

Bir Kuşak Bir Yol Girişimi ve Türkiye: Türkiye Girişime Dâhil Olmalı mı?

One Belt One Road Initiative and Turkey: Should Turkey Be Involved in the Initiative?

Erdem ATEŞ* - Dilek SEYMEN**

Öz

Çin Halk Cumhuriyeti, özellikle son 20 yılda gösterdiği yüksek ekonomik performans ile göze çarpmaktadır. 2008 yılında meydana gelen küresel kriz tüm dünyayı olduğu gibi Çin'i de olumsuz etkilenmiştir. Bunun üzerine Çin yeni ihracat pazarları arama yoluna gitmiş ve 2013 yılında Çin Devlet Başkanı Xi Jinping tarafından "Bir Kuşak Bir Yol (One Belt, One Road-OBOR)" girişimi başlatılmıştır. Daha sonra ise girişimin resmi adı Kuşak ve Yol İnisiyatifi (Belt and Road Initiative-BRI) olarak değiştirilmiştir. Girişimin, deniz güzergâhına "21. yy Deniz İpek Yolu", kara güzergâhına "İpek Yolu Ekonomik Kuşağı" adı verilmiştir. BRI kapsamında, Eylül 2022 itibari ile 140 ülke ve 30 uluslararası kuruluş ile iş birliği belgeleri imzalanmıştır. Girişimin amacı; Asya, Avrupa ve Afrika kıtaları arasındaki ticaret maliyetlerini azaltıcı alt ve üst yapı yatırımlarını gerçekleştirmek yolu ile ticaret hacmini arttırmak olarak özetlenebilir. Buna ek olarak, girişimin siyasi, sosyal ve kültürel birçok amacının bulunduğu düşünülmektedir.

BRI'nın Çin-Orta Asya-Batı Asya Ekonomik Koridorunun (Orta Koridor) Türkiye'den geçmesi planlanmaktadır. Türkiye'nin bu proje ile hem köprü vazifesi görerek hem de yeni pazarlara açılma şansı yakalayarak kazançlar elde edebileceği düşünülmektedir. Çalışmanın amacı; BRI'da yer alan ülkelerle Türkiye arasında gerçekleşen ihracat ve ithalatın, ulaşım altyapısı ile ilişkisini analiz etmektir. Bu amaçla, girişime dâhil olan 118 ülkenin ve Türkiye'nin 2007-2019 ulaşım altyapı ve dış ticaret verileri, çekim modeli kullanılarak panel veri yöntemi ile analiz edilmiştir. Ülkelerin ulaşım altyapılarını modele dâhil edebilmek için Dünya Bankası tarafından hazırlanan Lojistik Performans Endeksinin (LPI) bazı alt kalemlerinden yararlanılmıştır. İhracat ve ithalat için iki ayrı model kurulmuş, modellerde Prais-Winsten (PCSEs) ve Poisson Pseudo-Maximum Likelihood (PPML) tahmincisi kullanılmıştır. Uygulama sonuçlarına göre, BRI'nın ulaşım altyapı olanaklarını geliştirmeyi hedeflediği düşünüldüğünde Türkiye'nin bu girişimin parçası olmasının dış ticaret hacmini artırıcı etki yaratacağı düşünülmektedir.

Anahtar Kelimeler: Bir Kuşak Bir Yol Girişimi, Çekim Modeli, PPML, Çin, OBOR, PCSEs, BRI
JEL Kodları: F02, F15, F17

Abstract

The People's Republic of China stands out with its high economic performance, especially in the last 20 years. The 2008 global crisis had a negative impact on China like the rest of the world. Thereupon, China went to search for new export markets and in 2013, the "One Belt,

Makale Geliş Tarihi: 24.11.2020. Makale Kabul Tarihi: 14.11.2022.

Araştırma Makalesi / Künye: ATEŞ, Erdem - SEYMEN, Dilek, "Bir Kuşak Bir Yol Girişimi ve Türkiye: Türkiye Girişime Dâhil Olmalı mı?", *Gazi Akademik Bakış Dergisi (GABD)*, Sayı: 31, Cilt: 16, 2022, s. 279-301

* Araş. Gör., Dokuz Eylül Üniversitesi İ.İ.B.F İktisat Bölümü, erdem.ates@deu.edu.tr, ORCID: 0000-0003-1459-9555.

** Prof. Dr., Dokuz Eylül Üniversitesi İ.İ.B.F İktisat Bölümü, dilek.seymen@deu.edu.tr, ORCID: 0000-0001-5535-594X.

Akademik
Bakış

279

Cilt 16
Sayı 31
Kış 2022

One Road (OBOR) initiative was launched by Chinese President Xi Jinping. Later, the official name of the initiative was changed to Belt and Road Initiative (BRI). Initiative's sea route was called "21. Century Maritime Silk Road", and the land route was called "Silk Road Economic Belt". Within the scope of BRI, cooperation documents were signed with 140 countries and 30 international organizations as of September 2022. The aim of the initiative; It can be summarized as increasing the trade volume by making infrastructure and superstructure investments that reduce trade costs between the Asian, European and African continents. In addition, the initiative is thought to have many political, social and cultural goals.

BRI's China-Central Asia-West Asia Economic Corridor (Central Corridor) is planned to pass through Turkey. It is thought that with this project, Turkey can gain profits by both acting as a bridge and by getting the chance to open up to new markets. The aim of the study; The aim is to analyze the relationship between exports and imports between the countries in the BRI and Turkey, and the transportation infrastructure. For this purpose, the 2007-2019 transportation infrastructure and foreign trade data of 118 countries and Turkey included in the initiative were analyzed by panel data method using gravity model. In order to include the transportation infrastructures of the countries in the model, some sub-items of the Logistics Performance Index (LPI) prepared by the World Bank were used. Two separate models were established for export and import, and Prais-Winsten (PCSEs) and Poisson Pseudo-Maximum Likelihood (PPML) estimators were used in the models. According to the results of the implementation, considering that BRI aims to develop transportation infrastructure opportunities, it is thought that Turkey's being a part of this initiative will have an increasing effect on foreign trade volume.

Key Words: *One belt one road initiative, OBOR, gravity model, PPML, china, PCSEs, BRI*

Jel Codes: F02, F15, F17

Giriş

Çin uygarlığı, insanlığı derinden etkilemiş birçok gelişmenin ve icadın çıkış noktası olmuştur. Özellikle Çin'in milattan önce yerleşik hayata geçmesi, onun ihtiyacından fazla ürün üretmesine neden olmuştur. Fazla ürünün diğer ülkelere satılması gerekliliği, ticaretin ortaya çıkmasına zemin hazırlamıştır.¹ Bu nedenle Çin ürünlerini satacak pazarlara ulaşmak için ticaret yollarına ihtiyaç duymuştur.

Tarihte Çin'den başlayarak Orta Asya, Anadolu ve Akdeniz aracılığıyla Avrupa ve Afrika kıtalarına uzanan ticaret yollarına "İpek Yolu" adı verilmiştir. Bu isimle adlandırılmasının nedeni bu yollar üzerinde taşınan en kıymetli malın ipek olmasıdır. Bu isim ilk kez M.Ö 138 yılında ünlü Çinli seyyah Ziang Qian yolculuğundan sonra tarihe geçmiştir.² İpek yolu ismi modern literatürde ilk kez 1877 yılında Alman coğrafyacı Ferdinand Von Richtho-

1 Taner Sabancı, "Yeni İpek Yolu Projesi: Tarihi Olanla Benzerlikleri ve Hakkındaki Bazı Çalışmaların Kısa Bir Değerlendirmesi". *Doğu Asya Araştırmaları Dergisi*, Temmuz 2018, Cilt:1, Sayı: 2, s. 81-99.

2 Taşkın Deniz. "Yeni Umutların Işığında Tarihi İpek Yolu Coğrafyası". *Marmara Coğrafya Dergisi*, Ekim 2016, Sayı:34,s. 195-202.

fen tarafından kullanılmıştır.³ İpek yolunun birçok farklı güzergâhı olmakla birlikte kabaca, Çin'in eski başkenti olan Xi'an şehri ile Roma İmparatorluğu toprakları arasında kalan 15 bin km'lik bir yol olduğu söylenebilir.⁴ İpek yoluna sadece bir ticaret yolu olarak bakmak doğru olmaz; güzergâhları üzerinde kervanların dinlenmeleri ve konaklamaları için yapılmış olan kervansaraylar aslında doğu ve batı toplumlarının tanıştığı kültür merkezleri işlevi görmüştür. İpek yolu, farklı kültür, dil ve dine sahip milletlerin etkileşimini sağlamıştır. Ayrıca bu yol sayesinde insanlığın gelişiminde derin izler bırakan teknoloji, fikir ve felsefe toplumlar arasında aktarılabilmiştir. İpek yolu, özellikle 2.yüzyıl ile 16.yüzyıl arasında ekonomik güç merkezi konumunu korumuştur.⁵ Daha sonra ekonomik güç merkezinin Avrupa'ya kayması, daha güvenli alternatif yolların bulunması ve taşımacılık sektöründe verimliliği arttıran yöntemlerin bulunması ile bu ticaret yolu önemini kaybetmiştir.⁶

Bir Kuşak Bir Yol (OBOR) girişimi ilk olarak, Çin Halk Cumhuriyeti (ÇHC) Devlet Başkanı Xi Jinping'in 2013 yılında Kazakistan'ın Nazarbayev Üniversitesi'nde yaptığı konuşma sırasında kamuoyu ile paylaşılmıştır. Xi Jinping konuşmasında sadece, girişimin kara güzergâhı olan "İpek Yolu Ekonomik Kuşağı" hakkında bilgi vermiştir. Girişimin deniz güzergâhı olan "21.yy Deniz İpek Yolu" ise Çin Halk Cumhuriyeti (ÇHC) Başbakanı Li Keqiang'ın tarafından 2013 yılında Brunei'de yapılan 16. ASEAN-Çin zirvesinde açıklanmıştır.⁷ İpek Yolu Ekonomik Kuşağı ve 21.yy Deniz İpek Yolu projelerinin birleştirilmesi ile "Bir Kuşak, Bir Yol (OBOR)" girişimi ortaya çıkmıştır. Girişimin ismi daha sonra resmi olarak Kuşak ve Yol İnisiyatifi (Belt and Road Initiative-BRI) olarak değiştirilmiştir. İpek Yolu Ekonomik Kuşağı, Çin ile Avrupa ve Afrika kıtalarını bağlarken, 21.yy Deniz İpek Yolu girişimi, Güney Çin Denizi'nden Hint Okyanusu'na bağlanmakta, oradan da Süveyş Kanalı üzerinden Akdeniz'e ulaşmaktadır.⁸ Girişim kapsamında kara yolları, limanlar, doğalgaz ve petrol boru hatları, yüksek hızlı tren rayları, fiber optik, enerji, sağlık, telekomünikasyon ve daha birçok alt yapı yatırımlarının yapılması ve var olanların modernizasyonu planlanmaktadır.⁹

