



T.C.
BURSA ULUDAĞ ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
İKTİSAT ANABİLİM DALI
İKTİSAT BİLİM DALI

BİR KUŞAK BİR YOL PROJESİ KAPSAMINDA
ULAŞTIRMA ALTYAPISINA YAPILAN YATIRIMLARIN
BÖLGESEL KALKINMAYA ETKİSİ

DOKTORA TEZİ

Eda PALYOŞ KONYA

BURSA – 2023



T.C.
BURSA ULUDAĞ ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
İKTİSAT ANABİLİM DALI
İKTİSAT BİLİM DALI

BİR KUŞAK BİR YOL PROJESİ KAPSAMINDA
ULAŞTIRMA ALTYAPISINA YAPILAN YATIRIMLARIN
BÖLGESEL KALKINMAYA ETKİSİ

DOKTORA TEZİ
Eda PALYOŞ KONYA

Danışman:
Doç. Dr. Derya HEKİM

BURSA – 2023

T. C.
BURSA ULUDAĞ ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ MÜDÜRLÜĞÜNE

İktisat Bilim Anabilim Dalı, İktisat Bilim Dalı'nda **711611007** numaralı **Eda PALYOŞ KONYA**'nın hazırladığı “**Bir Kuşak Bir Yol Projesi Kapsamında Ulaştırma Altyapısına Yapılan Yatırımların Bölgesel Kalkınmaya Etkisi**” başlıklı Doktora Tezi ile ilgili savunma sınavı, 20/03/2023 günü 10:30 - 12:30 saatleri arasında yapılmıştır. Alınan cevaplar sonunda adayın başarılı (başarılı / başarısız) olduğuna oybirliği (oybirliği / oy çokluğu) ile karar verilmiştir.

Üye (Tez Danışmanı ve
Sınav Komisyonu Başkanı)
Doç. Dr. Derya HEKİM
Uludağ Üniversitesi

Üye
Prof. Dr. Hülya KANALICI AKAY
Uludağ Üniversitesi

Üye
Prof. Dr. Mehmet ÇINAR
Uludağ Üniversitesi

Üye
Doç. Dr. Hilal YILDIRIR KESER
Bursa Teknik Üniversitesi

Üye
Doç. Dr. Fatih AYHAN
Bandırma Onyeddi Eylül Üniversitesi

20/03/ 2023

Yemin Metni

Doktora tezi olarak sunduğum “**Bir Kuşak Bir Yol Projesi Kapsamında Ulaştırma Altyapısına Yapılan Yatırımların Bölgesel Kalkınmaya Etkisi**” başlıklı çalışmanın bilimsel araştırma, yazma ve etik kurallarına uygun olarak tarafımdan yazıldığına ve tezde yapılan bütün alıntıların kaynaklarının usulüne uygun olarak gösterildiğine, tezimde intihal ürünü cümle veya paragraflar bulunmadığına şerefim üzerine yemin ederim.

22/03/2023

Adı Soyadı: Eda PALYOŞ KONYA

Öğrenci No: 711611007

Anabilim Dalı: İktisat

Programı: İktisat

Statü: Doktora



SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
YÜKSEK LİSANS/DOKTORA İNTİHAL YAZILIM RAPORU
BURSA ULUDAĞ ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
İKTİSAT ANABİLİM/ANASANAT DALI BAŞKANLIĞI'NA

Tez Başlığı / Konusu: “Bir Kuşak Bir Yol Projesi Kapsamında Ulaştırma Altyapısına Yapılan Yatırımların Bölgesel Kalkınmaya Etkisi” Yukarıda başlığı gösterilen tez çalışmamın a) Kapak sayfası, b) Giriş, c) Ana bölümler ve d) Sonuç kısımlarından oluşan toplam 131 sayfalık kısmına ilişkin, 22/02/2023 tarihinde şahsım tarafından *Turnitin* (Turnitin)* adlı intihal tespit programından aşağıda belirtilen filtrelemeler uygulanarak alınmış olan özgünlük raporuna göre, tezimin benzerlik oranı % 11’dir.

Uygulanan
filtrelemeler:

- 1- Kaynak hariç
- 2- Alıntılar hariç
- 3- 5 kelimedenden daha az örtüşme içeren metin kısımları hariç

Bursa Uludağ Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Tez Çalışması Özgünlük Raporu Alınması ve Kullanılması Uygulama Esasları’nı inceledim ve bu Uygulama Esasları’nda belirtilen azami benzerlik oranlarına göre tez çalışmamın herhangi bir intihal içermediğini; aksinin tespit edileceği muhtemel durumda doğabilecek her türlü hukuki sorumluluğu kabul ettiğimi ve yukarıda vermiş olduğum bilgilerin doğru olduğunu beyan ederim.

Gereğini saygılarımla arz ederim.

22.02.2023

Adı Soyadı: Eda PALYOŞ KONYA
Öğrenci No: 711611007
Anabilim Dalı: İktisat A.B.D.
Programı: İktisat
Statüsü: Y.Lisans Doktora Sanatta Yeterlik:

Danışman

Doç.Dr. Derya HEKİM

ÖZET

Yazar adı soyadı	Eda PALYOŞ KONYA
Üniversite	Bursa Uludağ Üniversitesi
Enstitü	Sosyal Bilimler Enstitüsü
Anabilim dalı	İktisat Anabilim Dalı
Bilim dalı	İktisat Bilim Dalı
Tezin niteliği	Doktora
Mezuniyet tarihi	20/03/2023
Tez danışmanı	Doç. Dr. Derya HEKİM

BİR KUŞAK BİR YOL PROJESİ KAPSAMINDA ULAŞTIRMA ALTYAPISINA YAPILAN YATIRIMLARIN BÖLGESEL KALKINMAYA ETKİSİ

Bu çalışmada, literatürde son zamanlarda sıklıkla yer verilen Bir Kuşak Bir Yol projesinin güzergahındaki ülkelerin, ulaşırma alt yapı yatırımlarına yaptıkları yatırımların ekonomik kalkınmalarına etkisi incelenmiştir. Ampirik kısımda ulaşırma altyapı kalite indeksleri, sabit sermaye yatırımları ve dışa açıklık oranları bağımsız değişken olarak kullanılmıştır. Bağımsız değişken olarak literatürde sıklıkla kullanılan bir yöntem olan, temel bileşenler analiz yöntemi kullanılarak Bölgesel Kalkınma İndeksi geliştirilmiştir. 2013-2020 yılları arası veriler panel veri analiz yöntemi kullanılarak analiz edilmiştir. Bu amaçla sırasıyla, yatay kesit bağımlılığı, spesifikasyon testleri yapılarak uygun tahminciye karar verilmiştir. Elde edilen sonuçlara göre, Sabit Sermaye Yatırımları, Denizyolu Altyapı Kalite İndeksi, Havayolu Altyapı Kalite İndeksi ile Demiryolu Yoğunluk Oranının bölgesel kalkınmaya etkide bulunduğu, Dışa Açıklık Oranının ve Karayolu Altyapı Kalite İndeksinin ise bölgesel kalkınmaya bir etkisinin olmadığı sonucuna ulaşılmıştır.

Anahtar kelimeler: *Bir Kuşak Bir Yol Projesi, Yeni İpek Yolu, Bölgesel Kalkınma, Panel Veri Analizi*

ABSTRACT

Name & surname	Eda PALYOŞ KONYA
University	Bursa Uludağ University
Institute	Institute of Social Sciences
Field	Economics
Subfield	Economics
Degree awarded	PhD.
Date of degree awarded	20/03/2023
Supervisor	Asist.Prof. Derya HEKİM

THE IMPACT OF INVESTMENTS IN TRANSPORTATION INFRASTRUCTURE ON REGIONAL DEVELOPMENT WITHIN THE SCOPE OF ONE BELT ONE ROAD PROJECT

In this study, the impact of investments in transportation infrastructure on the economic development of the countries on the route of the One Belt One Road project, which has recently been frequently mentioned in the literature, is examined. In the empirical part, transportation infrastructure quality indices, fixed capital investments and openness ratios are used as independent variables. As an independent variable, the Regional Development Index was developed using the principal components analysis method, which is a method frequently used in the literature. The data between 2013-2020 are analyzed using panel data analysis method. For this purpose, horizontal cross-section dependence and specification tests were performed and the appropriate estimator was decided. According to the results obtained, it is concluded that Fixed Capital Investments, Maritime Infrastructure Quality Index, Airline Infrastructure Quality Index and Railway Density Ratio have an impact on regional development, while the Openness to Exports Ratio and Road Infrastructure Quality Index have no effect on regional development.

Keywords: *One Belt One Road Project, New Silk Road, Regional Development, Panel Data Analysis*

ÖNSÖZ

Küreselleşme süreciyle birlikte teknoloji, iletişim ve ticaret alanında ekonomilerin birbirlerine giderek yakınlaşmalarının yanı sıra üretim ve pazarlamanın uluslararası hale gelmesi malların güvenli bir şekilde, en kısa sürede ve en uygun maliyetle ulaştırılmasını önemli hale getirdi.

Günümüzde birçok ülkenin gündemi haline gelen bir kuşak bir yol projesi, dünya ekonomisinde büyük bir paya sahip olan Çin hükümetinin 2013 yılında İpek Yolu Ekonomi Kuşağı ve 21.yy. Deniz İpek Yolu'nun ortak inşası girişimi fikri ile birlikte; Çin ile Avrupa arasında var olan büyük ticari hacmi ilerletmeyi, geliştirmeyi ve bu doğrultuda Çin'den Avrupa'ya olan lojistiği kolaylaştırmak, maliyeti düşürmek ve mesafeleri kısaltmayı amaçlamaktadır.

Bu amaç doğrultusunda ekonomik dönüşüm sürecini desteklerken aynı zamanda proje kapsamında geçilmesi düşünülen yol güzergahı boyunda yer alan ülkelerin ticari ve siyasi ilişkilerini geliştirerek ekonomik refahını artıracığı düşünülmektedir.

Bir kuşak bir yol projesi, güzergahında bulunan gelişmiş ve Türkiye gibi gelişmekte olan ülkelerin, ulaştırma altyapılarına yatırım yapılarak ulaşım olanaklarının iyileşmesi sayesinde, ekonomik iş birliğinin gelişmesinin yanı sıra uluslararası siyasi, sosyal ve kültürel ilişkilerin de gelişmesiyle birlikte gelişmişlik seviyelerini daha fazla artırmaları açısından önemlidir.

Bu doğrultuda çalışmada bir kuşak bir yol projesinin güzergahında bulunan ülkelerin ulaştırma altyapılarına yapılan yatırımların bu bölgelerin kalkınmalarına etkisi araştırılmıştır. Literatürde son zamanlarda sıklıkla yer verilen bir kuşak bir yol projesinin genellikle büyümeye etkisine yer verilmesine ek olarak, literatürdeki boşluğu doldurmak adına bir kuşak bir yol projesi kapsamında ulaştırma altyapılarına yapılan yatırımların bölgesel kalkınmaya etkisini incelemek istedim.

Öncelikle, doktora eğitimimim boyunca bir danışmandan çok yaşamıma ve akademik hayatıma tecrübe ve önerileriyle rehber olan, şefkatini ve güler yüzlülüğünü hiç eksik etmeden çalışma azmimi destekleyip beni daha fazla çalışmaya teşvik eden, bu çalışmaya birlikte başladığım ancak emekliliği sebebiyle çalışmaya devam edemediğim kıymetli eski danışman hocam, Prof. Dr. Emin ERTÜRK'e Şükranlarımı sunarım. Hiç

tanımadağı birisini danışmanlığına kabul ederek, iyi niyeti ve her türlü samimiyetiyle yanımda olan ve çalışmanın geliştirilme ve tamamlanma sürecinde her türlü eleştiri, tavsiye ve katkılarında dolaylı değerli danışman hocam, Doç. Dr. Derya HEKİM'e; görüş ve önerilerini benimle paylaşarak çalışmama katkı sağlayan değerli hocalarım Prof. Dr. Hülya KANALICI AKAY'a, Prof. Dr. Mehmet ÇINAR'a ve Doç. Dr. Hilal Yıldırım Keser'e teşekkürü bir borç bilir saygılarımı sunarım.

Ayrıca hayatım boyunca şefkat, sevgi ve her türlü desteğini benden esirgemeyen sevgili aileme; aslında en büyük teşekkürü hak eden doktora ve tez yazım sürecinin getirdiği ağır koşullara benimle birlikte katlanarak bana desteğini esirgemeyen, sabır ve hoşgörüsüyle her zaman yanımda olan, bilgisi ve tavsiyelerini benimle paylaşırken yeri geldiğinde yapıcı eleştirileriyle beni daha fazla çalışmaya teşvik eden hem akademik hem hayat arkadaşım olan sevgili eşim Dr. Öğretim yesi Serkan KONYA'ya ve daha çok küçük olmasına rağmen annesinin çalışmasına saygı duyarcasına engel olmayan değerli oğlum ağan Uraz KONYA'ya şükranlarımı sunarım.

Çalışmamın konuya ilgi duyan herkes için yararlı bir kaynak olmasını temenni ederim.

Eda PALYOŞ KONYA

MART 2023, BURSA

İÇİNDEKİLER

ÖZET.....	iv
ABSTRACT	v
ÖNSÖZ.....	vi
İÇİNDEKİLER	viii
TABLO VE ŞEKİLLER.....	xii
KISALTMALAR	xiii
GİRİŞ	1

BİRİNCİ BÖLÜM

KALKINMA VE BÖLGESEL KALKINMANIN TEORİK TEMELLERİ

1.1. Kalkınma Kavramı	5
1.2. Bölgesel Kalkınma ve Büyüme Teorilerine Genel Bakış	6
1.3. Yakınsama Hipotezi	7
1.3.1. Yakınsama ve Ekonomik Büyüme İlişkisi.....	8
1.3.2. Ana Yakınsama Kavramları	9
1.3.2.1. β - Yakınsaması	10
1.3.2.2. σ - Yakınsaması	11
1.3.2.3. Deterministik ve Stokastik Yakınsama	12
1.4. Bölgesel Kalkınmada Teorik Yaklaşımlar	13
1.4.1. Bölgesel Büyüme Modelleri	14
1.4.1.1. Neo-Klasik Büyüme Modeli	15
1.4.1.2. Keynesyen Bölgesel Büyüme Modeli.....	18
1.4.1.3. İhracat-Tabanlı Bölgesel Büyüme Modeli.....	19
1.4.1.4. Birikimli Nedensellik Kalkınma Modeli	20
1.4.2. Büyüme Kutupları Teorisi	22

1.4.3. Yeni Çevre Modelleri	24
1.4.3.1. Endojen (İçsel) Büyüme Modeli.....	24
1.4.3.2. Yeni Ekonomik Coğrafya Modeli.....	25
1.4.4. Bölgesel Kalkınmada Alternatif Yaklaşımlar.....	27
1.4.4.1. Ürün Döngüsü Modeli	28
1.4.4.2. Esnek Uzmanlaşma Teorisi.....	29
1.4.4.3. Uzun Dalgalar Teorisi.....	30
1.4.4.4. Porter'ın Elmas Modeli.....	32
1.5. Bölgesel Kalkınma Politikaları	34
1.5.1. Bölgesel Kalkınma Politikasının Temel İlkeleri.....	38
1.5.1.1. Sosyal karlılık ilkesi.....	38
1.5.1.2. Kalkınma Kutbu İlkesi.....	38
1.5.1.3. Halkın Katılması İlkesi	39
1.5.2. Bölgesel kalkınma politikasının amaçları.....	40
1.5.3. Bölgesel Kalkınma Politikasının Araçları	42

İKİNCİ BÖLÜM

BÖLGESEL KALKINMADA ULAŞTIRMA KORİDORLARI VE BİR KUŞAK BİR YOL PROJESİ

2.1. Ulaştırma ve Taşıma Kavramları	44
2.2. Ulaştırmanın Bölgesel Kalkınmadaki Önemi	46
2.3. Ulaştırma Koridorlarına Genel Bakış	47
2.4. Ulaştırma Koridorlarının Tarihsel Gelişimi	50
2.5. Dünyadaki Ulaştırma Koridorları	50
2.5.1. İpek Yolu	50
2.5.1.1. İpek Yolu Tarihçesi.....	51

2.5.1.2. İpek Yolu Güzergahı.....	52
2.5.1.3. İpek Yolu'nun Önemi	53
2.5.2. Baharat Yolu.....	55
2.5.3. TRACECA (Avrupa, Kafkasya ve Asya Ulaştırma Koridoru)	55
2.5.3.1. TRACECA Projesi Amaçları.....	57
2.5.3.2. TRACECA Projesi Geçiş Güzergahları.....	59
2.5.4. Bir Kuşak Bir Yol Projesi.....	60
2.5.4.1. Bir Kuşak Bir Yol Projesinin Önemi	61
2.5.4.2. Bir Kuşak Bir Yol Projesi ve Ekonomik İşbirliği.....	63
2.5.4.3. Bir Kuşak Bir Yol Projesi Güzergahı ve Güzergâh Planları.....	64
2.5.4.4. Bir Kuşak Bir Yol Projesinin Dünya Ekonomisi Üzerine Etkileri	68
2.5.4.5. Bir Kuşak Bir Yol Projesinin Türkiye Ekonomisi İçin Önemi ve Türkiye Üzerindeki Olası Ekonomik Etkileri.....	73
2.5.4.6. Bir Kuşak Bir Yol Projesi Politik Etkileri	75

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

ULAŞTIRMA ALTYAPISINA YAPILAN YATIRIMLARIN VE BÖLGESEL KALKINMA ÜZERİNE ETKİSİ: AMPİRİK ÇALIŞMA

3.1. Araştırmanın Amacı ve Önemi	79
3.2. Literatür Taraması.....	80
3.3. Çalışmanın Veri Seti	81
3.4. Araştırmanın Kısıtları.....	82
3.5. Araştırmanın Yöntemi.....	83
3.5.1. Temel Bileşenler Analizi (TBA)	83
3.5.2. Panel Veri Analiz Yöntemi.....	84
3.5.2.1. Yatay Kesit Bağımlılığı	85

3.5.2.2. Hausman Testi	86
3.5.2.3. Driscoll ve Kraay Tahmincisi	87
3.6. Model ve Hipotez	89
3.7. Bulgular	90
SONUÇ VE DEĞERLENDİRMELER.....	97
KAYNAKÇA	102
ÖZGEÇMİŞ.....	116

TABLO VE ŞEKİLLER

Tablo 1:Bölgesel Kalkınmada Teorik Yaklaşımlar.....	14
Tablo 2: Geleneksel ve Yeni Bölgesel Politikaların Özellikleri	36
Tablo 3 : Kronolojik TRACECA Üyesi Ülkeler Sıralaması	56
Tablo 4: Bir Kuşak Bir Yol Projesi Kapsamındaki Bölgeler ve Ülkeler	65
Tablo 5: Bir Kuşak Bir Yol Projesi Başlangıcından İtibaren.....	74
Tablo 6: Bölgesel Kalkınma İndeksi İçin Kullanılan Değişkenlere Ait Normallik Testi Sonuçları	90
Tablo 7: KMO ve Barlett Küresellik Testi Sonuçları	91
Tablo 8: Modeli Açıklayıcı Varyans Sayısı	91
Tablo 9: Değişkenlerin Faktör Ağırlıkları.....	92
Tablo 10: Yatay Kesit Bağımlılığı Testi Sonuçları.....	93
Tablo 11: Otokorelasyon ve Değişen Varyans Test Sonuçları	94
Tablo 12: LM Testi ve Hausman Testi Sonuçları	94
Tablo 13: Driscoll ve Kraay Tahmincisi ile Modelin Tahmini.....	95

KISALTMALAR

- ABD:** Amerika Birleşik Devletleri
- BKI:** Bölgesel Kalkınma İndeksi
- DAO:** Dışa Açıklık Oranı
- DKI:** Denizyolu Altyapı Kalite İndeksi
- DYO:** Demiryolu Yoğunluk Oranı
- GATT:** Gümrük Tarifeleri ve Ticaret Genel Anlaşması
- GSYİH:** Gayrisafi Yurt İçi Hasıla
- HEX:** Toplam Sağlık Harcamaları
- HKI:** Havayolu Altyapı Kalitesi İndeksi
- KKI:** Karayolu Altyapı Kalite İndeksi
- LEX:** Ortalama Yaşam Beklentisi
- NEX:** Net İhracat
- OBOR:** Bir Kuşak Bir Yol
- POP:** Nüfus
- SSY:** Sabit Sermaye Yatırımları
- TBA:** Temel Bileşenler Analizi
- TDK:** Türk Dil Kurumu
- TRACECA:** Avrupa, Kafkasya ve Asya Ulaştırma Koridoru)
- TÜİK:** Türkiye İstatistik Kurumu
- UNP:** İşsizlik
- WTO:** Dünya Ticaret Örgütü

GİRİŞ

Kadim uygarlıkların beşiği olarak kabul edilen Asya ve Mezopotamya toprakları, dünya kültürünün de oluşmasında önemli bir yeri olan bölgelerdir. Avcılık ve toplayıcılık hayatından yerleşik düzene geçilmesiyle üretim araçlarını kullanmayı öğrenen toplumlar, birbirleri ile etkileşime geçerek gelişim süreçlerinin aralarında aktarılmasına neden olmuştur. Bu aktarım mekanizması sayesinde bir bölgeye göre gelişmemiş olan toplum, kendinden daha gelişmiş bir toplumla karşılaştığında geri kalmış yönlerinin farkına vararak, gelişmiş toplumdan öğrendiklerini kendi toplumunun üzerinde uygulama yoluna gitmiştir. Bu etkileşim sayesinde uygarlıklar arasındaki fark en aza inmiştir. Tarihsel süreçte uygarlıklar arasındaki etkileşimi artıran en önemli unsur ise ticarettir. Ticaret sadece mal ve hizmet transferi sağlamamıştır. Ticaret; toplumlar arasında sosyal, kültürel, siyasi ve dini kavramlarında yayılmasına neden olmuştur.

Dünya ticaretindeki etkileşimi artıran Antik İpek Yolu dünya tarihinin en eski ticaret ve kültürel bir ulaştırma ağıdır. Adını ipek ticaretinden alan bu yol; zamanla birçok malın, dinin, ideolojinin, kültürün, icatların transferini sağlayan, tarihin akışını değiştirmesi gibi birçok farklı unsura ev sahipliği yapması açısından önemini giderek artırmıştır. Antik İpek Yolunu egemenliği altında bulduran ulus, diğer uluslar üzerinde de söz sahibi olmuştur. Uzun süre boyunca Çin egemenliğinde olan Antik İpek Yolu, deniz ticaretinin gelişmesi ile önemini yitirmiştir.

Antik İpek Yolunun yeniden canlandırma çabası olarak ortaya çıkan, Bir Kuşak Bir Yol Projesi (One Belt One Road), Dünya ekonomisinde büyük bir paya sahip olan Çin hükümeti başkanı Jinping Xi'nin, Ekim 2013'de, İpek Yolu Ekonomi Kuşağı ve 21. yy. Deniz İpek Yolu'nun ortak inşası girişimi fikrini ortaya atmasıyla gündeme gelen bir projedir. Çin'in, Asya'dan Avrupa'ya kadar ulaşmayı planladığı bu proje ile hem ekonomik hem de jeopolitik önemi açısından, komşuları ve Asya- Avrupa ülkeleri üzerinde potansiyel olarak büyük bir etkide bulunacağı düşünülmektedir.

Bu proje ile Uzak Doğu'dan Akdeniz'e, Akdeniz'den de Batı Avrupa'ya kadar ulaşan bir ulaşım koridorunun inşa edilmesi ile birlikte Çin, dünya ekonomisindeki pazar payını daha fazla artırmak istemektedir. Bununla birlikte projeye ekonomik dönüşüm sürecini desteklerken aynı zamanda gelişmemiş ve gelişmekte olan ülkeleri de

kapsayarak ekonomik bir fayda sağlamanın yanı sıra ülkeler arasındaki kültürel bağda geliştirmeyi amaçlamaktadır.

Bu amaç doğrultusunda Eski İpek Yolunun canlandırılması fikrine dayanan bu projenin, geçilmesi düşünülen yol boyunca yer alan ülkelerin ekonomik refahını ve bölgesel ekonomik iş birliğini geliştirmeye; bu sayede farklı medeniyetler arasındaki karşılıklı alışverişleri, karşılıklı öğrenmeyi güçlendirmeye ve dünya barışına ve gelişim sürecindeki ülkelerin ekonomik refahını artırmaya yardımcı olacağı düşünülmektedir.

Çünkü tarihsel açıdan bakıldığında eski İpek Yolu, Asya'yı Avrupa'ya bağlayan ve bu sayede Çin'in ipeklerini Asya'nın uzak kıtalarına dahi ulaştırmasını sağlayan önemli bir ticaret yoluydu. Bu yol güzergâhındaki ülkeler birbirleri ile ticaret bağlantısı sağlamalarının yanı sıra, doğu ve batı medeniyetlerin birbirleriyle ilişki içerisinde olmasını ve bu sayede güzergâhtaki ülkelerin birbirleriyle siyasi ve diplomatik ilişkilerin gelişmesini sağlamıştır. Dolayısıyla medeniyetler arasındaki etkileşimi sağlaması ve bu güzergâhtaki ülkelerin uluslararası ilişkilerinin gelişmesine fayda sağlayan bu yol, ülkeler için çok önemli bir jeopolitik konum olmuştur. Bu sebeptir ki tarihte ülkeler, bu yolu hâkimiyeti altına alabilmek için birçok savaş bile gerçekleştirmişlerdir.

Ayrıca eski ipek yolu güzergâhını kontrol eden ülkenin; diğer ülkelerle olan siyasi ilişkilerini ve hatta askeri gücüne katkı sağlamış olması, bugün gerçekleştirilmesi düşünülen yeni ipek yolunu canlandırma projesi adı altındaki bir kuşak bir yol projesinin de gelişmemiş ve gelişmekte olan ülke ekonomilerine katkı sağlayacağı gibi siyasi kültürel ve hatta teknolojik olarak ülkelerin gelişmişlik seviyelerini artırarak birbirlerine yaklaşabileceği fikrini akla getirmektedir.

Bu yüzden yeni ipek yolu olarak adlandırılan bu proje girişimi ile Çin; hem deniz, hem de kara yolu ile bu proje kapsamındaki güzergâhta yer alan ülkelerin birbirleriyle olan ticari ve siyasi ilişkileri geliştirmeye olanak sağlayacağı düşünülmektedir.

Dolayısıyla proje kapsamında gerçekleşmesi düşünülen ticaret yolu üzerinde, bu proje güzergâhında olan ülkelerin ulaştırma alt yapılarının gelişmiş olması ve bu güzergâhlar arasındaki geçişleri kolaylaştırmaları ülkelere önemli bir katkı sağlayacaktır.

Yani bir kuşak bir yol projesi güzergâhında bulunan ülkelerin, jeopolitik önemlerinin olması sebebiyle ulaştırma alt yapılarına yatırım yapmaları ve bu sayede bu

ulaştırma koridorunda bulunan ÷lkelerin, dış ticaretlerini geliştirmelerini ve b÷ylece gelişmişlik seviyelerini artırmaları açısından fazlaca önemlidir.

Bu doğrultuda çalışmada, canlandırılması dūřun÷len eski ipek yolu projesi kapsamında yer alan ÷lkelerde ulaştırma altyapı yatırımlarının, bu ÷lkelerin b÷lgesel kalkınmaları üzerindeki etkisini ortaya koymak amaçlanmıştır.

Çalışmanın ilk b÷l÷m÷nde, kalkınma ve b÷lgesel kalkınmanın teorik temelleri üzerinde durulacaktır. Bu doğrultuda, öncelikle kalkınma ve b÷lgesel kalkınma kavramları açıklanarak, ekonomik b÷y÷me sırasında ekonomiler arasında doğal bir eğilim olarak ortaya çıkan yakınsama kavramı ve t÷rlerine değinilecektir. İlgili başlık altında b÷lgesel kalkınma modelleri bir sınıflandırmaya tabi tutularak açıklanarak çalışmanın modelinin teorik çerçevesine değinilecektir. Ayrıca ilgili b÷l÷mde b÷lgesel kalkınma politikalarının; temel ilkelerine, amaçlarına ve araçlarına ayrı ayrı değinilerek açıklanacaktır.

Çalışmanın ikinci b÷l÷m÷nde, ulaştırma ve taşıma kavramlarının b÷lgesel kalkınmadaki önemi vurgulanarak, tarihsel s÷rete Orta Asya'da meydana getirilen ulaştırma koridorları incelenecektir. Bu nedenle ile olarak Antik İpek Yolu'nun g÷zergahı ve bu g÷zergahın önemine değinilecektir. Daha sonra yine aynı coğrafyada kurulan diğer bir ulaştırma koridoru olan Baharat Yolunun g÷zergahı ve önemi üzerinde durulacaktır. Yine bu b÷l÷mde, Orta Asya'yı Avrupa'ya bağlayan koridorlardan biri olan TRACECA ulaştırma koridorunun amaçları ve g÷zergahı üzerinde durularak projenin önemi vurgulanacaktır. Son olarak bu b÷l÷mde, Antik İpek Yolu'nun tekrar canlandırılması için oluşturulmuş olan Bir Kuşak Bir Yol Projesinin (Modern İpek Yolu) nemi, ekonomik iş birlikleri g÷zergahı ve d÷nya ekonomisi üzerindeki etkisine değinilecektir. Bu kapsamda Bir Kuşak Bir Yol Projesinin T÷rkiye'ye yansımaları da incelenecektir.

Çalışmanın ÷÷nc÷ b÷l÷m÷nde, ulaştırma altyapılarına yapılan yatırımların b÷lgesel kalkınma üzerine etkisini araştırmak için ampirik bir çalışma yapılacaktır. Bu kapsamda araştırmanın amacı ve öneminin yanında bu konuda literat÷rde yapılmış çalışmaların zeti verilerek çalışmanın literat÷rdeki genel yapısı ortaya konulmaya çalışılacaktır. Ayrıca bu b÷l÷mde araştırmanın yöntemi verilecektir. Yöntem olarak kullanılması ngr÷len Panel Veri Yöntemi hakkında genel bilgilendirme yapılarak uygulanaca yöntemlerin teorik yapısına yine bu b÷l÷mde açıklanacaktır. Ayrıca

araştırmada indeks geliştirmek için kullanılan Temel Bileşenler Analizi hakkında da genel bilgilendirme yapılacaktır. Son olarak araştırmanın modelinde kullanılan değişkenler hakkında genel bilgilendirme yapılarak modelin uygun ekonometrik yöntemlerle test edilmesinden elde edilen bulgular uygun tablolamalarla verilerek sonuçlar yorumlanacaktır. Elde edilen sonuçlar ve genel değerlendirme araştırmanın sonuç kısmında verilecektir.

BİRİNCİ BÖLÜM

KALKINMA VE BÖLGESEL KALKINMANIN TEORİK TEMELLERİ

1.1. Kalkınma Kavramı

İktisadi kalkınma literatürde son elli yıldır en çok ilgi çeken konularından biridir. Kalkınma ekonomisi bu nedenle II. Dünya Savaşı sonrası geliştirilmiş teorilerden oluşmaktadır. 1950'lerden sonra ekonomi politikalarının önemli bir parçası olması nedeniyle günümüze kadar önemini korumaktadır.

Kalkınma alanındaki ilk teorilere bakıldığında, büyüme teorilerinin geliştirilmiş hali olarak görülse de daha sonraları kendine özgü yaklaşımların geliştirilmesi ile bağımsız bir iktisadi konu haline gelmiştir. Kalkınma iktisadını, büyüme teorilerinden ayıran en önemli özellik, büyüme teorileri ekonomik faaliyetleri göz önünde bulundurmasına karşın kalkınma teorilerinin ekonomik faaliyetler yanında sosyal, kültürel, siyasi ve psikolojik faktörleri de göz önünde bulunduruyor olmasıdır. Bu farklılık ışığında kalkınma kavramı genel olarak, üretim ve milli gelirin artırılmasının yanında, ekonomik, sosyal, kültürel yapının da geliştirilmesi olarak tanımlanmaktadır. Genel tanımdan anlaşılacağı gibi kalkınma kavramı, ekonomik büyüme kavramını da içine almaktadır. Yine de literatürde ekonomik büyüme ile kalkınmayı birbirinden ayıran keskin çizgiler mevcuttur. Ekonomik büyüme ile kalkınmanın başlıca farklarını şu şekilde sıralayabiliriz:

- Kendi kendine sürdürülebilir bir büyüme,
- Üretim ve tüketim kalıplarının yapısında gerçekleşen değişim,
- Teknolojik değişim,
- Sosyal, siyasi ve kurumsal modernizasyon
- Beşerî imkanların geliştirilmesi

Olarak özetleyebiliriz (Adelman & Yeldan, 2000:95).

Büyüme, iktisat teorileri altında incelenen bir konu iken kalkınma iktisat politikası alanında yer almaktadır. Diğer bir anlamda büyüme, kalkınmaya zemin hazırlayan bir yapıdadır (Ildırrar, 2004:5-6).

Kalkınmanın ekonomiye bakış açısı, az gelişmiş veya gelişme sürecinde olan ülkelerin veya bölgelerin, gelişmiş ülke veya bölgelere olan erişme çabalarıdır. Azgelişmiş ülke veya bölgeler; kaynakların temin edilmesi, dağıtılması ve etkin olarak kullanılması sorunlarından dolayı önünde her zaman bir planlama sorunu yaşamaktadırlar. Kalkınma ekonomisi, bu planlama hatalarının giderilmesi için çeşitli politikalar geliştirip ulaşılabilir hedefler konulması ile ekonomiye müdahil olmaktadır. Kalkınma iktisadı gelir eşitsizliğini azaltmanın yanında, ekonomik dengenin kurulması için de önemli bir kavramdır.

1.2. Bölgesel Kalkınma ve Büyüme Teorilerine Genel Bakış

Bölgesel kalkınma, bir ülkenin belirli bölgelerini sosyoekonomik anlamda geliştirme çabalarını ifade etmektedir. Geliştirilmek istenen bölgenin sadece belirli bir alandaki gelir düzeyi, çalışan miktarı veya demografik eğilimlerin düzeyini geliştirmek değil aynı zamanda daha geniş anlamda inovasyon ve yaratıcılığında gelişmesine odaklanılmaktadır. Bu dengesizlikleri ve farklılıkları giderebilmek için birçok teori geliştirilmiştir (Bærenholdt, 2009:181). Bölgesel kalkınma, ekonomi içerisinde sadece bir verimlilik artışı olarak görülmemektedir. Ekonomi politikasında ekonomik kalkınma ise, mekânsal değişkenliğin yanında bir öz kaynak konusu olarak görülmektedir (Capello, & Nijkamp, 2009:14). Bölgelerin birbiri ile entegrasyon içerisinde olduğu günümüzde, bölgeler arasındaki eşitsizliğin olduğu, farklı ekonomik kalkınma içinde bulunan bölgeler için önlemler almak isteyen politikalar geliştirme çalışmaları bölgesel dengesizliklerin giderilmesini sağlayamamıştır. Bölgeler arasındaki bu dengesizliğin karşılaştırılması ekonomi Literatürde Gayri Safi Yurtiçi Hasıla hesaplamaları ile yapılmaktadır. Özellikle karşılaştırmalarda sıkça kullanılan kişi başına düşen milli gelir, yoksulluk oranları, işsizlik oranları, iş gücü katılım oranları ile kamu hizmetlerine erişim kolaylığı gibi veriler kullanılarak bölgelerin refah durumu ile insani gelişmişlik endeksi geliştirilmiştir (Cameron, 2005:151-153).

