta bu süreçte Latin Amerika ülkelerinden OBOR Girişimi'ne katılım da şartıca olmayacaktır. Çünkü Çin vizyonunda, temas edilen her ülke, potansiyel bir OBOR ülkesi adaydır.

Kaynakça

- AiIB, (2017). Members And prospective members of the bank. Retrieved November 2, 2017, from <https://www.aiib.org/en/about-aiib/governance/members-of-bank/index.html>.
- Bakırcı, M. (2014). Coğrafi açıdan anadolu'nun tarihi ulaşım ağı ve ipek yolu. 11 Kasım 2017 tarihinde <http://www.tika.gov.tr/upload/2015/Prestij/avrsy%2045.pdf>, adresinden edinilmiştir.
- Breuer, J. (2017), Two Belts, One Road? The Role Of Africa In Chinas's Belt & Road Initiative, Retrieved October 21, 2017, from https://www.asienhaus.de/uploads/tx_news/Blickwechsel_OBOR-Afrika_01.pdf.
- CFR, (2017), Beijing's Silk Road Goes Digital, Retrieved November 3, 2017, from <https://www.cfr.org/blog/beijings-silk-road-goes-digital>.
- CNN, (2017), China's New World Order: Xi, Putin And Others Meet For Belt And Road Forum, Retrieved November 5, 2017, from <http://edition.cnn.com/2017/05/13/asia/china-belt-and-road-forum-xi-putin-erdogan/index.html>.

- China Daily, (2017a), China Development Bank To Issue B&R Project Loans In Three Year, Retrieved October 25, 2017, from http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-06/02/content_29589669.htm .
- China Daily, (2017b), China Sings Over 130 Transport Pacts With Belt And Road Countries, Retrieved October 25, 2017, from http://www.chinadaily.com.cn/china/2017-04/20/content_29017833.htm .
- Clemens, M. (2015), The Maritime Silk Road And The PLA, Retrieved November 6, 2017, from https://www.cna.org/cna_files/pdf/maritime-silk-road.pdf .
- DAWN, (2015), China's New Silk Road: What'S In It For Pakistan?, Retrieved November 2, 2017, from <https://www.dawn.com/news/1177116> .
- ECORYS, (2016), Opportunities in Asia Implications of the OBOR initiative, Retrieved October 23, 2017, from <http://www.ecorys.nl/sites/default/files/NL2110-31984rep.pdf> .
- EP (European Parliement) Briefing, 2016, One Belt, One Road (OBOR): China's Regional Integration Initiative, Retrieved November 5, 2017, from [http://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/BRIE/2016/586608/EPRS_BRI\(2016\)586608_EN.pdf](http://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/BRIE/2016/586608/EPRS_BRI(2016)586608_EN.pdf) .
- Financial Times (2016), China Seeking To Revive The Silk Road, Retrieved October 27, 2017, from <https://www.ft.com/content/e99ff7a8-0bd8-11e6-9456-444ab5211a2f> .
- Global Research, (2016), China Builds New Type Of Globalization, Retrieved October 24, 2017, from <https://www.globalresearch.ca/china-builds-new-type-of-globalization/5593451> .
- GR (2017). Baku-Tbilisi-Kars Railway, Retrieved November 7, 2017, from http://www.railway.ge/?web=0&action=page&p_id=290&lang=eng .
- HKTDC, (2017a). The Belt and Road Initiative: Country Profiles, Retrieved October 26, 2017, from <http://china-trade-research.hktdc.com/business-news/article/The-Belt-and-Road-Initiative/The-Belt-and-Road-Initiative-Country-Profiles/obor/en/1/1X000000/1X0A36I0.htm> .
- HKTDC, (2017b), The Belt and Road Initiative, Retrieved October 26, 2017, from <http://china-trade-research.hktdc.com/business-news/article/The-Belt-and-Road-Initiative/The-Belt-and-Road-Initiative/obor/en/1/1X000000/1X0A36B7.htm> .
- ICSANA, (2014). Gwadar Port: Implications for GCC and China, Retrieved November 4, 2017, from http://www.icsana.com/index.php?option=com_content&view=article&id=433:gwadar-port-implications-for-gcc-and-chinacontinued&catid=9&Itemid=561&lang=en .
- IMF Data (2017a), GDP Per Capita, Current Prices, Retrieved November 2, 2017, from http://www.imf.org/external/datamapper/NGDPDPC@WEO/OEMDC/ADVEC/WEO_WORLD/CHN .
- IMF Data (2017b), GDP Based On PPP, Share of World, Retrieved November 2, 2017, from http://www.imf.org/external/datamapper/PPPSH@WEO/OEMDC/ADVEC/WEO_WORLD .
- Jinping X. (2017). *Çin'in Yönetimi*, Ankara, Kaynak Yayınları
- Knoema, (2017), GDP Per Capita By Country, Retrieved October 24, 2017, from <https://knoema.com/pjeqzh/gdp-per-capita-by-country-statistics-from-imf-1980-2022?country=China> .
- Knight Frank, (2015), The Silk Road Economic Belt And 21ST Century Maritime Silk Road Implications For India, Retrieved November 3, 2017, from <https://kfcontent.blob.core.windows.net/research/1004/documents/en/silkroute-pdf-3580.pdf> .
- Koeber, A.R. (2017). *Çin Ekonomisi, Herkesin Bilmesi Gerekenler*, (Çev: M. MAZI). Ankara: Buzdağı Yayınevi.
- Lin, C., (2017) The Belt and Road and China's Long-term Visions in the Middle East, Retrieved November 5, 2017, from <http://www.css.ethz.ch/content/dam/ethz/special-interest/gess/cis/center-for-securities-studies/resources/docs/ISPSW-512%20Lin.pdf> .
- Maddison Project, (2014), New Maddison Project Database, Retrieved October 29, 2017, from <http://www.ggd.net/maddison/maddison-project/home.htm> .
- NDRC, (2015) Vision and Actions on Jointly Building Silk Road Economic Belt and 21st-Century Maritime Silk Road, Retrieved November 5, 2017, from http://en.ndrc.gov.cn/newsrelease/201503/t20150330_669367.html .
- NextBigFuture (2017). Construction of China to Thailand High Speed rail to start in October, Retrieved November 7, 2017, from <https://www.nextbigfuture.com/2017/08/construction-of-china-to-thailand-high-speed-rail-to-start-in-october.html> .
- Oktaç, F. (2017). *Çin, Yeni Büyük Güç ve Değişen Dünya Dengeleri*, İstanbul: Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları
- Otgonsuren, B. (2015). Mongolia–China–Russia Economic Corridor Infrastructure Cooperation, Retrieved November 4, 2017, from https://www.erina.or.jp/wp-content/uploads/2015/02/se12710_tssc.pdf .
- Pajhwok (2017), China, Afghanistan Sign Agreement On Optic Fiber Link, Retrieved November 3, 2017, from <https://www.pajhwok.com/en/2017/04/20/china-afghanistan-sign-agreement-optic-fiber-link> .
- Putten, F. & Meijnder, M., (2015), China, Europe and the Maritime Silk Road, Retrieved November 2, 2017, from <http://files.bivec-gibet.eu/200000100-f016bf1131/China%20Europe%20and%20the%20Maritime%20Silk%20Road.pdf> .
- Putten, F., Seaman, J., Huotari, M., Ekman, A. & Iglesias, M.O., (2016) Europe and China's New Silk Roads, Retrieved November 2, 2017, from https://www.clingendael.org/sites/default/files/Europe_and_Chinas_New_Silk_Roads_0.pdf .