- 3 Varis Çakan. "Yeni İpek Yolu Projesi: Beklentiler Sorunlar Ve Gerçekler". *Asya Araştırmaları Dergisi*, Kasım 2017, s. 35-52.
- 4 Hans-Joachim Schramm, & Xu Zhang. "Eurasian Rail Freight in the One Belt One Road Era". *NOFOMA (The Nordic Logistics Research Network)* Kolding: Syddansk Universitet. Institut for Entreprenørskab og Relationsledelse, Temmuz 2018 s. 769-789.
- 5 Esme Özdaşlı, "Çin'in Yeni İpek Yolu Projesi ve Küresel Etkileri". *Journal of Turkish Studies*, Ekim 2015, s. 579-596.
- 6 Altay Ath, "Çin ve Yeni İpek Yolu Projesi". *Analist*, Ekim 2014, s. 74-77.
- Ahmet Burçin Yereli, (2014). "Yeniden Canlanan İpek Yolunda Ekonomik Stratejiler". *İpek Yolu'nda Türk Kültür Mirası Sempozyumu Bildiriler Kitabı* (s. 301-307). Ankara : Türk Yurdu Yayınları.
- 7 Kaan Yiğenoğlu, "Çin'in Tek Kuşak Tek Yol Projesi ve Asya Altyapı Kalkınma Bankası". *Yönetim, Ekonomi, Edebiyat, İslami ve Politik Bilimler Dergisi*, Haziran 2018, s. 10-28.
- 8 Bülent Güner, "OBOR Girişimi'nin Coğrafyası". *Marmara Coğrafya Dergisi*, Sayı: 37, Ocak 2018, s. 112-123.
- 9 Erdal Tanas Karagöl, "Modern İpek Yolu Projesi", *SETA Perspektif*, Mayıs 2017, Sayı:174, s. 1-7.

gys

BRI girişimi ekonomik, politik, ticari ve kültürel etmenleri barındıran; politika koordinasyonu, altyapı bağlantıları, engelsiz ticaret ve finansal uyumlaştırma dâhil pek çok alanda toplumların karşılıklı anlaşmalarını amaçlamaktadır.¹⁰ BRI'ya dâhil olan ülkeler dünya nüfusunun yaklaşık yüzde 59,7'sine, dünya ticaretinin yaklaşık yüzde 37,2'sine ve 32 trilyon dolarlık bir GSYH'ye sahip bulunmaktadır. Buna ek olarak Asya-Pasifik ülkelerinin 2030 yılında ihtiyaç duyacakları alt yapı yatırımlarının 26 trilyon dolar seviyesinde olacağı tahmin edilmektedir.¹¹

Avrupa ve Çin arasındaki ticaret ağırlıklı olarak deniz taşımacılığı ile gerçekleştirilmektedir. Deniz taşımacılığının ağırlıkta olmasının en önemli nedeni, kara taşımacılığına göre daha az nakliye maliyetine sahip olmasıdır. Ayrıca kara taşımacılığının yapılacağı güzergâhta bulunan ülkelerin içinde buldukları siyasi durum, güvenlik sorunları ve gümrük prosedürleri de deniz taşımacılığını daha cazip hale getirmektedir. Fakat deniz yoluna kıyasla kara yolu ile gerçekleştirilen taşımacılığın süresi daha kısadır. Çin'den bir ürün deniz ulaşımıyla 30 ile 40 gün içinde Avrupa'ya ulaşırken, kara yolu taşımasında bu süre 18 güne kadar düşmektedir.¹² Aslında Çin ile Avrupa arasındaki uluslararası demiryolu taşımacılığı BRI'dan önce başlamış fakat BRI'nın kamuoyuna duyurulması ile artış göstermiştir. Örneğin; Çin'in Chongqing şehri ile Almanya'nın Duisberg şehirleri arasında demir yolu taşımacılığı 2011 yılından beri devam etmektedir.¹³

Literatürde BRI ile ilgili birçok çalışma bulunmaktadır. Fakat hem yerli hem de yabancı literatürde rastlanan çalışmaların ağırlıklı olarak tarih ve uluslararası ilişkiler alanlarında olduğu görülmüştür. Girişimin olası ekonomik etkilerinin analizi konusunda çok sınırlı çalışmaya rastlanmıştır. Herrero & Xu (2017) çalışmasında girişimin olası ticaret yaratıcı etkileri ticaret maliyetlerinin azaltıldığı, tarife oranlarının düşürüldüğü ve her ikisinin aynı anda gerçekleştirildiği üç farklı senaryo ile incelenmiştir. Sonuçta girişimin ticaret yaratıcı etki oluşturacağı tahminlenmiştir. Li, Bolton & Westphal (2018) çalışmasında demiryolu bağlantısının Çin ile Avrupa kıtası arasında gerçekleşecek ticareti pozitif yönde etkilediği belirlenmiştir. Konings (2018)

Zekeriyya Akdağ, "Türkiye-Çin İlişkilerinde Kuşak ve Yol Girişimi'nin Önemi". *Birey ve Toplum Dergisi*, Cilt:9, Sayı:1, Haziran 2019, s. 65-95.

- 10 Joanicjusz Nazarko; Katarzyna Anna Kuźmicz. "Introduction to the STEEPVL analysis of the New Silk Road initiative". *7th International Conference on Engineering, Project, and Production Management*, 21 - 23 September 2016, Procedia Engineering, Białystok 2017 s. 497-503
- Fung Business Intelligence Centre. *"The Silk Road Economic Belt and the 21st Century Maritime Silk Road"*. Hong Kong: Fung Business Intelligence Centre Publications, Hong Kong 2015, s. 5.
- 11 HSBC. (2019). *Belt, Road and Beyond. Understanding the BRI opportunity*. HSBC Global Asset Management Publications, Hong Kong 2019, s. 7.
- 12 Sıla Özşümer,. "Çin Ekonomisi ve Bir Kuşak Bir Yol Projesi". İzmir: İzmir Ticaret Odası Yayınları, İzmir 2017,s. 8.
- 13 Joanna Konings,. "Trade impacts of the Belt and Road Initiative". Amsterdam: ING Economics & Financial Analysis Publications, Amsterdam 2018, s. 2.

çalışmasında çekim modeli ile bir analiz gerçekleştirmiştir. Analiz bulgularına göre BRI girişiminin dünya ticaret hacmini yüzde 12 oranında artırma potansiyeli olduğu belirlenmiştir. Ramasamy & Yeung (2019) çalışmasında ise, yine çekim modeli ile analiz gerçekleştirilmiş ve özellikle BRI güzergâhlarında bulunan ülkelerde ticaret yaratıcı etkinin daha fazla olacağı bulunmuştur. Huang, Nie, Zhu, & Du, (2019) çalışmasında ise çekim modeli kullanılarak BRI girişimini incelemenin yanında, Orta Asya ülkelerinin olası ticaret potansiyelleri de belirlenmeye çalışılmıştır. Çalışmada yer alan ülkelerin girişime dahil olmasının ticaret hacmini artıracığı sonucu bulunmuştur.

Bu çalışmanın temel amacı BRI’da yer alan ülkelerle Türkiye arasında gerçekleşen ihracat ve ithalatın ulaşım altyapısı ile ilişkisini analiz etmektir. Bu amaçla, girişime dahil olan ülkelerin ve Türkiye’nin 2007-2019 dönemine ait ulaşım altyapısı ve dış ticaret verilerine dayanarak ihracat ve ithalata ilişkin iki ayrı model oluşturulmuş ve çekim modeli kullanılarak panel veri yöntemi ile analiz edilmiştir. BRI ulaşım altyapı olanaklarını geliştirmeyi hedeflediği düşünüldüğünde, analiz bulgularının, “Türkiye Bir Yol Bir Kuşak Projesi’ne dâhil olmalı mı?” sorusuna cevap vereceği düşünülmektedir. Çalışmanın birinci kısmında BRI hakkında bilgi verilmiş, ikinci kısımda girişim Türkiye açısından incelenmiştir. Üçüncü ve dördüncü kısımlarda ise sırasıyla ampirik analiz tanıtılarak, analiz bulguları açıklanmıştır. Sonuç kısmı, bu çalışmanın bulguları çerçevesinde sunulan politika önerilerinden oluşmaktadır.

Bir Kuşak Bir Yol Girişimi Nedir?

Bir Kuşak Bir Yol Girişimi, katılan ülkeler arasındaki ticari bağları kuvvetlendirmek amacıyla birçok alt ve üst yapı yatırımını kapsayan bir projedir. Fakat girişim, sadece fiziki yatırımlardan oluşmamaktadır. Çin’in girişim kapsamında sermaye piyasalarının ve para birimlerinin bütünleşmesi gibi görüşleri olduğu da ifade edilmektedir¹⁴. Girişim kapsamında öğrenci değişimleri, kültürel ve sanatsal faaliyetler de yer almaktadır. Bunlara ek olarak, Dijital İpek Yolu ya da Bilgi İpek Yolu adı verilen e-ticaret, dijital ekonomi, bilim ve teknoloji parkları, akıllı şehirler, fiber optik altyapılar vb. kavramlar da BRI’nın bileşenleri arasındadır.¹⁵

Girişim başlangıçta sadece Asya, Avrupa ve Afrika ülkeleri ile sınırlıyken, daha sonraki dönemlerde, özellikle ÇHC’nin girişimleri ile farklı kıtalardan birçok ülke projeye dâhil olmuştur. Eylül 2022 itibarıyla BRI’ya dâhil olan ülke sayısı 140’dır. Bu ülkelerin 28’i Avrupa, 44’ü Asya, 40’ı Afrika, 19’u Amerika ve 9’u Okyanusya kıtasında yer almaktadırlar. BRI’ya dâhil olan 140 ülkenin toplam nüfusu 4,5 milyar kişi civarındadır. Bu rakam toplam dünya nüfusunun yaklaşık yüzde 60’ını oluşturmaktadır. GSYH’si ise 32 trilyon dolar (ABD doları) düzeyindedir. Bu değer, toplam dünya GSYH’sinin

14 Camille Brugier, “China’s way: the new Silk Road”. Brüksel: European Union Institute for Security Studies Publications, Brüksel 2014, s. 2.