1950’li yıllarından itibaren ekonomik büyüme teorileri ile birlikte bölgesel kalkınma teorileri arasında yakın bir ilişki olduğu ortaya konuldu. 1956 yılında Solow tarafından geliştirilen Neo-Klasik büyüme teorisinin temelini oluşturan yakınsama hipotezi, Barro ve Sala-i Martin (1992) çalışmaları ile birlikte bölgesel gelişmişlik farklılıklarının karşılaştırılmasında kullanılan bir yöntem haline gelmiştir. Baumol 1986 yılındaki çalışmasıyla başlayan ve daha sonra 90’lı yıllarda sıkça kullanılan bu hipotez bölgeler arasındaki farklılıkları ortaya koymada büyük bir kolaylık sağlamıştır. Yakınsama hipotezinin dağılım yaklaşımları Quah 1993 ve 1996 çalışmaları ile başlamasına rağmen 1993 yılındaki çalışmasında yakınsama hipotezinin kullanılması temelde ortalama bir yakınsamanın yanıltıcı olabileceğini ve bölgesel eşitsizliklerin genel olarak yerel olarak yansımalarının aynı olmayabileceğini, ortalama bir yakınsama bölgelerin hangi gelir gruplarına doğru hareket ettiğini tespit edebilmesinin daha önemli bir sonuç olacağı üzerinde durmuştur. Quah’ın ortaya atmış olduğu Galton Yanlışı, ülkelerin birbirleri ile kıyaslanmasından doğan eşitsizlik artış göstermesine rağmen, fakir ülkelerin diğer ülkelere göre daha hızlı büyümekte olduğunu savunan görüşü reddetmiştir (Quah, 1993). Quah’ın geliştirmiş olduğu modele göre, ülkelerarası gelir dağılımını bir bütün olarak ele alarak, dağılımın eşitsizlik dinamiklerini tamamen istatistiki olarak değil ülkelerin aynı zamanda bütüncül olarak gözlemlenmesi gerekmektedir. Bu bütüncül yaklaşım ülkelerin zenginliğini ve yoksulluğunu karşılaştırırken daha iyi sonuçlar vermektedir (Attar, 2008: 1204). 1990’lı yıllarda geliştirilmiş olan diğer bir görüş ise, bölgelerin kümelenmesi ve kulüp yakınsama hipotezidir. Bölgesel eşitsizliklerin açıklanması için geliştirilmiş olan bu hipotez, karşılaştırılmak istenen ülkelerin veri matrisindeki benzer noktaları ele alarak gruplandırılması ve her bir grup içerisinde yakınsama olup olmadığı tespit edilmesi yakınsamada olan ülkelerin diğer ülkelere farklılaştırarak yeni bir kulüp yakınsaması sağlamaktadır (Apergis & Payne, 2017:367).

1.3. Yakınsama Hipotezi

Yakınsama hipotezi, literatürde farklı şekillerde ele alınmıştır. 18. Yüzyılda David Hume, ekonomik büyüme sırasında ekonomiler arasında doğal bir eğilim olduğu ve bu eğilimin yakınsama olduğunu ifade etmektedir. Yine aynı zamanlarda Josiah Tucker’e (1758) göre, uluslararası ekonomik eşitsizlik süresiz olarak devam edecektir. Hume ve Tucker’in bu görüşleri uluslararası ticarete Laissez-Faire yaklaşımını teşvik etmiştir ve

ayrıca 19. Yüzyılda İngiltere'nin, serbest ticaret politikasını benimsemesine katkıda bulunmuştur. Hume'a göre, fakir ülkeler teknoloji transferi ve düşük ücretlerin etkisiyle zengin ülkelere göre daha hızlı büyüyecektir (Hume, 1758:43). Yakınsama hipotezinin temelindeki görüş, aslında ülkelerin imalat sanayisi için azalan bir getiri sağlamaktır (Elmslie, 1995: 213). Gerschenkron'un Göreceli Geri Kalmışlık Teorisinde, sanayileşmenin doğasında var olan fırsatların, doğrudan ülkeler arasında geri kalmış olanlara göre hareket etmesi olarak ifade etmiştir (Gerschenkron, 2015:65). Bu teori aynı zaman da ülkeler arasında geri kalmışlığı bir avantaj olarak görmektedir. Bu avantaj için temel koşul, sanayileşmenin önünde herhangi bir engel bulunmaması ve üretim faktörlerinin yeterli ölçüde bulunmasıdır. Abramovitz'e (1986) göre, gelişmiş ekonomilerde (lider) sermayenin yenilenmesi, verimlilik artışını beraberinde getirecek, ancak bilgi birikiminin gelişimi sınırlı olacaktır. Az gelişmiş ülkelerde (takipçi) ise bu durum farklıdır. Az gelişmiş ülkelerde yeni sermaye ile teknolojik yenilikler ülkeye gelecek ve bilginin gelişimi hızlanacaktır. Bu durum az gelişmiş ülkelerde verimlilik artışına neden olmasının yanında az gelişmiş ülkeler gelişmiş ülkelerle rekabet edebilir konuma gelebilecektir. Yakınsama kavramı bütünsel olarak bir süreci ifade etmektedir. Az gelişmiş ülkelerin gelişmiş ülkeleri yakınsaması için kurumsal ve yapısal birçok değişim geçirmesi gerekmektedir. Yakınsama kavramının yanı sıra yakalama kavramı ise, yakınsama sürecinin nihai sonucuna ulaşılması olarak ifade edilmektedir (Ceyhan, 2010:54). Baumol (1986) çalışmasında, yakalama kavramı önemli yer tutmaktadır. Baumol, Maddison (1982) çalışmasında, 16 gelişmiş ekonomi üzerinde yapmış olduğu analizde uzun vadeli büyümenin ekonomiler arasında yakınsamaya neden olduğu sonucunu tekrar ele alarak bu ülkelerin yakınsama da bulunmadığı aslında bu büyümenin yakalama olduğunu ifade etmiştir. Yakalama kavramı ekonomi literatüründe 80'li yıllara kadar sıklıkla kullanılan bir ifadedir. Yakalama kavramının gelişmesinde Veblen (1915), Gerschenkron (1952), Myrdal (1956), Singer ve Prebisch (1950) ve Abramovitz (1986) katkıda bulunmuştur. 1980'li yıllardan sonra ise yakalama, yakınsamanın bir parçası olarak görülmüştür. Bir ülke rakip ülkeyi süreç içerisinde yakınsaması sonucu yakalama olarak görülmektedir.

1.3.1. Yakınsama ve Ekonomik Büyüme İlişkisi

Ekonomik büyüme ile beşerî sermaye ve Ar-Ge'ye yapılan yatırımlar arasında ilişki vardır. Bunlar dışında ekonomik büyümeyi; enflasyon, mali durum, açıklık, açıklık

derecesi, finansal değişkenler ve siyasi istikrarsızlık etkilemektedir. Bunların yanı sıra ekonomi literatüründe bu sayılanların dışında birçok değişken, ekonomik büyümei etkilemektedir. Bu doğrultuda sorulması gereken soru “ekonomik büyümei etkileyen etkenler nelerdir?” sorusunun yerine ekonomik büyümei en fazla hangi değişken etkiliyor? Sorusunu sormak daha doğru olacaktır. Bu nedenle genel olarak literatürde ekonomik büyümenin hangi değişkenin ne kadar etkilediği sorusunun cevabı araştırıldığında şu sonuçlar elde edilmiştir:

- Büyümenin basit bir belirleyicisi yoktur,
- Ülkelerin başlangıç gelir düzeyi ekonomik büyümei etkileyen en önemli değişkendir,
- Siyasi iktidarın oluşturmuş olduğu hükümetlerin büyüklüğü çok önemli değildir. Asıl önemli olan hükümetlerin kalitesidir.
- İnsan sermayesi genellikle büyüme üzerindeki etkisi az olmasına rağmen, sağlık ve ortalama yaşam beklentisi arasında ki ilişki daha büyük etki göstermektedir.
- Serbest piyasa, mülkiyet hakları ve adalet ekonomik büyüme için önemli kavramlardır.
- Daha açık ekonomiler diğer ekonomilere göre daha hızlı büyüme eğilimindedir (Sala-i-Martin, 2002:10).

Ülkeler için ekonomik büyüme, birçok etken içermesinden dolayı karmaşık bir olgudur. Bu nedenle ülkeler için ekonomik büyüme hedeflerine ulaşabilmek birçok faktörün karması ile mümkün olabilmektedir. Her ülke ekonomik büyüme hedeflerine ulaştıkça aslında başka bir ülkenin elde bulundurduğu ekonomik refaha yakınsamış olacaktır. Yakınsama ile büyüme arasında bu nedenle doğrusal bir yönelim olduğu görülmektedir.

1.3.2. Ana Yakınsama Kavramları

Solow (1956) ve Swan (1956)'in büyüme modellerine dayanan yakınsama hipotezleri, Neoklasik büyüme modeli ile birlikte büyüme modellerinin önemli bir özelliği haline gelmiştir. Literatürde yakınsama türleri farklı şekillerde sınıflandırılmıştır. Bununla birlikte hipotezin farklı sınıflandırılması, ampirik çalışmalarda sıklıkla temel üç

model kullanılmaktadır. β (beta), σ (sigma), deterministik ve stokastik olarak üç farklı modele ayrılan yakınsama türleri, ana yakınsama hipotezleri olarak adlandırılmaktadır.

1.3.2.1. β - Yakınsaması

β - yakınsaması, bir ülkenin kişi başına düşen GSYİH'daki büyüme ile başlangıçtaki gelir düzeyi arasında potansiyel olarak negatif bir ilişkiyi ifade eder. Bu kavram üretimde azalan getirinin varlığını varsayan neo-klasik büyüme modelinden ortaya çıkmıştır. Üretimde artan getirilere sahip fakir ülke, üretimde azalan getirilere sahip zengin ülkeye göre daha hızlı büyüyecektir. Bu yakınsama fakir ülkenin, zamanla zengin ülkeyi yakalaması ile son bulacaktır (Wodon ve Yitzhaki, 2006:47-48). β -yakınsaması, koşulsuz yakınsama ve koşullu yakınsama olarak ikiye ayrılmaktadır. Ülkelerin kişi başına düşen gelirlerinin uzun dönemde başlangıç koşullarından bağımsız olarak durağan durum gelir düzeyini belirleyen; teknoloji tercihleri, nüfus artışı, hükümet politikaları, faktör piyasasının yapısı gibi etkenlerdir. Bu ekonomilerin başlangıçtaki durumları göz önünde bulundurulduğunda aynı durağan durum gelir düzeyinde olmaları ile birlikte, uzun dönemde başlangıç gelirlerinin birbirine yakınsamasına koşulsuz yakınsama denilmektedir (Galor: 1996, 1057). Koşulsuz yakınsama modeli, bağımlı değişken olarak sadece geliri ele almaktadır. Koşulsuz yakınsama modeli için önerilen regresyon modeli;

$$\frac{1}{T} \log \left(\frac{Y_{i,t+T}}{Y_{i,t}} \right) = \alpha - \beta \log(Y_{i,t}) + \varepsilon_{i,t} \quad (1.1)$$

Denklem 1.1'de T zaman aralığını, $Y_{i,t+T}$, i ekonomisinin t zamanda gelirini, $Y_{i,t}$ ise i ülkesinin başlangıç gelir düzeyini göstermektedir. β , koşulsuz yakınsama katsayısını ifade etmekle birlikte, $\beta > 0$ olması durumunda ve istatistiksel olarak anlamlı ise, koşulsuz yakınsamanın geçerli olduğunu göstermektedir (Sala-i Martin, 1996:1020).

Koşullu yakınsama ise, koşulsuz yakınsama da bahsedilmiş olan durağan durum gelir düzeyinde ülkelere göre farklılık olması ile açıklanmaktadır. Koşulsuz yakınsama, ülke ekonomilerinin arasında teknoloji tercihleri, nüfus, tasarruf, yatırım ve hükümet politikalarının farklılık göstermesi ile farklı durağan durum denge düzeyine yakınsaması olarak ifade edilmektedir (Karaca, 2004:4).

$$\frac{1}{T} \log \left(\frac{Y_{i,t+T}}{Y_{i,t}} \right) = \alpha - \beta \log(Y_{i,t}) + \vartheta x_{i,t} + \varepsilon_{i,t} \quad (1.2)$$

Koşullu yakınsama için regresyon modeli Denklem 1.2’de verilmiştir. Denklemde $x_{i,t}$, konu edilen ülkeler arasındaki yapısal farklılıkları (siyasi politikalar, beşeri sermaye düzeyi, teknolojik seviye farklılıkları, gelir düzeyi vb.) ifade etmektedir. Denklem 1.2’de gösterildiği gibi β değeri negatif işaretli olması ile istatistiki olarak anlamlı bir sonuç içermesi koşullu yakınsamanın varlığını göstermektedir (Sala-i Martin, 1996:1027).

Baumol 1986 yılında yayınlamış olduğu çalışmasında, bu iki yakınsama türünden özellik olarak ayrılan ancak koşullu yakınsamaya benzer bir yakınsama türü olan kulüp yakınsamasını literatüre katmıştır. Neoklasik büyüme modelinin dengenin tekliği kavramından yola çıkarak koşulsuz yakınsamanın tek bir denge noktasının olduğu, ancak koşullu yakınsamada dengenin farklılaşabileceğini, dolayısıyla her bir ekonominin kendine özgü dengesi olabileceğini vurgulamıştır. Kulüp yakınsaması ise, çoklu denge üreten bir modeldir. Ülke ekonomilerinin hangi dengede kararlı olacağı, ekonomilerin başlangıçtaki durumuna ve diğer faktörlere bağlıdır. Bir grup ülke (kulüp), eğer başlangıçta aynı özellikleri barındırıyorsa, birbirlerine benzer büyüme stratejileri takip ederek, aynı denge durumuna yakınsayabilirler. Bu durumda olan ülkeler kulüp yakınsaması göstermektedirler (Ceylan, 2010:57).

1.3.2.2. σ - Yakınsaması

σ - Yakınsaması, kişi başına düşen gelir dağılımının karşılaştırılan ülkeler için zamanla azalması anlamına gelmektedir (Sala-i-Martin, 1994:3). Bu yakınsama β yakınsamasından farklı olarak, kişi başına düşen milli gelirin geçmişteki durumu ile gelecekteki durumu göz önünde bulundurulur. σ – Yakınsaması hesaplanırken, ekonomik bölgelerin her bir dönemi için bağımlı değişkenlerinin standart sapması zaman içinde dağılımı göz önünde bulundurulur. σ – Yakınsamasının tamamlayıcı unsuru β – yakınsamasının var olmasıdır (Sala-i-Martin, 1996:1021).

$$\sigma_{t+T} < \sigma_t \quad (1.3)$$

Denklem 1.3’de gösterildiği durumda, σ yakınsamasının geçerli olduğu görülmektedir. Denklemde verilmiş olan σ_t , konu edilen ülkeler arasındaki logaritmik olarak kişi başına düşen gelir düzeyinin t zamanındaki varyansının karekökünü ifade etmektedir (Sala-i-Martin, 1996:1020).

Bu yakınsama türü, β – yakınsamasından daha güçlü sonuçlar vermektedir. Ancak σ – yakınsaması, β – yakınsamasının geçerli olmadığı durumda anlamlı bir sonuç vermemektedir (Valdés, 1999: 48–49). σ – Yakınsamasını, β – yakınsamasından ayıran en önemli özellik, σ - yakınsaması, ekonomik bölgeler arasındaki kişi başına düşen gelir düzeyinin dağılımı ele alarak yakınsamanın varlığını sınamaktadır. β – Yakınsaması ise, yakınsamanın ne kadar hızda olduğunu belirleyebilmektedir. σ – Yakınsaması, β – yakınsamasına göre daha güvenilir sonuçlar vermektedir (Sala-i-Martin, 1996:1022).

1.3.2.3. *Deterministik ve Stokastik Yakınsama*

Zaman serisi analizlerinin yakınsama hipotezlerinin sınanmasında sıklıkla kullanılmasıyla iki farklı yakınsama kavramı ortaya çıkmıştır. Bunlar deterministik yakınsama ve stokastik yakınsama kavramlarıdır. Zaman serilerinde durağanlık kavramı önemli bir kavramdır. Durağan olmayan serilerle kurulan regresyon modeli sapmalı sonuçlar verebilmektedir. Bu nedenle zaman serilerinin analizinde durağanlık değerlerinin aynı düzeyde olması beklenmektedir. Ele alınan serinin logaritmik değerinin düzeyde durağan olması deterministik yakınsamayı ifade eder. Eğer iki serinin logaritmik değerinin, difransiyelleri bir sabit etrafında durağan ise bu duruma stokastik yakınsama denir. Stokastik yakınsama, yakınsamayı değerlendirebilmenin yanında elde edilen değerlendirme sonucunun herhangi bir kurala bağlı olmaması özelliğine sahiptir (Le Pen & Sévi, 2010:641).

Bernard ve Durlauf (1996) çalışmalarında, stokastik yakınsamayı iki farklı şekilde ele almaktadır. Birinci yöntem olarak verilmiş olan t dönemdeki kişi başına düşen gelir düzeyinin azalmasına yönelik beklenti, konu edilen ülkelerin t ve $t - T$ dönemleri arasında yakınsamanın oluşması beklenen bir durumdur.

$$E(Y_{i,t+T} - Y_{j,t+T} | \wp_t) < Y_{i,t} - Y_{j,t} \quad (1.4)$$

Denklem 1.4’de stokastik yakınsamanın birinci yöntemi ile gösterimi verilmiştir. Denklem 1.4’de $Y_{i,t}$ ve $Y_{j,t}$ için kullanılan i ve j notasyonu ekonomilerdeki kişi başına üretim düzeyinin logaritmasını, \wp_t notasyonu ise, t zamanda mevcut bilgi düzeyini göstermektedir.

$$\lim_{k \rightarrow \infty} E(Y_{i,t+T} - Y_{j,t+T} | \wp_t) = 0 \quad (1.5)$$

Denklem 1.5’de ikinci yöntem olarak yine Bernard ve Durlauf (1996) çalışmalarında verilmiş olan, ülkelerarası karşılaştırmada iki ülkenin, t zamanda kişi başına düşen üretim düzeyinin logaritmalarının birbirlerine eşit olması birbirlerini yakınsadığını göstermektedir. Neoklasik büyüme modeli ile yakınsama kavramı arasındaki ilişki, iki ekonomi arasındaki kıyaslamalarda, Neoklasik teoride olduğu gibi, nüfus artış oranları, üretim fonksiyonları ve ekonomik şokların olasılık dağılımları ile yukarda verilmiş olan Denklem 1.4 ve Denklem 1.5’te gösterildiği gibi bir yakınsama ilişkisidir (Bernard & Durlauf, 1996:165-166).

1.4. Bölgesel Kalkınmada Teorik Yaklaşımlar

Bölgesel kalkınma teorileri literatürde belirgin bir sınıflandırılması olmaması teorilerin kategorize edilmesini zorlaştırmaktadır. II. Dünya Savaşı sonrası kalkınma politikaları büyük önem kazanmıştır. 70’li yıllarda bütün dünya üzerinde etkisini gösteren küreselleşme olgusu kalkınma politikaları yerine büyüme politikalarını merkeze taşımıştır. 80’li yıllarla birlikte kalkınma politikalarının tekrar önem kazanması yeni teorilerin geliştirilmesi ile sonuçlanmıştır.

Bölgesel kalkınma teorileri, bölgesel büyüme modelleri, kalkınma kutupları modelleri, yeni teoriler ve bölgesel kalkınma için alternatif yaklaşımlar olarak dört grupta incelenecektir (İldırar, 2004:46).

Bölgesel Kalkınma Modellerinin kesin bir ayrımı literatürde bulunmamaktadır. Bu nedenle birçok farklı sınıflandırma mevcuttur. İldırar (2004) çalışmasında, kalkınma modellerini genel olarak sınıflandırmıştır. Bölgesel Büyüme Modelleri, Kutuplaşmış Kalkınma Modelleri, Yeni Çevre Modelleri ve Bölgesel Kalkınmada Alternatif Yaklaşımlar olarak sınıflandırılan bölgesel kalkınma modelleri genel olarak modeli oluşturan teorik yaklaşımlar Tablo 1’de verilmiştir.

Tablo 1: Bölgesel Kalkınmada Teorik Yaklaşımlar

Bölgesel Büyüme Modelleri	<ul style="list-style-type: none">❖ Neo-Klasik Bölgesel Büyüme Modelleri❖ Keynesyen Bölgesel Büyüme Modelleri❖ İhracat-Tabanlı Bölgesel Büyüme Modeli❖ Birikimli Nedensellik Kalkınma Modeli
Büyüme Kutupları Teorileri*	<ul style="list-style-type: none">❖ Sektörel Kutuplaşmış Kalkınma Modelleri❖ Bölgesel Kutuplaşmış Kalkınma Modelleri
Yeni Çevre Modelleri*	<ul style="list-style-type: none">❖ Yeni Büyüme Teorisi (Endojen Büyüme Modeli)❖ Yeni Ekonomik Coğrafya Teorisi
Bölgesel Kalkınmada Alternatif Yaklaşımlar	<ul style="list-style-type: none">❖ Ürün Döngüsü Teorisi❖ Esnek Uzmanlaşma ve Üretim Teorisi❖ Uzun Dalgalar Teorisi❖ Porter Elmas Modeli*

Kaynak: Ildırar, 2004:46. * Yazar tarafından eklenmiştir.

1.4.1. Bölgesel Büyüme Modelleri

Geleneksel bölgesel kalkınma modelleri, 1970’li yıllarından itibaren geliştirilmiş olan kalkınma modellerinin temeli klasik büyüme modellerin geliştirilmiş halleridir. Bu nedenle geleneksel bölgesel kalkınma modelleri, Klasik, Keynesyen ve Neo Klasik düşünce akımları ile geliştirilmiştir. Klasik ve Keynesyen düşünce akımları açıkça bölgesel kalkınma üzerine bir görüş belirtmemişlerdir. II. Dünya Savaşı’ndan sonra ekonomi politikalarının kalkınma ağırlıklı olması nedeniyle Klasik ve Keynesyen düşünce akımlarına kalkınma modelleri de eklenmiştir. Bölgesel büyüme modelleri, yerel ekonomilerde kısa sürede istihdam ve gelir yaratmayı sağlayan faktörlerin neler olduğu üzerinde durmaktadır. Âtıl kapasite ve ekonomide var olan büyük miktarda işgücünün olduğunu varsaymaktadırlar. Bu nedenle, yerel ekonomik büyüme sadece, arzın yapısına ve dinamik unsurlarına bağlı olarak görülmemelidir. Daha çok ekonomideki tüketim ve istihdamdaki artışlara bağlı olarak gelir çarpanının işlevsel olarak işe yaradığı bir ekonomik düzenin olduğunu, üretilen mallara yönelik artan talebin ekonomik büyümeyi yönlendirdiğini savunmuşlardır (Capello, 2015:98).

1.4.1.1. Neo-Klasik Büyüme Modeli

Solow (1956) tarafından geliştirilmiş olan Neo-Klasik büyüme modeli, daha sonra Swan, Tobin, Hicks, Uzawa'nın modele katkıda bulunmalarıyla devam etmiştir. Modele göre, kısa dönemde kişi başına düşen milli gelir artışları, sermaye birikimi ve teknolojik gelişme sayesinde olacaktır. Modelde; teknolojik gelişme, dışsal bir değişken olarak ele alınmıştır. Bölgesel farklılıkları açıklamada model bazı eksiklere sahip olmasına rağmen, ayrı bölgelerin aynı teknolojik gelişme hızına sahip olması varsayımı nedeniyle bölgeler arasında ilk durumda farklı teknoloji düzeyi olsa bile uzun dönemde farklılıkların geçici olduğunu varsaymaktadır. Bölgelerin aynı teknolojik gelişim düzeyinde olmaları uzun dönemde bütün bölgelerde kişi başına düşen gelir düzeyinin de eşitlenmesi anlamına gelmektedir.

Neo-Klasik teoriye göre ekonomik gelişme, iki temel unsur ile meydana gelmektedir. Bunlarda ilki teknolojik ilerleme iken diğeri üretim faktörlerinin artmasıdır. Bu modelin bileşenleri ancak sabit getirili bir Cobb-Douglas üretim fonksiyonu ile bölgesel toplam üretim düzeyi açıklanmaktadır.

$$Y = AK^\alpha L^{1-\alpha} \quad (1.6)$$

Denklem 1.6'da $0 < \alpha < 1$ olmak kaydıyla Y gelir düzeyini, A teknik ilerlemeyi, K sermaye düzeyini, L işgücü miktarını ve α ise sırasıyla sermaye ve emeğin verimliliğini göstermektedir. Denklem logaritması alındığında, Y gelir düzeyinin zaman içerisindeki değişimi elde edilmektedir:

$$y = a + \alpha k + (1-\alpha)l \quad (1.7)$$

Denklem 1.6'nın logaritması alınması durumunda, denklem 1.7 elde edilir. Denklem 1.7'de kullanılan sembollerden y, a, k ve l sırasıyla; gelir düzeyinin, teknik ilerlemenin, sermayenin ve emeğin zaman içerisindeki büyüme oranlarını ifade etmektedir. Denklem 1.7 incelendiğinde, gelirin zaman içerisindeki değişimi teknik ilerlemenin artıp artmamasının yanında sermaye ve emek düzeyindeki artışa bağlı olduğu görülmektedir. Denklem 1.7 ortak paranteze alınırsa;

$$y - l = a - \alpha (k - l) \quad (1.8)$$

elde edilir. Denklem 1.8 emeğin üretkenliğindeki ve/veya kişi başına düşen gelir düzeyindeki artış, teknik ilerlemedeki ve sermaye/emek oranındaki artışa eşit olduğunu göstermektedir. Üretim fonksiyonunda teknik ilerlemenin olmadığı bir durum göz önünde bulundurulursa, üretimdeki artış ancak sermaye düzeyinin emek düzeyinden fazla olması durumunda gerçekleşecektir.

Neo-Klasik görüşe göre büyüme kavramı, bölgesel arası ve bölge içi kaynakların en uygun şekilde dağıtılma meselesidir. Açık bir ekonomide faktör hareketliliğinin tam olduğu varsayımı altında, kaynaklar bölgeler arasında optimal bir düzeyde dağılımın olması, o bölgenin diğer bölgelere göre faktör verimliliğinin daha yüksek ve diğer bölgeler için yüksek verimlilik bölgelerine üretimi kaydırması ile sonuçlanmaktadır.

$$k = \frac{sY}{K} + \mu(i_r - i_w) \quad (1.9)$$

Denklem 1.9'da k bölgedeki sermayenin büyüme oranını, sY bölge içi sermaye miktarını, ΔK bölgeye yatırım finansmanını, i_r bölgedeki sermaye getirisini ve i_w bölge dışındaki bölgelerdeki ücret oranını göstermektedir. Dünya genelinde nüfusun artması (n) emek gücünün artmasına ve ücret düzeyinin bölgelere göre değişmesine ($w_r - w_w$) neden olmaktadır. w_r , bölgedeki ücret düzeyini, w_w ise bölge dışındaki dünyanın geri kalanındaki ücret düzeyini temsil etmektedir.

$$l = n + \lambda(w_r - w_w) \quad (1.10)$$

Denklem 1.10'daki μ ve λ sermaye ve emeğin ücret farklılıklarına göre hareket etmesini ifade etmektedir (Capello, 2015:149-150).

Neo-Klasik Bölgesel Kalkınma Teorisi, devlet müdahalesinin bölgesel kalkınmanın önünde bir engel olarak görmektedir. Bu sebeple teoriye göre, devletin, ekonomideki etkinliğini bırakması ile piyasa, kendi iç dinamiklerine yönelecek ve bu sayede ekonomik kalkınma sağlanabilecektir. Devletin ekonomide etkin olması durumunda ise, özel sektörün gelişemeyeceğini savunmaktadır. Ayrıca bu teori küreselleşmeye olumlu bakmaktadır. Küreselleşme sayesinde ülke ekonomilerinde devletin ekonomiye müdahalesi azalacak ve dışa açık ekonomik yapı, kalkınmayı beraberinde getirecektir (Dolun & Atik, 2006: 10-11). Ancak küreselleşme ile rekabete hazır olmayan ekonomilerde, serbestleşme çabası içerisinde bulunmaları halinde bölgesel

dengesizliklerin artmasına sebep olacaktır. Bu nedenle Neo-Klasik model, rekabet gücü düşük ülkelere yönelik bir teori olarak görülmemektedir.

Neo-Klasik Bölgesel Kalkınma Modeli, sermayenin ve emeğin hareketliliğine ve bunların bölgesel kaynak dağılımı üzerindeki etkisine izin vermektedir. Model piyasa mekanizmasının, kaynakların tam ve verimli bir şekilde kullanılmasını sağlayacağını varsaymaktadır. Ayrıca bu model, sürekli bir ölçeklendirme varsayımına dayanarak, üretim maliyetlerinin çıktı hacmi değiştikçe değişmediğini, bunun sebebinin ise, tam rekabetin piyasada satıcı sayısının fiyatı etkileyememesi varsayımı altında işgücü gibi bazı kaynakların yeniden kullanılabilir olduğu nedenine bağlamaktadır. Ekonomik israf, dışsallıklar, piyasa başarısızlığı, asimetrik bilgi gibi unsurlar uygulamada bölgesel kalkınmanın şekillenmesinde önemli bir rol oynamaktadır (Dunford, 2009:4).

Neo-Klasik Kalkınma Modelinde, bölgesel kalkınma modellerinden farklı olarak kaynaklar etkin kullanılır ise, istihdam artacak, bu artış üretimin artmasına yol açacaktır. Ekonomideki üretim düzeyinin artması ise, ekonomik büyümeye neden olacaktır. Gerçekleşen ekonomik büyümenin de tüm sektörlere yansması ekonomik kalkınma sağlayacaktır.

Neo-Klasik görüşe göre, bölgesel ekonomik performans, bir alanda kullanılan kaynaklardan sermaye ve emeğin hacmindeki büyümeye ve teknik ilerlemenin verimliliğinin artmasına bağlıdır. Solow modeline göre, bir ülke veya bölgenin büyüme yolu kararlı bir noktada dengelenecektir. Emek faktörünün mobil olduğu ve teknolojik bilginin asimetrik olmadığı sürece, bu kararlı durumda ülkelere göre kişi başına düşen gelir değişmez. Bu durumu dikkate alan ekonomilerde benzer koşullar gerçekleşir ise, kişi başına gelirden yakınsama meydana gelecektir. Daha az gelişmiş ülkelerin gelişmiş ülkelere göre daha hızlı büyümesi beklenmektedir. Bunun iki nedeni vardır. Birinci neden, sermayenin azalan getirilere sahip olması ve ölçeğe göre artan getiridir. İkinci neden ise, teknolojik gelişme düzeyidir. İşçi başına sermaye miktarı arttıkça kişi başına üretimdeki artış küçülecektir. İşçi başına kararlı bir denge noktasına ulaşılması sonrasında işçilerin üretkenliklerindeki artış son bulacaktır. Yatırımların artışı ile ilişkisi olarak kişi başına düşen üretimdeki artışlar, en az makineleşme sağlayan sektörlerde en fazla olacaktır. Uzun dönemde kişi başına düşen GSYİH düzeyi farklı olan ülkeler, kişi başına

düşen GSYİH düzeyi aynı olan ülkelerle aynı seviyeye erişeceklerdir (Dunford, 2009:5-6).

Neo-Klasik Bölgesel Kalkınma Modelinde, sermaye ve emek faktörünün bölgeler veya ülkeler arasında geçişinde bir engel olmadığı ve bu hareketliliğin maliyetinin sıfır olduğu varsayılmaktadır. Bu varsayım piyasa ekonomilerinde mümkün olmamasından dolayı model eleştirilmektedir. Ayrıca sermaye ve emeğin bölgeler arasında maliyetinin farklı olması beklenen bir durumdur. Emek faktörü içinde önemli bir yer tutan beşerî sermayenin hareketliği genel olarak az gelişmiş ülkeden gelişmiş ülkelere doğru olması nedeniyle az gelişmiş ülkelerin beşerî sermayeyi elinde bulundurmaları güçleşmektedir. Bu nedenle modelin öngördüğü politikalar ile ülkeler veya bölgeler arasındaki kalkınma farklılıklarını gidermek zordur.

1.4.1.2. Keynesyen Bölgesel Büyüme Modeli

Bölgesel kalkınma modellerinin açıklanmasında klasik iktisadi görüşün eksikleri olduğu bilinmektedir. Klasik ekonominin, bölgesel ekonomik modellere bakış açısı aslında klasik iktisadın ekonomiye bakışından uyarlanmıştır (Vickerman, 2007:36). Büyük buhran sonucunda Keynes ekonomi politikalarının geliştirilmesi ile devletin ekonomideki rolü artmıştır. Ancak Keynesyen iktisadi görüş bölgesel kalkınma üzerinde durmamıştır. 1950’lilerde bölgesel kalkınma görüşlerinin popüler olması Keynesyen politikayı benimseyen iktisatçıların bu konuda çalışmalar yapmasını sağlamıştır. Keynesyen görüşün bölgesel kalkınma görüşleri bu nedenle bu yıllarda geliştirilmiştir.

1950’li yıllarda bölgesel kalkınma konusunda hâkim görüşlerden biri olan Keynesyen Bölgesel Büyüme Modeli, talep odaklı bir teoridir. Teoride, denge mevcut üretim faktörlerinin kaynaklarından ziyade, gelir tarafından finanse edilen bölgesel üretim ve harcamaların dengesi üzerine kurulan gelir eşitliği ile belirlenmektedir. Kısa dönemde, mevcut sermayenin yetersizliği, işsizlik, nispeten katı ücretlerin ve bölgeler arasındaki göçün sınırlandığı varsayımlarına dayanmaktadır (Cochrane & Poot, 2014: 265). Model bölgesel ekonomiler için toplam talebin önemi üzerinde durmaktadır.

Keynes Bölgesel Kalkınma Politikalarının temeli, gerekli durumlarda devletin ekonomik hayata yönelik politikalar geliştirmesine dayanmaktadır. Gelir dağılımı ve refah geliştirici politikalar ile firmaları yatırımın yoğun olduğu bölgelerden daha az

yatırım olduğu bölgelere geçişleri için teşvik politikaları uygulanması gerekmektedir. Bu politikalar sayesinde az gelişmiş bölgelerde istihdam olanakları artmasının yanında bölgenin ekonomik gelir düzeyinde de artış sağlanacaktır. Teoride bu politikaların, az gelişmiş bölgelerin gelişmesini sağlanması beklenirken uygulamada az gelişmiş bölgeler kendi dinamik yapıları nedeniyle politikalar başarılı olmamıştır. Modelin başarısız olmasının en önemli nedeni, bölgenin dinamiklerine uygun yatırımların bölgeye yönlendirilememiş olmasıdır. Bölgesel kalkınmayı kısa dönemde ele alması politikanın etkisizliğini artırmaktadır (Peker, 2016:123). Devlet müdahalesinin üzerindeki yükü arttıran bu kalkınma modeli yerine yerel ve bölgesel çözümler üzerinde geliştirilmiş modellere yerini bırakmıştır.