- Recca, (2017). Afghanistan and China Sign Optic Fiber Agreement, Retrieved November 2, 2017, from <http://recca.af/?p=2387> .
- Sarvari, B. & Szeidovitz, A., (2016), The Political Economics of the New Silk Road, Retrieved November 7, 2017, from <https://www.degruyter.com/downloadpdf/j/bjes.2016.6.issue-1/bjes-2016-0001/bjes-2016-0001.pdf> .
- Serikkaliyeva, A. (2016). Çin'in Tek Kuşak, Tek Yol Girişimi İle İlgili Son Gelişmeler, 4 Kasım 2017 tarihinde http://www.ayu.edu.tr/static/aae_haftalik/aae_bulten_tr_73.pdf , adresinden edinilmiştir.
- Studwell, J. (2007). *Çin Rüyası*. (Çev. Z. SAKİN). (1. BASKI). İstanbul: Ledo Yayıncılık.
- The Diplomat, (2017), China's 'Digital Silk Road': Pitfalls Among High Hopes, Retrieved November 7, 2017, from <https://thediplomat.com/2017/11/chinas-digital-silk-road-pitfalls-among-high-hopes/> .
- Tekes Report, 2016, One Belt One Road: Insights For Finland, Retrieved October 27, 2017, from https://www.tekes.fi/globalassets/julkaisut/future_watch_report_one_belt_one_road__insights_for_finland.pdf .
- Tempo.Co, (2017). Contractors Sign Jakarta - Bandung Bullet Train Agreement, Retrieved December 1, 2017, from <https://en.tempo.co/read/news/2017/04/05/056862802/Contractors-Sign-Jakarta---Bandung-Bullet-Train-Agreement> .
- The Nation (2016). China To Build Mega Oil Pipeline From Gwadar Kashgar, Retrieved November 5, 2017, from <http://nation.com.pk/13-Jun-2016/china-to-build-mega-oil-pipeline-from-gwadar-to-kashgar> .
- Wong, P.N. & CHeng, J. N. (2015), Global Internal And External Reaches China, Retrieved October 25, 2017, from <https://books.google.com.tr/books?id=FAm3CgAAQBAJ&pg=PA268&lpg=PA268&dq=2806+km+771+km+myanmar&source=bl&ots=4VhOch3Alq&sig=D-RYvgrvZoUiKdRafZtDftSJSly&hl=tr&sa=X&ved=0ahUKEwjJusOg59DXAhXSZFAKHQeBD3sQ6AEIVzAG#v=onepage&q=2806%20km%20771%20km%20myanmar&f=true> .
- Yanzhuo, X. (2016). Bir kuşak bir yol' da kazan-kazan işbirliği, *China Today Türkiye*, 25, 50-52.
- Xinhuanet, (2017). __China-Myanmar Crude Oil Pipeline Put Into Operation, Retrieved December 2, 2017, from http://news.xinhuanet.com/english/2017-04/11/c_136199129.htm .