15 Güner, a.g.e., s. 121

yaklaşık yüzde 37,3'üne denk gelmektedir.

BRI kara ve deniz olmak üzere iki güzergâhtan meydana gelmektedir. Kara güzergâhında altı; deniz güzergâhında ise iki adet koridor bulunmaktadır. Kara güzergâhında altı adet koridor bulunmaktadır. Bunlar; Çin-Hindiçini Ekonomik Koridoru, Çin-Pakistan Ekonomik Koridoru, Çin-Orta Asya-Batı Asya Ekonomik Koridoru, Bangladeş-Çin-Hindistan-Myanmar Ekonomik Koridoru, Çin-Moğolistan-Rusya Ekonomik Koridoru, Yeni Avrasya Kara Kıta Köprüsü Ekonomik Koridorlarıdır.

Deniz güzergâhında ise iki adet koridor bulunmaktadır. Bunlar; Güney Çin Denizi'nden Hint Okyanusu'na uzanan bu koridor ile Çin-Pakistan ve Bangladeş-Çin-Hindistan-Myanmar ekonomik koridorları birbirine bağlanmış olacaktır. Buna ek olarak koridor, Kenya, Cibuti ve Mısır üzerinden Akdeniz'e bağlanacaktır. Bu koridora, Çin-Hint Okyanusu-Afrika-Akdeniz Deniz Ekonomik Koridoru adı verilmiştir. Güney Çin Denizi'nden, Pasifik Okyanusu, Okyanusya ve Güney Amerika'yı kapsayan koridora Güney Pasifik Ekonomik Koridoru adı verilmiştir.

Bir Kuşak Bir Yol Girişiminin Nedenleri ve Hedefleri

1978 yılından itibaren Deng Xiaoping döneminde ÇHC, "Reform ve Dışa Açılım" adı verilen ekonomik bir dönüşüme girmiştir. Bunun sonucunda 1990'ların sonunda ÇHC dünyanın önemli ekonomilerinden biri haline gelmiştir. 2001 yılında ÇHC'nin Dünya Ticaret Örgütü'ne üye olması ile Çin ekonomisi dışa tam olarak açılmış, 2008 küresel krize kadar yüksek büyüme oranları yakalamış ve yüksek ticaret fazlaları vermiştir. Ancak 2008 küresel krizi sonucunda oluşan talep daralmasından ÇHC de olumsuz etkilenmiş, Çin ekonomisi yavaşlamış, üretim fazlası ürünler ihraç edilememiştir. Bu durum ÇHC'nin güvenli bir ticaret alanı yaratmak istemesine yol açmıştır. BRI'nın en önemli nedeni ÇHC için güvenli bir ticaret alanı oluşturmaktır. İkincisi, ABD eski Başkanı Barack Obama döneminde, 2011 yılında uygulamaya başladığı "Asya Ekseni" stratejisi ile Asya'ya dönüş politikası izlemeye başlamış, sonrasında ABD Başkanı seçilen Donald Trump döneminde ise ticaret savaşları artmıştır. Çin-ABD arasında yaşanan bu siyasi gel-gitler ve belirsizlikler, ÇHC'yi kendi güvenli ticaret ve siyaset alanını oluşturmaya itmektedir. Üçüncüsü, ÇHC enerji ve bazı hammadde kaynaklarında dışa bağımlıdır. Özellikle petrol ve doğalgaz gibi ürünleri Arap ülkeleri ve Orta Asya ülkelerinden ithal etmektedir. ÇHC bu girişim ile ihracatı yanında üretim yapmak için gerekli olan ürünlerin ithalatını da güvence altına almayı amaçlamaktadır. Dördüncüsü, girişim ile Çin daha önce fazlaca ilişki kurmadığı ülke ve bölgeler ile daha sıkı ilişkiler kurma şansı yakalamayı amaçlamaktadır. Bu sayede ÇHC, dünyadaki etkinliğini arttırmayı planlamaktadır. Ayrıca Çin ürünlerinin daha önce ihraç edilmediği ülkelere ihracatı sağlanabilecek böylece üretim fazlası azaltılabilecektir. Beşincisi, Çin'in özellikle doğusu ile batısı arasında var olan bölgesel gelişmişlik farklarının giderilmek istenmesi gösterilmektedir. Örneğin; Çin'in en az gelişmiş bölgelerinden olan Sincan

Uygur Özerk Bölgesi'nin projede kritik bir öneme sahip olması ekonomik eşitsizliklerin azaltılması için çözüm önerisi olarak değerlendirilmektedir. Altıncısı, Çin'in ticareti genel olarak deniz yolu ile gerçekleştirilmektedir. Girişimin bir nedeninin de Çin'in deniz yolu ile yapılan ticarete olan bağımlılığını azaltmak ve olası siyasi krizlere karşı alternatif ticaret yollarına sahip olmak olduğu düşünülmektedir. Yedincisi, Dünya ekonomisinde ABD dolarının üstünlüğü günümüzde de sürmektedir. Çin bu girişim ile kendi para birimi olan Yuan'ın kullanımını yaygınlaştırarak, ABD dolarının üstünlüğünü azaltmak istemektedir.¹⁶ Son olarak, Çin'in dünya siyasetinde küresel bir güç olmayı ve uluslararası sistemde daha etkin yer almayı istemesi de bu girişimin nedenleri arasında sayılmaktadır.^{17,18} BRI -yukarıda belirtilen ÇHC'ne özel amaçları da içinde barındıran- beş ana hedefi bulunmaktadır. Bunlar; "girişime dâhil olan ülkeler arasında politika eşgüdümünün sağlanması, bağlantıları kuvvetlendirmek için altyapı yatırımlarının yapılması, ticaretin önündeki engellerin kaldırılması, finansal bütünleşmenin sağlanması ve halklar arasındaki bağların kurulmasıdır."¹⁹

Kuşak ve Yol Girişiminin Önündeki Zorluklar

Girişimin hayata geçirilmesi için birçok neden olduğu gibi, girişimin önünde birçok zorluk da bulunmaktadır. Bu zorluklar şu şekilde sıralanabilir; Birincisi, girişim kapsamında olan ülkelerin, girişime yönelik bazı endişeleri bulunmaktadır. Örneğin; büyük altyapı yatırımlarını Çin kaynakları ile finanse edecek olan ülkelerin, borçlarını ödeyememeleri durumunda Çin tarafına bağımlı hale gelecekleri korkusu mevcuttur. Buna ek olarak üye ülkelere yapılacak olan altyapı yatırımlarında yerli değil Çinli işçi ve mühendislerin kullanılacağı kaygıları yer almaktadır. İkincisi, girişime dahil olan ülkeler arasında bazı siyasi, dini ve etnik sorunlar mevcuttur. Buna örnek olarak; Türkiye ile Ermenistan, Gürcistan ile Rusya vb. ülkeler arasında yaşanan sorunlar sayılabilir. Üçüncüsü, girişimin dışında yer alan ABD ve Hindistan gibi büyük ülkeler girişimi desteklememektedirler. Bu ülkelerin girişimin gerçekleşmesi için stratejik önemi olan ülkeleri, girişime dahil olmama yönünde etkileme olasılıkları bulunmaktadır. Dördüncüsü, girişim dünya tarihinde görülen en kapsamlı alt ve üstü yapı yatırımlarını barındırmaktadır. Asya Kalkınma Bankası, 2020 yılına kadar Asya kıtasının altyapı açığının 8 trilyon dolar seviye-

Görüş

Akademik
Bakış
285
Cilt 16
Sayı 31
Kış 2022

16 İrem Osmanoglu, "Bir Kuşak Bir Yol Projesi ve Avrupa Birliği". S. Yılmaz içinde, *Bir Kuşak Bir Yol Projesi: Kavramlar, Aktörler, Uygulamalar*, Astana Yayınları. Ankara 2019, s. 139.

17 Filiz Kutluay Kutar; Fatma Şura Koçer, "Çin'in Yeni İpek Yolu Projesi: Bir Kuşak Bir Yol". *Journal of Social, Humanities and Administrative Sciences*, 5(17), Ağustos 2019, s. 621.

18 Zekerriya Akdağ, (2022). "Çin Karakteristiğiyle Dünya Düzeni: Geçmişten Günümüze Haraççı Sistem", Pamukkale Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi, Sayı 48, Denizli, s. 378.

19 National Development and Reform Commission (2015, Mart 28). Belt and Road Portal. Temmuz 22, 2020 tarihinde Belt and Road Portal Web Sitesi: <https://eng.yidaiyilu.gov.cn/qwyw/qwfb/1084.htm> adresinden alındı.

sinde olacağını tahmin etmektedir.²⁰ Girişime dahil olan ülkelerin genellikle gelişmekte olan ülkeler olduğu düşünüldüğünde, bu ülkelerin finansman konusunda sıkıntı çekecekleri beklenmektedir. Bu sorunu aşmanın yolu Çin tarafından girişimin finanse edilmesidir. Fakat Çin'in tek başına bu büyük yatırımları yapabilecek finansal derinliğe sahip olmadığı düşünülmektedir. Girişimin finansmanı için kurulan bazı kuruluşlar mevcuttur ancak bu kuruluşların da finansmanı ağırlıklı olarak Çin tarafından sağlanmaktadır.²¹ Beşincisi, BRI sayesinde bazı üye ülkelerde piyasalarının Çin malları ile işgal edileceği ve bunun yerli üretimi olumsuz etkileyebileceği görüşü bulunmaktadır. Altıncısı, girişimde yer alan ülkeler ekonomik gelişme düzeyleri, alt ve üstyapı donanımları, hukuk sistemleri, yönetim biçimleri, kültürleri vb. birçok yönden farklılıklar göstermektedir. Bu farklılıklar girişimin işleyişi ve finansmanı gibi konularda bazı dengesizliklere neden olabileceği potansiyeline sahiptir. Yedincisi, BRI girişiminin amaçları, güzergâhlarının tam olarak nerelerden geçeceği, kapsamı gibi konularda belirsizlikler bulunmaktadır.²² Üye ülkeler belirsizlikler barındıran böyle bir girişimin parçası olmaktan çekinmektedirler. Son olarak ise, Çin'in Wuhan şehrinde ortaya çıkan Covid-19 salgını birçok konuyu olduğu gibi BRI'yu da etkileme potansiyeline sahiptir. Örneğin, Çin'i salgından sorumlu tutan veya Çin'in salgını başlangıçta gizlemeye çalıştığını, eğer zamanında Dünya Sağlık Örgütü'ne (WHO) bildirilseydi, salgın için diğer ülkelerin daha erken tedbir alabileceğini öne süren görüşler bulunmaktadır. Buna ek olarak, salgın sebebiyle hem Çin hem de BRI üyesi ülke ekonomileri zor günler geçirmektedir. Covid-19 salgınından önceki dönemlerde de Çin'in bu devasa girişimin finansmanını sağlayıp sağlamayacağına yönelik şüpheler varken, salgından sonra bu şüphelerin daha da artması ve girişime karşı bir güvensizlik oluşması potansiyeli mevcuttur.