1.4.1.3. İhracat-Tabanlı Bölgesel Büyüme Modeli

Keynes'in Bölgesel Büyüme Modelinin devamı niteliğinde olan bu model, ticaret ve ihracatın kalkınma üzerindeki etkisi üzerinde durmuştur. Model, ticaretin bir büyüme motoru olduğu, ihracatın ise bölgesel ekonomilere üretkenlik sağlamanın yanında dışsal faydalar elde etmelerini kolaylaştırıcı özellikte olduğunu savunmaktadır. Bu nedenle bu modele "ihracat tabanlı model" denilmektedir. İhracat tabanlı model, üretim ve istihdamdaki bölgesel büyümenin, girdi arzı ve ihracat talebinin mükemmel esnekliğini varsayarak dışsal talebin bir fonksiyonu olarak kabul etmektedir. Bu durum Keynes'in çarpan mekanizması ile geliştirilmiştir. Bir bölgenin ihracatının büyümesi; gelir artışına, gelir artışı ise yerel mallara olan talebin artmasına ve böylece bölgesel kalkınmanın ilk duruma göre daha fazla büyümesine yol açar (Leichenko, 2000:304).

$$Y_r = (C_r + I_r + G_r) + (X_r - M_r) \quad (1.11)$$

Bölgesel büyüme basit bir şekilde bölgesel gelir-gider modeli olarak denklem 1.11'de verilmiştir. Denklem 1.11'de C_r, I_r, G_r bölge ekonomisi içindeki yurtiçi faaliyetler ile toplam talebin bileşenlerini ifade etmektedir. Denklemin geri kalan iki notasyonu X_r, M_r ise bölgeler arası ticaretle ilişkili olarak toplam bölgesel talebin bir bileşeni olan bölgesel ihracat X_r ve bölgesel ithalatı M_r temsil etmektedir.

$$(Y_r - A_r) = (X_r - M_r) \quad (1.12)$$

Denklem 1.12'de verilmiş olan $(Y_r - A_r)$ bölgedeki net varlık alımını ifade etmektedir. Bölgesel gelir ile bölgesel yurt içi tüketim arasındaki farkın nedeni bölge

dışından net varlık alımı olduğu görülmektedir. Bu nedenle eşitliğin diğer tarafı bölgesel ihracat ve bölgesel ithalat farkı olan net bölgesel ihracattan oluşmaktadır (McCann, 2013:254-255).

Neoklasik modelin arz tabanlı yaklaşımına karşı olarak ortaya çıkan bu model talep yönlü bir modeldir. Başlangıç noktasında model, bölgenin sahip olduğu kaynaklara dayalı olarak diğer bölgelere kıyasla, mal ve hizmet ihracatı yolu ile büyüdüğünü öne sürmektedir. Diğer ekonomilerin ülkenin mallarına olan talebi sayesinde mal ve hizmet ihracatı ile gelişme kaydeden bölgede, gelir arttıkça yerel talepte artacaktır. Ancak bu durum dışsal ekonomiler nedeniyle bölgeler arasındaki uçurumun açılması sonucunu vermektedir. Teorinin önemli varsayımı bölgeler arasında kaynak transferinin olmamasıdır. Eğer bölgeler arasında kaynak transferi var ise “Heckscher-Ohlin Faktör Bolluğu” olarak ifade edilir. Yani bölgenin elinde bulundurduğu girdi konusunda bolluk olması bir üstünlük göstergesi değildir (Armstrong & Taylor, 2000; Filiztekin, 2008:24).

İhracat-Tabanlı Kalkınma Modelini, Nort (1975) geliştirilmesinde katkıda bulunmuştur. Dış talebin varlığı, bölgesel büyüme içinde gerekli bir koşul olsa da, ekonomik kalkınma için üretim ve transfer maliyetlerinde karşılaştırmalı avantaja sahip olmak daha önemlidir. Bu modelin başarısı, dış ticaretin geliştirilmesi ve teknolojik gelişmeler ile arz yönlü faktörleri geliştirmesine bağlıdır (Leichenko, 2000:304). Günümüzde hala uluslararası ticaret büyümesi analizinde yaygın olarak kullanılmaya devam eden model, ekonomilerde analiz edilecek sektörün bölgeler arasındaki durumunu karşılaştırılmasında da kullanılmaktadır.

1.4.1.4. Birikimli Nedensellik Kalkınma Modeli

Birikimli Nedensellik Kalkınma Modeli, Myrdal (1957) ve Hirschman (1958) tarafından geliştirilmiştir. Model, pozitif dışsal ekonomilerin büyümenin artışında etkisi olduğunu ve bölgesel gelir farklarının zamanla arttığını savunmaktadır. Bir bölge çeşitli nedenlerle tercih edilen bölge konumuna gelmesi durumunda diğer bölgeler için cazibe yeri olacaktır. Bölgenin bu durumu, ilerlemesi ve bölgenin gelişmesi için bir fırsat yaratırken diğer bölgelerin geri kalmasını sağlayacaktır (Higgins & Savoie, 2017:73).

Myrdal (1957) çalışmasında, serbest bir ekonomide sektörlerin ekonomik faaliyetleri sonucunda bölgenin gelişim kaydetmesi beklenen bir durumdur. Bu gelişim

bölgeler arası dengesizliği arttıracaktır. Dengesizliklerin giderilebilmesi için merkezi yönetimin geliştireceği politikalar önem arz edecektir. İlk sanayileşen bölgede ekonomik faaliyetlerin kümelenmesi, ekonomideki büyüme sürecini hızlandırmaktadır. Kendini besleme eğilimi gösteren bu tür ekonomilere “Birikimli (Kümülatif) Nedensellik Kalkınma Ekonomileri” denilmektedir. Az gelişmiş bölgelerin, inovasyon konusunda gecikme yaşaması, gecikmeli bölgenin ihracat pazarından kaynaklanan gelişmiş bölgelerdeki büyümenin yayılması ile kendine fayda sağladığı savunulmaktadır. Ancak bu durum, gecikmeli bölgenin gelişmiş bölgeye, sermaye ve emek transferinin geri itilmesi etkisi ile dengeleneceğini göstermektedir. Bölgeler arasında serbest ticaret mevcut ise, gecikmeli bölgenin gelişmiş bölgeden daha fazla fayda sağlayacağı ortam oluşacaktır (Dawkins, 2003:139)

Hirschman (1958), büyümeyi destekleyici bağlantıların oluşması ile ileri ve geriye dönük etkiler aracılık ederek kümelenen firmaların aralarında girdi ve çıktı ilişkisi meydana geleceğini iddia etmektedir. Meydana gelen bu maddi dışsal ekonomiler bölgelerin gelişmesine neden olacaktır. Ölçek ekonomilerin gelişmesi ile bölgenin diğer bölgelere göre daha hızlı büyümesine neden olacaktır (Filiztekin, 2008:25).

Kaldor (1970) ve Dixon ve Thirlwall (1975) çalışmalarında “Birikimli Nedensellik Kalkınma Modeli” ni geliştirmişlerdir. Kaldor, ihracat tabanlı teoriden ve verimlilik ücreti kavramlarından yola çıkarak modeli genişletmiştir. Myrdal’ın modeline benzer şekilde, Kaldor artan ölçek getirilerinin sanayileşme rekabetinde erken sanayileşen bölgenin uluslararası ticarete avantaj sağlayacağını varsayar. Tüm bölgelerde parasal ücretler aynı olsa bile, emek verimliliği, ölçek ekonomileri nedeniyle sanayileşmiş bölgelerde daha düşük olma eğilimi içerisindedir. Daha düşük verimlilik ücretlerine sahip bölgeler, daha fazla çıktı üretebileceğinden, diğer bölgelere göre daha fazla ekonomik büyüme elde edebilirler. Dixon ve Thirlwall, Kaldor’un modelinden yola çıkarak modeli geliştirmişlerdir. Bir bölgede teknik ilerleme hızı, bölgenin gelirindeki artış hızının bir fonksiyonu olarak kabul eden Kaldor modeli bu durumu “Verdoorn Yasası” olarak adlandırmaktadır. Verdoorn Yasası, söz konusu bölgede birikimli ilerleme sağlamaktadır. Dixon ve Thirlwall, Verdoorn Yasasını geliştirerek, yasanın getirdiği büyümenin sürdürülebilir sürekli büyüme olarak öngörmektedirler. Birikimli nedensellik teorisinin temelinde yer alan bu yasanın, sadece bölgeler arasında Verdoorn katsayısının farklılaştığını veya bu katsayının büyüme farklılıklarının bir kaynağı olabileceğini

gösterdiğini ifade etmişlerdir (Dawkins, 2003:139). Dixon ve Thirlwall ayrıca modele dışsal faktörleri dahil etmişlerdir. Bu dışsal faktörler, gelir ve ikame mallarının fiyatlarındaki değişiklikler yanında ihracat ve büyüme oranı ile belirlenmektedir.

Keynesyen bölgesel büyüme modelinde bahsedilen ölçek ekonomileri sorunu, emek üretkenliğinin büyüme oranı ile çıktının büyüme oranı arasındaki ilişkiyi öne sürülen Verdoorn Yasası ile açıklanmıştır.

$$\rho = a + b\dot{Q} \quad (1.13)$$

Denklem 1.13’de ρ , emek üretkenliğindeki artış oranını, Q ise çıktındaki büyüme oranını temsil etmektedir. Literatürde yapılan ampirik çalışmalar Verdoorn yasası için bahsedilen a katsayının değerinin yüzde 2 olduğu ve b ’nin değeri ise 0,5 olduğu varsayılmıştır. Bu değerlerin endekslerinin toplamı 1,33 olarak hesaplanmaktadır (McCombie & Thirlwall, 1994: 206).

1.4.2. *Büyüme Kutupları Teorisi*

1950 yılında Perroux tarafından ortaya atılan Büyüme Kutupları teorisi, ekonomik bir mekan, bir firmanın ya da sektörün alıcı ve satıcıları arasındaki ilişki ağları ile ilişkiyi oluşturan bir güç alanı ve bu güç alanında birbirleri ile olan karşılıklı ilişkilerini içermektedir. Modelin varsayımları içerisinde üç farklı mekan üzerinde odaklanılmıştır. Bu alanları diğerlerinden ayıran özellik ekonomik unsur içermeleridir. İlk alan, belirli bir planla tanımlanmış olan ekonomik alanlar; İkinci alan, belirli güçlerin yoğunlaştığı alanlar; üçüncü alan ise, homojen grupların veya toplumların oluşturduğu alanlardır. Perroux’un büyüme kutupları; firmalar, endüstriler veya ekonomik sektörlerdir.

Firmalar, endüstriler veya sektörler gibi büyüme kutbu aktörler, bilgi akışı ve iletişimle ekonomik aktörler üzerinde hakimiyet kurarlar. Bu hakimiyet etkisi, yerel ekonomiler üzerinde büyük bir baskı oluşmasına ve o bölgeye yayılmanın kolaylaşmasına neden olmaktadır (Malizia vd. 2020:116).

Perroux modelde, ekonomik faaliyetlerin belirli alanlarda yaygınlaşmasının, kalkınma için bir temel oluşturacağı üzerinde durmuştur. Bu yaygınlaşma bölgelerde gelişim sağlayacak olan üretim etkileyen “merkezkaç” ve “merkezcil” kuvvetler

oluşturmaktadır. Üretimi etkileyen sebepler ise, hammadde ve işgücüne yakınlık yanında, turistik faaliyetler, bölgenin gelecek planları alana talep çekecektir (Serra, 2003:74).

Perroux, Neoklasik analizin ilkelerinin dengesiz bir ekonomik büyüme yaratacağını öngörmektedir. Gelişme dönemindeki bir bölge ile hâkim bölge arasındaki ilişkiyi anlamak temel ekonomik yapıyı değiştirmek için önemli bir süreçtir. Bu iki bölge arasında ileriye ve geriye doğru bir çekim meydana gelecektir. Bu çekim girdi -çıktı kavramı ile açıklanmaktadır. Girdi-Çıktı kavramı “itici endüstriler” de çıktı miktarının yükselmesi ile meydana gelen yapısal bir değişimdir. İtici endüstriler, diğer sektörler göre daha büyük pazar gücüne sahip, daha yüksek büyüme oranına elde edebilen, boyut olarak daha büyük yapıda olan ve diğer sektörleri kendine bağlayarak hakimiyet kurmuş endüstrilerdir. Gelişmemiş endüstriler, satışlarının çoğunu hâkim endüstriye yaparlar. Bu durum gelişmemiş endüstrilerin hâkim endüstrilere bağımlılığını artırmaktadır (Malizia vd. 2020:117).

Perroux, öncü bir endüstrinin takipçi endüstriler üzerindeki büyüme olayını endüstriler arası bağlantılar yoluyla açıklar. Eğer büyüme kutbu teorisinde sektörler arasındaki bağlantılar tanımlanırsa, diğer süreçler, artan istihdamın etkileri ve diğer sektörlerdeki büyüme için uyarıcı görevi görebilecek genişleyen bir ücret seviyesi iyileştirmesi meydana gelir. Ücret seviyelerindeki artış hizmet sektörlerinin genişlemesini sağlar. Bununla birlikte dış ekonomilerdeki teknolojik gelişmeler, başlangıç seviyesinde olan sektörler için faydalı olabilir İtici endüstriler, tedarikçiler ve gelenekler arasındaki artan akışlar yoluyla tüm çevredeki firmaların refahına katkıda bulunur ve ürettikleri yeni gelir nedeniyle üçüncül sektörlerde faaliyetin artmasına katkıda bulunur. Ayrıca yeni pazarlama ve üretim tesislerinden yararlanmak için yeni işletmeleri sektöre çekerek sektörün gelişmesine katkıda bulunurlar (Campbell, 1974: 44).

Hirschman (1958), kutuplaşmanın hem gelişen bölgeye hem de takipçi bölgeye nasıl fayda sağlayacağı konusunu tartışmıştır. Hirschman görüşünde, gelişmemiş bölgenin büyüme sürecine girebilmesi için, yatırımların ne şekilde planlanacağını önemli olduğunu vurgulamıştır. Bu planlama sürecinde, bölgedeki sektörlerin dengeli şekilde büyümesi çok zor olacağı için, dengesiz bir sektörel büyüme planı bölgenin gelişimine katkıda bulunacaktır. Hirschman, büyüme kutbu teorisinin kalkınmada

bölgeler arası dengesizliklerin ekonomik büyümede kaçınılmaz olduğunu ifade etmiştir. Gelişmiş bir bölgedeki ekonomik büyüme, geri kalmış bölgeye olumlu etkilerde bulunacaktır (Parr, 2015:384).

Perroux tarafından ortaya atılmış olan, ölçek ekonomileri ve yığılma ekonomilerinin önemi sayesinde, yığılma ekonomisi teorileri literatürde önemli bir yer tutmuştur.

1.4.3. Yeni Çevre Modelleri

Bölgesel kalkınma iktisadında, klasik iktisadi görüş, ülkelerin ve bölgelerin gelir düzeylerinin farklılıklarının nedenleri üzerine modeller geliştirmemiştir. Yeni Çevre Modelleri, klasik modelin aksine ülkelerin ve bölgelerin gelir düzeylerindeki farklılıklar üzerinde durmuştur. Ayrıca bu modeller, coğrafyanın, bir bölgenin veya ülkenin gelişmişlik düzeyine ne gibi etkide bulunduğunun nedenlerini açıklamaya çalışmakla birlikte, gelir düzeyi farklılıklarını da göz önünde bulundurmaktadır.¹

1.4.3.1. Endojen (İçsel) Büyüme Modeli

Endojen Büyüme Modeli, Neoklasik büyüme teorisinin bazı eksikliklerine yanıt olarak ortaya atılmıştır. Teknolojinin dışsal olarak ekonomik büyümeyi etkilediğini savunan Solow (1956), Neoklasik görüşün en önemli savunucularından biridir. Ancak Neoklasik model büyüme için, beşeri sermaye, fiziksel sermaye veya nüfusta ki artışların bir fonksiyonu olarak ortaya çıksa bile, ölçeğe göre azalan getirinin varlığı sürekli bir büyüme artışı sağlayamamaktadır. Bu nedenle kişi başına düşen gelir düzeyinde sürekli bir büyüme sağlanamaz. Neoklasik görüşün en önemli temel varsayımı zamanla bölgelerin büyüme oranları birbirlerini yakalayacağıdır (Barro, 1993:25-27).

Neoklasik büyüme teorisinin aksine Romer (1994), ekonomik büyümenin büyük bir payının teknolojik ilerleme ile açıklanamayacağını öne sürmüştür. Endojen büyüme teorisi, beşeri sermaye veya fiziksel sermaye yatırımı ile ilgili belirli varsayımlara dayanarak, uzun süren büyüme oranlarının model için endojen olduğu modeller

¹ Bu çalışmada, Yeni Çevre Modelleri, Solow (1956) İçsel Büyüme Modeli ve Yeni Ekonomik Coğrafya Modeli olarak ele alınmıştır.

geliştirerek Neoklasik teorinin bazı problemlerini tartışmıştır (Martin & Sunley, 1998:202).

Rebelo (1991) göre, büyüme birkaç farklı şekilde içsel kabul edilmektedir. Bunlardan birincisi, tam rekabet varsayımı altında sermaye birikimi ve ölçeğe göre sabit getiridir. İkincisi, beşerî sermaye yatırımları ile ilgili dışsallıklardır (Romer, 1986). Üçüncüsü ise, uluslararası ticaret ve ürün inovasyonudur (Grossman & Helpman 1993, 1991;Young 1991).

Endojen büyüme; uluslararası ticaret modellerinin, ihracat için yeni malların geliştirilmesi ve üretiminin ekonomik büyümeyi teşvik eden dışsal etkilere sahip olduğunu göstermektedir (Rivera-Batiz & Romer 1991:550). Model ayrıca, her ihracat ürününün dışsallık (yayılma) etkileri için farklı bir potansiyele sahip olduğunu ve en yüksek yayılma potansiyeline sahip ihracatta uzmanlaşmış ülkelerin veya bölgelerin en hızlı ekonomik büyümeyi deneyimlediğini göstermektedir (Leichenko, 2000:8). Modelin içsel büyüme dinamiği her ne kadar ulusal düzeyde ele alınmış olsa bile, içsel gelişimlerin bölgesel coğrafyaya yayılımının olması muhtemel bir sonuçtur (Martin & Sunley 1998:201-202).

Grossman ve Helpman (1994) çalışmalarında, bilgi akışı ve teknolojik dışsallıkların bölgelerin etkileşim içerisinde buldukları sürece yayılmanın devam edeceğini vurgulamışlardır. Ayrıca coğrafi hareketliliği sınırlı olan ve coğrafi yakınlıktaki firmaların rakip firmaların ürünlerine maruz kalma olasılığı daha yüksek olduğu için ürünlerle birlikte yeni fikirlerde yayılacaktır. Tüm bölgeler ihracat büyümesinden yararlanabilirken, yayılmalar için daha fazla potansiyele sahip mallarda uzmanlaşmış bölgeler, diğer bölgelere göre daha hızlı büyüme kaydedecektir. Bu durum ürünlerde uzmanlaşan öncü bölgeler ile öncü bölgelerin uzmanlaştığı ürünlerin yayılmasıyla fayda elde eden takipçi bölgelerin oluşmasını sağlamaktadır. Bölgeler arasındaki büyüme farklılıklarının temelinde öncü bölgenin takipçi bölgeye göre kısa dönemde daha fazla büyüme elde etmesine rağmen takipçi bölge uzun dönemde doğru yatırımlarla öncü bölgenin büyüme düzeyine erişme imkânı vardır.

1.4.3.2. Yeni Ekonomik Coğrafya Modeli

Ülkeler ve bölgeler arasında düzensiz bir şekilde dağılım gösteren ekonomik faaliyetler, bazı bölgelerde hanehalkı, firmalar daha yüksek yoğunlukta kümelenirken, diğer bölgelerde daha düşük yoğunlukla kümelenmektedir. Ekonomik faaliyetlerin dengesiz şekilde yayılım gösterdiği bölgelerde veya ülkelerde servet eşitsizliği söz konusu olmaktadır. Bu düzensiz dağılımın nasıl ortaya çıktığı ve bu eşitsizliğe neden olan faktörlerin neler olduğu önemlidir. Belirli bir bölgenin neden endüstriyel bir kümenin merkezi olması durumunu, geleneksel Neoklasik Teori (fiziksel coğrafyanın, iklim, doğal kaynaklara sahiplik vb.) “ilk doğa coğrafyası” açıklamaktadır. Yerel ekonomik faktörleri oluşturan birimlerin birbirlerine göre konumu “ikinci doğa coğrafyası” (Yeni Ekonomik Coğrafya) olarak adlandırılmaktadır (Krugman, 1993:129).

Yeni Ekonomik Coğrafya teorisi, makro açıdan bakıldığında, merkezi alanlara odaklanmanın rasyonel olduğunu savunuyor. Bu alanlar sadece ölçek ekonomileri yaratmakla kalmaz, aynı zamanda daha düşük nakliye maliyetlerine sahip olunmasını sağlamaktadır. Yığılma ekonomisinde, kümelenme ve yoğunlaşma, üretkenlik artışlarına ve ekonomik büyümeye yol açar (Rauhut & Humer, 2020:2121).

Krugman (1980) çalışmasında yeni ticaret teorisi modellerine, ekonomik kalkınmayı belirleyen ticaret akışlarına ve endüstriyel yerleşim yerlerine vurgu yapmıştır. Yeni ticaret teorisi, piyasada monopolcü rekabetin, ürün farklılaştırmasının ve ölçeğe göre artan getiri varsayımları altında, üretim potansiyeli olarak mekânsal konumu ele almıştır. Mekânsal konum, firmalar için az sayıda tesiste yoğunlaşarak daha ucuza üretim yapabilmelerini sağlamaktadır. Firmalar, ölçek ekonomilerinin getirmiş olduğu uygun maliyetin yanında, nakliye maliyetleri sayesinde ürün pazarlarına kolay erişim sağlamak için büyük tüketici pazarlarının bulunduğu bölgelere yerleşmektedirler. Bu durum bir bölgenin nispeten büyük iç talebe sahip olduğu malları ihraç edeceği anlamına gelmektedir. Ölçeğe göre getiri teknolojiye dayalı bir üretim ile sağlanıyorsa, firmaların o bölgede kümelenmesi yerleşim yerinin maddi dışsallıklarından kaynaklanmaktadır (Harris, 2011:925-926).

Krugman (1991a ve 1991b) çalışmalarında, yeni ticaret modelinden yola çıkarak yeni ekonomik coğrafya modelini geliştirmiştir. Modelde ticaret serbestleşmesi ile iç pazar etkisi artacak ve yeni firmaların üretime katılması ile üretim miktarı artacaktır. Yeni firmaların üretime katılması emek faktörünün ücretini artırırken, maliyetlerinde

artmasına neden olacaktır. Ancak bu durum talep artışı ile imalat sanayinin serbestleşmesi ile karşılanıp karşılanamayacağı belirsiz bir durumdur. Bölgenin kümelenmesine neden olması, bölgenin birikimli büyüme durumu ile karşı karşıya kalmasına neden olacaktır. Bölgede faaliyet gösteren firmaların başka bölgelere taşınması veya yer değiştirmesi ticaret serbestleştikçe artacaktır.

Yeni Ekonomik Coğrafya modelinin amacı, bir ekonominin hüküm sürdüğü coğrafyada gerçekleşen tüm ekonomik aktiviteler olarak adlandırılan “Merkezcil Hareketler” ve bu aktivitelerin bölgesel olarak yayılmasına neden olan “Merkezkaç Hareketler” arasındaki ilişkiyi açıklamaya çalışmaktır. Merkezcil hareketleri, yerel pazarın büyüklüğü, emek piyasasının yoğunluğu, dışsal ekonomik faydalar (büyük pazarlara erişim kolaylığı ile ölçek ekonomisine bağlı olarak mal üretimi için ham madde temininin kolay erişilebilir olması) oluşturmaktadır. Merkezkaç hareketleri ise, sabit faktörler, doğal kaynakların getirisi olan rant ve negatif dışsal ekonomiler meydana getirmektedir. Merkezcil hareketler, bir bölge için işgücünün uzmanlaşması endüstrileşmenin yoğunlaşması anlamına gelmektedir. Bu bölgelerde işgücünün istihdam edilmesi hem işveren için hem de işgücü için kolaydır. Endüstrileşmenin yoğunlaşması, bilginin yayılım etkisi ile pozitif dışsal faydaların oluşması ve yayılması artacaktır. Merkezkaç hareketler ise, sabit üretim faktörleri hem talep hem de arz bakımından üretimin yoğunlaşmasının önünde bir engeldir. Bölgede ekonomik faaliyetlerin yoğunlaşması, bölgedeki arazilerin rantını artıracaktır. Bölgedeki arazilerin rantının yükselmesi bölgenin yoğunlaşmasının önüne geçecektir. Ancak bölgede ekonomik faaliyetler arttıkça, diğer bölgeler üzerinde negatif dışsal ekonomik etkiler yaratacaktır (Krugman, 1999:143).

Yeni Ekonomik Coğrafya modeli, bölgeler arasındaki ticaret entegrasyonunu kullanarak, bölgelerin kalkınmasını modellemiştir. Model ayrıca bölgelerin dışsallıklarını göz önünde bulundurarak ekonomik avantajları ve dezavantajların nedenleri üzerinde durmuştur.

1.4.4. Bölgesel Kalkınmada Alternatif Yaklaşımlar

Bölgesel kalkınma ve büyüme teorilerine genel olarak bakıldığında, teorik olarak modeller gerçekçi olmayan varsayımlar üzerine kurgulanması nedeniyle gerçeklikle

yakın ilişki kurabilmesi amacıyla daha somut bir eğilim içerisindedir. Bu nedenle teoriler zaman içerisinde işgücü, ürün veya kentsel eğilimler ile gelişim kaydetmiştir.

Bölgesel büyüme teorilerine, daha karmaşık doğrusal olmayan etkileşimli davranışların modellere dahil edilmesiyle, içsel faktörler bölgesel rekabet konularına önem kazandırmıştır. Bir bölgenin içsel gücü vasıtasıyla büyüyüp büyümemesi; kalkınmanın itici güçleri olan endüstriyel uzmanlaşma, alt yapı donanımı, coğrafi konumu, sahip olduğu üretim faktörleri ve bölgesel yığılma gibi unsurlara bağlıdır. Bölgelerin ilerlemenin belirleyici olan ilk adımı üretimde ölçek ekonomilerine yönelmeleri olacaktır. Bir bölgenin uluslararası iş bölümü içinde olması, yerel ekonomilerin sahip olduğu kaynakların verimli bir şekilde kullanılmasına fayda sağlamaktadır. Bölgesel azgelişmişlik ve bölgesel farklılıklar; çevresel, ekonomik, fiziki ve beşerî kaynakların dengesiz dağılımından meydana gelmektedir. Bölgesel kalkınma teorileri, yerel ekonomilerin kapasite farklılıklarını oluşturan zayıf yönlerin güçlendirilmesini amaçlamaktadır. Bu zayıflıkların giderilmesi için klasik teorilerin yanı sıra alternatif yöntemlerde geliştirilmiştir.

1.4.4.1. Ürün Döngüsü Modeli

Ürün Yaşam Döngüsü Modeli, ilk olarak Vernon (1966) tarafından ortaya atılmıştır. Modelde, kişi başına düşen gelir düzeyi yüksek olan bölgeler “Kuzey” olarak, kişi başına düşen gelir düzeyi düşük olan bölgeler ise, “Güney” olarak adlandırılmaktadır. İlk olarak model, kuzey bölgenin gelir düzeyinin arttıkça, yeni malların üretiminin artacağı, bir süre sonra ise gelir artışının devam etmesi ile ihracatın artacağını varsaymıştır. Kuzey bölgede meydana gelen ihracattaki artış, gelir düzeyi düşük olan güney bölgenin üretmiş olduğu ürünlere talebi artıracaktır. Güney bölge, göreceli olarak kuzey bölgeden maliyet avantajı nedeniyle talep edilen ürünler taklit edilerek üretim artışı sağlanacaktır. Bu durum sonucunda, modelin başladığında gelir düzeyi yüksek olan kuzey bölgenin ihraç etmiş olduğu mallar, modelin sonunda ithal ettiği mallara dönüşecektir (Vernon, 1966:191-193).

Vernon (1966) modelinde, bölgelerin gelişim ve değişim düzeylerini incelerken, bölgeleri ihraç mallarının endüstriyel yapısını ele alarak açıklamaya çalışmaktadır. Ürünleri esneklik yapısına göre sınıflandırır. Yeni üretilen ürünlerin talebi fiyat esnekliği düşük olmasından dolayı, bölgeler arasındaki farklılığı belirlemek için mevcut maliyetleri

değil gelecekteki maliyetleri karşılaştırmaktadır. Ürünün üretiminin ilk dönemlerinde, bölgenin konumu, tedarikçilere, araştırma ve geliştirme firmalarına uzaklık, ürün ve süreç yeniliklerini yakalayabilmek için önemlidir. Bu nedenle kuzey bölgeler üretim için seçilir. Ürün standart hale gelmesi durumunda ürünün esnekliğinin önemi azalacaktır. Bu durumda firmaların, ucuz, düşük vasıflı işgücü çalıştırabilecektir. Bu nedenle kuzey bölgelerdeki üretim, nispeten maliyetin daha düşük olduğu az gelişmiş güney bölgelere kayacaktır (Dawkins, 2003:141-142).

Taylor (1986) modeli, üç evreye ayırmıştır. İlk evrede, yeni ürün icadı (Buluş), ikinci evde, ürünün gelişimi (Olgunlaşma) ve üçüncü evre ise, ürünün standart üretime geçmesi (Standartlaşmış Ürün) dir. Bu değişimin zamansal bir gelişim olduğunu ve ürün buluş döneminden sonra inovasyon ile gelişeceğini, gerçekleşen talep ile üretimin standart hale geleceğini savunmaktadır (Taylor, 1986:756).

Ürün döngüsü modelini, Taylor (1986) çalışmasında, bazı yönlerini eleştirmiştir:

- Modelin üretim fonksiyonunda emek girdisi ana girdi olarak gösterilmektedir. Bu durum diğer girdileri göz ardı etmektedir.
- Girişimci ve mülkiyet kavramları modelde açık bir şekilde yer almamaktadır.
- Modelde bahsedilen buluş ve yenilik süreçleri gerçeklikle ilişkisi azdır.
- Modelde üretilen ürünler aynı anda homojenleşmekte ve izole şekilde işlenmektedir. Bu durum gerçekleşme süreci farklılaşabilmektedir.
- Ölçek ekonomilerine ulaşma yolunun tek bir yoldan geçtiğini varsaymaktadır.
- Model üretim çevresinde meydana gelen negatif dışsallıkları aşırı basitleştirmekte veya göz ardı etmektedir.
- Modelin mekânsal süreci belirsizdir (Taylor, 1986:760).

1.4.4.2. *Esnek Uzmanlaşma Teorisi*

1970'lerde petrol şokları ile başlayan, ardından döviz kurlarında meydana gelen dalgalanmayla devam eden dönemde ülkelerin, uluslararası borçlanma miktarları artış gösterdi. Bu durumdan çıkış noktası arayan ülkeler, üretim tarzlarını değiştirme yolunu tercih ettiler. Endüstriyel pazarların doygunluğunun olduğu ve tüketici taleplerinin çeşitlendiği bu dönemde, inovasyon odaklı yeni bir üretim tarzı geliştirildi. Piore ve Sabel (1984), yeni sanayi bölgelerinde bulunan karşılıklı ilişki kalıplarına odaklanarak

geliştirdikleri bu teori, pazarların ihtiyaçlarına kolayca uyarlanabilen, ayrıca esnek emek ve sermaye yapısına dayanan bu model “Esnek Uzmanlaşma” olarak adlandırıldı. Esnek uzmanlaşma; bilgi ve enformasyonun paylaşılması ile yerleştirilmiş ağlar yardımıyla birbirlerine bağlıdır. Bu ağlarda, temel bağlantı karşılıklı güven duygusuna dayanır.

19. yüzyılda el işçiliği (zanaat) yerini, kitlesel üretim aldı. Kitlesel üretim aslında, kitlesel pazarlar için standartlaşmış ürünlerin hızlı bir şekilde üretilmesinden ibaretti. 20.yüzyılla birlikte kitlesel üretimde meydana gelen üretim krizi, mevcut pazarlarında kaybolmasına neden oldu. Esnek uzmanlaşma, üretimdeki dengesizlikleri giderebilmek için teknoloji ile birlikte vasıflı işgücünün birlikteliğinden güç alarak geliştirildi (Tomaney, 1990: 32).

Bölgesel kalkınma konusunda esnek uzmanlaşma görüşü, ülkelere göre farklı düzeylerde etkisi bulunmaktadır. Piore ve Sabel’e (1984) göre, esnek uzmanlaşma, bölgelerin içinde bulunduğu ekonomik durum ve sektörel büyüklüklerine göre farklılık göstermektedir. Eğer bölge ekonomisi kriz halindeyse ve mevcut sektördeki firmalar küçük işletmelerden (zanaat işletmeleri) oluşuyor ise, bölgenin kalkınmasının esnek uzmanlaşma aracılığı ile elde edilmesi zor olacaktır. Ancak bölgede faaliyet gösteren firmalar kitlesel üretime uygun üretim yapıyorlar ise, bu durumda esnek uzmanlaşma ile bölgedeki ekonomik yapı gelişecek ve bölgesel kalkınma sağlanacaktır (Piore & Sabel, 1984:258).

Esnek uzmanlaşma görüşü, bölgeler açısından aynı sonuçlar doğurmaması ve modelin teknolojik ilerleyişi basite indirilmesi gibi bazı eleştirilere maruz kalmıştır. Modelin teknolojik ilerleme ile kitlesel üretimden zanaat üretime geçme planı, teknolojik yeniliklerin kolay bir şekilde elde ediliyormuş gibi kurgulanması ve bu durumun her sektör için aynı sonuçlar vermesi gibi beklentileri vardır. Bu yönlerden model teorik bakış açısı olarak kalmaktadır.

1.4.4.3. Uzun Dalgalar Teorisi

Bölgesel ekonomilerde uzun dönem ekonomik faaliyetler sonucunda meydana gelen bazı dalgalanmalar yaşanmaktadır. Bir bölge ekonomisi, ulusal orana yakın veya üzerinden uzun dönemde ekonomik büyüme sağlıyorsa, ardından gelen uzun dönemde ulusal büyüme oranının altında bir ekonomik büyüme yaşayacaktır. Ekonomik

faaliyetlerin bölgenin büyümesi üzerindeki bu etkisine “Uzun Dalgalar Teorisi” denilmektedir. Bu dönemler arasındaki mesafe her bölge için farklıdır.

Bölgelerin ekonomik faaliyetlerinin düzeyi büyüme yönlü bir uzun bir dalga oluşturabilmesi için, yeni ve hızlı büyüyen endüstrilerin meydana getirilmesi ile oluşacak yenilik dalgalarına bağlıdır. Belirli bir bölgede meydana gelen uzun dalga, başlangıcında ortaya çıkan endüstrilerin yaşam döngüsü tarafından belirlenmektedir. Meydana getirilen endüstrilerin ilk başlangıçta hızlı büyümesi, üretilen ürünlerin pazarlarda doyuma ulaşmasına ve büyümenin yavaşlamasına neden olacaktır. Eğer piyasalarda doyumluk devam ederse, çıktı miktarında mutlak bir düşüşün yaşanmadığı takdirde, ekonomideki istihdam düzeyi zamanla azalma eğiliminde olacaktır. Başlangıçtaki endüstri zamanla olgunlaştıkça, kullandığı teknoloji istikrar kazanacak ve diğer bölgelerde daha düşük maliyette üretim sağlayan bölgeler arasında rekabet yoğunlaşacaktır. Endüstri bu durumda, rekabeti devam ettirebilmek için işgücünden tasarruf etme yoluna giderek teknolojik yatırıma yönlenecektir. Ayrıca üretim tesisini daha düşük maliyette üretim yapacağı bir bölgeye taşıma eğiliminde olacaktır. Endüstrinin geliştirmiş olduğu her iki üretim yönteminin nihai sonucunda istihdam düzeyi azalacaktır (Both, 1987:447-448).