Kuşak ve Yol Girişimi Kapsamında Kurulan Kuruluşlar

BRI büyük çapta alt ve üstyapı yatırımlarının yapılmasını gerektirmektedir. Bu yatırımların finansmanının sağlanması son derece önemlidir. Girişime dahil olan ülkelere bakıldığında, çoğunluğunun gelişmekte olan ülkelere olduğu görülebilir. Bu ülkelerin bahsi geçen büyük yatırımları kendi kaynakları ile gerçekleştirebilmeleri zor görülmektedir. Mayıs 2017'de Çin Devlet Başkanı Xi Jinping, girişimin finansmanı için 124 milyar dolar ayrıldığını duyurmuştur. Bunun 14,5 milyar (ABD) dolarının İpek Yolu Fonuna, 36 milyar dolarının Çin Kalkınma Bankasına, 19 milyar dolarının ise Çin İhracat-İthalat Bankasına ayrıldığı belirtilmiştir. Buna ek olarak 43 milyar dolar

20 Theresa Fallon, "The New Silk Road: Xi Jinping's Grand Strategy for Eurasia". *American Foreign Policy Interests*, Cilt: 37, Sayı: 3, Temmuz 2015, s. 142.

21 Md Nazirul Islam Sarker vd. "One Belt One Road Initiative of China: Implication for Future of Global Development". *Modern Economy*, Sayı:9, Nisan 2018, s. 633.

22 Ersan Bocutoğlu "Çin'in Bir Kuşak-Bir Yol Projesinin Ekonomik ve Jeopolitik Sonuçları Üzerine Düşünceler". *International Conference on Eurasian Economics 2017* (s. 265-270). Bişkek 2017, s. 268.

bütçeli BRI Fonunun kurulacağını belirtmiştir²³. Girişimin finansmanının sağlanması için bazı kuruluşlar oluşturulmuştur. Bunlardan birincisi; 2014 yılında 40 milyar dolar bütçe ile kurulan İpek Yolu Fonu'dur. Fonun amacı BRI kapsamındaki alt ve üstyapı yatırımlarının finansmanını sağlamaktır. İkincisi; aralarında Türkiye'nin de bulunduğu 57 kurucu ülke tarafından oluşturulan Asya Altyapı Yatırım Bankası'dır. Banka 2016 yılında faaliyetlerine başlamıştır ve merkezi Şangay'da bulunmaktadır. Bankanın günümüzde 102 üyesi bulunmaktadır ve kuruluş sermayesi 100 milyar dolardır²⁴. Asya Altyapı Yatırım Bankası'nın kuruluş amacı; elektrik, su, ulaşım, sağlık gibi temel hizmetlerin kalitesini artırmak ve BRI kapsamındaki projelere maddi destek sağlamaktır.²⁵ Bu kuruluşların dışında, BRI kapsamında yapılacak yatırımların finansmanını sağlayacak birçok kuruluş oluşturulmuştur. Bunlar; aynı zamanda dünyanın en büyük kalkınma finansmanı kuruluşu olan Çin Kalkınma Bankası, Çin Eximbank, Çin Tarım Kalkınma Bankası, Çin Endüstri ve Ticaret Bankası, Çin Bankası, Çin Yapı Bankası, Yeni Kalkınma Bankası, Çin İhracat ve Kredi Garanti Kuruluşu olarak sayılabilir.²⁶

Kuşak ve Yol Girişimi ve Türkiye

Tarihi İpek Yolu'nu yeniden canlandırmak için Türkiye 1990'lı yıllardan itibaren girişimlere başlamıştır. Bu girişimler sonucunda 1997 yılında İstanbul'da 26 ülkenin katılımı ile "İpek Yolu 2000" konferansı gerçekleştirilmiştir. Türkiye, özellikle ortak tarihi, kültürel, dil ve köken bağlantısı bulunan Türk Cumhuriyetleri ve birçok Asya ülkesini içine alan, İpek Yolu Girişimi ve Kervansaray Projesi'ni 2008 yılında başlatmıştır. Bu projeye; Afganistan, Irak, Özbekistan, Azerbaycan, İran, Pakistan, Türkmenistan, Çin, Kazakistan, Rusya, Gürcistan, Kırgızistan, Suriye, Hindistan, Moğolistan ve Tacikistan dâhil olmuştur. Projenin amaçları; projeye dahil olan ülkeler arasındaki gümrük işlemlerinin basitleştirilmesi ve uyumlaştırılması yolu ile bölgedeki ticaret hacminin artırılması ve ipek yolu üzerinde bulunan tarihi han, kervansaray gibi yapıların restore edilmesi ve yeni işlevler kazandırılarak korunmasıdır.²⁷

Türkiye'nin "İpek Yolu Girişimi ve Kervansaray Projesi" ile Çin'in "BRI Girişimi" benzerlikler göstermektedir. Bu nedenle Türkiye'nin BRI'ya sıcak baktığı söylenebilir.²⁸ Türkiye BRI kapsamında Çin ile "Türkiye Cumhuriyeti ile Çin Halk Cumhuriyeti Hükümeti Arasında İpek Yolu Ekonomik Kuşağının, 21. Yüzyıl Deniz İpek Yolunun ve Orta Koridor Girişiminin Uyumlaştırılmasına İlişkin Mutabakat Zaptı" ve "Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile

Görüş

Akademik
Bakış
287
Cilt 16
Sayı 31
Kış 2022

- 23 Deloitte Insights., *Embracing the BRI ecosystem in 2018: Navigating pitfalls and seizing opportunities.*, Shanghai: Deloitte China Araştırma Raporu, Shanghai 2018, s. 16.
- 24 Saleh Shahriar, vd., *Institutions of the Belt & Road Initiative: A Systematic Literature Review.* *Journal of Law, Policy and Globalization*, Sayı: 77, Ekim 2018, s. 5.
- 25 Yiğenoğlu, ag.e, s.21.
- 26 OECD, ag.e, s.18-19.
- 27 T.C Ticaret Bakanlığı Resmi İnternet Sitesi. "İpek Yolu Girişimi ve Kervansaray Projesi", <https://ab.gtb.gov.tr/uluslararasi-projeler/ipek-yolu-girisimi-ve-kervansaray-projesi>
- 28 Arzu Durdular., "Çin'in Kuşak-Yol Projesi ve Türkiye-Çin İlişkilerine Etkisi". *Avrasya Etüdleri*, Cilt: 49, Sayı: 1, Haziran 2016, s. 91.

Çin Halk Cumhuriyeti Hükümeti Arasında Demiryolları Alanında İşbirliğine İlişkin Anlaşma” olmak üzere iki anlaşma imzalamıştır. Bu anlaşmalar ile Türkiye, BRI’ya dahil olduğunu ilan etmiş ve BRI kapsamında altyapı yatırımlarının yapılacağını, kültürel politik ve ticari bağların geliştirileceğini taahhüt etmiştir.²⁹ Buna ek olarak, Edirne-Kars Hızlı Tren Projesinin Orta Koridorun bir bileşeni olacağı belirtilmiştir.

Türkiye, BRI’nın Orta Koridor ya da Çin-Orta Asya-Batı Asya Ekonomik Koridoru adı verilen güzergâhında yer almaktadır. Orta Koridor ile projenin başlangıç noktası olan Çin’in Xi’an şehrinden hareket eden bir tren, Uygur Özerk Bölgesinin Başkenti Urumçi üzerinden Kazakistan, Özbekistan ve Türkmenistan’ın Türkmenbaşı Limanı veya Kazakistan’ın Aktau Limanı ile Hazar Denizi üzerinden Azerbaycan’ın Bakü Limanına gelecek oradan da Gürcistan üzerinden Türkiye’ye ulaşacaktır. Orta Koridor, Rusya üzerinden geçen Kuzey Koridor ve İran üzerinden geçen Güney Koridordan daha kısa bir mesafeyi kapsamaktadır. Bu durum Asya ile Avrupa kıtaları arasında yer alan kara güzergâhları arasında Orta Koridorun zaman ve maliyet açısından daha avantajlı olduğunu göstermektedir. Buna ek olarak, Çin’den yola çıkan bir yük gemisinin Avrupa kıtasına varması yaklaşık kırk gün sürerken, Orta Koridor üzerinden bir trenin Avrupa kıtasına ulaşmasının yaklaşık iki hafta süreceği tahmin edilmektedir. Çin’in Avrupa kıtasına yaptığı ihracatın yüzde 96’sının deniz yolu ile yapıldığı düşünüldüğünde, Orta Koridor’un zaman avantajı ile bu ticaretin belirli bir kısmını çekme potansiyeli olduğu söylenebilir.³⁰

Türkiye BRI’ya dahil olarak birtakım amaçlara ulaşmak istemektedir. Bunlar; kültürel, dini ve köken itibarıyla bağları bulunan Türk Cumhuriyetleriyle siyasi ve ekonomik bağlarını kuvvetlendirmek, gelişmekte olan Asya pazarına daha az maliyetle girebilmek, özellikle Çin’e karşı verilen dış ticaret açığını azaltmak, yapılacak altyapı yatırımlarında BRI’nın finansmanı için kurulan kuruluşlardan faydalanabilmek, dünya ekonomik güç merkezinin Asya’ya kayması sonucunda bunun dışında kalmamak ve Avrupa’ya bağımlı olan ihracatını çeşitli ülkelere yayarak dış ticarete ülke çeşitlendirmesini artırmak olarak sayılabilir.³¹ Türkiye’nin BRI’ya dahil olmasının önünde bazı zorluklar da mevcuttur. Bunlar; Çin’in Uygur Türklerine yapmış olduğu baskılar ve hali hazırda Çin’e karşı verilmekte olan dış ticaret açığının artacağı endişesidir.

29 TBMM Tutanakları. “Türkiye Cumhuriyeti ile Çin Halk Cumhuriyeti Hükümeti Arasında İpek Yolu Ekonomik Kuşağının 21. Yüzyıl Denizdeki İpek Yolunun ve Orta Koridor Girişiminin Uyumlaştırılmasına İlişkin Mutabakat Zaptının Onaylanmasının Uygun Bulduğuna Dair Kanun Tasarısı”. Ankara 2016, s.3.

30 T.C. Dışişleri Bakanlığı Resmî İnternet Sitesi. “Türkiye’nin Çok Tarafli Ulaştırma Politikası”, http://www.mfa.gov.tr/turkiye_nin-cok-taraffli-ulastirma-politikasi.tr.mfa

31 Dilek Aykut Seymen, *Türkiye’nin Dış Ticaret Yapısı ve Rekabet Gücü*, DEÜ Yayınları, İzmir 2009, s. 29, Dilek Aykut Seymen- Nevzat Şimşek, “Türkiye ile Çin’in OECD Pazarında Rekabet Gücü Karşılaştırması”. İktisat İşletme ve Finans, Cilt: 21 Sayı: 244, Temmuz 2006, s.12.

BRI Ülkeleri ile Türkiye Arasındaki Ticarete Ulaşım Altyapısının Önemi: Ekonometrik Bir Analiz

Çalışmanın bu kısmında Kuşak ve Yol Girişiminde yer alan ülkelerle Türkiye arasında gerçekleşen ihracat ve ithalatın, ulaşım altyapısı ile ilişkisinin ekonometrik olarak analizi amaçlanmıştır. Girişime dahil olan 118 ülkenin ve Türkiye'nin 2007-2019 ulaşım altyapı ve dış ticaret verileri, çekim modeli kullanılarak panel veri yöntemi ile analiz edilmiştir. Ülkelerin ulaşım altyapılarını modele dahil edebilmek için Dünya Bankası tarafından hazırlanan Lojistik Performans Endeksinin (LPI) bazı alt kalemlerinden yararlanılmıştır. Söz konusu endeks bu çalışmanın modelinde yer alan değişkenler için temel kaynak niteliğinde olduğundan aşağıda ayrıca tanıtılmıştır. İhracat ve ithalat için iki ayrı model kurulmuş ve modellerde Prais-Winsten (PCSEs) ve Poisson Pseudo-Maximum Likelihood (PPML) tahmincisi kullanılmıştır. Aşağıda çalışmanın modeli, kullanılan değişkenler, veri seti, analiz yöntemi ve bulgularına ilişkin ayrıntılı bilgiler yer almaktadır.

Çalışmanın Modeli, Değişkenler ve Veri Seti

Çalışmada, BRI'da yer alan ülkelerle Türkiye arasında gerçekleşen ihracat ve ithalatın, ulaşım altyapısı ile ilişkisini analiz etmek amaçlanmıştır. Bu amaçla, girişime dâhil olan 118 ülkenin ve Türkiye'nin 2007-2019 ulaşım altyapı ve dış ticaret verileri, çekim modeli kullanılarak panel veri yöntemi ile analiz edilmiştir. Çalışmada 2007-2019 yılları arasındaki veriler yıllık olarak kullanılmıştır. Aşağıda ihracat (1) ve ithalat (2) için kurulan modellerin denklemleri ve kullanılan değişkenler yer almaktadır.

$$\ln_exportabt = \beta_0 + \beta_1 \ln gdpbt - \beta_2 \ln_dlab + \beta_3 \ln_infb + \beta_4 \ln_shipb - \beta_5 \log_logquaab - \beta_6 tariff + \beta_7 border + \beta_8 language + \mu_{ijt} \quad (1)$$

$$\ln_exportbat = \beta_0 + \beta_1 \ln gdpbat - \beta_2 \ln_dlab + \beta_3 \ln_infb + \beta_4 \ln_shipb - \beta_5 \log_logquaab - \beta_6 tariff + \beta_7 border + \beta_8 language + \mu_{ijt} \quad (2)$$

$\ln_exportabt$ ve $\ln_exportbat$: t yılında a ve b ülkeleri arasındaki ticaret akımlarını göstermektedir ve Türkiye'den her bir BRI üyesi ülkesine yapılan ihracat ile her bir BRI üyesi ülkeden Türkiye'ye yapılan ihracat şeklinde formüle edilmiştir. Ticaret akımı verileri yıllık olup ABD doları cinsindedir.

\ln_gdpbt ve \ln_gdpbat : Sırasıyla t yılında a ülkesinin (Türkiye'nin) ve t yılında b ülkesinin (BRI üyesi ülke) gayrisafi yurtiçi hâsıla değerlerini göstermektedir. Yıllık veriler, dolar cinsinden kullanılmıştır.

\ln_dlab : a (Türkiye) ve b (BRI üyesi ülke) arasındaki uzaklığı göstermektedir. Uzaklığın hesaplanmasında Türkiye ve BRI ülkelerinin başkentlerinin birbirine olan uzaklığı kilometre cinsinden kullanılmıştır.

\ln_infab , \ln_shipab ve $\ln_logquaab$: b ülkesinin (BRI üyesi ülke) taşımacılık altyapı yatırımlarını temsil eden (\ln_inf), ülkenin deniz taşımacılığı olanaklarını temsil eden (\ln_ship) ve var olan lojistik olanaklarının kalitesini temsil eden (\ln_logqua) endeks değerleri kullanılmıştır. Ülkele-

gors

Akademik
Bakış

289

Cilt 16
Sayı 31
Kış 2022

rin taşımacılık altyapı yatırımlarını, deniz taşımacılığı altyapısını ve ulaşım olanaklarının kalitesini temsil eden endeks değerleri Dünya Bankası tarafından hazırlanan Lojistik Performans Endeksinden (LPI) alınmıştır. Ülkelerin ulaşım altyapıları ile ilgili bu üç değer, LPI endeksinin alt kalemleri olarak verilmektedir. Çalışmada bu üç değer kullanılmasının nedeni, BRI'nın ticareti artırmak için taraf ülkelerin ulaşım altyapılarını geliştirmek istemesidir. Analizde, bu değerler ile Türkiye'nin taraf ülkelerle olan ticareti arasındaki ilişki görülmeye çalışılmıştır.

Tariff: Ülkelerin ortalama tarife oranları çekim modeli analizlerinde sıkça kullanılan Centre d'Etudes Prospectives et d'Informations Internationales Enstitüsü (CEPII)'nin veri setinden alınmıştır.

Border: a (Türkiye) ve b (BRI üyesi ülke) arasında sınır olup olmadığını gösteren kukla değişkeni göstermektedir. Eğer ülkeler sınır komşusu ise 1 değilse sıfır değerini almaktadır.

Language: Türk dillerini konuşan bağımsız ülkelere atanan kukla değişkeni göstermektedir. Eğer ülke bir Türk dili konuşuyorsa 1, konuşmuyorsa 0 değerini almaktadır.

Veri seti oluşturulurken; Türkiye'nin ihracat ve ithalat değerleri Türkiye İstatistik Kurumu (TÜİK), ülkelerin gayri safi yurtiçi hasılları Dünya Bankası'nın, ülkeler arasındaki uzaklıklar ve ortalama tarife oranları CEPII'nin elektronik veri kaynaklarından alınmıştır. Taşımacılık altyapısıyla ilgili değişkenler ise; Dünya Bankası tarafından iki yılda bir hesaplanan "Lojistik Performans Endeksi" nin alt kalemlerinden alınmıştır.

Analiz Yöntemi ve Ampirik Bulgular

Analiz, dış ticaret çalışmalarında yaygın bir şekilde kullanılan çekim modeli ile yapılmıştır. Ayrıca çalışmanın analizinde panel veri ekonometrisinden yararlanılmıştır. Çekim modeli özellikle dış ticaret analizlerinde sık kullanılan bir yöntemdir. Bu model kaynağını Newton'un Çekim Yasası'ndan (The Law of Gravity) almaktadır. Newton Çekim Yasası'na göre iki cisim arasındaki kuvvet, bu iki cismin kütlesi ile doğru, aralarındaki mesafe ile ters orantılıdır. Uluslararası iktisat analizlerinde çekim modeli, farklı coğrafi konumlar arasındaki ticaret akımlarını, ülkelerin ekonomik büyüklükleri, birbirlerine coğrafi uzaklıkları ve incelenen konuya göre değişebilen ek değişkenlerle oluşan ampirik bir model olarak kullanılmaktadır.³²

Çalışmada 118 ülke için oluşturan veriler çekim modeli ile panel veri kullanılarak analiz edilmiştir. Türkiye'nin taraf ülkelerle olan ihracat ve ithalat değerleri bağımlı değişkenler olmak üzere, ayrı ayrı iki analiz gerçekleştirilmiştir. Aşağıda ilk olarak ihracat için kurulan modeller açıklanacaktır. Tablo 1'de ihracat için kurulan modelin betimleyici istatistik değerleri görül-

32 Nalan Işık.. "Türkiye ile Şanghay İşbirliği Örgütü Arasındaki Ticaret Akımlarının Panel Çekim Modeli İle Analizi". *Uluslararası İktisadi ve İdari Bilimler Dergisi*, Sayı: 17, Nisan 2016, s.165.

mektedir. Ortalama ve ortanca değerlerin birbirlerine yakın olması nedeniyle, değişkenlerin normal dağılıma sahip oldukları görülmektedir.

Tablo 1: İhracat Modelinde Kullanılan Değişkenlerin Betimleyici İstatistikleri

Değişkenler	Gözlem Sayısı	Ortalama Değer	Ortanca Değer	Standart Sapma	En Küçük Değer	En Büyük Değer
ln_gdpb	1521	10.671	10.649	0.711	9.067	13.156
ln_exportab	1521	8.097	8.255	1.071	0	10.077
ln_dl	1521	3.623	3.672	0.325	2.893	4.225
ln_lpi	1521	0.431	0.420	0.721	0.083	0.625
ln_inf	1521	0.398	0.386	0.089	0.413	0.631
ln_ship	1521	0.434	0.432	0.693	0.871	0.626
ln_logqua	1521	0.417	0.411	0.096	0.096	0.624
tariff	1521	2.629	2	2.529	0	10.375
language	1521	0.512	0	0.220	0	1
border	1521	0.427	0	0.202	0	1

Tablo 2’de Türkiye’nin BRI üyesi ülkelerle gerçekleştirdiği ihracat için kurulan modelin değişen varyans, otokorelasyon ve yatay kesit bağımlılığı barındırıp barındırmadığına dair yapılan testlerin sonuçları görülmektedir.