Uzun Dalgalar Teorisine göre, yerleşik sanayilerin olduğu bölgelerde yeni sanayilerin ortaya çıkması çok zor bir durumdur. Bunun nedeni, yerleşik sanayilerin üretimi sonucu pazar doygunluğunun ortaya çıkması uzun dönemde istihdam düşüşüne neden olmasıdır. Ancak bu durumun mutlak bir zorunluluğu yoktur. Yeni sanayilerin ortaya çıkması ise kolay olmayacaktır. Yeni sanayiler temel yenilikleri ortaya çıkarmakta zorluklar çekecektir. Ancak yerleşik sanayilerin bölgedeki istihdamda yaratmış olduğu işsizlik miktarı uzun dönemde girişimcilik yeteneklerinin ve yeni iş oluşturma ortamının gelişmesine neden olacaktır. Yeni işlerin oluşması bölgesel endüstrilerin gelişmesine yol açacak ve nihai olarak bölgesel kalkınmaya ulaşılacaktır. Yeni endüstrilerin kuluçka süresi uzun olabilmektedir. Bu süre içerisinde zayıf ekonomik büyüme ve ortalama üzerinde işsizlik görülmesi beklenen bir durumdur. Bir bölgede endüstriyel büyüme veya yavaşlama görülmesinin temel nedenleri arasında olan kuluçka döneminin uzun olması, hızla gelişen yeni teknolojilere ayak uyduramamaktan, üretilen ürünlerin birinin teknolojisinin gelişmemesinden, ölçek ekonomilerine ve üretimdeki verimlilikten kaynaklanabilir. Model bu sorunun giderilmesi için mikro çözümler önermektedir. Bu bölgelerdeki endüstrilerde faaliyet gösteren firmaların odaklandıkları nokta, büyük bir

yeni pazar oluşturmak veya büyük bir teknolojik yenilik geliştirmek yanında en düşük maliyetle üretim yapabilir konuma gelmektedir. Model olgun işletmelerin girişimci ruhlarını zamanla yitirdiğini vurgulamaktadır (Both, 1987:448-449).

Uzun dalgalar teorisini, birçok farklı yönden eleştirmek mümkündür. Teori, her zaman bir pazarın doygunluğa ulaşmasından bahsetmektedir. Ancak pazarlar her zaman doygunluğa ulaşmadığı gibi genellikle üretim düzeyi kar maksimizasyonu hedefleyen firma için pazarın talebinden düşük tutulması rasyonel bir politika olacaktır. Teoride pazar doygunluğu ile karşılaşan firmanın, genellikle yeni ürün inovasyonu yapamadığından, gelişme sürecinde olan var olan firmaları satın alma yoluyla bir zm ürettiği varsayılmıştır. Bu tür sorun yaşayan firmaların zm olan satın alınan firma her zaman mevcut bölgede olması beklenemez. Bu yüzden firmalar, kendi buldukları bölgenin dışındaki nispeten gelişme düzeyinde olan bölgelere üretimlerini kaydıracaklardır.

1.4.4.4. Porter'in Elmas Modeli

Porter (1990), coğrafi olarak kümelenmenin endüstriyel rekabet gücünü nasıl etkilediği üzerine model geliştirmiştir. Bir bölgede kümelenen endüstriler ulusal rekabetin organize olmasıyla bütünsel bir g oluşturmaktadır. Kümelenme coğrafi olarak yođunlařtıķa, yerel rekabeti artıracaktır. Bu yoğunlaşma yeni talep oluşumlarının yanında, yerel endüstrilerin sürekli gelişim kaydetmesi, eğitim kurumları ve hükümet kaynakları ile desteklendiğinde, uzlaşmış işgücü, altyapı ve diğer faktörlerinde gelişmesinde katkısı olur. Kümelenme bölgede, bilginin yayılmasına da katkıda bulunur. Endüstrilerin benzer işlerde gelişmesi, kültürlerin, yerel organizasyonların etkileşimiyle normlar ve yeni değerlerin gelişmesinde de katkıda bulunur.

Porter modelinde, ülkelerin rekabet gücünü ve diğer bölgelere göre üstün olduğu yönlerini belirlerken elmas modeli kullanılmaktadır. Ülkenin hangi endüstride daha başarılı olduğunu bilmesi ülkenin gelişmesi için önemlidir. Modele göre, bir ülke kalkınabilmesi için yerel olarak en iyi ve en verimli olduğu endüstriye (elmas) ağırlık vermesi gereklidir. Dışa kapalı olan ekonomiler, modele göre başarı sağlaması zordur. Bunun yerine dış endüstriler ile entegre olmuş endüstrileri olan ülkeler kümelenmenin içerisinde yer alırsa gelişebilir. Kümelenmenin parçası olan ülke rekabet ettikçe gelişecek ve kalkınma hızı artacaktır (Porter, 1990:74).

Bir kümenin parçası olan endüstri, beşerî sermaye, kaynaklara ulaşım kolaylığı, firmaların verimli çalışması, kaynak kullanımında etkinlik, bilgiye erişim, teknolojik yenilikleri takip edebilme, koordinasyon, iyileştirme ve motive olmak gibi avantajlar elde eder. Kalifiye insan gücü ve tedarikçilere ulaşım kolaylığı gibi avantajları elde edebilmesi maliyetlerin daha düşük olmasını sağlamaktadır. Bu tür endüstriler kümelenmenin faydası sayesinde beşerî sermayeyi bölgeye çeker. Aynı şekilde tedarikçinin yakın olması işlem maliyetini düşürmektedir (Porter, 1998:81).

“Beş Kuvvet” kavramı, Porter’ın elmas modelinin, ülkenin rekabetçi konumlandırılması için ana çerçeveyi oluşturmaktadır. Bu çerçeve, bir endüstrinin aşağıda belirtilmiş olan değerlendirme kriterleri ile rekabet gücünü orta koyar:

- Yeni girenlerin ve ikame ürünlerin tehdit güçleri,
- Alıcıların ve tedarikçilerin gücü,
- Firmalar arası rekabetin derecesi ve doğası.

Bu koşullar çerçevesinde endüstrinin “Beş Kuvveti”;

- Faktör Koşulları,
- Talep Koşulları,
- İlgili ve Destekleyici Endüstriler
- Firma Stratejisi, Yapısı ve Rekabet,
- Hükümet ve Şans Kavramı (Kharub & Sharma, 2017:136-140).

Porter beş kuvveti, birbirleriyle etkileşim içinde olduğunu ve birbirlerini güçlendirdiğini vurgulamıştır. Ayrıca bu kuvvetlerin bir veya ikisi ile rekabetin sürdürülemeyeceğini, beş kuvvetin hepsinin bir endüstride bulunmasının zor olduğunu ancak bulunması durumunda rekabetin avantaj getireceğini vurgulamıştır. Beş kuvvetin, firmaların üzerinde sürekli yatırım yapmayı ve yenilik üretmeyi sağlayacağını savunmuştur.

Modelin en önemli eleştirisi, çok uluslu firmaların küresel ekonomideki rollerinin önemsenmediğidir. Ayrıca Porter modelinde, rekabet avantajının kaynağı olarak ulusal kültür ve kalkınma sürecinde teknolojinin rolünü görmezden gelmiştir (Öz, 2002: 511-515). Modelin bireysel firmalar yerine endüstriler üzerinde kurgulanması bir diğer modelin eleştirisidir (Clancy vd., 2001:24).

1.5. Bölgesel Kalkınma Politikaları

Sanayi devrimiyle birlikte ülkeler arasındaki gelişmişlik düzeyleri, az gelişmiş yahut gelişmiş olarak ayrıştırılmaya başlanmıştır. Ancak gelişmiş ülkeler denilince bu ülkelerin bütün bölgelerinin gelişmiş olduğundan söz edemeyiz.

Yani ülkeler arasında yaşanan gelişmişlik farkları tıpkı bölgeler arasında yaşanan gelişmişlik farkları gibidir. Dolayısıyla bütün ülkelerde ekonomik ve sosyal açıdan bakıldığında, ülkelerin çeşitli bölgeleri daha fazla gelişmiş iken diğer bölgeleri ise az gelişmiş bölge olarak nitelendirilir. Bölgesel dengesizlik olarak ifade edilen bu farklılıklar, bir ülkenin çeşitli bölgelerinde görülen her çeşitten eşitsizliği içinde barındırır.

Tarihsel açıdan bakıldığında kalkınmanın belirli ülkelerde ve bu ülkelerin ayrıcalıklı, yani merkezleri veya kutupları olarak ifade edilen bölgelerinde; doğal kaynak zenginliği, beklenmedik bir buluş veya coğrafi konum gibi rastlantı sonucunda başladığı görülmektedir. Bu merkezlerde başlayan ekonomik gelişmelerin ise içsel ve dışsal ekonomiler nedeniyle giderek orda yoğunlaşması ve yoğunluğun belirli bir düzeye erişmesinden sonra bu gelişmenin çevreye yayıldığı gözlenmiştir. (Dinler, 2014:121) Dolayısıyla pozitif içsel ekonomiler ve dışsal ekonomiler sonucunda bu ayrıcalıklı bölgelerde başlayan ekonomik gelişmeler, bu bölgeleri daha fazla geliştirerek daha da ayrıcalıklı bir hale getirirken diğer bölgelerde ise gerileme veya duraklama yaşanmasına yol açabilir.

Hemen hemen her ülkede bölgeler arasında sosyal veya ekonomik farklılıklar vardır ancak gelişmiş ülkelere kıyasla gelişmişlik düzeyi geri kalmış veya gelişmekte olan ülkelerde bölgeler arasındaki gelişmişlik farklılıklarının daha çok olduğu söylenebilir. Birinci dünya savaşından sonra bölgesel kalkınma kuramının temeli bile atılmamışken, işsizliğin ve tam istihdam sorunlarının ekonomik sorunlar olarak karşılaşılmış olan gelişmiş batı ülkeleri, bu 'Bölgesel Dengesizliğin azaltmak amacıyla devlet müdahalesinin gerekliliğinin yanı sıra bu konuda bir politikanın ilke, amaç ve araçlarının ne olması gerektiğini tartışmaya başlamışlardır (İldırar, 2004: 17).

Bu bölgesel politikaları; eski nesil bölgesel politikalar ve yeni nesil bölgesel politikalar şekilde gruplandırmak mümkündür Geleneksel Bölgesel Politikalar, İkinci

Dünya Savaşından 1970'li yıllara kadar olan merkezi idarenin güdümünde ve desteği ile uygulanan eski nesil politikaları kapsamaktadır. Yeni Bölgesel Politikalar ise, 1970'li yıllardan bu zamana kadar gündeme gelen yerel dinamiklerin ve yerel potansiyelin sağladığı üstünlüklerden yararlanılması üzerine odaklanan politikalarlardır. II. Dünya Savaşının bitimiyle birlikte belirleyici bir politika olan sosyal refah politikalarının da tamamlayıcısı olarak görülen bölgesel dengesizliklerin giderilmesi için yatırımların bu amaçla gelişmemiş veya az gelişmiş bölgelere transferi ve bölgenin altyapısının iyileştirilmesi gibi hedefler söz konusuydu. Ancak 1970 bunalımının sonrasında sosyal refah devletinin çöküşü ile bu amaçlar önemini kaybetmiş ve yerini, endojen büyüme dinamiklerinin bir politika unsuru olarak görülmesi ile birlikte bu politikaların desteklenmesi ve kamu finansmanı desteğinin belirli şartlara bağlanması gibi amaçlar belirlenmiştir (Eraydın, 2004:149).

Tablo 2: Geleneksel ve Yeni Bölgesel Politikaların Özellikleri

Özellikler	Geleneksel Bölgesel Politikalar	Yeni Bölgesel Politikalar
Amaçlar	<ul style="list-style-type: none">❖ Bölgesel arası eşitlik❖ Yurtiçi ekonomik büyüme❖ Merkezi hükümetlerin takdirine bağlı olan seçim❖ Altyapının iyileştirilmesi	<ul style="list-style-type: none">❖ Bölgesel rekabet arttırılması❖ Bölgesel ekonomilerin geliştirilmesi❖ İçsel büyüme unsurlarının iyileştirilmesi
Karar verme-uygulama sürecinin yapısı	<ul style="list-style-type: none">❖ Ulusal politikaların belirlenmesi ve elit bölge seçimi❖ Merkezi hükümetlerin takdirine bağlı olan seçim❖ Aşamalı yapı	<ul style="list-style-type: none">❖ Bölgesel ve yerel karar vericilerinin eşgüdümlü karar süreçleri❖ Bölgesel veya yerel karar vericilerin bağımsız karar verebilmesi❖ Yönetim ağırlıklı karar alma süreci❖ Aşamalı olmayan örgütlenme
Politika araçları	<ul style="list-style-type: none">❖ Kamusal finansman desteği❖ Kamu kaynaklarına bağımlılık❖ Örgütlenmiş bölgesel birimler için değiştirilemeyecek kararlar❖ Siyasi düzenlemeler	<ul style="list-style-type: none">❖ Kamusal finansman desteği❖ Şartlandırılmış bağımlı örgütlenme❖ Gönüllü ve şartlı bilgilendirme❖ Kamusal danışma hizmetleri
Siyasal ortam	<ul style="list-style-type: none">❖ Ulusal politikaların baskın olduğu siyasi ortam	<ul style="list-style-type: none">❖ Ulusal politikalar ile bölgesel ve yerel politikaların gücünün artırılması
Siyasi sorumluluk	<ul style="list-style-type: none">❖ Karar verici merkezi hükümet❖ Yerel teşkilatlara verilen uygulama sorumluluğu	<ul style="list-style-type: none">❖ Ulusal, bölgesel ve yerel örgütler (hükümetlerin) doğrudan politika uygulamalarına yönelimi
Uygulamacı kurumlar	<ul style="list-style-type: none">❖ Merkezi hükümet❖ Merkezi hükümetin taşra teşkilatları❖ Siyasi ilişkiler	<ul style="list-style-type: none">❖ Bölgesel birimler❖ Yarı özerk birimler❖ Bürokrasi yerine, işletme yönetimi

Kaynak: Eraydın, 2004, s.137

Geleneksel bölgesel politikalara bakıldığında gelişmiş bölgelerden az gelişmiş bölgelere doğru endüstrinin coğrafi olarak dağılımının sağlandığı görülmektedir. Bu nedenle uygulanacak politikalar geri kalmış bölgelerde ki talebi harekete geçirmek için refah politikaları, gelirin tekrar dağılımı, devletin bu bölgelere yatırım yapacak

işletmelere vergi ayrıcalıkları ve amortisman indirimleri gibi kolaylıklar sağlamasını öngören Keynesyen politikaları öne çıkmıştır (Maarten, 2001:4).

Geleneksel bölgesel politikalara bakıldığında bölgesel eşitliğin sağlanması için gelişmiş bölgelerden az gelişmiş bölgelere doğru endüstrinin dağılması için yatırımları artıracak teşviklerin verilmesini savunan Keynesyen politikaları savunmuştur. Böylece uygulanan refah politikalarıyla birlikte gelirin gelişmiş bölgeden az gelişmiş bölgeye yeniden dağılımını sağlayarak bölgenin tamamının gelişmesini sağlayacak sosyal politikalara önem verilmiştir. Bu politikaları gerçekleştirirken devletin karar alma ve uygulamada ana rol oynaması yani devlet müdahalesi ön plana çıkmıştır.

Bu dönemdeki temel politika araçları şunlardır:

- Finansal teşvikler
- Altyapı yatırımları
- Devletin sahip olduğu veya devletin kontrolünde sanayi tesisleri
- İmalat sanayinin kontrolü

Fakat 1970'lerdeki kriz, bölgesel gelişme politikalarına güçlü devlet müdahalesi ve para aktarımıyla (bölgelerarası kaynak transferi) devam etmenin imkansızlığını göstermiştir (Akpınar, 2013:35). Böylece 1970'lerin ilk yıllarında yaşanan petrol krizinden sonra Keynesyen politikalar etkisini yitirmiş ve bölgesel politikalar önemini kaybetmiştir. Ancak küreselleşmeyle birlikte 1980'li yıllarda tekrardan bölgesel politikalar yeni bölgesel politikalar şeklinde gündeme gelmiştir.

1970'lerden sonra uygulanan yeni bölgesel politikalarda ise bölgenin bütün dinamikleri kullanılarak içsel büyümenin sağlanması ön plana çıkmıştır. Bu tür politikalarda firmaları az gelişmiş bölgelere çekmek yerine, o bölgedeki hazır kaynaklar harekete geçirilerek bölgenin kendi kaynakları ile kalkınması teşvik edilmektedir (Taylor, 2002:16-18).

Ayrıca Geleneksel bölgesel politikalar, karar sürecindeki ana rolün merkezi hükümetin sahip olduğunu savunurken, 1970 sonrasındaki yeni bölgesel politikalarda ise; bölgesel ve yerel politikalar ağırlık kazanmış ve yerel yönetime görevler verilerek, ulusal-bölgesel ve yerel yönetimlerin üzerlerine aldıkları sorumluluk söz konusu olmuştur. Böylece merkezi hükümetin ağırlıklı olduğu geleneksel bölgesel politikalar yerini yeni

bölgesel politikalarla birlikte sosyal ilişkiler ve kurumların olduğu bir yapıya bırakmıştır. Ayrıca bu Yeni bölgesel politikalar, bölgesel ve uluslararası rekabet gücünün artırılmasını amaçlamaktadır.

Bölgesel kalkınma politikalarında yaşanan geleneksel kalkınma politikalarının yerini yeni bölgesel kalkınma politikalarına bırakması gibi bir değişim, bir önceki politikanın başarısızlığını gidermek için değil, dünyada yaşanan değişimler sonucu ortaya çıkmıştır (Tekeli, 2009:249).

1.5.1. Bölgesel Kalkınma Politikasının Temel İlkeleri

Her ülkenin bölgeleri arasında ekonomik ve sosyal açıdan gelişmişlik farkları vardır. Bölgeler arasında yaşanan bu gelişmişlik dengesizliklerini azaltmak için, geri kalmış bölgeleri kalkındırmaya yönelik bir politikanın izlenmesi gerekmektedir. Bu doğrultuda gerçekleşecek bir politikanın birbirlerini tamamlayan temel ilkeleri şu şekildedir; “Sosyal Karlılık”, “Kalkınma Kutbu” ve “Halkın Katılımı”.

1.5.1.1. Sosyal karlılık ilkesi

Bölgesel kalkınma politikalarının birinci ilkesi, geri kalmış bölgelerde kısa vadede verimli olmasa bile, sosyal karlılığı yüksek ve ancak uzun vadede ekonomik olabilecek yatırımların devlet tarafından yapılmasıdır (Dinler, 2014:302)

Bu ilkeye göre devlet, ekonomik yönden geri kalmış bölgelere hem altyapı yatırımlarını hem de bu bölgelere canlılık kazandıracak üretken yatırımları götürmekle yükümlüdür. Bu şekilde devlet, bölgelerarası ekonomik ve sosyal gelişme dengesizliklerini azaltacak; ekonomik değeri düşük, ancak sosyal değeri yüksek olan yatırımların kamu tarafından gerçekleştirilmesini sağlayacaktır. Aksi halde devletin, geri kalmış bölgelerine müdahalesi olmazsa, bölgesel kalkınma politikasından söz edilemez.

1.5.1.2. Kalkınma Kutbu İlkesi

Bölgesel kalkınma politikalarının diğer bir ilkesi olan kalkınma kutbu ilkesi; Fransız iktisatçı F.Perroux’a göre, yatırımlar ilk olarak bir bölgede toplanmaya başlamaktadır. Yatırımların toplandığı bölge, belirli bir süreç içerisinde kalkınmanın merkezi konumuna gelirken, diğer bölgelere kıyasla çok daha hızlı kalkınma sürecine girecektir. Bu sebeple ekonomik kalkınma, bölgesel olarak farklı zamanlarda

görülmesinin yanında, farklı seviyelerde kalkınma kutup ya da noktalarında görülebilir. Kutup noktası sayesinde çeşitli yollarla değişik etkilerle bütün ekonomilere yayılmaktadır (Ildırar, 2004:18).

Ekonomik gelişme, ülkelerin genellikle merkezlerinde yani kutuplarında başlamaktadır. Ekonomik gelişmenin, bu bölgelerde doğal kaynak zenginliği, beklenmedik bir buluş veya coğrafi konum gibi rastlantı sonucunda başladığı görülmektedir. Bu merkezlerde başlayan ekonomik gelişmelerin ortaya çıkmasında daima o bölgedeki sürükleyici endüstri etkindir. Ayrıca bu merkezlerdeki dürtükleyici endüstri sayesinde başlayan ekonomik gelişmelerin ise içsel ve dışsal ekonomiler sonucunda giderek o bölgede yoğunlaşması ve yoğunluğun belirli bir düzeye erişmesinden sonra bu gelişmenin çevreye yayıldığı gözlenmiştir.

Günümüzde sadece gelişmiş ülkelerde değil, az gelişmiş ülkelerde bile ekonomik gelişmenin öncelikle belirli bölgelerde başlaması gerçeğinden hareketle, geri kalmış bölgelerde kalkınma kutbunun yapay olarak yaratılması görüşü ön plana çıkmıştır. Bir kutup yaratılırken, yatırım çabasının tüm sektörler birinden değil de bölgenin özelliğine göre, daha hızlı gelişme şansı olan sektöre ve genellikle de endüstriyel sektöre yöneltilmesi gerekmektedir (Dinler,2014, s.303).

1.5.1.3. Halkın Katılması İlkesi

Bölgesel farklılıkları azaltmak için gerekli ilkelerden üçüncüsü is halkın katılma ilkesidir. Bu ilke bölgesel kalkınma faaliyetlerine, yani bölgesel kalkınma planlarına halkın katılmasını savunmaktadır. Bölge halkına mensup kişilerin, bölgesel kalkınma faaliyetlerine karar veya uygulama aşamasında fiilen ya da danışman olarak katılmaları gerektiği öne sürülmektedir. Böylece halkın yönetime katılması sonucunda, yapılan planlar daha insancıl olacak ve başarı oranını artıracaktır. Bu katılım her seviyede birlik duygusunu artırarak, bölgesel kalkınma projelerini canlandırmakta ve bölgedeki faaliyetlerin o bölgede yaşananlarca kontrol edilmesinin aracı olmaktadır.

Bölgede yaşam süren halk, bölgesel kalkınma politikalarının hazırlanması ve uygulanmasına farklı araçlarla müdahil olmaktadır. Bunlar sanayi odaları, ticaret odaları ve ziraat odaları öncülüğünde mesleki odalar, belediye meclisi, bölgesel kalkınma komisyonu, kalkınmayı düzenlemek için oluşturulmuş olan özel komiteler gibi geleneksel

ve bölgesel kalkınma ajansları gibi yeni kuruluşlar aracılığıyla bizzat katılabileceği gibi, karar vericilerin seçiminde söz sahibi olarak, dolaylı yönden de katılabilir (Dinler, 2014:303).

1.5.2. Bölgesel kalkınma politikasının amaçları

Ülkeler her ne kadar gelişmiş ülke konumunda olsalar bile bu ülkelerin bölgeleri arasında gelişmişlik farkları söz konusudur. Bu bölgeler arasında yaşanan sosyal ve ekonomik gelişmişlik farklarını azaltmak bölgesel kalkınma politikalarının en temel amacıdır.

Çünkü bölgesel farklılığın ortaya çıkışına bakıldığında, gelişmelerin bölgenin belirli noktalarında; doğal kaynak zenginliği veya uygun coğrafi koşullarına sahip olması yahut ta bir rastlantı sonucunda oluştuğu görülmektedir. Bölgesel farklılıklar, bunların yanı sıra demografik yapı, bölge halkının yaratıcılığı, sermaye birikimi, bölge mallarına olan talep, altyapının niteliği, girişimcilerin yetenekleri gibi birçok faktörden de kaynaklanabilir.

Milhau j. (1957)'e göre, bölgeler arası gelişmişlik farklarını azaltıcı politikaların iki amacı vardır. Bu amaçlardan ilki, nüfusun ülkede ussal dağılımı; ikicisi ise, geri kalmış bölgelerin ekonomik ve sosyal kalkınmasıdır. (Milhau, 1957:45)

1) Nüfusun ülkede ussal dağılımı;

Bölgesel kalkınma politikasının bu amacı, az gelişmiş yani merkezi bölgeler dışında kalan bölgelerde denge metropolünün yaratılmasını savunmaktadır. Yani gelişme sürecine girmiş olan merkezi bölgelerin, diğer bölgeler üzerinde, gelişmeyi durdurucu bazı olumsuz etkilere yol açmaktadır. Bu olumsuz etkilerden birisi, az gelişmiş bölgelerden gelişmiş bölgeye yaşanan göç hareketidir. Bu tarz bir göç hareketi, gelişmiş yani kalkınma kutuplarının bulunduğu bölgelerde nüfusu daha yoğun hale getirerek, diğer bölgelerde yani az gelişmiş bölgelerde, nüfus yoğunluğunun azalmasına ve bu bölgelerin canlılığını yitmesine yol açmaktadır. Hatta göç veren bölgede istihdam olanakları ve hizmetlerinin azalması sonucunda yeni göçler meydana gelecek ve bu bölgelerin geri kalmışlık düzeyi daha da artacaktır.

Bu sebeple nüfusunu sürekli olarak yitiren geri kalmış ve giderek daha da gerileyen bölgelerde, kalkınmaya elverişli olan endüstriye yatırım çabalarını burada yoğunlaştırarak, gelişmekte olan bölgeye doğru olan göçü durdurarak bil kalkınma kutbu oluşturulmalıdır. Bu tarz oluşturulan kalkınma kutuplarına denge metropolü denilmektedir. Bu metropoller, bölge nüfusunu cezbederken, gelişmiş bölgelere doğru olan göçü engelleyecek ve nüfusun bölgelerarasındaki dağılımını dengeleyerek ekonominin daha iyi işlemesini sağlayacaktır.

2) Geri kalmış bölgelerin ekonomik ve sosyal kalkınması

Bölgesel farklılıkların ortadan kaldırılması için geri kalmış bölgelerin ekonomik ve sosyal kalkınması gerçekleştirilmedi. Ancak bu gerçekleştirilirken kalkınmasına karar verilen bölge için uygulanan kalkınma politikası, ulusal kalkınma politikasından ayrı düşünülemez. Dolayısıyla bölgesel kalkınma politikaları, nihayetinde ulusal kalkınma politikalarınca belirlenen amaçlara erişmeyi hedeflemelidir. Eğer her bölge ulusal kalkınma politikasının amaçlarını dikkate almadan kendi amaçlarına ulaşmayı hedeflerse; iki politika arasında bir farklılık yaşanmasına yol açacak buda kaynak israfına yol açacaktır.

Bölgesel kalkınma politikasının bu amacına göre; bir ülkenin gelişmiş bölgelerindeki mevcut faaliyetlerin körlenmesi ya da ekonomik faaliyetlerin bu bölgelerden geri kalmış bölgelere nakli değil, az gelişmiş bölgelerin ekonomik kalkınma düzeylerinin yükseltilmesi gerekmektedir. Dolayısıyla bu politika gerçekleşmesi halinde, sadece az gelişmiş bölgelere değil aynı zamanda bütün ekonomiye fayda sağlayacaktır. Yani bir ülkenin kalkınma seviyesini artırmak için, o ülkenin az gelişmiş bölgelerinin kalkındırılması gerekmektedir. Bu sebeptendir ki, bir ülkede bölgesel kalkınma politikasının iyi uygulanması halinde; ülkenin nispeten daha az gelişmiş olan bölgeleri ülke ekonomisine katılacak ve aynı zamanda ülkenin gelişmiş bölgelerinde üretilen ürünler içinde daha geniş pazar imkanları yaratmış olacaktır.

Ayrıca bölgesel kalkınma politikasının genel ekonomi politikasından türetilen ve ülkenin bütününün kalkınmasını esas alan; büyüme amacı, istikrar amacı ve dengeleme ve eşitleme amacı gibi üç temel amacı vardır. Büyüme amacı; genel ekonominin daha

hızlı büyüebilmesi için gerekli ön koşulların yaratılmasını yani özel ve kamusal yatırımların etkin koordinasyonu ile üretim faktörlerinin optimal dağılımını amaçlamaktadır. İstikrar amacı; bölgesel ve sektörel yapı koordinasyonu ile bölgelerin ekonomik yapılarının kendi içinde dengeli olarak ekonomide istihdam ve gelirin mümkün olduğunca istikrarlı gelişmesini sağlamaktır. Dengeleme ve eşitleme amacı ise; ekonomik kaynakların bölgeler arasında eşit dağılımının sağlanmasıdır. Ancak bu şekilde bölgeler arasında gelir ve refah dengesizliği azalacaktır. Bu amaç, bölgelerin olabildiğince eşit altyapı donatım düzeylerine ulaştırılmasını esas almaktadır (İldırar, 2004:20).

Kısaca belirtmek gerekirse bölgesel kalkınma politikasının amaçları; Bölgesel dengesizliği ortadan kaldırmak veya azaltmak için; her türlü kaynağın, nüfusun ve ekonomik faaliyetlerin bölgeler arasında uyumlu dağılımının sağlanması, bölgelerin kendi içerisinde değerlendirilmesi ve düzenlenmesi, bölgesel ekonomilerin entegrasyonunun sağlanması, bölgelerdeki düzgün büyümenin teşvik edilmesi, bölgelerin ulusal ekonomik gelişmeler sonrasındaki payı eşit olarak değil, adil olarak paylaşılması ve bölgesel dengenin sağlanmasıdır.

1.5.3. Bölgesel Kalkınma Politikasının Araçları

Uluslararası ülkelerde görülen gelişmişlik farkları gibi bir ülkenin farklı bölgeleri arasında görülen, Sanayi devrimi ile ortaya çıkan ve küreselleşme sayesinde ise daha fazla derinleşen bölgesel dengesizlik olgusu, hemen hemen her ülkenin yapısında görülmektedir. Söz konusu bu her ülkenin yapısında yer alan geri kalmış bölgenin, ekonomik ve sosyal kalkınmasını sağlamak için gerekli olan koşulların sağlanması adına, devlet tarafından bu kalkınmayı sınırlayan engellerin bölgesel kalkınma politikası araçları ile ortadan kaldırılması gerekmektedir. Ancak belirtmek gerekir ki, her ülkenin yapısında yer alan geri kalmış bölgelerinin, imkân ve olanaklarının hatta sorunlarının birbirlerinden farklı olması, uygulanacak olan bölgesel kalkınma politikasının birbirinden farklı olmasını gerekli kılmıştır. Dolayısıyla her geri kalmış bölgede uygulanacak olan bölgesel kalkınma politikasının birbirinden farklı olması, beraberinde farklı bölgesel kalkınma politikası araçlarının kullanılmasını gerektirmektedir.

Yani bölgelerarası gelişmişlik düzeyi farklarını; farklı sonuçlara erişmeyi amaçlayan birbirinden farklı bölgesel kalkınma politikasını, birbirinden farklı araçlar kullanarak azaltmak mümkündür.

Bölgelerarası gelişmişlik farklarını azaltmaya yönelik dört araçtan söz edilebilir. Aşağıda sıralanmış olan bu araçlardan ilk üçü, geri kalmış bölgelerin kalkınmasına, dördüncüsü ise, aşırı kalabalıklaşmış yörelerin gelişmesinin sınırlandırılmasına yöneliktir (Dinler, 2014:309):

- Ekonomik faaliyetlerin bir takım teşvik önlemleriyle (mali ve vergisel avantajlar) geri kalmış bölgelere yönelmesini sağlamak
- Bölgesel Kalkınma için gerekli kamu yatırımlarının gerçekleştirilmesi, (özellikle Altyapı Yatırımları)
- Yönetimsel örgütün bölgesel kalkınma sorunlarına adaptasyonun sağlanması,
- Metropolitan bölgelerin gelişmesinin sınırlandırılması

Ayrıca, bölgelerarası gelişmişlik farklarını azaltıcı bu politikaların etkinliğinin artırılabilmesi için, bölgesel planların yapılması çok önemlidir. Çünkü bölgesel planlama, devlet yatırımlarının ülke geneline dağıtılmasında, yatırımların etkinliğini artırmaktadır. Bunun yanı sıra girişimciliğin teşvik edilmesi de bölgelerarasındaki gelişmişlik düzenin azaltılmasında kullanılan önemli bir politika aracıdır.

İKİNCİ BÖLÜM

BÖLGESEL KALKINMADA ULAŞTIRMA KORİDORLARI VE BİR KUŞAK BİR YOL PROJESİ

Araştırmanın bu bölümünde kavramsal olarak ulaştırma ve ulaştırma koridorlarının bölgesel kalkınmaya etkileri açıklanmaktadır. Bir Kuşak Bir Yol projesi güzergahında geçmişten günümüze kadar oluşturulmuş olan ulaştırma koridorları bu bölümde incelenecektir. Bu koridorların başında sırasıyla Antik İpek Yolu, Baharat Yolu, TRACECA ve Modern İpek Yolu gelmektedir.

2.1. Ulaştırma ve Taşıma Kavramları

19. yüzyılda sanayileşme, bu dönemde sanayileşen ülkelerde kentsel devrimin yaşanmasına neden oldu. Bu dönemde artan yoğun üretim ve hizmet bölgeleri, küçük ölçekli ülkeleri biranda büyük ölçekli metropol yapılara dönüştürürken ulaşımı ve ulaştırmayı da zorunlu hale getirdi. Böylece bu dönemde at arabaları, buharlı tren yolları ve elektrikli tramvaylar gibi sistemler icat edilmesiyle ulaştırma başlamış oldu.

Gelişen ve her geçen gün artan dünya nüfus oranıyla birlikte ihtiyaçlarında artması, azalan hammadde kaynakları ve imkânlarla erişilebilirlik isteğinin artması, ulaştırma modlarının gelişmesine yol açtı.

Böylece ulaştırma sektörü, küreselleşmeyle birlikte dünya ticaretindeki üretim ve tüketimi arasında sosyal, ekonomik ve kültürel bir köprü görevi görerek toplumların birbirlerine yaklaşmasına yol açarken, aynı zamanda bir ülkedeki her türlü gelişmeden diğer ülkelerinde haberdar olmalarını sağladı.

Ulaştırma ile ilgili literatürde çok fazla tanım yer almaktadır. Bunlardan bazıları şöyledir:

Ulaştırma; İnsanların, malların, haberlerin ulaşmasını sağlayan işlerin ve araçların tümü, münakalat olarak tanımlanmaktadır.² Bir diğer tanıma göre ihtiyaçları tatmin

² TDK'dan alınmıştır. <https://sozluk.gov.tr/>

açısından, insan ve eşyanın, zaman ve mekân faydası yaratacak biçimde yer değiştirmesini sağlayan bir hizmettir (Barda, 1964:5). Daha geniş bir tanıma göre ulaştırma; konut, iş, beslenme, kültür, eğlence ve kişiler arasında haberleşme gibi sosyal faaliyetleri gerçekleştirmek amacıyla insanlar, mallar ve enformasyon için mesafe kavramının görsel önemini kaldırmaya katkıda bulunan bir hizmet sektörüdür (Olalı, 1975:24).

Yani ulaştırma faaliyeti, fayda sağlamak amacıyla insanların veya eşyaların yer değiştirmesini ifade ederken hem ekonomik hem sosyal hem de kültürel bir olgu olan hizmet faaliyetidir.

Bu açıdan ulaştırma sektörü, diğer sektörleri etkileyen bir sektör olarak ifade edilebilir. Barutçu (1981)'ya göre, ulaştırma sektörü, diğer bütün sektörleri yatay olarak kesen ve bu sektörlerin, gelişmelerini destekleyen veya engelleyen bir sektör olarak görülmesi mümkündür. Bu tanımlardan da anlaşılacağı üzere bölgeler arasındaki mal ve hizmet değişiminde ön plana çıkan ulaştırma sektörü, birçok sektör üzerinde etkili olması ile birlikte toplumsal ve ekonomik kalkınma süreçlerinde önemli rol oynamaktadır.

Bu sebeple her geçen gün değişen teknolojik ve ekonomik gelişmelerin küresellik kazanması ile ülkeler arasında artan ekonomik ilişkiler ve ulaştırma olanaklarının iyileştirilme çabası; ulaştırma sektörünü, ülke ekonomilerindeki sektörler için ayrılan kaynaklar açısından en önemli paya sahip hale getirmiştir.

Hoffmann, J., & Kumar, S. (2010)' a göre küreselleşmenin dört temel taşından bir tanesi olan ulaştırma; ticaretin liberalleşmesi, telekomünikasyon, uluslararası standardizasyon ile hizmetleri, ticari malları, hammadde ve bileşenlerini satın almayı ve satmayı kolaylaştıran bir unsurdur. Böylece ulaştırma sayesinde gelişen ticaret ve ticaretin ulaşımı dünyanın ekonomik büyümesini şekillendirmeye devam etmektedir.

Yani ülkelerin, rekabet güçlerini artırma isteklerinin yanı sıra, aralarındaki ekonomik ve toplumsal ilişkilerin gelişmesi ve artarak devam etmesi için ulaştırma olanaklarının iyileştirilmesine önem vermeleri gerekmektedir.

Taşımacılık ise; insan, mal ve benzerinin çeşitli araçlarla bir yerden bir yere taşınması işi, nakliyecilik, yani nakliyat işidir.³ Dolayısıyla taşımacılık, ulaştırmanın içerisinde yer alan bir hizmet alanıdır.

Ülkelerin taşımacılık faaliyetlerinin performans ölçütleri; insanları ve malları bir yerden bir yere hareket ettirirken en kısa sürede taşımayı amaçlar.

Taşımacılığın bir diğer amacı ise, insan ve malların fiziksel hareketlerini sağlayabilmek için uygun taşıma araçlarıyla erişebilirliği kolaylaştırmaktır. Bu taşıma araçlarıyla gerçekleştirilen taşıma türleri ise karayolu, demiryolu, havayolu, denizyolu, iç su yolu ve boru hattı ile taşımayı kapsamaktadır (Geunes ve Taffe, 2008: 14-4).

Ülkelerin ekonomi açısından rekabet gücünün bir göstergesi olarak, malların güvenilir bir şekilde en kısa sürede ve en az maliyet ile taşınabilmesi önem arz etmektedir. Bu sebeple ülkeler az girdi ile daha fazla değer üretebilmek adına en düşük maliyetle, en uygun taşımacılık türü ve araçlarını kullanarak rekabet güçlerini artırmayı hedeflemektedirler.

2.2. Ulaştırmanın Bölgesel Kalkınmadaki Önemi

Her ülke için temel amaçlar içerisinde yer alan ekonomik büyüme ve kalkınma sahip olunan imkanların marjinal faydasının en iyi şekilde değerlendirilmesi ile mümkün olmaktadır. Bu imkanların ülkeyi oluşturan her bir bölge için farklılıklar göstermesinin temelinde bölgedeki nüfus yoğunluğu, kentleşme faaliyetlerdeki konumu, ulaşım ağlarına yakınlığı ve yaşam koşullarının düzeyine bağlıdır. Belli bir bölgenin kalkınabilmesi için yapılan her türlü alanda gerçekleştirilen faaliyetlerin, kaynakların etkin bir şekilde kullanılarak gerçekleştirilmesi sonucunda; ekonomik, sosyal ve toplumsal yapının iyileştirilmesi ve bu doğrultuda bölgeler arasındaki refah düzeyinin artırılması bölgesel kalkınmanın amacıdır.

Bölgelerin birbirinden farklı kalkınmışlık düzeyine sahip olmasının, az gelişmiş ülkelerin, gelişmiş ülkeleri sosyal refah yönünden yakınsaması, bölgeler arasındaki farklılıkları ortadan kaldıracak politikaların gelişmesine neden olmuştur. Bu politika

³ TDK'dan alınmıştır. <https://sozluk.gov.tr/>

gelişmeleri bölge kavramının kalkınma kavramı ile birlikte ele alınmasına neden olmuştur (Arslan, 2005: 276).

Bölgesel ekonomilerde ilk ve en eski teori olarak görülen “Konum Teorisi” fiziksel mesafe ve ulaşım maliyetlerinin en düşük olduğu optimal konum için coğrafi olarak fiziksel ve metrik alan araştırması anlamına gelir. Coğrafi bir mekânda fiyat ve maliyet değişimlerinin belirli bir düzlemde olması ve bu durumun yer seçimleri ile pazara uzaklık açısından ele alınıp yorumlanması önemli bir unsur oluşturmaktadır. Bu kavram 20. Yüzyılda büyük coğrafyacılar tarafından benimsenmiş bir mekân kavramını ortaya attı. Konum teorisi, bir mekânda meydana gelmiş faaliyetlerin dağılımını açıklamaya çalışmaktadır. Buradaki amaç, bireysel faaliyetlerin yerini etkileyen faktörleri belirleyerek, farklı üretim türleri arasında farklı bölgelerde yapılacak uygulamanın, bir mekânsal pazarın üreticiler arasında bölünmesini sağlamaktır. Ekonomik faaliyetlerin bölgesel yoğunlaşmasının nedenlerini araştırmak için konumun seçimi, süreçlerini araştırmanın ulaşım maliyetlerine ne gibi etkilerde bulunacağını da göstermektedir.⁴ Model daha sonra, üretim alanlarının belirlenmesi ile alternatif üretim alanlarının tespit edilmesinin ekonomik olarak daha rasyonel bir karar olduğunu düşünen teorisyenler ile geliştirilmiştir. Bu modeller temelinde talep ile arzın varsayımlarına dayanmaktadır. Nihai Pazar mekânsal olarak merkezi konumdayken talep tüm bölgeye dağılmaktadır. Bu durum nihai pazara erişimin sağlanabilmesi için ulaşımın önemini artırmaktadır. Aslında ulaşım bütün faaliyetlerin merkezi konumunda yer almaktadır. Ulaşım maliyetleri ile merkezi konumda mekân edinme maliyetleri arasındaki denge yerel dengenin oluşmasını sağlamaktadır. Ulaşım ile bölgesel denge arasındaki ilişki Von Thünen (1826) ve William Alonso (1964) çalışmalarında “Yeni Kentsel Ekonomi” ekolü olarak geliştirilmiştir (Capello Nijkamp, 2019:35-36).

2.3. Ulaştırma Koridorlarına Genel Bakış

Van Pelt (2013)’e göre, ulaştırma koridoru kavramı, daha yüksek üretkenlik düzeyine sahip sektörlerin, ekonomik dönüşümünü teşvik etmek için bölgeler arasında hareket eden ürünler, hizmetler ve bilgi transferi olarak tanımlanmaktadır. Kunaka ve

⁴ Konum Teorisi, model ve kuramlardan elde edilen çıkarımlar sonucunda eşit toprak verimliliğine sahip homojen veya tek tip altyapı donanımına sahip olduğu varsayımı altında kurgulanmıştır.

Carruthers (2014)'e göre ulaştırma koridorları ise, ana merkezler arasında ekonomik faaliyetlerin ve ulaşım akışının kolaylaştırılması için koordineli bir lojistik altyapısı ve hizmetler bütünü olarak tanımlamışlardır. Ulaşım koridorlarının temel işlevi, insanların ve malların kolay bir şekilde bölgeden bölgeye transferinin kolaylaştırmasıdır. Koridorların ortak hedefleri ise, altyapı bağlantılarının iyileştirilmesi ile yükün etkin bir şekilde hareketinin kolaylaştırılması ve ihracatın rekabet gücünü artırarak ekonomik büyümeyi teşvik etmesinin yanında ithalat maliyetlerinin düşürülmesini sağlamaktır. Koridor boyunca ekonomik faaliyetlerin kümelenmesi, başarılı bir ulaşım için coğrafi zorluklar ne olursa olsun, tüm gerekli faaliyetlerin gerçekleştirilmesine, gerekli altyapı yatırımlarının yapılmasına ve ticaretin önündeki hukuki engellerin kaldırılmasına bağlıdır. Ulaştırma koridorlarına bakıldığında; denize kıyısı olan bir ülkenin limana bağlanmasını sağlayan koridora kıyasla, çevresi karayla çevrili bir ülkeyi denize bağlayan koridor daha karmaşık bir ulaşım ağı gerektirmektedir (Kunaka ve Carruthers, 2014:13).

Ulaştırma koridorlarının yapısı genel olarak karmaşıktır. Bunun nedeni ise gerçekleştirdikleri ticaret işlevleri ve koridorları meydana getiren ticaret altyapısı ve lojistik hizmetlerinin birbirlerinden farklı olmasıdır. Ulaştırma koridorlarının ticaret akış güzergahları incelendiğinde koridor boyunca, (i) denizaşırı ülkelerden uluslararası ticaret akışları, (ii) komşu ülkeler arasındaki bölge içi ticaret akışları, (iii) aynı ülke içindeki ekonomik ve ticari merkezler arasındaki iç ticaret akışlarının gerçekleştirilmesi muhtemeldir (Hartmann, 2013:1-2).

Koridorların ticaret ve lojistik altyapıları, limanlar, i konteyner depoları, yollar, demiryolları, sınır karayolları, antrepolar, deniz yolları ve çok maksatlı tesislerden meydana gelir. Standart bir koridor düzeyi ise, nakliye ve lojistik hizmetleri için, karayolu, demiryolu, denizyolu ağı vasıtasıyla lojistik faaliyetlerinin yanı sıra, takas, sevkiyat, gümrükleme, göçmenlik, sıhhi ve çevre sağlığı hizmetleri gibi sınır yönetim kurumları içerir (Kunaka ve Carruthers, 2014:36).

Ulaştırma koridorları; şehirleri veya ülkeleri, karayolu, demiryolu, limanlar vasıtasıyla birbirine bağlaması ile onları çevrelerindeki diğer alanlardan ayırmaktadır. Dolayısıyla bu bölgeleri diğer bölgelerden ayıran üç özellik şunlardır; temel mal ve hizmetleri kullanabilir hale getiren üretim fonksiyonlarına, temel mal ve hizmetlere değer katan dönüşüm fonksiyonlarına ve hem ulusal hem de uluslararası pazarlara erişim

kolaylığı sağlarlar. Ülkelerin veya bölgelerin kalkınması için, üretim fonksiyonunun artan getiri içerisinde olması hem sektörlerin gelişmesi hem de kaynakların etkin değerlendirilmesi için iyi bir planla, süreci geçirmeleri gerekmektedir. Üretim sonucu elde edilen çıktılar diğer bölgelere ulaştırılması için enerji, bilgi birikimi, ulaşım olanaklarının geliştirilmesi kaçınılmazdır. Bu faktörler sayesinde ulusal ve küresel pazarlarda ürünlerin alınıp satılmasının yanında ürünlerin katma değerli ürünlere dönüştürülmesi sağlanır. Bölgeler arasında oluşturulan ticaret koridorları, pazarlara erişimi kolaylaştıracaktır (Bender, 2001:39).

Ulaştırma koridorlarının meydana getirilmesinde politik bağlantılar ön plandadır. Ülkeler veya bölgeler arasındaki uluslararası ilişkiler, koridorların sağlıklı bir şekilde devam etmesini sağlamaktadır. Koridorları oluşturan ülkeler veya bölgeler, nüfus, sağlık ve çevre sorunlarını geliştirdikleri politikalarla güvence altına almaya çalışmaktadır. Son yıllarda ulaştırma koridorlarının sera gazı salınımını azaltıcı etkide bulunması bunun tipik bir örneğidir. Ulaştırma koridorlarının altyapı inşasında, sera gazı salınımına katkıda bulunan kaynaklar önemli ölçüde ham madde ve enerji kullanımı içermektedir. Bu nedenle başka Avrupa Birliği üye ülkeleri, kaynakların verimli ve düşük karbon salınımını sağlayacak yatırımlar yapılması için politikalar geliştirmektedir (EC, 2011).

Karayla çevrili olan ülkeler, denizlere kıyısı olmadığı için diğer ülkelere göre dezavantajlı konumdadırlar. Bu ülkeler deniz ticaretinin sağladığı avantajlardan faydalanamadıkları gibi, diğer ülkelerle ticareti de zorlaştırmaktadır. Karayla çevrili ülke diğer ülkeler ile kıyaslandığında ticaret maliyeti daha fazladır. Ayrıca karayla çevrili olan ülkeler genel olarak diğer ülkelere göre daha fakir ülkelerdir. Ancak ulaştırma koridorları sayesinde kara ile çevrili olan ülkeler komşu ülkeleri transit geçiş aracı kullanarak uluslararası ticaret maliyetlerini azaltabilmektedir. Karayla çevrili ülkeler için ulaştırma koridorları, yurtiçi gelir düzeyinin artmasında ve tüketici için daha düşük maliyetle tüketimini gerçekleştirmesini sağlamaktadır (Arvis vd. 2011:1). Bu durum koridorların zaman içerisinde misyonlarının farklılaşmalarını göstermektedir. Değişen teknoloji, planlama, tasarım, altyapı ve politik nedenlerle koridorların yapısı gelişmektedir (Ghani vd. 2016:319-321).

Ulaştırma koridorları, fiziksel ve altyapı imkanları doğrultusunda vermiş olduğu hizmetlere göre ayırım gösterirler. Ayrıca koridorlar, ekonomik faaliyetleri birbirine

bağlamak için bir veya daha fazla rota içerebilir. Faaliyet alanlarına göre ekonomik, endüstriyel ve iç ticaret koridorları gibi koridor türleri mevcuttur. Tüm bu koridorlar bölgesel kalkınmayı sağlamak için farklı faaliyetler için kurulmuştur (Douma & Kriz, 2003:2-4).

Endüstriyel koridorlar, gelişme potansiyeli olan avantajlı bölgelerdeki doğal ve yeterince kullanılmamış ekonomik faaliyetlerin ekonomiye katkı sağlaması için oluşturulan koridorlardır. Bununla birlikte, farklı sektörlerin, endüstrilerin ve altyapıların; oluşturulan koridora entegre edilerek hem sektörün gelişmesi hem de bölge için ekonomik ve sosyal gelişme sağlanması amaçlanmaktadır. Endüstri koridoru, bölgedeki endüstrinin gelişmesini sağlamasının yanında, rekabetçi bir altyapının gelişmesine, yatırımların artmasına, yeni pazarların ortaya çıkmasına neden olabilmektedir (Yadav, 2022:7).

2.4. Ulaştırma Koridorlarının Tarihsel Gelişimi

Ulaştırma koridorları, yeni oluşturulmuş bir yapı değildir. Dünya ticaretinde yeni keşfedilmiş bölgelerin ortaya çıkması bakir topraklara ulaşma isteği ulaştırma koridorlarının kurulmasına neden olmuştur. Bilinen en eski ulaşım koridoru Antik İpek Yoludur. Tarihte bilinen diğer bir ulaştırma koridoru ise, baharat yoludur. 16. Yüzyılın başlarına kadar Çin'den Avrupa'ya uzanan ipek yolu doğu ile batı arasında bir ulaşım ağı sağlamaktaydı.

2.5. Dünyadaki Ulaştırma Koridorları

Küresel ticaret yoğunluk olarak birkaç güzergahtan hareket etmektedir. Bunun sonucu olarak, ticaretin ve ulaşımın kolaylaştırma projeleri olan ulaştırma koridorları, bu güzergahlar üzerinden tasarlanmaktadır.

2.5.1. İpek Yolu

Eski zamanlarda önemli ticaret yollarından biri olan Kral Yolu, Latince İpek Yolu olarak adlandırılmaktaydı. İpek Yolu geçtiği güzergahlara bolluk ve zenginlik getirmesi yanında kültürel etkileşimin sağlaması açısından önemli bir koridor olmuştur. Bu yolun Selçuklular ve Osmanlılar tarafından sıklıkla kullanılıyor olması, döneminde iktisadi siyasetin bir parçası olmasına neden olmuştur. Aynı zamanda geçtiği

güzergahlarda altyapıların gelişmesini ve şehirleşmenin artmasına neden olması yönünden de önemli bir yoldur.

2.5.1.1. İpek Yolu Tarihçesi

İpek üretimi ilk olarak Çin’de Neolitik dönemde (Yangshao Kültürü, M.Ö. 2000) ortaya çıkmıştır. İpek, M.Ö. birinci binyılın ikinci yarısında, İpek Yolu açılıncaya kadar Çin sınırları dışına çıkmamıştır. Bu sebeple Çin bin yıl kadar ipek üretiminde tekel bir yapıdaydı. Ayrıca ipeğe sahip olmak, Tang Hanedanlığı döneminde önemli bir sosyal sınıf göstergesiydi.

M.Ö. 53 yılında, Romalıların doğuda bulunan Parthlar’la savaşı sırasında, Romalılar ilginç bir kumaş türü ile karşılaşmışlardır. Romalıların Latince “Sericum” (İpek Kumaşı) adını verdikleri bu kumaş, daha sonraları doğu ile batı arasında önemli bir ticaret ürünü haline gelmiştir. M.S. 522’ yılında Bizanslıların ipekböceği yumurtası elde etmeyi başarmaları nedeniyle, Çin ile ipek ihracatı azalma göstermiştir. Ayrıca ipek sosyal sınıflarda bir ayırım göstergesi olması nedeniyle Avrupa’da sıkça kullanılan bir ürün olmuştur. Daha sonra bu nedenle Haçlı Seferleri ile ipek üretimi doğudan batıya taşınmış oldu. Özellikle İtalya ve Fransa gibi ülkeler dünyanın ipek üretiminin çoğunluğunu ele geçirme fırsatını yakaladılar. Sanayi devrimi ile üretiminin arttığı dönemlerden sonra, ipekböceği hastalıkları nedeniyle o döneme kadar ipek üretiminde lider konumda olan Fransa, liderliğini tekrar Çin’e devretmek zorunda kalmıştır (Bekin, 1981:1-2).

Batının ipek ile tanışmalarından sonra Çin ipeği, önemli bir ticaret malı haline gelmiştir. Han Hanedanlığı döneminde büyük önem kazanan ipek ticareti, sadece endüstri alanında kullanılmasının dışında ekonomik bir gösterge niteliğindediydi. Çin elinde bulundurduğu ipeğe karşılık batıdan değerli taşlar ithal etmekteydi. Ayrıca değerli taşların sadece Çin imparatorluğu sarayında kullanıyor olması, Çin halkının ekonomik yaşamlarını olumsuz etkilemiştir (Uhlig & Kırım, 2000:24). Ticaretteki bu gelişmeler doğrultusunda ipek yolu, M.Ö. 130’da Çin’in Han Hanedanlığı döneminde resmen kurulmuştur. İpek Yolu varlığını M.S. 1453 yılında Osmanlı İmparatorluğu’nun batıyla olan ticareti engellemek için uyguladığı politikalar nedeniyle varlığı sona ermiştir. İpek Yolu doğudan batıya uzanan tek bir güzergâh değildir. M.S. 1453’ten sonra Avrupalıların doğudan gelen mallara güvenli olarak ulaşabilecekleri yollar aramaları yeni ticaret yolları

bulmalarına yol açmıştır. Avrupa kaşiflerinin, kara ticaretinin yerini alacak yeni deniz yolları keşfetme istekleri, Keşif Çağını (M.S. 1453-1660) başlatmıştır (Beckwith, 2009:251-257).

İpek Yolu, geçtiği güzergahlar üzerinde bulunan ülkelerin en zengin ülkeler haline getirmiştir. Yol üzerinde bulunan kervan yolları, uzun yıllar boyunca ipek, porselen, baharat ve değerli taşların kıtalar arasında transferini sağlamasının yanında toplumlar arasında kültür alışverişinin önünü açmıştır (Günel, 2010:133-134).

2.5.1.2. *İpek Yolu Güzergahı*

İpek Yolu, dünya tarihinde en eski ticaret ve ulaşım yolu olmasının yanında önemli bir kültürel mirastır. İpek Yolu Asya'dan Avrupa'ya uzanmaktadır. İpek Yolu'nun büyük kısmı ise Orta Asya'da yer almaktadır. Binlerce yıllık tarihi içinde büyük devletlerin hakimiyet altında bulunma isteği, Türklerin uzun süre hakimiyet elde etmesi ile son bulmuştur.

İpek Yolu'nun farklı güzergahları mevcuttur. Kara rotaları, sadece geçtiği güzergahların refah ve ticaretini geliştirmemiş aynı zamanda kültürel etkileşim sağlayarak, bir tecrübe alışverişi de sağlamıştır. Kara rotaları, toplulukları farklı kültürle etkileştirerek bilgi birikiminin ve deneyimlerin dışında dini inançlarında transferini sağlamaktaydı (Fedorenko, 2013:3).

Çin devletinin o yıllardaki başkenti olan Changan şehrinden başlayan İpek Yolu, Kansu yolu takibinde Taklamakan bölgesindeki Dunhuang kentine ulaşmaktadır. İpek yolunun kuzeyi ise, Gobi çölü ve Yumen Guan civarındaki Hami bölgesinden geçmektedir. Kuzey İpek Yolu Kaşgar'a kadar ulaşmaktadır. Güney İpek Yolu ise, Kaşgar'ın güneyinde diğer güzergâh ile birleşmektedir. Birleşen bu rota daha sonra ayrılan rotalardan biri, Karakorum ile Akdeniz kıyılarına ve Antakya'ya ulaşmaktadır. Diğer rota ise, kuzeyde Taşkent ve Hazar'ın kuzeyinden Kırım'a ulaşmaktadır (Wild, 1992). Kuzey rotası, Rusya üzerinden İstanbul'a ulaşarak oradan çeşitli Bizans şehirlerine geçmekteydi. Güney rotası ise, Antakya'dan İtalya ve Bizans şehirlerinde son buluyordu. Bu iki güzergâh dışında İpek Yolunun bir kolu olan, "Orta Rota" olarak adlandırılan bir güzergahı daha vardır. Orta rota, Antakya üzerinden hareket ederek, Fırat nehrini geçerek Tahran şehirlerine ulaşmaktaydı. Bu yol daha sonra Pamir'e kadar devam etmekteydi. Bu

rota sonrasında, Kaşgar istikametine doğru devam ederken ikiye ayrılmaktaydı. Kuzey rotası Kuça kentine ilerlerken, güney rotası Loyang devlet merkezinde son bulmaktaydı. Bu güzergâh “Büyük İpek Yolu” olarak adlandırılmaktadır. Güzergâhta gidilip dönülme süresi 8 ile 9 yıl sürmekteydi. Bu büyük yolculuğun uzun sürmesi, zamanla deniz rotasının oluşmasına da yol açmıştır. Bu Antik İpek Yolu’nun geçiş güzergahı Harita 1’de verilmiştir.

Harita 1: Antik İpek Yolu Güzergahı



Kaynak: İpek Yollarını oluşturan ticaret yollarını gösteren harita (Evan Freeman'in haritası, CC BY-NC-SA 2.0, Françoise Demange, Glass, Gilding ve Grand Design: Art of Sasanian Iran (224–642)' den uyarlanmıştır (New York) : Asya Topluluğu, 2007) <https://smarthistory.org/reframing-art-history/the-silk-roads/> Erişim Tarihi: 01.08.2023

2.5.1.3. İpek Yolu'nun Önemi

Antik İpek Yolu, Han Hanedanlığı döneminde geçmişteki başarılarının büyüklüğünü gösterebilmek için bir sembol niteliğindedi. Ayrıca bu yol, dönemin şartlarına göre, ulaşımı kolaylaştırmasının yanında, ticaret hayatının canlı tutulmasını da sağlamaktaydı. Binlerce yıl devam eden ticaret, tarihsel olarak bakıldığında antik mirasın

nesiller içinde aktarılmasını da sağlamaktaydı. İpek Yolu modern ulaşım koridorları için bir model niteliğindedir. 19. Yüzyılın ortalarında doğan “Kapitalizm” kavramının icat edilmeden önce, tüccar kapitalizminin doğuşunun temelini yine bu ulaştırma koridoru atmıştır. Dolayısıyla ekonomik yapının temelleri bu döneme dayanmaktadır. Ekonomik olarak bakıldığında takas sisteminin geliştirilmesi, ticaret politikası, para politikası ve sermaye birikiminin tipik örnekleri bu dönemde görülmektedir. Bütün bunlar göz önünde bulundurulduğunda, Antik İpek Yolu, Çin ile Eski Ortadoğu'nun tüccarları arasında, finansal kültürün aracı olarak kapitalizmin inşasına yönelik tarihsel bir model sunmaktadır. Antik İpek Yolu, en eski ve sürdürülebilir olarak mal, hizmet ve bilgi hareketliliği ile mübadelesine dayanan üç katmandan oluşmaktadır:

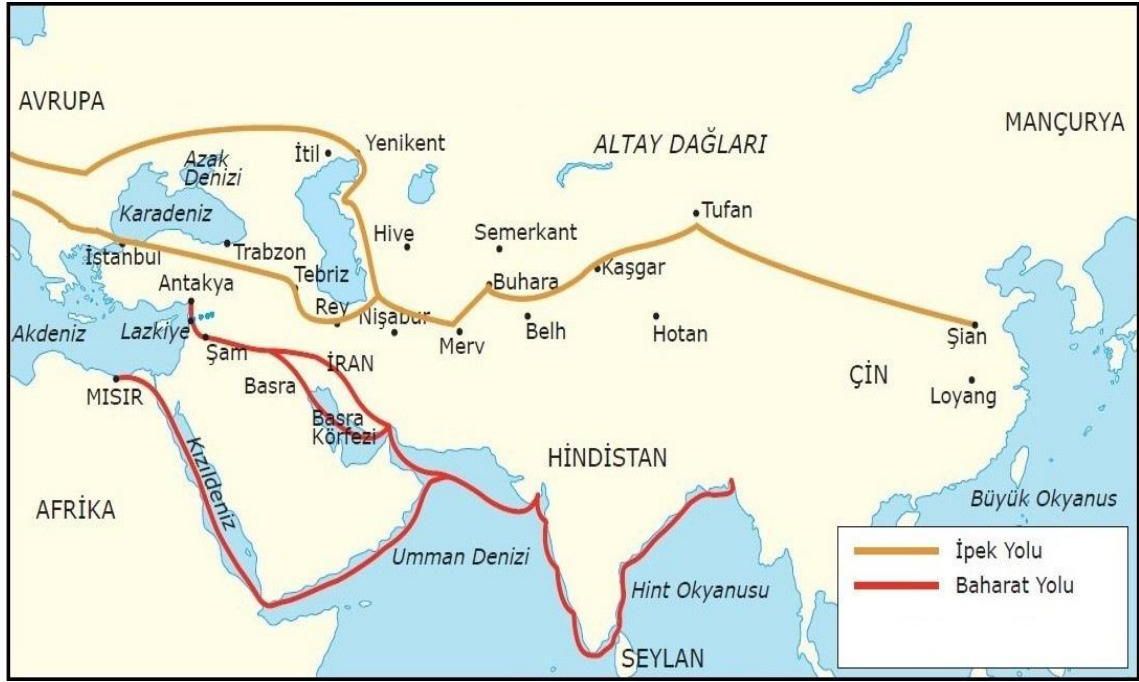
- (i) Mal Değişimi; ipek, kağıt ürünleri, değerli taşlar, mücevherat, giysi, barut, hayvansal ürünler, kağıt, yiyecek, rehber vb. dahil uzun mesafeli seyahat için gerekli tüm ihtiyaçları;
- (ii) Antik İpek Yolu'nda seyahat edenler (yakınlar ve akrabalar, profesyoneller, askerler, yöneticiler, yazıcılar ve alimler, yabancılar) posta gibi çeşitli türlerde ağlar kurulmasının yanında, bir dizi ilişki ağı olarak "hizmetlerin" büyümesi istasyonlar, askeri karakollar, aşiret bağlantıları ve kâğıt, ipek ve cam yapım süreçlerinin 'teknoloji transferi' oluşmasını sağlaması;
- (iii) "Bilgi ağları"; rutinler, yol bilgisi, dil becerileri, insanlar arası etkileşimler, kültürler arası ritüelleri veya iletişim alışverişi, hesaplamalar, dini uygulamalar, sanat, heykel ve tasarım, meditasyon tekniklerinin toplumlar arasında yayılmasına neden olmuştur (Peters, 2021:960).

Antik dönemde; ürün çeşitliliği, bilginin simetrik olmamasından, coğrafi zorluklardan ve fiziki nedenlerden dolayı bölgeler arasında farklılıklar göstermekteydi. Coğrafi ve beşerî yapısına uygun olarak ürettikleri ürünleri tüketim yoluna giden toplumlar İpek Yolu ile üretmedikleri ürünleri temin edebilmekteydi. Toplumlar, üretim de değiştiremedikleri koşullar dışında kalan faktörleri zamanla geliştirerek üretmedikleri ürünleri üretme yoluna gitmişlerdir. Dış ticaret kavramlarının olduğu bu dönemde bazı ülkeler elde ettikleri değeri toplum refahı için kullanırken bazıları sadece belirli bir kesimin refahı için kullanmıştır. İpek Yolu; Çin İmparatorluğu saray eşrafının, refah içinde yaşamasını sağlarken halkın refah seviyesini bozmuştur. Diğer taraftan İpek Yolu geçiş güzergahında bulunan şehirlerin kalkınmasını sağlamıştır.

2.5.2. Baharat Yolu

Baharat Yolu, Hindistan'dan Avrupa'ya uzanan bir ulaştırma koridorudur. Orta Çağ Avrupası'nda aristokratların sofralarına giren baharat, bu dönemden sonra önemini arttırmıştır. Baharat Yolu, ilk olarak Milattan Önce Çinliler tarafından oluşturulmuş bir güzergahtır. İpek Yolu'nun Hindistan üzerinden Sri-Lanka, Kızıldeniz, Yemen ve Basra Körfezi ile deniz yoluyla uzanan kolu olarak bilinmektedir. Basra Körfezi'nden sonra karayolu ile Fenike ve Filistin kıyılarından Mısır'ın İskenderiye'ye ve Karadeniz'e ulaştırılması ile devam eden yol, daha sonra deniz yolu ile Avrupa'ya ulaşmaktaydı (Sivrioğlu, 2015:3-5). 1498 yılında baharat ticaretine alternatif yol arayışı Vasco Da Gama tarafından Ümit Burnu'ndan dolaşarak Hindistan'a ulaşması ile genişlemiştir. Sonrasında alternatif yolların gelişmesi ile Baharat Yolu önemini yitirmiştir. Harita 2'de, Baharat Yolu'nun geçiş güzergahı verilmiştir.

Harita 2: Baharat Yolu Güzergahı



Kaynak: <https://www.sosyalciniz.net/ipek-ve-baharat-yolu-haritasi/> Erişim Tarihi: 01.08.2023

2.5.3. TRACECA (Avrupa, Kafkasya ve Asya Ulaştırma Koridoru)

TRACECA (Transport Corridor Europe-Caucasus-Asia), Karadeniz, Kafkasya ve Orta Asya'da uluslararası ticaretin ve ulaşımın geliştirmesi amacı doğrultusunda, siyasi-ekonomik ilişkileri, geliştirmeyi amaçlayan devletler arası bir programdır. TRACECA

1993 yılında oluşturulmuştur. Programın temeli, Avrupa Birliği Komisyonu, Ermenistan, Azerbaycan, Gürcistan, Kazakistan, Kırgızistan, Tacikistan, Türkmenistan ve Özbekistan hükümetlerinin katılımı ile Brüksel’de düzenlenen Konferansta atılmıştır. Kuruluşundan sonra, 1996 ve 1998 yılları arasında Türkiye, Ukrayna ve Moldova, 2002 yılında Bulgaristan, Romanya, 2009 yılında ise İran programa dahil olmuştur. TRACECA’ya 2009 yılında ise gözlemci statüsüyle Litvanya katılmıştır. Günümüzde bünyesinde 14 üye ülke vardır.

Türkiye TRACECA projesine, Eylül 1998 yılında Bakü’de düzenlenen Tarihi İpek Yolu’nun Restorasyonu Konferansında katılım göstermiştir. Konferansa katılım gösteren üye 12 ülke Avrupa-Kafkasya-Asya ulaştırma koridoru üzerinde geliştirilmesi planlanan uluslararası taşımacılık hakkında Çok Taraflı Müzakere (MLA, Multilateral Agreement) imzalanmıştır. MLA anlaşması çerçevesinde, uluslararası demiryolu taşımacılığı, uluslararası ticari deniz seyrüseferi, uluslararası karayolu taşımacılığı, gümrük ve dokümantasyon hakkında teknik eklerde imza altına alınmıştır. 2000 yılında üyelik için başvuruda bulunan Türkiye’nin üyeliği resmen 2002’de onaylanmıştır.

Tablo 3 : Kronolojik TRACECA Üyesi Ülkeler Sıralaması

Üyelik Tarihi	Katılım Toplantısı	Üye Olan Ülkeler
1994	Brüksel Konferansı	Azerbaycan
		Ermenistan
		Gürcistan
		Kazakistan
		Kırgızistan
		Tacikistan
		Özbekistan
1996-1998	Bakü Uluslararası “TRACECA Tarihi İpek Yolu’nun Restorasyonu” Konferansı	Ukrayna
		Moldova
2002	Taşkent “TRACECA Hükümetler arası	Romanya
		Bulgaristan

	Komisyon (IGC) Toplantısı	Türkiye
2009	MLA (Temel Çok Taraflı Anlaşma)	İran Litvanya (Gözlemci)

Kaynak: <http://www.traceca-org.org/en/about-traceca/history-of-traceca/>, (Üzümcü & Akdeniz, 2014:180).

2.5.3.1. TRACECA Projesi Amaçları

Soğuk savaş yıllarının sembolü olarak görülen Berlin Duvarı'nın yıkılması, Avrupa Birliği'nin daha geniş bir yayılma politikası geliştirmesine neden olmuştur. Avrupa daha geniş bir birlik haline gelirken aynı yıllarda Sovyetler Birliği dağılmaya başlamıştı. Sovyetler Birliği, uzun süredir kendi yönetimi altında bulundurduğu sekiz Post Sovyet ülkesini bağımsızlık konusunda serbest bıraktı. 1993 yılında Orta Asya'da bağımsız devletler olarak varlığını sürdüren bu sekiz devlet (Ermenistan, Azerbaycan, Gürcistan, Kazakistan, Kırgızistan, Tacikistan, Türkmenistan, Özbekistan) ile birlikte Avrupa komisyonu, mevcut ulaştırma ve ticaret kanallarına alternatif güvenilir bir ulaştırma koridoru inşa etmek amacıyla "Avrupa, Kafkasya ve Asya Ulaştırma Koridorunu" (TRACECA) kurdu. TRACECA'nın temel amacı, Asya'dan Avrupa'ya güvenli ulaştırma alternatifi geliştirmektir. Avrupa Birliği tarafından finanse edilen bu proje, geniş ulaşım altyapısı için uluslararası yatırımların çekilmesine yardımcı olmaktadır (Aydın, 2005:67).