Tablo 2: İhracat İçin Kurulan Modele İlişkin Test Sonuçları

Testin Amacı	Test	İstatistik Değeri	Olasılık Değeri
Değişen Varyans	Levene, Brown ve Forsythe	Wo = 16.0967895	0.00000000
		W50 = 9.5399186	0.00000000
		W10 = 14.9489552	0.00000000
Otokorelasyon	Durbin-Watson	Durbin-Watson	0.89151584
		Baltagi-Wu LBI	1,08830
Yatay Kesit Bağımlılığı	Peseran	20.752	0.0000

Tablo 2’de yer alan test sonuçlarına göre modelde, değişen varyans, otokorelasyon ve yatay kesit bağımlılığı bulunmaktadır. Bu nedenle dirençli tahmincilerden yararlanmak gerekmektedir. Değişen varyans, otokorelasyon ve yatay kesit bağımlılığına karşı dirençli tahminler yürütülmesini sağlayan Prais-Winsten tahmincisi (PCSEs) ile modelin kurulması uygun görülmüş-

gys

tür.³³ Bu tahmincinin, model için genel bir yatay kesit bağımlılığının olduğu varsayımı ile hareket eden (PCSEs-1) ve birimlere özgü yatay kesit bağımlılığının olduğu varsayımı ile hareket eden (PCSEs-2) olmak üzere iki farklı analiz yöntemi bulunmaktadır. Model bu iki analiz yöntemine göre ayrı ayrı olacak şekilde kurulmuştur. Buna ek olarak, üçüncü bir model olarak son dönemde çekim modeli analizlerinde sıklıkla kullanılan Poisson Pseudo-Maximum Likelihood (PPML) tahmincisi kullanılmıştır. PPML tahmincisinin çekim modeli analizlerinde değişen varyans ve bağımlı değişkenin sıfır gözlem durumlarında diğer tahmincilere göre daha sağlam ve tutarlı tahminlerde bulunduğunu belirtmektedir³⁴.

Tablo 3'te Türkiye'nin ihracatı için kurulan modelin sonuçları görülmektedir. Modelde değişken değerlerinin logaritması alınmıştır. Üç modelde deortalama tarife oranları (tariff) ve ülkeler arasındaki mesafe (ln_dl) arttığında ihracatın negatif etkilendiği görülmüştür. Ortalama tarife oranları yüzde 1 arttığında, PCSEs-1, PCSEs-2 ve PPML tahmincileri için sırasıyla, ihracat yüzde 0.077, 0.079 ve 0,0098 oranında azalmaktadır. Türkiye ile taraf ülke arasındaki uzaklık yüzde 1 arttığında, ihracat sırasıyla yüzde 0.77, 0.73 ve 0.094 oranlarında azalmaktadır. Üç modelde de Türkiye'nin ticaret partnerlerinin GSYH'si (ln_gdpb), Türkiye ile sınır komşusu olması (border) ve taraf ülkede bir Türk dili konuşuluyor olmasının (language), Türkiye'nin bu ülkelere yaptığı ihracatı pozitif etkilediği görülmüştür. Taraf ülkenin GSYH'si yüzde 1 arttığında, ihracat sırasıyla yüzde 0.904, 0.932 ve 0.103 oranlarında artmaktadır. Türkiye ile sınır komşusu olunması, o ülkelerle gerçekleştirilen ihracatı sırasıyla yüzde 0.44, 0.42 ve 0.04 oranlarında artırmaktadır. Taraf ülkelerde Türkçe konuşuluyor olması ise ihracatı sırasıyla, yüzde 0.81, 0.83 ve 0.09 oranlarında artırmaktadır. Taraf ülkelerin ulaşım altyapısını temsil eden (ln_inf) ve deniz taşımacılığı olanaklarını temsil eden (ln_ship) değişkenlerinin Türkiye'nin taraf ülkelere ihracatını pozitif, var olan lojistik hizmetlerin kalitesini temsil eden (ln_logqua) değişkeninin ise ihracatı negatif etkilediği üç modelde de görülmüştür. Taraf ülkelerin ulaşım altyapısını temsil eden endeks değeri yüzde 1 arttığında, ihracat yüzde 1.08, yüzde 1.21 ve yüzde 0.16 oranlarında artmaktadır. Deniz taşımacılığı olanaklarını temsil eden endeks değeri yüzde 1 arttığında, ihracat sırasıyla yüzde 0.74, 0.97 ve 0.26 oranlarında artmaktadır. Taraf ülkede var olan lojistik hizmetlerinin kalitesini temsil eden endeks değerinin yüzde 1 artması ise ihracatı sırasıyla yüzde 1.25, 1.12 ve 0.27 oranlarında azaltmaktadır. Bu değerlerin negatif çıkması, ihracata konu olan ülkelerin lojistik hizmet kalitelerinin düşük olduğunu düşündürmektedir.

33 Ferda Yerdelen Tatoğlu, *Panel Veri Ekonometrisi: Stata Uygulamalı*. Beta Yayınları, İstanbul 2016, s.274-275.

34 João Santos Silva & Silvana Tenreyro, "The Log of Gravity", *The Review of Economics and Statistics*, vol. 88, issue 4, Aralık 2006, s. 645.

Tablo 3: İhracat Modeli İçin Sonuçlar

	(PCSEs-1)	(PCSEs-2)	(PPML)
	ln_exportab	ln_exportab	ln_exportab
ln_gdpb	0.904*** (18.69)	0.932*** (27.16)	0.103*** (24.71)
ln_dl	-0.774** (-2.81)	-0.730*** (-4.43)	-0.0946*** (-3.69)
ln_inf	1.087** (2.87)	1.213*** (3.53)	0.160** (2.61)
ln_ship	0.748* (2.23)	0.979** (3.10)	0.261*** (3.75)
ln_logqua	-1.257** (-2.68)	-1.126** (-2.66)	-0.279** (-3.27)
tariff	-0.0771** (-2.72)	-0.0797*** (-5.11)	-0.00983*** (-3.85)
border	0.441*** (5.31)	0.425*** (6.08)	0.0496*** (4.91)
language	0.814*** (8.42)	0.836*** (8.81)	0.0943*** (13.06)
_cons	1.156 (0.88)	0.461 (0.57)	1.284*** (10.58)
N	1521	1521	1521
R-kare	0.888	0.978	0.572

* $p < 0.05$, ** $p < 0.01$, *** $p < 0.001$

gazi

İhracatla ilgili kurulan modelde taraf ülkelerin ulaşım altyapısını temsil eden (\ln_inf) ve deniz taşımacılığı olanaklarını temsil eden (\ln_ship) değişkenlerinin anlamlı ve pozitif çıkmasından, Türkiye'nin BRI'ya dâhil olmasının BRI ülkelerine yaptığı ihracatı olumlu etkileyeceği değerlendirilmesi yapılabilir.

Tablo 4'de ithalat için kurulan modelin betimleyici istatistik değerleri görülmektedir. Ortalama ve ortanca değerlerin birbirlerine yakın olması nedeniyle, değişkenlerin normal dağılıma sahip oldukları görülmektedir.

Tablo 4: İhracat Modelinde Kullanılan Değişkenlerin Betimleyici İstatistikleri

Değişkenler	Gözlem Sayısı	Ortalama Değer	Ortanca Değer	Standart Sapma	En Küçük Değer	En Büyük Değer
\ln_gdpa	1521	11.906	11.920	0.048	11.809	11.977
$\ln_exportba$	1521	7.642	7.991	1.648	0	10.496
\ln_dl	1521	3.623	3.672	0.325	2.893	4.225
\ln_lpi	1521	0.431	0.420	0.072	0.083	0.625
\ln_inf	1521	0.398	0.386	0.089	0.041	0.631
\ln_ship	1521	0.434	0.432	0.069	0.087	0.626
\ln_logqua	1521	0.417	0.411	0.078	0.096	0.624
tariff	1521	2.629	2	2.529	0	10.375
language	1521	0.042	0	0.202	0	1
border	1521	0.051	0	0.220	0	1

Tablo 5'de Türkiye'nin BRI üyesi ülkelere gerçekleştirdiği ithalat için kurulan modelin değişen varyans, otokorelasyon ve yatay kesit bağımlılığı barındırıp barındırmadığına dair yapılan testlerin sonuçları görülmektedir. Tablo 7'de yer alan test sonuçlarına göre ihracat için kurulan modelde olduğu gibi ithalat için kurulan modelde de değişen varyans, otokorelasyon ve yatay kesit bağımlılığı bulunduğu görülmüştür.

Tablo 5: İthalat İçin Kurulan Modele İlişkin Test Sonuçları

Testin Amacı	Test	İstatistik Değeri	Olasılık Değeri
Değişen Varyans	Levene, Brown ve Forsythe	Wo = 11.5926746	0.00000000
		W50 = 7.4794429	0.00000000
		W10 = 10.3785724	0.00000000
Otokorelasyon	Durbin-Watson	Durbin-Watson	1,05874
		Baltagi-Wu LBI	1,33206
Yatay Kesit Bağımlılığı	Peseran	23.547	0.0000

Değişen varyans, otokorelasyon ve yatay kesit bağımlılığı olduğu için ithalat modelinin de dirençli tahminler yürütülmesini sağlayan Prais-Winsten tahmincisi (PCSEs) ile kurulması uygun görülmüştür. Buna ek olarak, üçüncü model olarak ihracat içinde kurulmuş olan PPML tahmincisiyle bir çekim modeli analizi yapılmıştır.