TRACECA ulaştırma koridorunun diğer ulaştırma koridorlarından farkı, mevcutta yapımı süren ulaştırma koridorlarının bir parçası olmasıdır. Küresel ekonominin hızla büyüyor olması ulaştırma koridorlarının önemini artırmıştır. TRACECA ulaştırma koridoru bu nedenle gelişen uluslararası ticaretin katalizörü olarak görülmektedir.

Uluslararası pazarlarda faaliyet gösteren ülkelerin, bireysel çaba göstererek diğer ülke veya bölgelerle rekabet etmesi için geliştirilen politikalar, verimsiz politikalar olabilmektedir. Küresel rekabette söz sahibi olmak isteyen ülkeler, dünya pazarlarına erişmek için ikili veya çok taraflı bölgesel işbirlikleri geliştirerek rekabet edilebilme olasılıklarını artırmaktadırlar. Çoğu ülke için sınırları üzerinden geçen transit yollar, yatırımları, istihdamı ve gelir düzeyini arttırmaktadır. Bu tür transit yollarını barındıran

lkeler, kolay sınır geçişleri ve kolaylaştırılmış gümrük prosedürleri sayesinde transit geçişlerin ekonomik etkilerini artıracılabilmektedirler. Bu nedenle TRACECA'nın, hedeflerine yönelik belirlenmiş olan amaçlarından biri, büyük ölçüde modern lojistik tesisler ve hizmetler sağlayabilen politikaları destekleyerek, büyük ölçüde konteyner yüklere odaklanan çok modlu taşımacılık sistemlerin geliştirilmesidir (LOGMOS, 2014:11).

Projenin ana planı, bölgesel bir bakış açısıyla hazırlanmış olmasına rağmen ulusal bir bakış açısı da barındırmaktadır. Bu nedenle koridorun geliştirilmesiyle ilgili kararlar alınırken, mevcut ulusal ulaştırma planlarını geliştiren hükümetlerin planlarına uygun belirlenmesi amaçlanmıştır. Bununla birlikte TRACECA projesinin başarısı için alınan bir diğer karar ise, ülkelerin performansıyla ilgili ülkenin ne sürdüğü tavsiyeleri göz önünde bulundurmasıdır. Ayrıca TRACECA bölgesinde, ulaşım planlarının ve politikalarının uygulanmasındaki ilerleme, ancak belirli ulusal ve bölgesel aktörlerin siyasi ve sosyo-ekonomik kararlarına bağlı olarak alınmaktadır (LOGMOS, 2014:10). Bu nedenle, projede alınan bütün kararlar, projeye dahil olan ye ülkelerin koşullarıyla ve ulusal öncelikleriyle uyumludur.

TRACECA projesi, taşımacılığın sektörel olarak dağılımında daha kapsayıcı bir yapıda olmak için uluslararası finans kuruluşlarından, taşımacılık derneklerinden, ticaret odalarından, uluslararası sivil toplum kuruluşlarından ve bunlara benzer kurumlardan görüş ve öneri alarak, işbirliği ve koordinasyonu ön planda tutmak için politikalar geliştirmektedir. Projenin paydaşları ile yapılan yol haritasında kapsayıcı kararlar alabilmek adına çok taraflı anlaşmalar yapılarak temel hedef ve amaçlar belirlenmiştir:

- Avrupa; Karadeniz, Kafkaslar, Hazar Denizi ve Asya bölgesinde ekonomik işbirliğinin geliştirilmesi ile ticaret ve ulaşımın da gelişmesini sağlamak,
- Uluslararası karayolu, hava ve demiryolu taşımacılığı piyasasına ve ticari faaliyette deniz seyrseferlerine ulaşımın kolaylaştırılması,
- Uluslararası mal ve yolcu taşımacılığı ile hidrokarbonların uluslararası taşımacılığını kolaylaştırmak,
- Trafik güvenliği, mal güvenliği ve çevrenin korunması için politikalar geliştirmek,

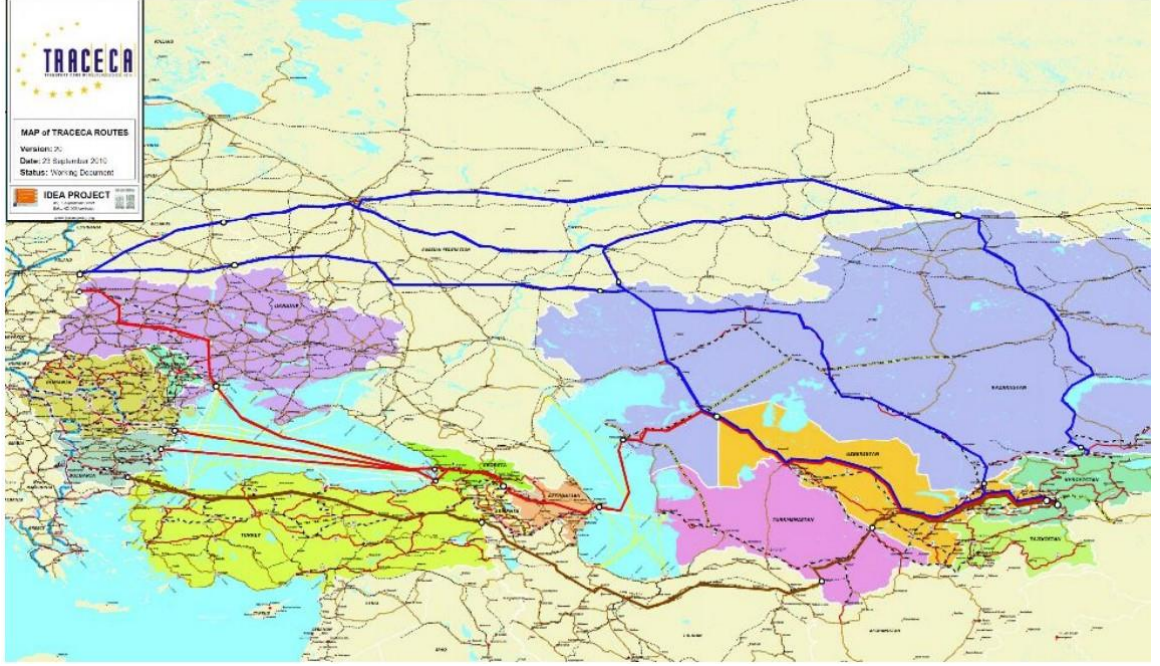
- Taşımacılık politikasını, ulaştırma alanındaki yasal çerçeve yönetmeliklere uyumlu hale getirebilmek,
- Farklı taşıma türleri arasında rekabeti artırıcı politikalar geliştirmektir (TRACECA, 2018:1-5).

TRACECA ulaştırma koridoru projesi, “Tarihi İpek Yolu’nun Restorasyonu” amacıyla oluşturulmuş olan “Bir Kuşak Bir Yol” ulaştırma koridorunun da bir parçasıdır. Bu nedenle planlanan bu ulaştırma koridorunun başarısı ipek yolunun tekrar canlandırılması için önemlidir.

2.5.3.2. TRACECA Projesi Geçiş Güzergahları

TRACECA ulaştırma koridorunun geçiş güzergahı, “Tarihi İpek Yolu” güzergahı ile birçok benzerlik taşımaktadır. Projeye üye ülkelerden geçen demiryolu, karayolu ve deniz yolu gibi birçok modda ulaşım kullanılmaktadır. Koridor; Çin, Afganistan güzergahı üzerinden incelendiğinde, Tacikistan, Kırgızistan, Özbekistan’dan geçerek Orta Asya’nın batı kısmına doğru devam etmektedir. Kazakistan ve Türkmenistan’dan sonra Bakü-Türkmenbaşı ve Bakü Aktau arasında düzenlenen Hazar feribotları diğer bir durağı olan Gürcistan’dan Türkiye’ye karayolu hattı ile bağlanmaktadır. Gürcistan’da ayrıca farklı bir rota ile devam eden ulaştırma koridoru, Gürcistan’ın iki önemli limanı olan Batum ve Poti limanı sayesinde Karadeniz’e ulaşmaktadır. Hem deniz yolu ile hem de Türkiye üzerinden karayolu ile Doğu Avrupa’ya ulaşan koridor, Bulgaristan, Romanya, Ukrayna ve Moldovya gibi ülkelere doğru devam etmektedir. Ulaştırma koridorunun bu güzergahı farklı modlar kullanarak tamamlaması hem Çin’den Doğu Avrupa’ya, hem de Doğu Avrupa’dan Çin’e doğru olan ulaştırma ve ticaretin gelişmesine katkıda bulunmaktadır. TRACECA geçiş güzergahları Harita 3’de gösterilmiştir.

Harita 3: TRACECA Geçiş Güzergahları



Kaynak: <http://www.traceca-org.org/en/routes/> Erişim Tarihi: 01.08.2023

2.5.4. Bir Kuşak Bir Yol Projesi

Bir kuşak bir yol projesi, Eylül 2013 yılında Kazakistan'ın Atana şehrinde Çin Devlet Başkanı Xi Jinping tarafından ilk kez ortaya atıldı. Doğu ile batı arasında önemli bir köprü vazifesi görecek bu proje, Çin'i; Avrupa, Orta Doğu ve Güney Asya'ya bağlayarak Avrasya boyunca "Yeni İpek Yolu Ekonomi Kuşağı" oluşumunu sağlayacaktır. Bu proje kapsamında yapılması planlanan boru hatları, demiryolları, elektrik şebekeleri gibi alt yapı yatırımlarının yanında denizcilik ortağı olan ülkelerde liman ve lojistik imkanların artırılması için başta Çin olmak üzere 60'dan fazla üye ülkenin finansmanı ile sağlanacağı planlanmaktadır. Yeni İpek Yolu olarak adlandırılan bu projeye genel olarak kara kuşağı ve deniz kuşağının, birlikte tek bir yol oluşturması planlanmasından dolayı projeye "Bir Kuşak Bir Yol" (OBOR) denilmektedir. Projeye dahil üye ülkelerin 890 projesine, şu ana kadar 800 milyar ile 1trilyon toplam harcama yapıldığı tahmin edilmektedir (Economist, 2016).

Çin, Tarihi İpek Yolu'nun başlangıç konumunda olması Asya'dan Avrupa'ya başta ipek olmak üzere değerli metallere, Mücevheratların, çay gibi tarımsal ürünlerin yanında bulunmuş olan icatlarında güvenli bir güzergahta ulaşmasını sağlamıştır. Mao

dönemi sonrasında ülke yönetimini ele geçiren Deng Şiaoping, modern Çin'in kurulmasının temellerini atmıştır. Deng Şiaoping ile başlayan "Reform ve Açılım" politikaları ekonominin gelişmesini sağlamıştır (Wasserstrom, 2011:105). Bu gelişmeler ışığında Çin 1978 sonrası dünya ekonomilerinin bir parçası haline gelmiştir. 1990'lı yıllarda büyük bir atılımla dünya ticaretinde söz sahibi olan Çin, Deng'in ölümüne kadar (1997), sanayi, tarım, bilim, teknoloji ve savunma alanlarında gelişme kaydetmiştir (Arısoy vd., 2004:1). Bu dönemde Çin; ihracat gelirleri, endüstrileşmenin modernize olması için harcanmaktaydı. İhracatın, ithalatı finanse ettiği bu dönemde, döviz kurunu kontrol altında tutarak istikrar sağlamaya çalışıyordu (Şimşek, 2005:78). 1986 yılında küresel pazarlara ulaşabilmek için eski adıyla GATT'a üyelik başvurusunda bulunan, GATT'ın 1995 yılında adını WTO (Dünya Ticaret Örgütü) olarak değiştirmesinin ardından Çin, 2001 yılında WTO'ya üye olmuştur. Bu olay, Çin'in ucuz iş gücüne sahip olması ve WTO'nun zorunlu kıldığı çeşitli yaptırımlarla açık bir pazar olması nedeniyle küresel piyasaya hızlı bir giriş yapmasını sağlamıştır. Çin ekonomisi bu dönemde hem istihdamda hem de ekonomik büyümede büyük artışlar sağlayarak ekonomik kalkınma yolunda önemli adımlar atmıştır. Bu gelişmeler sağlanmış olsa bile Çin, kişi başına düşen gelir konusunda bölgesel farklılıkları giderememiştir. Özellikle Çin'in doğusu ile batısı arasındaki ekonomik eşitsizlik, gün geçtikçe artmaktadır. Çin hem bu eşitsizliği gidermek için hem de ekonomik ve jeopolitik önemini artırabilmek için Tarihi İpek Yolu'nu tekrar canlandırma planını yürürlüğe koymuştur. 21. Yüzyılın kalkınma stratejisi olarak görülen Bir Kuşak Bir Yol projesi, Avrupa'dan Asya'ya kadar olan geçiş güzergahı üzerinde bulunan ülkelerin kalkınması için bir fırsat olarak görülmektedir. Yeni İpek Yolu güzergahı üzerinde bulunan ülkelerin yanında Deniz İpek Yolu ile olan entegrasyonu, projenin Tarihi İpek Yolu ile en büyük farklılığını oluşturmaktadır. Tarihi İpek Yolu'nun güvenlik sorunlarının artması nedeniyle güzergahın denize yönelmesi, Tarihi İpek Yolu'na olan ilginin kaybolmasına neden olmuştu. Ancak Yeni İpek Yolu projesi hem kara ulaşımı ile hem de deniz ulaşımı ile entegrasyonu planlanmış bir ulaştırma koridoru olarak fark yaratmaktadır.

2.5.4.1. Bir Kuşak Bir Yol Projesinin Önemi

Çin, geçmişten günümüze birçok gelişmenin ve icadın merkezi olmuştur. Çin'in milattan önce erken dönemde yerleşik hayata geçmesi nedeniyle ihtiyaç duyduğu ürünleri üretip, üretiminin fazlasını ise diğer ülkelere satması ile ticaretin ortaya çıkmasına sebep

olmuştur. Bu durum Çin'in ürettiği fazla üretimin diğer ülke pazarlarına rahat ve güvenli bir şekilde ulaştırması için ulaştırma koridorlarının meydana gelmesine neden olmuştur. Tarihsel olarak Çin, geçmişte İpek Yolu'ndan elde etmiş olduğu ekonomik ve siyasi kazanımları tekrar elde edebilmek için bu projenin planlanması ve yürütülmesinde merkezi ülke konumundadır. Bununla birlikte ulaştırma koridorunun, bölge ekonomilerine farklı etkileri olması beklenmektedir.

Üretilen ürünlerin ülkeden ülkeye değişmesi, coğrafi farklılıklardan meydana gelmektedir. Ülkelerin bazı ürünlerden fazla üretmesi, bazı ürünlerden ise üretememesi bunların yanı sıra kaynakların yeryüzünde eşit dağılmamış olması; ülkelerin birbirleriyle olan ticari ilişkilerinin gelişmesine neden olmaktadır. Ülkeler kaynağına sahip olmadıkları yada kaynaklara sahip ancak üretimi için yeterli bilgi birikimine sahip olmadıkları veya bunların yanı sıra farklı alanlarda uzmanlaşmak istedikleri için üretmedikleri veya yetersiz ürettikleri ürünü, dış ticaret yolu ile temin etmektedirler. Ülkeler sadece üretemedikleri değil aynı zamanda üretebildikleri ürünleri, kendilerinden daha düşük maliyetle üreten ülkelere temin etmek yoluyla daha fazla fayda sağlayabilmektedirler. Bölgesel olarak bakıldığında daha çetin coğrafyaya sahip Orta Asya ülkeleri tarımsal üretimde büyük zorluklar yaşarken, enerji konusunda daha zengin bir bölgedir. Bir Kuşak Bir Yol projesi; geliştirilecek olan demiryolu, karayolu, deniz yolu, petrol ve doğalgaz boru hatları, enerji aktarım hatları ve iletişim ağlarının Avrasya'da kapsamlı bir üç boyutlu taşıma ağı bağlantısı olması nedeniyle ülkelerin ihtiyaçlarını karşılayabilmesi açısından önem arz etmektedir. Proje aynı zamanda, ülkeler arasında sermaye akışında, lojistik işbirliğinin geliştirilmesinde, bilgi alışverişinin artırılmasında, yeni potansiyel etkileşimlerin ve ekonomik büyüme elde edilmesinde fayda sağlayacaktır. Bu proje, Orta Asya, Batı Asya, Güney Asya ve ASEAN bölgesinde ekonomik refah ve kalkınmayı teşvik edecektir (Guo vd., 2019:3).

Bir Kuşak Bir Yol projesi ile Çin'in yeni Marshall planı olarak nitelendirilmektedir. Amerikan hükûmetinin 1947-1951 yılları arasında yürürlüğe koyduğu Marshall Planı ile siyasi, ekonomik olarak devletlere, toplumlara ve piyasaya etkileri açısından benzerlikler taşımaktadır (Shen Chan, 2018:3). Proje, dışa açılma stratejisi olarak bakıldığında, ülkelerin üretimini yurtiçinde sağlaması ve küresel olarak yurtdışına götürülmesine doğru bir açılım stratejisi olarak da nitelendirilmektedir (Song & Yuan, 2012: 107-109). Bu görüş proje kapsamındaki bütün ülkeler için benzer sonuçlar

doğurmaktadır. İhtiyaç olunan ürünün yurtiçinde temin edilmesi, sadece kendin için üretmek anlamına gelmediği aynı zamanda küresel ekonominin ihtiyaçlarını da göz önünde bulundurarak üretmenin gerekliliğini vurgulamaktadır. Projenin küresel bölgesel ekonomik entegrasyonu açısından, kalkınma eğilimine yer vermesi ve ülkelerin özgür uygulanabilir politikaları açısından önemli sonuçlar doğurmaktadır.

Bir Kuşak Bir Yol projesi, ticaret bölgesi olarak sadece Orta Asya, Güney Asya ve Güney Doğu Asya ile Avrupa öncelikli olmakla beraber, Orta Doğu, Doğu Afrika temelinde kavşak bölgeleri olması nedeniyle kuşağın bir parçasıdır. Projenin uzun vadeli stratejik düşüncesi, Avrupa, ABD ve Afrika kıtalarının da yer aldığı küresel bir kuşak oluşturulmasıdır (Doster, 2018:16). Küresel ticaretin ve siyasal ilişkilerin önündeki engelleri kaldırabilecek planlama ve oluşum içinde olan bu proje, ülkelerin hem bireysel hem de bölgesel faydalar elde edebilmeleri açısından önemli bir projedir.

2.5.4.2. Bir Kuşak Bir Yol Projesi ve Ekonomik İşbirliği

Bir Kuşak Bir Yol projesi, kapsamlı bir dış politika aracı olarak görülmektedir. Çin, kendi öncelikli siyasi ve ekonomik çıkarları ile proje dahilindeki ülkelerin ortak çıkarlarını göz önünde bulundurma yoluyla kalkınma hedeflemektedir (Szcudlik & Tatar, 2015:1-2). Çin'in, siyaseti bir aracı olarak kullanmasıyla elde ettiği küresel güç istikrarlı bir ekonomik yapı ve küresel işbirliği ile kalıcı hale gelmesi diğer bir hedef olarak görülmektedir.

Bir Kuşak Bir Yol projesinin planlandığı ekonomik iş birliği alanları,

- Çin ürünlerinin güvenli bir şekilde ihracı için, ithalatın hammadde ve yeni teknolojilerin için kullanılması,
- Serbest ticaret alanlarının kurulması ve çifte vergilendirmeyi önleme anlaşmaları imzalanması,
- Tarım gibi alanlarda ekonomik iş birliği yapılması, bunun yanında deniz endüstrileri, enerji, yeşil teknolojilerin ve daha birçok alanda işbirliğine gidilmesi,
- Mali olarak işbirliği yapılması; Yatırımları teşvik etmek ve bölgesel kalkınmayı sınırlayan faktörleri ortadan kaldırmak için, Asya Altyapısı ve Yatırım Bankası, İpek Yolu Fonu, BRICS Yeni Kalkınma Bankası gibi yeni kurumların oluşturulması, (Misiągiewicz & Misiągiewicz, 2016:33)

- Projenin bir parçası olarak, uluslararası ulaşım ağının geliştirilmesi ve ticaretin önündeki ulaşım engellerinin kaldırılması, bu amaçla altyapı yatırımlarına öncelik verilmesi,
- Ticaret kapsamının genişletilmesi, ticaretin yatırım yoluyla geliştirilmesi ve ilgili tüm ülkelerle sanayi işbirliğinin güçlendirilmesi,
- Mali bütünleşmeye ilişkin olarak, para politikasında koordinasyonun güçlendirilmesi, güzergâh üzerindeki ülkeler arasındaki ticaret ve yatırımda konvertibilite sağlanması ve döviz mübadelesinin kapsamının genişletilmesi,
- Kültürel bağlar açısından, farklı kültürler arasındaki alışverişi ve iletişimi teşvik etmek, karşılıklı anlayışı ve geleneksel dostlukları artırmak için çaba gösterilecektir. Bütün bunlar, bölgesel işbirliğinin ilerlemesi için temel oluşturacaktır (EUOBOR, 2022).

Bu kapsamda yapılan iş birlikleri ile yeni altyapı yatırımların yapılması, lojistik alanlarının geliştirilmesi, limanların ve demiryollarının bağlantılarının sağlanması gibi ekonomik iş birlikleri ticaretin hızlı bir şekilde gelişmesini sağlayacaktır.

Proje dahilindeki tüm ülkelerin katılımıyla ortaklaşa gelişim gösterme ilkesine bağlıdır. Bu nedenle güzergâh üzerindeki ülkelerin kalkınma stratejilerinin projeye entegrasyonu için mevcut ikili ve çok taraflı iş birliği mekanizmalarından faydalanılmaktadır. İkili ortak çalışma mekanizmalarının geliştirilmesi ve projenin stratejisinin uygulanması için bir plan ve eylem yol haritasının hazırlanması, iş birliklerinin gelişimini kolaylaştıracaktır.

2.5.4.3. *Bir Kuşak Bir Yol Projesi Güzergâhı ve Güzergâh Planları*

Bir Kuşak Bir Yol projesi, ana güzergâh olarak Asya, Avrupa ve Afrika olmak üzere beş güzergâh boyunca birbirine bağlamayı hedeflemektedir. Ulaşım ağının planlanan koridorları: (1) Çin'i Orta Asya ve Rusya üzerinden Avrupa'ya bağlamak; (2) Çin'i Orta Asya üzerinden Orta Doğu'ya bağlamak ve (3) Çin ile Güneydoğu Asya'yı, Güney Asya ile Hint Okyanusu'nu bir araya getirmek, (4) Güney Çin Denizi ve Hint Okyanusu üzerinden Çin'i Avrupa'ya bağlamak ve (5) Çin'i Güney Çin Denizi üzerinden Güney Pasifik Okyanusu'na bağlamaktır. Projenin planladığı bu beş güzergâh, işbirliğini daha da güçlendirmek ve altı uluslararası ekonomik işbirliği koridoru (Yeni Avrasya Kara Koridoru, Çin-Moğolistan-Rusya Ekonomik Koridoru, Çin-Orta Asya-Batı Asya

Ekonomik Koridoru, Çin-Hindi Yarımadası Ekonomik Koridoru, Çin-Pakistan Ekonomik Koridoru ve Bangladeş-Çin-Hindistan-Myanmar Ekonomik Koridoru) inşa etmek için uluslararası ulaşım yollarının yanı sıra ana şehirler ve önemli limanlardan yararlanmayı planlamaktadır. Tablo 4’de Bir Kuşak Bir Yol güzergahı üzerinde bulunan altı bölge ve ülkeler gösterilmektedir.

Tablo 4: Bir Kuşak Bir Yol Projesi Kapsamındaki Bölgeler ve Ülkeler

Bölgeler	Bir Kuşak Bir Yol Kapsamındaki Bölgelere Göre Ülkeler
Orta Asya	Kazakistan, Kırgızistan, Tacikistan, Özbekistan, Türkmenistan
Moğolistan ve Rusya Federasyonu	Moğolistan, Rusya Federasyonu
Güneydoğu Asya	Vietnam, Lao PDR, Kamboçya, Tayland, Malezya, Singapur, Endonezya, Brunei, Filipinler, Myanmar, Doğu Timor
Güney Asya	Hindistan, Pakistan, Bangladeş, Afganistan, Nepal, Butan, Sri Lanka, Maldivler
Orta Doğu ve Avrupa	Polonya, Çek Cumhuriyeti, Slovakya, Macaristan, Slovenya, Hırvatistan, Romanya, Bulgaristan, Sırbistan, Karadağ, Makedonya, Bosna Hersek, Arnavutluk, Estonya, Litvanya, Letonya, Ukrayna, Beyaz Rusya, Moldova
Batı Asya ve Orta Doğu	Türkiye, İran, Suriye, Irak, Birleşik Arap Emirlikleri, Suudi Arabistan, Katar, Bahreyn, Kuveyt, Lübnan, Umman, Yemen, Ürdün, İsrail, Ermenistan, Gürcistan, Azerbaycan, Mısır

Kaynak: (HKTDC, 2017) ve (Güner, 2018, s. 113).

- Yeni Avrasya Kara Koridoru (NELB): Bu koridor projenin en önemli koridoru olarak görülmektedir. Koridor, Asya ve Avrupa bağlantısı olarak planlanmaktadır. Projenin ana hattı olması ve koridorun büyük kısmı karayolu ile

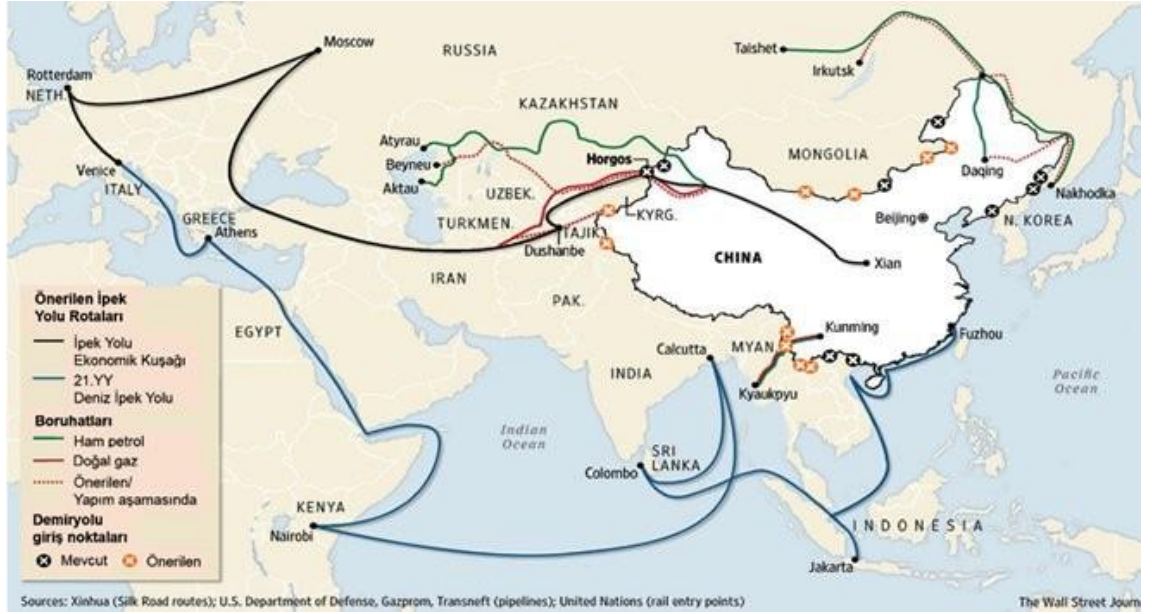
olması açısından diğer koridorlara göre daha maliyetlidir. Koridorun deniz kısmı için, Yunanistan Pire Limanı 2014 yılında yenilenmiştir. Ayrıca yine 2014 yılında 350 km olarak planlanan Macar-Sırp Hızlı tren projesi tamamlanmıştır.

- Çin-Moğolistan-Rusya Ekonomik Koridoru (CMREC): Altı önemli koridor içinde temel koridorlardan bir olan Çin-Moğolistan-Rusya Ekonomik Koridoru, resmi olarak ülkeler arasındaki 2015 yılındaki işbirliği ile planlanmıştır. Plan kapsamında, ulaştırma altyapısını teşvik etmek, mevcut demiryollarının modernizasyonu, yeni demiryolları ve karayollarını inşasını amaçlamaktadır (Dong vd. 2020:2528). Koridorun güzergahı iki farklı rotaya ayrılmaktadır. İlk rota, Çin'den Moğolistan'a olan rotadır. İkinci rota ise, Çin'den Rusya'ya olan rotadır. Proje kapsamında, 2015 yılında başlanmış olan 770 km'lik Moskova Kazan Hızlı Tren Demiryolu projesi 2025 yılında tamamlanması öngörülmektedir. Projenin diğer önemli yatırımı ise, Hollanda'nın Rotterdam kentiyile Çin'in Jiangsu eyaleti Hızlı Tren Demiryolu ve Kara Yolu Bağlantısı kurulma planı toplam 14000 km uzunluğunda olması planlanmaktadır.
- Çin-Orta Asya-Batı Asya Ekonomik Koridoru (CCWAEC): Koridor, Çin'i Arap Yarımadasına ve oradan da Akdeniz'e bağlayan koridor, Orta Asya'yı, İran, Suudi Arabistan ve Türkiye arasındaki bağlantıyı sağlamaktadır. Güzergah yeraltı kaynakları ve enerji kaynakları bakımından zengin olan bölgelerden geçmesi sebebiyle sadece karayolu ve demir yolu ile değil aynı zamanda boru hattı geliştirme planlamaları yapılmaktadır. Proje kapsamında, 178 km'lik Kars-Tiflis-Bakü Demiryolu projesi, 2007 yılında başlamış olup 2017 yılında tamamlanmıştır. 2008 yılında 10.000 km olarak planlanan, diğer bir proje, Orta Asya-Çin Enerji Boru Hattı planlamasında yer alan 4 projeden 3'ü tamamlanmış olup son hattın inşası devam etmektedir. 2014 yılında 1900 km'lik planlanan Golmud-Korla Demiryolu (Çin-Tibet) hattı tamamlanmıştır. Proje kapsamında, 2015 yılında başlanan Çin-Orta Asya Demiryolu Hattı inşası devam eden projelerdendir.
- Çin-Hindi Yarımadası Ekonomik Koridoru (CICPEC): Kapsamlı bir ulaşım ağı ve çeşitli endüstriyel işbirliği projeleri geliştirerek Çin'in Myanmar, Tayland, Kamboçya, Laos, Vietnam ve Malezya ile ilişkilerini bağlamayı ve derinleştirmeyi hedefleyen bir koridordur (Rahul, 2018:168). Proje kapsamında

2009 yılında başlanan Myanmar-Çin, Petrol-Doğalgaz Boru Hattı projesinin bir kısmı tamamlanmış, bir kısmı ise devam etmektedir. 2015 yılında Çin-Hindi Yarımadası Yüksek Hızlı Demiryolu projesi planlar dahilindedir. Proje dahilinde 2014 yılında planlanan Jakarta-Bandung (Endonezya) Hızlı Demiryolu hattı inşası hala devam etmektedir.

- Çin-Pakistan Ekonomik Koridoru (CPEC): Projenin diğer koridorlarına göre, en fazla yatırım yapılan proje olması ve planlanan bitim süresinin uzun olması nedeniyle farklılaşmaktadır. Koridor, Çin'in kuzeybatısındaki Kaşgar ile Pakistan'ın Umman Denizi'ndeki İran sınırına yakın Gwadar limanı arasında karayolu, demiryolu ve boru hatlarıyla yaklaşık 2.000 km'lik ulaşım bağlantısı sağlayacaktır. Proje Pakistan'ı ekonomik olarak geliştirecek bir yapıdadır Abid & Ashfaq, 2015: 142). Proje kapsamında olan Gwadar Limanı inşası tamamlanmıştır. 2015 yılında 3000 km olarak planlanmış olan Gwadar Limanı-Kaşgar (Çin) Demiryolu, karayolu Petrol Doğalgaz Boru Hattı 2017 yılında inşasına başlanmıştır. 2015 yılında yine proje dahilinde planlanmış olan Gwadar Havalimanı inşası devam etmektedir.
- Bangladeş-Çin-Hindistan-Myanmar Ekonomik Koridoru (BCIMEC): Çin'in güneybatı bölgesini projeye bağlama hedefi içerisinde olan koridor, Çin - Myanmar – Hindistan – Bangladeş arasında geçmektedir. Ticari olarak gelişmemiş bir bölge olan Çin'in güneybatı bölgesi, proje dahilinde ekonomik olarak gelişmesi hedeflenmektedir. Proje dahilinde 2014 yılında planlanan Colombo (Singapur) Modern Liman ve Finans Kenti inşası devam etmektedir.

Harita 4: Bir Yol Bir Kuşak Projesi Asya ve Avrupa Haritası



Kaynak: Wall Street Journal, Xinhua, Silk Road Routes, Erişim Tarihi: 08.08.2023

Bu koridorlar dışında Bir Kuşak Bir Yol projesinin deniz rotası, Çin kıyılarından Güney Denizi ve Hint Okyanusu boyunca devam ederek, Afrika’da Kenya’nın yukarı kısmında bulunan “Afrika Boynuzu” olarak adlandırılan kıyılardan geçip, Kızıl Denize ulaşan rota buradan Akdeniz ve Avrupa limanlarına ulaşmaktadır. Deniz rotası, derin su limanları, endüstriyel alanlar, petrol ve gaz depolama tesislerini ihtiva etmesi limanların önemini artıracacağı planlanmaktadır. Bu limanlardan elde edilen ticari malları demiryolları bağlantıları ile iç bölgelere taşınacaktır.

2.5.4.4. Bir Kuşak Bir Yol Projesinin Dünya Ekonomisi Üzerine Etkileri

Küresel ekonomide söz sahibi olan ülkelerin Bir Kuşak Bir Yol projesine farklı yaklaşımlarla yaklaşmaktadırlar. Birçok farklı yaklaşımın içlerinde en çok ilgi gören yaklaşımların başında, Çin’in az gelişmiş ekonomiler üzerinde kendi ekonomik ve kültürel yapısını ihraç etme planı olarak öne sürülen görüştür. Bir diğer yaklaşım ise, Çin’in, ABD’nin tek süper güç olarak ekonomik liderliğin elinden alınmasının planlandığını savunan görüştür. Bunların dışında, Çin’in, proje bağlamında ekonomik işbirliği ile yeni ekonomik çıkarlar elde ettiği üzerine görüşlerde yaygın olarak savunulmaktadır (Tutar & Koçer, 2019:622).