Tablo 6'da Türkiye'nin ithalatı için kurulan modelin sonuçları görülmektedir. Modelde değişken değerlerinin logaritması alınmıştır. Üç modelde de ülkeler arasındaki mesafe (\ln_dl) arttığında ithalatın negatif etkilendiği görülmüştür. Türkiye ile taraf ülke arasındaki uzaklık yüzde 1 arttığında, sırasıyla ithalat yüzde 1.51, 1.54 ve 0.15 oranlarında azalmaktadır. İthalat modelinde, ortalama tarife oranlarının (\ln_tariff) istatistiksel olarak anlamsız olduğu görülmüştür. Üç modelde de Türkiye'nin GSYİH değişkeninin (\ln_gdpa) pozitif işaretli olduğu fakat PPML tahmincisiyle kurulan modelde anlamsız çıktığı görülmüştür. Türkiye ile sınır komşusu olması (border) ve taraf ülkede Türkçe konuşuluyor olması (language), Türkiye'nin bu ülkelerden yaptığı ithalatı pozitif etkilemektedir. Taraf ülkenin GSYH'si yüzde 1 arttığında, Türkiye'nin ithalatı sırasıyla yüzde 1.3, 1.08 ve 0.123 oranlarında artmaktadır. Türkiye ile sınır komşusu olunması, o ülkelerden gerçekleştirilen ithalatı sırasıyla yüzde 0.69, 0.81 ve 0.09 oranlarında artırmaktadır. Taraf ülkelerin Türkçe konuşuyor olması ise ithalatı sırasıyla yüzde 1.05, 1.68 ve 0.17 oranlarında artırmaktadır. Taraf ülkelerin ulaşım altyapısını (\ln_inf) ve var olan lojistik hizmetlerinin kalitesini temsil eden (\ln_logqua) değişkenlerinin Türkiye'nin taraf ülkelerden ithalatını pozitif etkilediği, deniz taşımacılığı olanaklarını temsil eden (\ln_ship) değişkeninin ise istatistiksel olarak anlamsız çıktığı üç modelde de görülmüştür. OBOR ülkelerinin ulaşım altyapısını temsil eden endeks değeri yüzde 1 artığında, ithalat sırasıyla yüzde 1.98, 2.72 ve 0.32 oranlarında artmaktadır. Taraf ülkede var olan lojistik hizmetlerinin kalitesini temsil eden endeks değerinin yüzde 1 artması ise ithalatı sırasıyla yüzde 3.6, 4.23 ve 0.96 oranlarında artırmaktadır.

Tablo 6: İthalat Modeli İçin Sonuçlar

	(PCSEs-1)	(PCSEs-2)	(PPML)
	ln_exportba	ln_exportba	ln_exportba
ln_gdpa	1.395* (2.57)	1.085* (2.00)	0.123 (1.26)
ln_dl	-1.516*** (-5.08)	-1.547*** (-8.65)	-0.157*** (-6.94)
ln_inf	1.985* (2.01)	2.720*** (3.35)	0.320** (2.60)
ln_ship	0.245 (0.27)	-0.0265 (-0.03)	0.149 (0.98)
ln_logqua	3.600** (3.06)	4.236*** (3.86)	0.963*** (5.93)
tariff	0.0306 (0.93)	-0.0201 (-0.94)	0.000529 (0.15)
border	0.690*** (10.41)	0.813*** (12.16)	0.0970*** (7.57)
language	1.053*** (6.97)	1.689*** (13.32)	0.173*** (13.24)
_cons	-6.021 (-0.94)	-2.813 (-0.44)	0.525 (0.45)
N	1521	1521	1521
R-kare	0.608	0.827	0.378

* $p < 0.05$, ** $p < 0.01$, *** $p < 0.001$

İthalat için kurulan modelde taraf ülkelerin ulaşım altyapısını temsil eden (\ln_inf) ve lojistik hizmetlerinin kalitesini temsil eden (\ln_logqua) değişkenlerinin anlamlı ve pozitif çıkmasından, Türkiye'nin BRI'ya dâhil olmasının BRI ülkelerinden yaptığı ithalatı olumlu etkileyeceği sonucuna varmak mümkündür. Modelin anlamlılık düzeyini temsil eden R-kare değerleri ise, ithalat için kurulan modellerde ihracat için kurulan modellere göre düşük çıkmıştır. Türkiye'nin BRI ülkelerinden yaptığı ithalatın ulaşım olanaklarıyla daha az ilintili olduğu sonucu çıkartılabilir. Bu nedenle Türkiye'nin BRI'ya dahil olmasının ihracatını, ithalatına kıyasla daha olumlu etkileyebileceği düşünülmektedir.

Sonuç

BRI, dünya ticaretini kolaylaştırıcı etkisinin yanı sıra dünya siyasi dengelerini de etkileyebilecek bir potansiyele sahiptir. Özellikle Covid-19 salgını ile ABD'nin eski süper güç vasfını yerine getiremediği görülmüştür. Avrupa'da ise özellikle İtalya ve İspanya salgından fazlasıyla etkilenmiş olmalarına rağmen Avrupa Birliği'nden yeterli yardımı alamadıklarını ifade etmektedirler. Bu nedenle birliğin geleceğinin ciddi anlamda sorgulandığına tanık olunmaktadır. Bu konjonktürde Çin ön plana çıkma potansiyeline sahiptir. BRI, Çin'in dünyada söz sahibi olmasını sağlayacak bir vitrin görevi görebilir. Geçmişteki ipek yolu ticaretinin de önemli durak noktalarından biri olan Türkiye'nin bu projeye dahil olması, gelecekte oluşacak ticari ve siyasi yapılanmanın dışında kalmaması ve denge unsurunun bir ögesi olması açısından önemlidir. Özellikle son yıllarda dünya ekonomik gücünün Asya kıtasına kaydığı düşünüldüğünde, Türkiye'nin Asya kıtasında yer alan ülkelerle ticari bağlarını kuvvetlendirmesi, ticaret hacmindeki artış yanında ticarete ülke çeşitlendirmesini sağlamak açısından da önemlidir. Türkiye'nin BRI'ya dahil olması, bu fırsatları yakalaması açısından değerlendirilmelidir. Ayrıca küresel rekabetin arttığı bir dönemde BRI ülkeleriyle güçlendirilecek ticari bağlar, Türkiye ekonomisine olumlu etki yapacaktır. Girişime dahil olan bazı ülkelerle Türkiye'nin ortak dil, tarih ve kültür bağları mevcuttur. Dolayısıyla bu Girişim hem bu bağları kuvvetlendirme hem de bu bağlar aracılığıyla ticari ilişkileri güçlendirme işlevi görecektir.

Girişimin önünde birçok engel de bulunmaktadır. En büyük engelin girişimin barındırdığı belirsizlikler olduğu söylenebilir. Örneğin; yol güzergahlarının nerelerden geçeceği, finansman sağlama şartlarının neler olduğu, sağlanan finansmanın nasıl geri ödeneceği, ödenemediği taktirde ülkelerin nasıl yaptırımlarla karşı karşıya geleceği gibi konularda belirsizlik söz konusudur. Bu belirsizliklerin ortadan kalkması için, Çin'in girişime dair daha şeffaf olması gerekmektedir. Ayrıca, Covid-19 salgını sonrasında Çin'e ve dolayısıyla girişime karşı oluşabilecek önyargıların bertaraf edilmesi de gerekmektedir. Bunun yanında belirlenen güzergâhlar üzerindeki bazı ülkeler arasında yaşanan siyasi gerginlikler de girişimin gerçekleşmesi ve sürekliliği konusunda şüpheye neden olmaktadır.

Görüş

Akademik
Bakış

297

Cilt 16
Sayı 31
Kış 2022

Çalışma, Türkiye'nin BRI'ya dahil olmasının olası sonuçlarını analiz etmeyi amaçlamıştır. Bu nedenle çalışmada BRI kapsamındaki ülkelerle ikili ticari ilişkiler sektörel düzeyde ayrıntılı olarak incelenmemiştir. Bunun nedeni, çalışmanın amacının Türkiye'nin dış ticaretinde- BRI ülkeleri özelinde- ulaştırma altyapı yatırımlarının varlığının ve kalitesinin bir etkisi olup olmadığını belirlemek olmasıdır. BRI altyapı yatırımlarının artırılarak ticaret hacimlerinin de artacağı varsayımı üzerine oluşturulduğu için, çalışmanın bulgularının "Türkiye BRI'ya dahil olmalı mı?" sorusuna cevap olacağı düşünülmektedir. Bu çalışmanın ampirik analizinde Türkiye'nin BRI'ya dahil olan ülkelerle gerçekleştirdiği ihracat ve ithalatının, söz konusu ülkelerin ulaşım altyapılarıyla ilişkisi incelendiğinde, ihracat ve ithalat değerleriyle ulaşım altyapıları arasında pozitif bir ilişki olduğu tespit edilmiştir. Bu nedenle Türkiye'nin OBOR girişimine dahil olmasının ekonomik açıdan önem taşıdığı düşünülmektedir. Buna ek olarak, dış ticarete ülke çeşitlendirilmesi açısından da BRI'ya dahil olmak Türkiye'ye bir fırsat sunmaktadır. Fakat BRI'nın Türkiye açısından olumsuz sonuçlar oluşturma olasılığı da bulunmaktadır. Türkiye, Çin'e karşı yüksek dış ticaret açığı vermektedir. BRI, bu açığın daha da büyümesine neden olarak, iç piyasanın ucuz Çin malları tarafından domine edilerek yerli üretimin ve istihdamın olumsuz etkilenmesine neden olabilme potansiyeline sahiptir.

Belirtmek gerekir ki, Türkiye'nin BRI'da önemli bir oyuncu olarak dahil olabilmesi, bu proje üzerine iyi kurgulanmış -güzergâh üzerinde yer alan ülkelerle iki yanlı ticari ve siyasi ilişkilerin, kültürel benzerlik ve farklılıkların dikkate alındığı, buna bağlı olarak ülkelerin gelir, zevk ve tercih farklılıkları kapsamında ürün çeşitlendirmesinin de dahil edildiği- bir ihracat stratejisi oluşturmasını gerektirmektedir.

Kaynaklar

- AKDAĞ, Zekeriyya. (2022). "Çin Karakteristiğiyle Dünya Düzeni: Geçmişten Günümüze Haraççı Sistem", Pamukkale Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi, Sayı: 48, s. 365-382.
- AKDAĞ, Zekeriyya, "Türkiye-Çin İlişkilerinde Kuşak ve Yol Girişimi'nin Önemi". *Birey ve Toplum Dergisi*, Cilt:9, Sayı:1, Haziran 2019, s. 65-95.
- ATLI, Altay, "Çin ve Yeni İpek Yolu Projesi". *Analist*, Ekim 2014, s. 74-77.
- BOCUTOĞLU, Ersan., "Çin'in Bir Kuşak-Bir Yol Projesinin Ekonomik ve Jeopolitik Sonuçları Üzerine Düşünceler". *International Conference on Eurasian Economics 2017*. Bişkek 2017, s. 265-270.
- BRUGIER, Camille, "China's way: the new Silk Road". Brüksel: European Union Institute for Security Studies Publications, Brüksel 2014, s. 1-4.
- ÇAKAN, Varis. "Yeni İpek Yolu Projesi: Beklentiler Sorunlar Ve Gerçekler". *Asya Araştırmaları Dergisi*, Kasım 2017, s. 35-52.
- Deloitte Insights., *Embracing the BRI ecosystem in 2018: Navigating pitfalls and seizing opportunities.*, Shanghai: Deloitte China Araştırma Raporu, Shanghai 2018, s. 1-27.
- DENİZ, Taşkın. "Yeni Umutların Işığında Tarihi İpek Yolu Coğrafyası". *Marmara Coğrafya Dergisi*, Ekim 2016, Sayı:34, s. 195-202.
- DURDULAR, Arzu., "Çin'in Kuşak-Yol Projesi ve Türkiye-Çin İlişkilerine Etkisi". *Avrasya*

Etüdlere, Cilt: 49, Sayı: 1, Haziran 2016, s. 77-97.