Bir Kuşak Bir Yol projesi, projeye dahil olan ülkelere farklı faydalar sağlamaktadır. Orta Asya’da bulunan Türki Cumhuriyetlerden Kazakistan ve Türkmenistan, doğal kaynaklar olarak zengin olmasına rağmen elde etmiş olduğu kaynakları farklı ülkelere transferinde sıkıntılar yaşamaktadır. Bu proje sayesinde mevcutta olan boru hatlarına yeni hatlar ilave edilerek dağıtım konusunda ki sorunları giderilmiş olacaktır. Ayrıca proje kapsamında yapılacak olan demiryolu ve karayolu bağlantıları sayesinde Çin’e olan enerji ve doğal kaynak transferi maliyeti düşük olacaktır. Bu menfaatler göz önünde bulundurulduğunda hem Çin için hem de Kazakistan, Türkmenistan için ortak çıkarlar elde edileceklerini söyleyebiliriz (Fallon, 2015:144). Proje dahilindeki diğer Orta Asya ülkeleri ve Pakistan, Bangladeş, Hindistan gibi refah düzeyi düşük ülkeler için, yeni altyapı yatırımları vasıtasıyla güvenilir enerji sağlanması, karayolu, demiryolu, limanlar ve dijital ağlarda iyileştirme sağlanması projedeki ülkeler için “Kazan-Kazan” durumunu ortaya çıkarmaktadır. Ancak Hindistan-Çin arasındaki yıllardır devam eden çözülmemiş sorunlar, sınır anlaşmazlıkları, rekabet ve düşmanlıklar projenin ilerleyişinde sıkıntılar yaratabilir (Frankopan, 2017:11-12).

Proje zamanlama ve niyet açısından ülkelere göre farklılık gösterse de projeye dahil olan ülkeler iki ortak amaç konusunda birleşmektedir. Bunlardan ilki ülkelerin alt yapılarında iyileştirme ve geliştirmeyken, diğeri ise daha fazla ticaret serbestliğidir. Çin, geçmişteki altyapı deneyimlerini geliştirmekte olan ve az gelişmiş ülkelerin hizmetine sunarak mevcut alt yapıların daha iyi konumda olması için desteklerde bulunmaktadır (Huang, 2016:315). Projenin ekonomik kalkınmayı teşvik etmesi, bölgedeki girişim miktarını artırmaktadır. Alt yapı iyileştirmeleri ve yeni alt yapı yatırımlarının yapılması bu girişimlerin genişlemesini sağlamaktadır. Aynı zamanda koridor boyunca düşük işlem maliyeti ve istihdam yaratıcı yatırımların artması ülkelerin ekonomik büyüme ve hane halkı gelir düzeyinin artmasına sebep olmaktadır. Bu nedenle proje, toplam çıktı düzeyini iki ana yoldan etkilemesi beklenmektedir. Bunlardan ilki koridorun GSYİH’ya katkısı dikkate alındığında sektörlerin gelişmesi ve üretimde ek girdi olarak yeni sektörlerin doğmasına neden olmasıdır. İkincisi ise, dolaylı olarak toplam işlem ve diğer maliyetlerin azalması faktör verimliliğinin artması ile konvansiyonel olarak daha verimli şekilde girdilerin kullanılmasını sağlayacaktır. Sınırların ötesinde insanların yaşam standartlarını artırması beklenen, ülkelerin kendi değerlerinin de artmasına da yardımcı olacaktır. Projenin ekonomik aktörleri, bireyler, firmalar ve hükümetler farklı yerlerde olsa bile

yeni oluşacak taleplere cevap verecek pozisyonda olması beklenmektedir (Haggai, 2016:12).

Tablo 5: Bir Kuşak Bir Yol Projesinde Yer Alan Bazı Ülkelerin Ekonomik Göstergeleri

Ülkeler	GSYİH (ABD \$)	Kişi Başına Düşen GSYİH	Nüfus
Afganistan	19.630.000.000 \$	545 \$	36.020.000
Avusturya	456.170.000.000 \$	51.344 \$	8.890.000
Azerbaycan	46.940.000.000 \$	4.722 \$	9.940.000
Birleşik Arap Emirlikleri	421.140.000.000 \$	39.180 \$	10.750.000
Bulgaristan	65.200.000.000 \$	9.314 \$	7.000.000
Çek Cumhuriyeti	245.230.000.000 \$	23.113 \$	10.610.000
Çin Halk Cumhuriyeti	13.407.000.000.000 \$	9.608 \$	1.395.000.000
Endonezya	1.022.450.000.000 \$	3.871 \$	264.160.000
Ermenistan	12.430.000.000 \$	4.188 \$	2.970.000
Gürcistan	16.210.000.000 \$	4.346 \$	3.730.000
Hırvatistan	60.810.000.000 \$	14.870 \$	4.090.000
Irak	224.230.000.000 \$	5.882 \$	38.120.000
İran	446.110.000.000 \$	5.417 \$	82.360.000
İsrail	370.590.000.000 \$	41.728 \$	8.880.000
İtalya	2.075.860.000.000 \$	34.321 \$	60.480.000
Katar	191.360.000.000 \$	70.379 \$	2.720.000
Kazakistan	172.940.000.000 \$	9.401 \$	18.400.000
Kırgızistan	8.090.000.000 \$	1.293 \$	6.260.000
Kore Cumhuriyeti	1.720.490.000.000 \$	33.320 \$	51.640.000
Macaristan	161.180.000.000 \$	16.484 \$	9.780.000
Mısır	249.560.000.000 \$	2,573 \$	96.980.000
Özbekistan	57.920.000.000 \$	1.742 \$	33.260.000
Pakistan	314.590.000.000 \$	1.565 \$	200.960.000
Polonya	585.820.000.000 \$	15.426 \$	37.980.000

Portekiz	240.900.000.000 \$	23.437 \$	10.280.000
Romanya	239.550.000.000 \$	12.270 \$	19.520.000
Rusya	1.657.290.000.000 \$	11.289 \$	146.800.000
Sırbistan	50.510.000.000 \$	7.223 \$	6.990.000
Singapur	364.140.000.000 \$	64.579 \$	5.640.000
Slovakya	95.940.000.000 \$	17.664 \$	5.430.000
Suudi Arabistan	786.520.000.000 \$	23.539 \$	33.410.000
Tacikistan	7.520.000.000 \$	826 \$	9.110.000
Tayland	504.930.000.000 \$	7.448 \$	67.790.000
Türkiye	771.270.000.000 \$	9.405 \$	82.000.000
Türkmenistan	40.760.000.000 \$	7.065 \$	5.770.000
Ukrayna	154.690.000.000 \$	3,707 \$	41.730.000
Yunanistan	218.230.000.000 \$	20.317 \$	10.740.000

Kaynak: Hong Kong Ticaret Geliştirme Konseyi Veri tabanı (HKTDC), 2021.

Bir Kuşak Bir Yol projesine dahil olmuş olan yüzden fazla ülke içinde yer alan merkezi ülke konumunda olan ülkelere ait ekonomik ve sosyal veriler Tablo 5 'de verilmiştir. Ülke sayısının bu kadar yüksek olması projenin küresel bir proje olduğunu göstermektedir.

Projeye, ABD ve Avrupa Birliği açısından bakıldığında, ABD için Çin'in, Orta Asya'da ve Güney Asya bölgelerinin hâkim güç olması ilişkilerinde yeni bir boyutun başlamasına neden olacaktır. Özellikle Çin'in doğal kaynaklar konusunda zengin olan bölgelerle ticari ilişkileri, büyük menfaatler elde etmesi ve ABD'ye meydan okuması olarak görülmektedir. Çin'in bu yatırımları küresel refah düzeyini artıracak beklenirken diğer yandan siyasi kaygılar artıracak bir durum söz konusu olabilir. Proje Avrupa Birliği için, olumlu ve olumsuz iki farklı etkide bulunması beklenmektedir. Avrupa Birliği, Çin ile olan olumlu ilişkiler ticaret, sanayi ve turizm konusunda da pozitif yansımalarla bulunmaktadır. Projeye önemli katılımlar sağlayan Avrupa Birliği, projenin önemli bir ayağını oluşturan TRACECA projesini finanse etmektedir. Çin ile birçok alanda işbirliğinde olması, Çin sermayesinin endüstriyel katkıları Avrupa Birliği tarafında memnuniyetle karşılanmaktadır. Çin ise proje ilan edildiğinde açıkça ifade etmiş olduğu AB üye ülkelerin hepsini eşit gördüğü ifadesi projenin kapsayıcılığını göstermektedir. Bu

kapsayıcı görüşlere rağmen AB üyesi ülkeler projeye bakış açıları farklılık göstermektedir. Bu nedenle AB üyesi ülkelerin bir kısmı projeye temkinli yaklaşmaktadırlar. AB'nin projeden beklediği olumsuz etki ise, ABD ile olan ilişkilerinin etkilenmesidir. Bu nedenden dolayı AB üye ülkelerin bazıları projenin güvensizlik ortamı yaratmamak için daha dikkatli davranılması gerektiği konusunda fikir birliği içerisindeyler (Wang vd., 2017:6-8).

Projenin iddialı bir proje olmasının yanında bazı riskleri de mevcuttur. Çin'in ekonomik olarak aldığı riskler ve belirsizlikler çok fazladır. Finansal olarak büyük kayıplar elde etmesi ve ülkede meydana gelebilecek siyasi sorunlar projenin devam etmesinin önüne geçebilecek riskleri taşımaktadır. Ayrıca altyapı yatırımlarına harcanan paranın geri dönüşüm süresi belirsizliğini korumaktadır. Projede yer alan bazı ülkelerin yüksek riskli ülkeler olması projenin risklerinden biridir. Bölgesel güçlerin Çin'in hızlı yükselişinden rahatsız olmaları projenin önündeki sorunlarından biri olarak görülmektedir (Haggai, 2016:4).

Bir Kuşak Bir Yol proje dahilindeki ülkeler ile beş ana işbirliği alanı belirlenmiştir:

1. Politika Koordinasyonu: Proje güzergahı üzerindeki ülkeler, eşit düzeyde istişare ile uluslararası veya bölgesel işbirliğini ilerletmek ve işbirliğinden oluşan sorunları yine istişare yoluyla çözmek için ortak kalkınma planları yapılarak sorunların önlenmesi.
2. Kolaylaştırıcı Bağlantılar: Asya alt bölgelerini Asya, Avrupa ve Afrika'nın diğer bölgelerine bağlayan bir altyapı ağı kurmayı amaçlayan yeni limanların inşası ile kara-deniz intermodal ulaşım geçişlerini sağlanması için çaba gösterilecektir.
3. Engelsiz Kolaylaştırıcı Ticaret: Yatırım ve ticareti kolaylaştırması için önündeki engellerin kaldırılması ve bölgesel ekonomik entegrasyonu teşvik etmek için adımlar atılacaktır.
4. Mali Entegrasyon: Güzergah ülkeleri arasında ticaret ve yatırımların ulusal para ile yapılması ve paraların konvertibilitesinin genişletilmesi için ülkeler arasında anlaşmalar ile mali risklerin azaltılması için çeşitli faaliyetler yürütülecektir.

5. Kişiler Arası Bağlar: Ülkelerin bölgeler arasındaki işbirliği ve ortaklıkların ilerlemesi, farklı kültürdeki toplumların kültürel alışverişini geliştirmesi için teşvik edici politikaların geliştirilecektir (HKTDC, 2022).

2.5.4.5. Bir Kuşak Bir Yol Projesinin Türkiye Ekonomisi İçin Önemi ve Türkiye Üzerindeki Olası Ekonomik Etkileri

Mackinder'e (1962) göre, Avrasya- Afrika kıtalarından oluşan "Dünya Adası" diğer alanlarla kıyaslandığında en zengin kıta bileşimidir. Türkiye bu bölgede merkezi konumdadır (Şemşek, 2013:6). Bu konum içerisinde Asya ve Avrupa'yı birbirine bağlamanın yanında Balkanlar, Kafkaslar, Ortadoğu'nun da köprüsü niteliğindedir. Türkiye, Orta Doğunun doğal kaynak zenginlikleri ile Orta Doğu'nun yeraltı zenginliklerini Avrupa'ya transferini sağlayan petrol ve doğal gaz boru hatlarının ana güzergahıdır. Diğer yandan Orta Doğu'nun su ihtiyacını karşılayabilecek kaynaklara da sahiptir. Türkiye'nin bu jeopolitik önemi hem batı hem de doğu için kritik önem taşımaktadır.

Bir Kuşak Bir Yol projesi, geçtiği güzergahlarının içerisinde Avrasya geçiş köprüsü olarak jeopolitik konuma sahip Türkiye'nin projede yer alması önem arz etmektedir. Dünyanın en büyük ulaştırma koridoru olan bu proje, serbest ticaret anlayışı nedeniyle Türkiye'nin diğer güzergâh ülkeleri gibi ihracatının artması ve yeni pazarlara açılması gibi faydalar elde edecektir. Ayrıca Türkiye ile Çin arasındaki ticari ve siyasi ilişkiler uzun bir geçmişe dayanması, ikili ilişkilerin ve işbirliklerin gelişmesine neden olmaktadır. Türkiye ile ikili ilişkileri 2010 yılında daha da ileriye götürerek stratejik ortaklığa dönüşmüştür.

Proje açısından bakıldığında Türkiye – Çin ilişkisi koridordan iki ülkenin fayda sağlayacağı bir strateji benimsemektedirler. Proje dahilinde 2005 yılında başlayan ve 2014 yılında tamamlanan Ankara -İstanbul hızlı tren hattı, Çin ile denizaşırı tren projesi olması ve inşası için 750 milyon dolarlık kredi finansmanı sağlamıştır. Bunun dışında, Türkiye'nin yürütmekte olduğu projeleri Bir Kuşak Bir Yol projesine dahil edilmesinin yanında yeni projelerle birlikte projeye Türkiye'nin entegrasyonu sağlanmaktadır. Bu projelerin çoğunluğu transit yolların geliştirilmesi olsa bile projelerin en önemli olanı Bakü-Tiflis- Kars Demiryolu hattı 2017 yılında tamamlanmıştır. Bu demiryolu hattı, Azerbaycan, Gürcistan ve Türkiye ortaklığı ile oluşturulmuştur. Hattın toplam uzunluğu

838,6 km iken bunun 76 km'si Türkiye sınırları içindedir (Akçay, 2017:82). Bunlar dışında Marmaray, Avrasya Köprüsü, Edirne Kars Tren hattı, Yavuz Sultan Köprüsü ve 1915 Çanakkale Köprüsü ile İstanbul Havalimanı projeleri Orta Koridor geçiş güzergahının Türkiye kısmın yapılan ve yapılması planlanan projelerdir (Aybar, 2017:17). Havaalanları, karayollarına ve demiryollarına yapılan alt yapı yatırımları Türkiye'yi ulaştırma ve lojistik merkezi durumuna getirmektedir. Bu projelere ilave olarak Üç Katlı Tüp Geçit Projesi, Çandarlı (İzmir), Filyos (Zonguldak), Mersin Limanlarının da inşaat süreci devam etmektedir (Çavuşoğlu, 2019:144).

**Tablo 5: Bir Kuşak Bir Yol Projesi Başlangıcından İtibaren
Türkiye-Çin Dış Ticaret Büyüklüğü**

Yıllar	İhracat	İthalat	Hacim	Denge
2013	3,75	25,26	29,01	-21,51
2014	2,97	25,73	28,7	-22,76
2015	2,41	24,86	27,27	-22,45
2016	2,32	25,44	27,76	-23,12
2017	2,93	23,37	26,3	-20,43
2018	2,91	20,71	23,63	-17,8
2019	2,58	18,49	21,08	-15,9
2020	2,86	23,02	25,88	-20,15
2021	3,7	32,2	35,9	-28,5

Kaynak: TÜİK (Milyar \$)

Tablo 6'da Türkiye ile Çin arasındaki dış ticaret hacmi büyüklüğü verilmiştir. Türkiye için Çin arasındaki ticaret hacmi 2000 yılında 1 milyar ABD dolarını aşması ile büyük ivme kazanmış ve ivmelenme 2021 yılı itibari ile dünya genelinde ikinci en büyük ticari ortağı olmuştur. Türkiye'nin başlıca ihraç ürünleri, Mermer, Traverten, Metal Cevherleri, Kurşun, Bakır, Demir, Çinko, Borat Cevherleri, Bor Oksitleriyken, ithal ettiği

ürünler, Hücresel/diğer kablosuz ağlar için telefonlar, otomatik bilgi işlem makinaları ve üniteleri, ses görüntü araçları, kompresör ve konvektör gibi ürünlerdir.

Türkiye, 2002-2007 yılları arasında uyguladığı ekonomi politikaları sayesinde bankacılık başta olmak üzere birçok alanda büyüme kaydetmiştir. Türkiye'nin 2000 yılından sonra ekonomik performansının sürekli artması, orta-üst gelirli bir haline getirmek için yapılan mali istikrar ve makroekonomik politikalar, dış ticaret ve finans açısından AB standartlarına uyumlu hale gelmesi açısından önem arz etmektedir. Covid-19 pandemisi ile tüm dünyanın uygulamaya koyduğu genişletici para politikalarını yürürlüğe koyması zaruri olmakla birlikte, geçmişten gelen yüksek enflasyon olgusunu tekrar canlanmasını sağlamıştır. Bu ekonomik durum içerisinde olmasına rağmen projenin geçiş güzergahı üzerinde bulunan diğer ülkelere göre altyapı yatırımlarına devam etmektedir.

2.5.4.6. Bir Kuşak Bir Yol Projesi Politik Etkileri

Dünyanın en büyük projesi niteliğinde olan Bir Kuşak Bir Yol Projesi, sadece ekonomik etkileri barındırmamaktadır. Proje aynı zamanda siyasi ilişkilerinde üzerinde büyük etkileri vardır. Projenin politik etkileri ülkeden ülkeye farklılıklar barındırmaktadır.

Bir Kuşak Bir Yol projesine, ABD'nin bakış açısı ekonomik ve politik görüşlere göre farklılık göstermektedir. Dünya yeraltı kaynaklarının büyük kısmının siyasi istikrarsız ülkelerin elinde olması projenin uygulanmasıyla bu kaynakların Çin'in kontrolüne geçmesinden kaygı duymaktadır. 2017 yılına kadar proje hakkında tarafsız olan ABD, Çin'in projelerinin finansmanı için Asya Altyapı Yatırım Bankası'nın kurucu üyesi olma teklifini reddetmesi ve katılım gösteren diğer devletlere dikkatli olmaları konusunda çağrıda bulunmasıyla projeye karşı olduğunu ortaya koymuştur. ABD özellikle Çin'in bölgesel ekonomik ve siyasi güç olmasından ve ABD ile rekabet edebilir pozisyonunda olmasından endişe duymaktadır. ABD'nin bu tutumundaki değişim bir süre sonra Asya Altyapı Yatırım Bankası'nın bölgesel büyümeye katkı sağlayabileceği görüşünü belirtmesinin ardından iyi yönetilmediği durumda olumsuz bir durumu ortaya çıkabileceğini görüşü ile yine ABD'nin projeye mesafeli olduğu göstermektedir. ABD hiçbir zaman tam olarak eleştirmedeği veya tam olarak desteklemediği projeye karşı olarak geliştirilmiş strateji olan "Trans-Pasifik Ortaklığı" ABD'nin bölgede liderliğini

sağlamlaştırma çabası olarak görülmektedir (Wuthnow, 2018). Trump dönemi ile projeye ABD'nin daha ılımlı yaklaşmaya başlaması, gelen birçok eleştiri ile zamanla sekteye uğradı. Özellikle projenin çok maliyetli olması katılan ülkelere çok büyük borç yükleyeceği görüşü ABD tarafından projeye getirilen bir eleştiri olurken, ABD'nin projeye dahil olması büyük miktarda borç yükü getireceği düşünülmüştür. ABD'nin yeni yönetiminin projeyi mesafeli davranması ve daha kapsamlı bir ulaştırma koridoru üzerinde çalıştıklarını belirtmeleri projenin bölgesel değil Çin ve ABD arasında bir rekabete konu olduğu anlamına gelmektedir.

Avrupa Birliği'nin projeye yaklaşımı ise, ABD kadar katı bir tutum sergilememektedir. İlk zamanlarda mesafeli bakılan proje Antik İpek Yolu güzergahının üzerinde bulunmaları projenin pozitif yönlü birçok etkisinin olması AB'nin projeye taraf olmasının önünü açmıştır. Aynı zamanda Avrupa Birliği ile Çin arasındaki ticari ilişkilerde dünyadaki ticaretin önemli bir kısmını oluşturması projeye yaklaşımın olumlu olacağına bir göstergesidir. Avrupa Komisyonu'nun 2019 yılında almış olduğu kararlar komisyonun üç temel stratejisini açıklamıştır:

1. İlişkilerin Geliştirilmesi: Avrupa Birliği, ortak çıkarların gelişmesi için Çin ile olan ilişkilerin derinleştirilmesi,
2. Dengeli Ekonomik İlişkiler: Avrupa Birliği, Çin ile olan ekonomik ilişkilerin istikrarlı ve dengeli politikaların üzerinde kurgulanması,
3. Dengeli Rekabet: Avrupa Birliği, Çin ile rekabet içinde olması iç politikaları ve sanayi alanında sürekli bir gelişimde olması ile sağlanabilecektir.

Avrupa Birliği tarafından zaman zaman projeye yapılan eleştirilere rağmen 28 Avrupa ülkesinin 16'sı projeye dahil olmuştur. Özellikle Yunanistan, Macaristan ve İtalya projenin Avrupa Birliği içinde büyük destekçisi olmuşlardır.

Harita 4: Bir Kuşak Bir Yol Projesi Avrupa Güzergahı



Kaynak: MERICS/ Yahoo Finance, <https://finance.yahoo.com/news/china-new-silk-road-europe-133900980.html>, Erişim Tarihi: 18.08.2023

Projenin gerçekleşmesi durumunda, proje kapsamında Avrupa Birliği güzergahında Deniz, Kara, Hava ve demiryolu ağı dışında petrol ve gaz boru hattı da bölgenin Asya'dan ve Orta Doğudan Avrupa'ya güvenli bir şekilde ulaşmasını sağlayacaktır. Projenin güzergahının iki yönden Avrupa'ya ulaşması ekonomik alternatiflerin yaratılması için bir fırsat niteliğindedir.

Bir Kuşak Bir Yol projesi Rusya için, Çin'in Avrupa Ekonomik Komisyonu tanınması nedeniyle ilk zamanlarda uzak durduğu projedir. 2015 yılında Çin'in Rusya için altyapı yatırımlarına yapacağı büyük katkıların ile iyileştirmeler sağlayacağını açıklaması Rusya'nın projenin bir parçası olmasının önünü açmıştır. Sonraki dönemlerde Rusya ve Çin arasındaki stratejik iş birliği iki ülkenin Asya yeraltı kaynaklarının Avrupa'ya ulaşmasını sağlayacak güvenli bir güzergahın inşasında önemli adımlar atılmıştır. Rusya Çin arasında geçmişten gelen ilişkilerin ticaret konusunda yeni bir boyut kazanması, ikili anlaşmalar ve ticari iş birlikleriyle artarak devam etmiştir. Projeye Rusya'nın dahil olması projenin önemli bir ayağını oluşturuyor olması nedeniyle bu ikili ilişkiler her konuda bir müttefikliğe kadar gitmektedir. Proje sadece kolay ulaşılabilir enerji dışında, finansal ve

teknoloji transferi de sağlamaktadır. Çin ile Rusya arasındaki ticari ve ekonomik ilişkiler her geçen yıl artarak devam etmektedir.

Projenin diğer bir ayağını oluşturan Orta Doğu, projenin başarıya ulaşması için önemlidir. Orta Doğu ile Çin arasındaki ilişki geçmişteki Antik İpek Yolu güzergahını hem kara hem deniz yoluyla bağlamasından dolayı bölgeye Çin'in önemli yatırımlar yapması ile her zaman sıcak kalmıştır. Güvenli bir bölge olarak görülmeyen ve siyasi istikrarsızlıkların sıklıkla görüldüğü Orta Doğu, proje sayesinde geçmişteki güvensiz imajını toparlayabileceği bir fırsat olarak görmektedir. Orta Doğu ve Afrika'nın geçiş güzergahının olması ile zengin doğal kaynaklara sahip olmaları gelecekte oluşabilecek enerji açığının kapatılmasında ve alternatif geçiş güzergahlarından bir olmasından dolayı proje için önemlidir.

Uzak Doğu projeye mesafeli bir konumdadır. Bunun nedenleri arasında, bölgede Çin'in proje sayesinde hem ekonomik hem siyasi olarak gücünü arttırabilir olmasıdır. Özellikle Japonya proje konusunda endişeleri bulunmaktadır. Japonya Çin'in proje sayesinde askeri gücünün transferi için kolaylık sağlayabileceğini ve bu durumun çoğu ülke için risk taşıdığını savunmaktadır. Bunun dışında Japonya aynen ABD gibi projenin büyük yatırımlar gerektirmesi, dahil olan ülkelerin bütçelerinde açıklar meydana getirebileceğini öngörmektedir. Ancak Çin için Japonya'nın projeye dahil olması teknoloji transferi ve beşeri sermayenin kolay erişilebilirliği açısından önemlidir.

Dünya üzerinde en kapsamlı proje olması nedeniyle önemini her geçen gün artıran bu proje, bazı az gelişmiş veya gelişmekte olan ülkelerin projeye dahil olmaları onlara kalkınma konusunda pozitif etkide bulunurken, kalkınmış ülkelerin projeye dahil olmaları diğer ülkelere göre aynı etkide bulunmamaktadır. Bu nedenle aşırı gelişmiş ülkeler projeye dahil olmakta isteksizdirler. Projenin kapsayıcı bir yapıda olması bu tür ülkelere tedirginliğe sevk ediyor olmasına rağmen, proje ekonomik ve sosyal bir çok ülkenin menfaatinde olması yönüyle ayrılmaktadır.

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

ULAŞTIRMA ALTYAPISINA YAPILAN YATIRIMLARIN VE BÖLGESEL KALKINMA ÜZERİNE ETKİSİ: AMPİRİK ÇALIŞMA

Çalışmanın bu kısmında, dünya ticaretine yeni bir bakış açısını getiren Bir Kuşak Bir Yol projesinin geçiş güzergahında bulunan ülkelerin yapmış oldukları altyapı yatırımlarının ülke ekonomilerine etkisi araştırılmıştır. Araştırmanın analiz kısmında kullanılan verilerin seçiminde, verilerin ulaşılabilirliği ve uygunluğu göz önünde bulundurulmuştur. Ayrıca uygun değişkenlerin seçiminde, literatürde sıkça yer verilen değişkenler tercih edilmiştir. Çalışmanın amacına uygun olarak en uygun analiz yöntemi seçilmiştir.

3.1. Araştırmanın Amacı ve Önemi

Her geçen gün değişen teknolojik ve ekonomik gelişmelerin küresellik kazanması ile ülkeler arasında artan ekonomik ilişkiler, ulaşım olanaklarının iyileşmesi gibi gelişmeler lojistik sektörünün son yıllarda önemli bir ekonomik faaliyet olarak önem kazanmasına yol açmıştır.

Küreselleşme süreciyle birlikte teknoloji, iletişim ve ticaret alanında ekonomilerin birbirlerine giderek yakınlaşmaları, yanı sıra üretim ve pazarlamanın uluslararası hale gelmesi malların güvenli bir şekilde ulaştırılmasını önemli hale getirdi.

Gelişmiş ve gelişmekte olan ülke ekonomilerinin büyüme hedefli politikalarının gerçekleştirilmesi için ülke içerisindeki yatırımlarının artırılması gerekmektedir. Bu yatırımlar içerisinde, ulaştırma yatırım harcamalarının artırılması ekonomilerde dış ticaret ve büyüme üzerine pozitif yönlü bir etkisi olduğu bilinmektedir.

Bu çalışmanın amacı canlandırılması düşünülen eski ipek yolu projesi kapsamında yer alan ülkeler de ulaştırma altyapı yatırımlarının bölgesel kalkınma üzerindeki etkisini ortaya koymaktır. Bu amaçtan yola çıkarak yapılan literatür araştırması sonucunda, ulaştırma altyapı yatırımları ile bölgesel kalkınma üzerine bütünsel bir çalışma yapılmadığı belirlenmiştir. Literatürdeki bu boşluğun giderilmesi adına bu çalışma,

önemli bir kaynak yaratmakla birlikte sonrasındaki çalışmalara ışık tutacağı düşünülmüştür.

3.2. Literatür Taraması

Bir Kuşak Bir Yol projesi üzerine literatürde birçok çalışma mevcuttur. Ayrıca projenin bir kanadını oluşturan TRACCE projesinin üzerine literatürde çalışılmış yine birçok çalışma vardır. Bunların yanı sıra, literatürde Bir Kuşak Bir Yol Projesi üzerinde yapılan çalışmalar daha çok büyüme üzerindeki etkisi incelenmiştir. Ancak bölgesel kalkınma üzerine yapılan ampirik çalışma sınırlı sayıda kalmıştır.

Ma vd. 2017 yılında yapmış oldukları çalışmada, 1992-2015 yılları arasında Orta Asya'da Bir Yol Bir Kuşak girişiminin Çin ve Orta Asya tarım ticaretine etkisini dinamik çekim modeli kullanarak analiz etmişlerdir. Analiz sonucunda Bir Kuşak Bir Yol projesinin tarım ticaretini artırdığı, alınan önlemlerin ve ikili anlaşmaların büyük katkıda bulunduğu sonucuna varmışlardır.

Jing Yii vd. 2018 yılında yapmış oldukları çalışmalarında, ulaşım altyapı yatırımları Bir Kuşak Bir Yol girişimine üye ülkelerden seçilmiş Asya ülkeleri üzerine 2000-2015 yılları arasında yıllık daha kullanarak panel veri analiz yöntemi kullanarak analiz etmişlerdir. Elde edilen sonuçlara göre, ulaşım altyapısının GSYİH üzerinde olumlu bir etkiye sahip olduğunu, eğitimin ise GSYİH ile negatif etkide bulunduğu sonucuna ulaşmışlardır.

Kang vd. 2018 yılında çalışmalarında, Bir Kuşak Bir Yol girişimini Çin'in dışı yönelik doğrudan yabancı yatırımları teşvik edici olup olmadığını araştırmışlardır. 2010-2015 yılı verileri kullanılarak oluşturdukları modelde, proje kapsamında olan ülkelerle olmayan ülkeler karşılaştırılmıştır. Elde edilen sonuçlara göre, Çin'in proje dahilindeki ülkelerdeki doğrudan yabancı yatırımlarının projeye dahil olmayan ülkelere göre, %40 daha yüksek olduğu tespitinde bulunmuşlardır.

Sun vd. 2019 yılında yapmış oldukları çalışmalarında, bölgesel enerji tüketimi eşitsizlikleri, OBOR'da çevresel bozulmayı kontrol etmeye yardımcı olup olmadığı mekânsal ve pareto analizi ile araştırılmışlardır. Uzun vadeli tahminlerde, enerji tüketimi eşitsizliklerinin CO₂'yu artırdığını, finansal gelişme, Doğu Asya hariç proje dahilinde olan ülkeler ve bölgeleri için tüm modellerde CO₂ emisyonu üzerinde önemli ölçüde

olumlu bir etkiye sahip olduğu sonucuna varmışlardır. Mekânsal dağılım analizi sonucuna göre, projeye dahil ülke ve bölgeler içindeki bölgesel enerji tüketimi eşitsizliğinde dengeyi korumak için uygulanabilir olduğunu tespit etmişlerdir.

Foo vd. 2020 yılında çalışmalarında Bir Kuşak Bir Yol girişiminin ASEAN bölgesindeki ülkelerin uluslararası ticaret üzerindeki etkisi 2000-2016 yılları verileri kullanılarak çekim modeli ile açıklanmaya çalışılmıştır. Analiz sonucunda, proje dahilinde, ülkeler arasında artan ticaret akışları açıkladığı, ayrıca, ortak bir dil, ortak bir sınır ve mesafe gibi diğer kontrol değişkenlerinin katsayıları beklenen işaretlere sahip ve tümü istatistiksel olarak anlamlı olduğu tespit etmişlerdir.

Arslan'ın 2021'de yapmış olduğu çalışmasında, proje kapsamında bulunan ülkeler üzerinde MOORA yöntemi kullanarak karşılaştırmalı bir analiz yapmıştır. 60 ülkeye ait 13 farklı gösterge kullanarak yapmış olduğu analizde, diğer ülkelere kıyasla Çin, Hindistan, Bahreyn, Singapur ve Mısır en iyi performans gösteren ilk beş ülke olduğu sonucuna ulaşmıştır.

Bilal vd. 2022 yılında yapmış oldukları çalışmada, yeşil teknoloji inovasyonunun küreselleşme ve karbon emisyonlarını Bir Kuşak Bir Yol projesi kapsamında panel zaman serisi analizi kullanarak incelemişler ve küreselleşmenin sonuçları olarak, OBOR ve Güney Asya bölgesindeki CO₂ emisyonları ile önemli bir pozitif ilişki gösterdiğini, Doğu ve Güneydoğu Asya, MENA, Avrupa ve Orta Asya'da çevre kirliliğini önemli ölçüde olumsuz etkilediği sonucuna ulaşmışlardır.

Wang vd. 2022 yılı çalışmalarında, proje ülkelerinde insan sermayesi ve finansal küreselleşmenin çevresel bozulma üzerindeki etkisi ulusal kültürel yönelimlerin yönünden ele alınmıştır. 1996-2018 yılları arasında yıllık data kullanarak 31 proje ülkesinin verileri panel regresyon modeli kullanarak analiz etmişlerdir. Elde edilen bulgulara göre, Bir Kuşak Bir Yol ülkeleri iklim değişikliğini hafifletme çalışmalarının yanında kültürel bağlamları da bu konuda önemli etkide bulunduğu sonucuna varmışlardır.

3.3. Çalışmanın Veri Seti

Ulaştırma altyapı yatırımlarının Yeni İpek Yolu güzergahında bulunan ülkelerin kalkınmalarına ne gibi bir etkide bulunduğu panel veri analizi yöntemi ile analiz

edilecektir. Bu kapsamda Yeni İpek Yolu güzergahında bulunan 63 ülkenin verilerine ulaşılabilen 32 ülke (Arnavutluk, Azerbaycan, Bangladeş, Bosna Hersek, Çek Cumhuriyeti, Çin, Endonezya, Ermenistan, Estonya, Filipinler, Gürcistan, Hırvatistan, Hindistan, İsrail, Kazakistan, Kırgızistan, Letonya, Litvanya, Macaristan, Malezya, Moğolistan, Pakistan, Polonya, Rusya, Sırbistan, Singapur, Slovakya, Slovenya, Tacikistan, Türkiye, Ukrayna, Vietnam) analiz kapsamına alınmıştır.

Analiz kısmında bütünsel bir sonuç elde edebilmek için iki aşamada gerçekleştirilmiştir. Birinci aşamada, analiz kapsamına alınan ülkelere ait GSYİH (GDP), Ortalama yaşam beklentisi (LEX), nüfus (POP), işsizlik (UNP), toplam sağlık harcamaları (HEX) ve net ihracat (NEX) verileri alınarak, model için Bölgesel Kalkınma İndeksi (BKI) oluşturulmuştur. Analizin ikinci kısmında ise, yine aynı ülkelere ait 2013-2020 yılları arasında Sabit Sermaye Yatırımları (SSY), Karayolu Altyapı Kalite İndeksi (KKI), Denizyolu Altyapı Kalite İndeksi (DKI), Havayolu Altyapı Kalitesi İndeksi (HKI), Demiryolu Yoğunluk Oranı (DYO) ve Dışa Açıklık Oranı (DAO) değişkenleri kullanılmıştır. Değişkenlere ait veriler ele alınırken mümkün olarak en yüksek gözlem ve kesit sayısına ulaşılmaya çalışılmıştır.