FALLON, Theresa., "The New Silk Road: Xi Jinping's Grand Strategy for Eurasia". *American Foreign Policy Interests*, Cilt: 37, Sayı: 3, Temmuz 2015, s.140-147.

KUTAR, Filiz Kutluay; KOÇER, Fatma Şura, "Çin'in Yeni İpek Yolu Projesi: Bir Kuşak Bir Yol". *Journal of Social, Humanities and Administrative Sciences*, 5(17), Ağustos 2019, s.618-626.

Fung Business Intelligence Centre. "The Silk Road Economic Belt and the 21st Century Maritime Silk Road". Hong Kong: Fung Business Intelligence Centre Publications, Hong Kong 2015, s.1-27.

GÜNER, Bülent, "OBOR Girişimi'nin Coğrafyası". *Marmara Coğrafya Dergisi*, Sayı: 37, Ocak 2018, s. 112-123.

HSBC. (2019). *Belt, Road and Beyond. Understanding the BRI opportunity*. HSBC Global Asset Management Publications, Hong Kong 2019, s. 1-24.

IŞIK, Nalan., "Türkiye ile Şanghay İşbirliği Örgütü Arasındaki Ticaret Akımlarının Panel Çekim Modeli İle Analizi". *Uluslararası İktisadi ve İdari Bilimler Dergisi*, Sayı: 17, Nisan 2016, s.151 - 174.

KARAGÖL, Erdal Tanas., "Modern İpek Yolu Projesi", *SETA Perspektif*, Mayıs 2017, Sayı:174, s. 1-7.

NAZARKO, Joanicjusz; KUZMÍCZ, Katarzyna Anna. "Introduction to the STEEPVL analysis of the New Silk Road initiative". *7th International Conference on Engineering, Project, and Production Management*, 21 - 23 September 2016, Procedia Engineering, Bialystok 2017 s. 497-503

KONİNGS, Joanna., "Trade impacts of the Belt and Road Initiative". Amsterdam: ING Economics & Financial Analysis Publications, Amsterdam 2018, s. 1-12.

SARKER, Md Nazirul Islam.,vd. "One Belt One Road Initiative of China: Implication for Future of Global Development". *Modern Economy*, Sayı:9, Nisan 2018, s.623-638.

National Development and Reform Commission. (2015, Mart 28). *Belt and Road Portal*. Temmuz 22, 2020 tarihinde Belt and Road Portal Web Sitesi: <https://eng.yidaiyilu.gov.cn/qyww/qwfb/1084.htm> adresinden alındı

OECD. (2018). *China's Belt and Road Initiative in the Global Trade, Investment and Financial Landscape*. Paris: OECD Publishing.

OSMANOĞLU, İrem, "Bir Kuşak Bir Yol Projesi ve Avrupa Birliği". S. Yılmaz içinde, *Bir Kuşak Bir Yol Projesi: Kavramlar, Aktörler, Uygulamalar*, Astana Yayınları. Ankara 2019,s. 139-148.

ÖZDAŞLI, Esme, "Çin'in Yeni İpek Yolu Projesi ve Küresel Etkileri". *Journal of Turkish Studies*, Ekim 2015, s. 579-596.

ÖZSÜMER, Sila., "Çin Ekonomisi ve Bir Kuşak Bir Yol Projesi". İzmir: İzmir Ticaret Odası Yayınları, İzmir 2017,s. 8.

SABANCI, Taner "Yeni İpek Yolu Projesi: Tarihi Olanla Benzerlikleri ve Hakkındaki Bazı Çalışmaların Kısa Bir Değerlendirmesi". *Doğu Asya Araştırmaları Dergisi*, Temmuz 2018, Cilt:1, Sayı: 2, s. 81-99.

SHAHRIAR, Saleh vd., Institutions of the Belt & Road Initiative: A Systematic Literature Review. *Journal of Law, Policy and Globalization*, Sayı: 77, Ekim 2018, s. 1-13.

SCHRAMM, Hans-Joachim, & ZHANG, Xu. "Eurasian Rail Freight in the One Belt One Road Era". NOFOMA (The Nordic Logistics Research Network) Kolding: Syddansk Universitet. Institut for Entreprenørskab og Relationsledelse, Temmuz 2018 s. 769-789.

gazi

Akademik
Bakış

299

Cilt 16
Sayı 31
Kış 2022

SEYMEN, Dilek Aykut., *Türkiye'nin Dış Ticaret Yapısı ve Rekabet Gücü*, DEÜ Yayınları, İzmir 2009, s.1-353.

SEYMEN, Dilek Aykut, - ŞİMŞEK, Nevzat, "Türkiye ile Çin'in OECD Pazarında Rekabet Gücü Karşılaştırması". *İktisat İşletme ve Finans*, Cilt: 21 Sayı: 244, Temmuz 2006, s. 38-50.

SILVA, J. S., & TENREYRO, S., "The Log of Gravity", *The Review of Economics and Statistics*, vol. 88, issue 4, Aralık 2006, s. 641-658.

T.C Ticaret Bakanlığı. (2013, Kasım 21). *T.C Ticaret Bakanlığı AB ve Dış İlişkiler Genel Müdürlüğü*. Mayıs 03, 2020 tarihinde T.C Ticaret Bakanlığı Web Sitesi: <https://ab.gtb.gov.tr/uluslararasi-projeler/ipek-yolu-girisimi-ve-kervansaray-projesi> adresinden alındı

T.C. Dışişleri Bakanlığı. (2017). *Türkiye'nin Çok Taraflı Ulaştırma Politikası*. Haziran 03, 2020 tarihinde T.C. Dışişleri Bakanlığı Web Sitesi: http://www.mfa.gov.tr/turkiye_nin-cok-taraflı-ulaştırma-politikasi.tr.mfa adresinden alındı

TATOĞLU, Ferda Yerdelen., *Panel Veri Ekonometrisi: Stata Uygulamalı*. Beta Yayınları, İstanbul 2016, s.1-332.

TBMM Tutanakları. "Türkiye Cumhuriyeti ile Çin Halk Cumhuriyeti Hükümeti Arasında İpek Yolu Ekonomik Kuşağının 21. Yüzyıl Denizdeki İpek Yolunun ve Orta Koridor Girişiminin Uyumlaştırılmasına İlişkin Mutabakat Zaptının Onaylanmasının Uygun Bulduğuna Dair Kanun Tasarısı". Ankara 2016, s.1-9

YERELİ, A. B. (2014). Yeniden Canlanan İpek Yolunda Ekonomik Stratejiler. *İpek Yolu'nda Türk Kültür Mirası Sempozyumu Bildiriler Kitabı* (s. 301-307). Ankara : Türk Yurdu Yayınları. YİĞENOĞLU, Kaan, "Çin'in Tek Kuşak Tek Yol Projesi ve Asya Altyapı Kalkınma Bankası". *Yönetim, Ekonomi, Edebiyat, İslami ve Politik Bilimler Dergisi*, Haziran 2018, s. 10-28

Extended Abstract

The People Republic of China entered the process of economic transformation during the rule of Deng Xiaoping in 1978. This transformation made China one of the world's major economic powers in the late 1990s. China is especially notable for its high growth figures and foreign trade surpluses that it has captured over the past 20 years. The country has become known as the "factory of the world" with its low labor force and production costs. After the global crisis, the world economy could not return to its former state. This has led to the contraction of world trade and therefore to the negative impact of China. After that, China has gone on the path of searching for new export markets. At the end of this quest, The "One Belt, One Road-OBOR" initiative was launched by Chinese President Xi Jinping in 2013. There are two important routes in the project: sea and land. Sea Route "21. Century Sea Silk Road", and the land route "Silk Road Economic Belt" was named. As part of the initiative, cooperation documents have been signed with 138 countries and 30 international organizations as of October 2020. The aim of the initiative can be summarized as increasing the volume of trade by implementing infrastructure and superstructure investments that reduce trade costs between Asia, Europe and Africa. But it seems that the initiative has not only economic goals, but also many political, social and cultural goals.

OBOR's China-Central Asia-West Asia Economic Corridor (Central Corridor) is planned to pass through Turkey. Located at the intersection of Asia, Europe and Africa, Turkey has the potential to become an important country in the OBOR initiative. It is believed that Turkey can make gains by acting as a bridge with this project and by getting a chance to open up to new markets. The aim of the study is to analyze the relationship of exports and imports between Turkey and the countries involved in the One Belt One Road Initiative with the transport infrastructure. For this purpose, transport infrastructure and foreign trade data of 118 countries and Turkey invol-

Görüş

Akademik
Bakış

300

Cilt 16
Sayı 31
Kış 2022

ved in the initiative 2007-2019 were analyzed using the panel data method using the gravity model. In order to include countries transport infrastructures in the model, some sub-items of the Logistics Performance Index (LPI) prepared by the World Bank were used. Foreign trade data of the countries were obtained from the TÜİK electronic database. Two separate models were installed for export and import, and Prais-Winsten (PCSEs) and Poisson Pseudo-maximum Likelihood (PPML) estimators were used in the models. According to the implementation of the results, Turkey's exports to the countries of the OBOR, the national income of the country side, transportation infrastructure, marine transportation facilities, neighborhood boundaries and positive factors of the common language; It has been observed that the distance between countries, average tariff rates and the quality of existing logistics facilities are negatively affected. The OBOR members of Turkey's imports from the country, Turkey's national income, transportation infrastructure, the quality of existing logistics facilities, border neighborly and positive factors of the common language; It is adversely affected by the distance between countries. In the import model, the variables of average tariff rates and sea transportation facilities were found to be statistically insignificant. When OBOR initiative that aims at developing the transport infrastructure facilities of thought, it is thought that Turkey's foreign trade volume increases the impact of being part of this initiative

Gaz

Akademik
Bakış

301

Cilt 16
Sayı 31
Kış 2022