Verilerin bir kısmı Dünya Ekonomik Forumu (WEF) istatistiklerinden, diğer kısmı ise Dünya Bankasından (WB) elde edilmiştir. Dışa açıklık oranı ise $(\text{ihracat} + \text{ithalat}) / \text{GSYİH}$ formülasyonu ile hesaplanmıştır. 2013-2020 yıllarını kapsayan veriler Stata 16.0 ekonometrik program ile analiz edilmiştir.

3.4. Araştırmanın Kısıtları

Çalışmanın kısıtlamalarının en temelinde bölgesel kalkınmanın bütünsel olarak ele alınamaması gelmektedir. Bölgesel kalkınmada birçok ülke veya bölgenin entegrasyonu konu edildiği için araştırmada kullanılan ülke veya bölgelerin gelişmişlik düzeyleri farklılık göstermektedir. Bu nedenle gelişmişlik düzeyi göz önünde bulundurulmadan araştırma örnekleme oluşturulmuştur. Ayrıca az gelişmiş ülkelerde istatistiki veri elde etmenin zorlukları nedeniyle bu tür ülkeler analiz dışında bırakılmıştır. Bu nedenlerle Bir Kuşak Bir Yol Projesinde yer alan bütün ülkeler örnekleme yer verilememiştir.

Araştırmanın ikinci kısıtı ise istatistiki veri eksiklikleri oluşturmaktadır. Araştırma örneklemini içerisinde yer verilen ülkelerin bazı yıllarına ait veriler olmadığından analiz kapsamına alınamamıştır. Ayrıca verilerin tutulma farklılıkları ve periyot farklılıkları nedeniyle yine bazı ülkeler analiz dışında kalmıştır.

Çalışma özelinde literatürde ampirik analize sahip çalışma sayısının az olması nedeniyle sonuçların diğer çalışma sonuçları ile kıyaslanması zorlaşmaktadır. Bu nedenle sonuç kısmında geniş çaplı bir değerlendirme yapılamamıştır.

3.5. Araştırmanın Yöntemi

Çalışmanın ampirik kısmında Yeni İpek Yolu olarak adlandırılan Bir Kuşak Bir Yol Projesine dahil olmuş olan ülkelerin ulaştırma altyapılarına yaptıkları yatırımların ülke ekonomileri üzerindeki etkilerinin araştırılması için 32 üye ülkeye ait 2013-2020 yılları verileri kullanılarak modelleme yapıştır. Ampirik analizde, hem kesit sayısının fazlalığı (ülkeler) hem de zamansal değişimin söz konusu olması nedeniyle uygun analiz yöntemi olarak panel veri analiz yöntemi kullanılmıştır. Ekonomik analizlerde sıklıkla kullanılan bir yöntem olan panel veri analiz yöntemi, kesit ve zaman boyutunu birlikte analiz edilmesini sağlamaktadır. İlk olarak araştırmada kullanılmış olan Temel Bileşenler Analizi (Principal Component Analysis) hakkında temel bilgi verilecek daha sonra panel veri analizi yöntemi açıklanmaya çalışılacaktır.

3.5.1. Temel Bileşenler Analizi (TBA)

Veri biliminde sıkça kullanılan TBA yöntemi, endeks geliştirmek veya birden fazla değişkenin ağırlıklandırılması amacıyla tek bir değişkene dönüştürebilmek için kullanılmaktadır. Geniş bir değişken kümesini, geniş kümedeki bilgilerin çoğunu hala içeren daha küçük değişkenler elde edebilmek için geniş kümelerin boyutsallığını azaltmak için kullanılan bir boyut indirgeme yöntemidir. İlk defa 1901 yılında Karl Pearson tarafından ortaya atılan TBA yöntemi, 1933 yılında Harold Hotelling tarafından geliştirilmiştir.

Yöntemin amacı, bir veri setini tanımlayan değişken sayısını daha az sayıda gizli değişkene indirgemek ve bilgi kaybını mümkün olduğunda sınırlamaktır. Yöntem, öz ayrıştırma olarak kabul edilse de bir çarpanlara ayırma yöntemi olan Tekil Değer

Ayrıştırma algoritması aracılığı ile en etkin veri kümesi belirlenmesini sağlamaktadır (Ceravolo, 2021:3).

TBA yöntemine dayalı endeks hesaplamalarında değişkenlerin tek değişkene indirgemek için, öncelikle veriler standardize edilmelidir. Bu işlem için her bir değişken için minimum ve maksimum değeri kullanılarak standardizasyon işlemi gerçekleştirilmiştir.

$$\frac{x_{it}-x_{mint}}{x_{maxt}-x_{mint}} \quad (3.1.)$$

Denklem 3.1.'de yer alan x_{it} , değişkenlerin gözlem değerlerini, x_{mint} değişkenleri oluşturan her bir kesitin minimum değerini, x_{maxt} değişkenleri oluşturan her bir kesitin maksimum değerini ifade etmektedir.

3.5.2. Panel Veri Analiz Yöntemi

Literatürde iktisadi analiz yöntemleri olarak birçok farklı yöntem kullanılmaktadır. Yöntemlerin bu kadar fazla olması verilerin analizinde bazen verilerin niteliğinden dolayı tercih nedeni olurken, bazen ise farklı yöntemlerin kıyaslanması amacıyla tercih edilmektedir. Bu yöntemler genel olarak üç gruba ayrılmaktadır: (i) zaman veri analiz yöntemi (ii) yatay kesit analiz yöntemi (iii) panel veri analiz yöntemi. Ekonometrik yöntemler bu şekilde sınıflandırılmış olsa bile, panel veri analizi aslında zaman veri analiz yöntemi ile yatay kesit analiz yönteminin bir karması niteliğindedir.

Panel veri analizini diğer yöntemlerden ayıran en önemli özellik kesit ve zaman analizlerini birlikte bir bütün halinde yapmasıdır. Panel veride sıklıkla kullanılan ülke, bölge, il, firma, sektör, mekân karşılaştırmalarında kullanılabilme özelliği sayesinde verilerin analiz edilebilmesi kolaylaşmaktadır. Eğer bir panel veri setinde, veriler bir kesit için eşit sayıda ise bu duruma dengeli (balanced) değil ise, dengesiz (unbalanced) olarak adlandırılmaktadır.

Panel veri analiz yönteminde, N tane yatay kesitin T kadarlık dönemdeki ilişkileri söz konusudur. Bu nedenle panel veri modelini şu şekilde ifade edebiliriz:

$$Y_{it} = \alpha_{it} + \beta_{it}X_{it} + \varepsilon_{it} \quad i = 1, \dots, N ; t = 1, \dots, T \quad (3.2.)$$

Denklem 3.2.'de bağımlı değişken Y ile bağımsız değişkeni ise X ile ifade edilmiştir. α sabit değeri, β eğim parametresini, u ise hata terimini ifade etmektedir. i alt indisi birimleri (birey, firma, şehir, ülke gibi), t alt indisi ise zamanı (gün, ay, yıl gibi) belirtmektedir (Tatoğlu 2018, p.3).

3.5.2.1. Yatay Kesit Bağımlılığı

Panel veri modellerinde yatay kesit bağımlılığı kesitler arasında oluşan bir şokun diğer kesitleri etkilemesi olası bir durumdur. Değişkenler arasında yatay kesit bağımlılığının olması durumunda, kesit bağımlılığını göz önünde bulunduran testler kullanılması gerekmektedir. Panel veri analizinde yatay kesitlerin birbirinden bağımsız olduğu varsayımı sadece, büyük kesit boyutlu (N) paneller için geçerlidir. Zaman boyutu (T) küçük olduğu durumda kesitlerin bağımlılığı test edilmesi gerekmektedir. Kesit sayısının büyük, zaman boyutunun küçük olduğu durumda, kesitler arasında bağımlılığın test edilebilmesi için küçük örneklem özelliklerine sahip bir kesit bağımlılığı testi ihtiyacı doğmaktadır. Kesit sayısının büyük olduğu durumda birimler arasındaki korelasyonunun testi için Pesaran (2004) testi geliştirilmiştir.

$$CD = \sqrt{\frac{2T}{N(N-1)} \left(\sum_{i=1}^{N-1} \sum_{j=i+1}^N \hat{\rho}_{ij} \right)} \quad (3.6)$$

Denklem de $\hat{\rho}_{ij}$ kalıntı korelasyon katsayısını ifade etmektedir. Kalıntı korelasyon katsayısı şu şekilde formüle dahil edilmektedir. (Pesaran, 2004: 5).

$$\hat{\rho}_{ij} = \hat{\rho}_{ij} = \frac{\sum_{t=1}^T e_{it} e_{jt}}{(\sum_{t=1}^T e_{it}^2)^{\frac{1}{2}} (\sum_{t=1}^T e_{jt}^2)^{\frac{1}{2}}} \quad (3.7)$$

Panel verilerde, birimlerin yatay kesitleri boyunca hataların aynı zamanlarda korelasyona sahip olması sık karşılaşılan bir durumdur. Bu durum değişen varyans ve otokorelasyon sorununu barındıran serilerde olduğu gibi korelasyon matrisinin birim matris özelliği göstermesini engellemektedir. Bu nedenle analizin öncül testi olarak birimler arası korelasyon olup olmadığı tespiti önemlidir (Tatoğlu, 2018:227).

Peseran'ın (2004) Testi, Breusch-Pagan LM testinden farklı olarak, eğitim katsayılarında ve hata varyanslarında çoklu kırılmalara olan heterojen dinamik modeller de dahil olmak üzere geniş bir panel veri analizinde kullanılabilir (Peseran, 2004:6).

Elde edilen test istatistiği, $d(= N(N - 1)/2)$ serbestlik derecesi ve χ^2 dağılım göstermektedir.

Birimler arası korelasyon testinde yatay kesit bağımlılığı olmadığını öne süren temel hipotez altında, $N \rightarrow \infty$ ve T olması gereken büyüklükte olduğu durumda iken $CD \xrightarrow{d} N(0,1)$ 'dir. Monte Carlo benzetimlerin de, $N > T$ olduğu zaman standart Breusch-Pagan LM testine göre Peseran'ın yatay kesit bağımlılığı testi karşılaştırıldığında daha iyi sonuç vermektedir (Tatoğlu, 2018:227).

3.5.2.2. Hausman Testi

Hausman Testi, birim ve/veya zaman etkilerin olduğu anlaşılması ile bu etkilerin rassal mı yoksa sabit etkimi olduğuna karar vermek için kullanılan bir testtir. Hausman (1978) spesifikasyon testi, tanımlama hatalarının tespiti için kullanılmaktadır. Modelin tek yönlü (birim veya zaman etki) veya çift yönlü (hem birim hem de zaman etki) içermesine göre değişik uygulama yöntemleri vardır. Sabit ve rassal etkilerin arasındaki en önemli fark, birim veya zaman etkilerin bağımsız değişkenlerle korelasyon ilişkisi içerisinde olup olmadığıdır. Eğer birim veya zaman etkilerin bağımsız değişken ile korelasyon ilişkisi olması durumunda modelde rassal etkiler geçerliyken, korelasyon ilişkisinin olmaması durumunda sabit etkiler modeli etkindir. Bu korelasyon ilişkisi sayesinde uygun tahmincilerin seçiminde sabit etkiler modeli için grup içi tahminci, rassal etkiler modeli için ise, esnek geliştirilmiş en küçük kareler tahmincisi kullanılması uygun olacaktır.

Hausman testi, rassal etkiler tahmincisinin geçerli olması durumunda temel hipotez, k serbestlik dereceli χ^2 dağılımına uyan istatistik yardımı ile test edilmektedir. Bu test için test istatistiği hesaplanırken, geliştirilmiş en küçük kareler tahmincisi ve grup içi tahmincinin varyans kovaryans matrislerinin arasındaki fark göz önünde bulundurularak hesaplanmaktadır. Eğer parametreler arası fark belirli bir sistematik hareket ediyorsa, yani grup içi tahmincinin ve esnek geliştirilmiş en küçük kareler

tahmincisinin varyans kovaryans matrisleri arasındaki matematiksel fark fazla ise, modelde sabit etkiler geçerlidir. Hausman tek yönlü model için test istatistiği şu şekilde hesaplanmaktadır:

$$H = (\hat{\beta}_{SE} - \hat{\beta}_{RE})' [Avar(\hat{\beta}_{RE}) - Avar(\hat{\beta}_{SE})]^{-1} (\hat{\beta}_{SE} - \hat{\beta}_{RE}) \quad (3.8.)$$

Denklem 3.8'de RE alt indisi, rassal etkiler modelinin, SE alt indisi ise, sabit etkiler modelinin tahmincilerini ifade etmektedir. $Avar(\hat{\beta}_{RE})$ ve $Avar(\hat{\beta}_{SE})$ ise sırasıyla, sabit etkiler modellerinin tahminlerinden elde edilen asimptotik varyans kovaryans matrislerini ifade etmektedir (Tatoğlu, 2018:184-185).

Hausman testi, tek yönlü modeller dışında çift yönlü modeller arasında tercih yapmak için Kang (1985) tarafından genişletilmiştir. Genişletilmiş Hausman testi, iki yönlü sabit etkiler modeline karşın iki yönlü rassal etkiler modelini test etmektedir.

3.5.2.3. Driscoll ve Kraay Tahmincisi

Panel veri analizinde sıklıkla karşılaşılan değişen varyans, otokorelasyon ve yatay kesit bağımlılığının aynı anda görülmesi durumunda, hata teriminin varyans kovaryans matrisi (ϑ) birim matrise eşit olması beklenen bir durum değildir. Başka bir ifade ile $E(\varepsilon_{it}\varepsilon'_{it}) = \sigma_{\varepsilon}^2 I_T$ eşitliği yerinde $E(\varepsilon_{it}\varepsilon'_{it}) = \sigma_{\varepsilon}^2 \vartheta_T$ eşitliği geçerli olmaktadır. Bu durumda modelde değişen varyans, otokorelasyon ve yatay kesit bağımlılığının olmaması durumunda,

$$\begin{aligned} Var(\hat{\beta}) &= E[(X'X)^{-1}X'\varepsilon\varepsilon'(X'X)^{-1}] \\ &= \sigma_{\varepsilon}^2(X'X)^{-1}X'IX(X'X)^{-1} \\ &= \sigma_{\varepsilon}^2(X'X)^{-1} \quad E(\varepsilon_{it}\varepsilon'_{it}) = \sigma_{\varepsilon}^2 I_T \end{aligned} \quad (3.9)$$

Şeklinde ifade edilebilir. Parametrelerin varyans kovaryans matrisi, değişen varyans, otokorelasyon veya yatay kesit bağımlılığının en az bir tanesinin olması durumunda,

$$\begin{aligned} Var(\hat{\beta}) &= E[(X'X)^{-1}X'\varepsilon\varepsilon'(X'X)^{-1}] \\ &= \sigma_{\varepsilon}^2(X'X)^{-1}X'\vartheta X(X'X)^{-1} \quad E(\varepsilon_{it}\varepsilon'_{it}) = \sigma_{\varepsilon}^2 \vartheta_T \end{aligned} \quad (3.10)$$

$$= (X'X)^{-1}X'VX(X'X)^{-1} \quad V = \sigma_{\varepsilon}^2 \vartheta$$

olarak ifade edilmektedir. Bu sonuçlar büyük örneklerle çalışılması durumunda tutarsızlığa neden olmamasına rağmen etkinliği etkileyen bir sonuç elde edilmektedir. Diğer bir ifade ile, varyanslar ve standart hataların, t ve F istatistiklerinin, R^2 değerini ve güven aralığının geçerliliğini etkilemektedir. Etkinliğin bu durumla karşılaşmaması için, değişen varyans, otokorelasyon veya yatay kesit bağımlılığının en az biri olması durumunda, parametre tahminlerine dokunmadan standart hatalar düzeltilmelidir. Yani dirençli standart hatalar elde edilmelidir. Eğer parametre tahminlerine dokunmadan standart hatalar düzeltilemiyor ise, bu durumda uygun yöntem kullanılarak tahmin yapılmalıdır (Tatoğlu, 2018:251-252).

Driscoll ve Kraay (1998) çalışmalarında, zaman boyutu büyük olduğu durumda, standart olarak parametrik olmayan serilerde kovaryans matris tahmincilerinin uzamsal ve dönemsel korelasyonunun tüm türleri için dirençli bir tahminci geliştirmişlerdir. Yatay kesit ortalamaları üzerinden Newey-West türü düzeltme yaparak, düzeltilmiş standart hata tahminleri, yatay kesit boyutunun bağımsız olarak ele alındığında kovaryans matrisi tahmincilerinin tutarlı sonuçlar elde edebilmektedir. Bu yöntem büyük zaman ve kesit durumlarında bile değişen varyans varlığında tutarlı sonuçlar verebilmektedir. Panel regresyon modelinin;

$$Y_{it} = \beta X_{it} + \varepsilon_{it} \quad (3.11)$$

Olduğu durumda, hata teriminin değişen varyans, otokorelasyon ve yatay kesit bağımlılığının olduğu varsayımı altında, parametreler havuzlanmış en küçük kareler yöntemi ile tutarlı sonuç vermektedir.

$$\hat{\beta} = (X'X)^{-1}X'Y \quad (3.12)$$

Driscoll ve Kraay standart hataları ise, dirençli kovaryans matrisinin diagonal elemanlarının karekökleri ile elde edilmektedir.

$$V(\hat{\beta}) = (X'X)^{-1}\hat{S}_T(X'X)^{-1} \quad (3.13)$$

Denklemden \hat{S}_T , denklem 3.14 tanımlanmaktadır:

$$\hat{S}_T = \hat{\vartheta}_0 + \sum_{j=1}^{m(T)} w(j, m)[\hat{\vartheta}_j + \hat{\vartheta}'_j] \quad (3.14)$$

$m(T)$, otokorelasyon için gecikme uzunluğunu ifade etmektedir. $w(j, m(T)) = 1 - j/(m(T) + 1)$ ifade edilen Bartlett ağırlıkları, \hat{S}_T 'nin pozitif tanımlı olmasını sağlamaktadır. $(K + 1) \times (K + 1)$ boyutlu $\hat{\vartheta}_j$ matrisi ise, denklem 3.15 İfade edilmektedir.

$$\hat{\vartheta}_j = \sum_{t=j+1}^T h_t(\hat{\beta})h_{t-j}(\hat{\beta})' \quad (3.15)$$

$$h_t(\hat{\beta}) = \sum_{i=1}^{N(t)} h_{it}(\hat{\beta})$$

Her bir birim için t moment koşullarının karesi $h_t(\hat{\beta})$, farklı zaman boyutu ve kesit boyutu için hesaplanmaktadır. Bu düzeltme Driscoll ve Kraay kovaryans matris tahmincisi, dengesiz panel veri modellerinde kullanılmaktadır (Tatoğlu, 2018:276-277).

3.6. Model ve Hipotez

Bir Kuşak Bir Yol projesinde Antik İpek Yolu güzergahında yer alan araştırma kapsamında kullanılan değişkenler kapsamında verisine ulaşabilir ülkelerin GSYİH (GDP), Ortalama yaşam beklentisi (LEX), nüfus (POP), işsizlik (UNP), toplam sağlık harcamaları (HEX), net ihracat (NEX), Sabit Sermaye Yatırımları (SSY), Karayolu Altyapı Kalite İndeksi (KKI), Denizyolu Altyapı Kalite İndeksi (DKI), Havayolu Altyapı Kalitesi İndeksi (HKI), Demiryolu Yoğunluk Oranı (DYO) ve Dışa Açıklık Oranı (DAO) değişkenleri ele alınarak model kurulmuştur. Araştırmanın modeli aşağıdaki gibidir:

$$BKI = \alpha_{it} + \beta_1 SSY_{it} + \beta_2 KKI_{it} + \beta_3 DKI_{it} + \beta_4 HKI_{it} + \beta_5 DYO_{it} + \beta_6 DAO_{it} + u_{it}$$

$$i = 1, \dots, N ; t = 1, \dots, T \quad (3.16)$$

Denklem 3.16'da BKI : bağımlı değişken, SSY , KKI , DKI , HKI , DYO , DAO : bağımsız değişleri, α : sabit parametreyi, β : eğim parametrelerini ve u : hata terimi ifade etmektedir. Modelde i alt indisi ülkeleri, t alt indisi ise zamanı göstermektedir. Değişkenlerin, eğim parametrelerinin, sabit parametrenin ve hata terimini i ve t alt indisi ile gösterilmesi, modelde kullanılan veri setinin panel olduğunu ifade etmektedir.

3.7. Bulgular

Çalışmanın ampirik kısmında ilke olarak bağımlı değişkeni elde edebilmek için Temel Bileşenler Analiz yöntemi ile Bölgesel Kalkınma İndeksi (BKI) elde edilmiştir. Daha sonra ise, sırasıyla tanımlayıcı istatistikler verildikten sonra, homojenlik testi, birimler arası korelasyon testi, Hausman testi, otokorelasyon, değişken varyans testleri ile uygun panel regresyon analiz yöntemi ile model analiz edilmiştir.

Tablo 6: Bölgesel Kalkınma İndeksi İçin Kullanılan Değişkenlere Ait Normallik Testi Sonuçları

Değişkenler	Kesit Sayısı	Göz. Sayısı	Skewness	Kurtosis
GDP		574	-,043	-,735
LEX		574	-,313	-,604
POP	32	574	-,122	,168
UNP		574	,391	,295
HEX		574	,076	-,478
NEX		574	-,293	-,118

Bölgesel kalkınma indeksi için kullanılan değişkenlerin normallik testi sonuçları Tablo 6’da verilmiştir. Çarpıklık (Skewness) değerlerine bakıldığında bütün değişkenlere ait çarpıklık değerleri -1,5 ve +1,5 aralığında olmasından dolayı değişkenler normal dağılım göstermektedirler. GDP, LEX, POP ve NEX değişkenleri sola çarpık, UNP ve HEX değişkenleri ise sağa çarpıktır. Basıklık (Kurtosis) değerlerine bakıldığında ise, yine hiçbir değer +2 ile -2 arasında olmadığı dolayısıyla normal dağılım göstermektedir. GDP, LEX, HEX ve NEX değişkenleri negatif değer almasından dolayı basık bir dağılım gösterdiği, POP ve UNP değişkenleri ise pozitif işaretli olmasından dolayı sivri bir dağılım göstermektedir.

Temel bileşenler analizi öncesi Bölgesel Kalkınma İndeksi içine dahil edilmiş bütün değişkenler standardize edilmiştir. Temel bileşenler analizinde değişkenler arasındaki korelasyon ilişkisinin boyutu analiz sonuçlarını etkilemektedir. Bu nedenle temel bileşenler analizi için örneklemin yeterlilik düzeyini gösteren Kaiser-Meyer-Olkin (KMO) istatistiği önem arz etmektedir. KMO değeri, 0,60’ın üzerinde olması beklenmektedir. Bununla birlikte Bartlett Küresellik Testi, değişkenler arasında

korelasyonun yeterli düzeyde olup olmadığını test eden öncül bir yöntemdir. Bartlett testinin olasılık değerinin ise 0,05'den küçük olması beklenmektedir.

Tablo 7: KMO ve Bartlett Küresellik Testi Sonuçları

	Test İstatistiği	P
KMO Testi	0,652	
Bartlett Testi (χ^2)	880,776 (s.d. 15)	0.000

Tablo 7'de KMO testi ve Bartlett Testi istatistiki sonuçları verilmiştir. KMO değerinin 0,60'dan büyük olduğu, Bartlett testinin ise 15 serbestlik derecesine göre olasılık değerinin 0,05'den küçük olduğu görülmektedir. Bu sonuçlara göre, örneklemin ve değişkenler arasındaki korelasyonun temel bileşenler analizi yapmak için uygun olduğu tespit edilmiştir.

Temel bileşenler analizinde birçok değişken ile çalışıldığı için birçok alt boyut oluşmaktadır. Alt boyutları sayısı, değişkenlere ait değerlerin ve bu değerlerin varyanslarına bağlı olarak değişmektedir. Değişkenlerin öz değerleri ve varyansları birden büyük bileşen sayısı ne kadar ise alt boyutta o kadar fazla olacaktır.

Tablo 8: Modeli Açıklayıcı Varyans Sayısı

Bileşen Sayısı	Toplam	Özdeğerlerin Varyansı	Kümülatif Varyans
1	2,385	39,744	39,744
2	1,079	17,989	57,733
3	1,049	17,481	75,214
4	,744	12,394	87,608
5	,550	9,174	96,782
6	,193	3,218	100,000

Tablo 8'de Temel bileşenlerin varyans analiz tablosu verilmiştir. Tablo incelendiğinde, üç bileşenin öz değerlerinin birden büyük olduğu görülmektedir. Bu

nedenle alt boyut sayısı üç olarak alınmıştır. Birinci faktör modelin%39.74'ünü, ikinci faktör %17,99'unu ve üçüncü faktör ise %17,48'ini açıklamaktadır. Toplam varyans değerine bakıldığında üç faktör modelin %75,21'ini açıklamaktadır. Modelin açıklayan faktör adedi belirlendikten sonra, değişkenlerin faktör ağırlıkları hesaplanmaktadır. Faktör ağırlığında değişkenlerin önünde bulunan işaret faktörün modele pozitif veya negatif etki ettiğini göstermektedir.

Tablo 9: Değişkenlerin Faktör Ağırlıkları

	Birinci Faktör	İkinci Faktör	Üçüncü Faktör
GDP	,909	-,132	,058
LEX	,750	,265	-,071
POP	-,071	,102	,929
UNP	-,457	,298	-,449
HEX	,866	-,061	,042
NEX	,021	,944	,046

Bölgesel Kalkınma İndeksi için, her bir faktör Tablo 9'da verilmiş olan faktör ağırlıkları standardize edilmiş değişken değerleri ile çarpılarak ve elde edilen sonuçlar toplanarak oluşturulmaktadır. Modelin analizinde panel veri yöntemi kullanıldığı için bu işlem her bir kesit için ayrı ayrı yapılmıştır.

$$P_1=0,909*GDP+0,750*LEX-0,071*POP-0,457*UNP+0,866*HEX+0,21*NEX \quad (3.17)$$

$$P_2=-0,132*GDP+0,265*LEX+0,102*POP+0,298*UNP-0,061*HEX+0,944*NEX \quad (3.18)$$

$$P_3=0,058*GDP-0,071*LEX+0,929*POP-0,449*UNP+0,042*HEX+0,046*NEX \quad (3.19)$$

Denklem 3.17, 3.18 ve 3.19’da verilmiş olan denklemler ile faktör yükleri ve standardize edilmiş değişken değerlerinin çarpılmış daha sonra elde edilen sonuçların toplanması ile faktör değerlerine ulaşılmıştır. Son olarak faktör değerleri her bir faktöre ait varyans değerinin toplam varyansa oranı ile çapılarak Bölgesel Kalkınma İndeksi hesaplanmıştır.

$$BKI = \sigma_1 P_1 + \sigma_2 P_2 + \sigma_3 P_3 \quad (3.20)$$

Denklem 3.20’de Bölgesel Kalkınma İndeksi hesaplanması için türetilmiş formül verilmiştir. Denklemde P değerleri toplam faktör değerlerini, σ değerleri faktörlere göre varyans değerlerinin toplam varyansa oranını ifade etmektedir.

$$\sigma_1 = \frac{39,744}{75,214} = 0,528 \quad (3.21)$$

$$\sigma_2 = \frac{17,989}{75,214} = 0,239 \quad (3.22)$$

$$\sigma_3 = \frac{17,481}{75,214} = 0,235 \quad (3.23)$$

$$BKI = 0,528 * P_1 + 0,239 * P_2 + 0,235 * P_3 \quad (3.24)$$

Denklem 3.21, 3.22 ve 3.23’de her faktörün varyans değeri ile modelin toplam varyans değeri oranlanarak σ değerleri elde edilmiştir. Daha sonra elde edilen bu değerler standardize edilmiş değişkenler ile çarpılıp çıkan sonuçlar toplanarak Bölgesel Kalkınma İndeksi değerlerine ulaşılmıştır.

Tablo 10: Yatay Kesit Bağımlılığı Testi Sonuçları

	x^2	p	Korelasyon Katsayısı
Peseran CD Test İstatistiği	12,789	0.000	

Tablo 10’da modelde kullanılan değişkenlerin birimler arasında yatay kesit bağımlılığının olup olmadığını Peseran (2004) CD testi aracılığıyla test edilmiştir. Tablo

10’da incelendiğinde CD-test istatistiği, olasılık değeri ve korelasyon katsayıları verilmiştir. Sonuçlara göre, H_0 hipotezi olan “Birimler arası korelasyon yoktur” hipotezi reddedilmiş ve birimler arasında korelasyon olduğu sonucuna ulaşılmıştır.

Tablo 11: Otokorelasyon ve Değişen Varyans Test Sonuçları

Test	Test İstatistiği	P
Modified Wald	331,47 (32)	0,000
Modified Bhargava et al. Durbin-Watson	1,007	
Baltagi-Wu LBI	1,344	

Tablo 11’de modelde otokorelasyon ve değişen varyans olup olmadığının tespiti için yapılmış olan Modifiye edilmiş Wald testi ve Baltagi-Wu LBI testi sonuçları verilmiştir. Sonuçlar incelendiğinde, Baltagi-Wu LBI ve Modifiye edilmiş Bhargava-Durbin Watson testi sonuçlarının 2’den küçük olması nedeniyle otokorelasyon olduğu yorumu yapılabilmektedir. Değişen varyans için yapılmış olan Modifiye edilmiş Wald testi sonucuna bakıldığında ise 32 serbestlik derecesine sahip χ^2 değerinin ve olasılık değerinin varyansının birimlere göre değiştiği anlaşılmaktadır. Dolayısı ile birimlere göre değişen varyans olduğu sonucuna varılmaktadır.

Tablo 12: LM Testi ve Hausman Testi Sonuçları

Test	X^2	p	Karar
İki Yönlü Model	(2) 73,60	0.000	İki Yönlü Model Var
Birim Etki Sınaması	(2) 0,76	0,192	Birim Etki Yok
Zaman Etki Sınaması	(2) 68,42	0.000	Zaman Etki Var
Hausman Test İstatistiği			
İki Yönlü Model	(4) 14,79	0,000	
Sabit / Rassal Etkiler	(4) 26,23	0,000	Sabit Etkiler

Tablo 12’de model tahmin edilmeden önce birim ve/veya zaman etkinin etkinliğini test etmek için kullanılan olabilirlik oran testi aracılığıyla modelde iki yönlü modelin geçerliliği ile birlikte birim etki veya zaman etki olup olmadığı test edilmiştir.

Elde edilen sonuçlara göre iki yönlü model sonucuna ulaşılsa da modelin birim ve zaman etkisi de ayrı ayrı analiz edilmiş sonuç olarak zaman etkinin var olduğu sonucuna ulaşılmıştır. Modelin zaman etki göstermesinden sonra zaman etki faktörünü göz önünde bulunduran modelin sabit etkimi yoksa rassal etkimi içerdiğini belirlemek için Hausman testi ile analiz edilmiştir. Hausman test istatistiğini ve olasılık değerinin anlamlı olmasından dolayı modelin sabit etkiler tahmincisinin geçerli olduğuna karar verilmiştir.

Modelin otokorelasyon, değişen varyans içermesi, yatay kesit bağımlılığının olması nedeniyle dirençli regresyon modelleri ile modelin tahmini yapılması gerekmektedir. Panel veri modellerinin arasında karar verebilmek için spesifikasyon testlerinden elde edilen bilgilere göre modelin zaman etki içermesi, sabit etkiler tahmincisinin geçerli olması ve ayrıca birimler arası korelasyon ilişkisinin varlığı nedeniyle modelin bu faktörleri göz önünde bulunduran testlerin tercih edilmesi gerekmektedir. Bu nedenle tahminci olarak Driscoll ve Kraay (1998) çalışmaları ile geliştirilen dirençli tahminci kullanılarak model tahmin edilmiştir.

Tablo 13: Driscoll ve Kraay Tahmincisi ile Modelin Tahmini

	Katsayı	Std. Hata	z	P> z	%95 Güven Aralığı	
DAO	-6,1708	7,8808	-0,78	0,440	-2,2209	9,9108
SSY	0,0007	0,0001	-5,88	0,000	0,0004	0,0009
KKI	1,2008	6,6207	1,81	0,080	-1,5307	2,5508
DKI	-5,4508	2,6008	-2,09	0,045	-1,0809	-1,3307
HKI	-1,2609	2,7708	4,56	0,000	6,9908	1,8309
DYO	1,6209	6,5802	2,46	0,020	2,963	2,7893
Sabit	-2,3909	1,0109	-2,38	0,024	-4,4409	-3,4208

Tablo 13’de Driskoll ve Kraay dirençli tahmincisi ile modelin tahminine yer verilmiştir. Yatay kesit bağımlılığı, değişen varyans ve otokorelasyon varlığı altında dirençli sabit etkiler tahmincisi ile sonuçlar incelendiğinde, Dışa Açıklık Oranın, Bölgesel Kalkınma İndeksi arasında anlamlı bir istatistiki ilişki olduğu olasılık değerinin %95

anamlılık düzeyinde anlamlı bir ilişki olmadığı görülmektedir. Bununla birlikte Karayolu Kalite İndeksi ile Bölgesel Kalkınma İndeksi arasında yine istatistiki olarak anlamlı bir ilişki olmadığı sonucuna varılmıştır. Değişkenler içerisinde Sabit Sermaye Yatırımları ile Bölgesel Kalkınma İndeksi arasında istatistiki olarak anlamlı bir ilişki olduğu görülmektedir. Denizyolu Kalite İndeksi, Havayolu Kalite İndeksi, Demir Yolu Yoğunluğu ile Bölgesel Kalkınma İndeksi arasında istatistiki olarak anlamlı bir ilişki olduğu görülmektedir. Yine modelin sabit teriminin de istatistiki olarak anlamlıdır. R^2 değeri, %63'tür. Anlamlı ilişki içinde olan Sabit Sermaye Yatırımlarında meydana gelebilecek %1'lik bir artış Bölgesel Kalkınma İndeksinde % 0,007 artışa etkide bulunduğu, Denizyolu Altyapı Kalite İndeksinde meydana gelebilecek %1'lik bir artış, Bölgesel Kalkınma İndeksine %5,45 azalttığı, Havayolu Kalite İndeksinde meydana gelebilecek %1'lik bir artış Bölgesel Kalite İndeksini %1,26 azalttığı, Demiryolu Yoğunluk Oranında meydana gelen %1'lik bir artış, Bölgesel Kalkınma İndeksini %1,62'luk bir artışa neden olduğu sonucuna ulaşılmıştır.

SONUÇ VE DEĞERLENDİRMELER

Geçmişten günümüze kadar doğu ile batı medeniyetleri arasında bir köprü vazifesi gören Antik İpek Yolu dünya tarihinin en eski ticaret ve kültürel bir ulaştırma ağıdır. Adını ipek ticaretinden alan bu yol, zamanla birçok malın, dinin, ideolojinin, kültürün, icatların transferini sağlayan tarihin akışını değiştirmesi gibi birçok farklı unsura ev sahipliği yapması onun önemini artırmıştır. Antik İpek Yolunu egemenliği altında bulunduran ulus diğer uluslar üzerinde de söz sahibi olmuştur. Uzun süre boyunca Çin egemenliğinde olan Antik İpek Yolu, deniz ticaretinin gelişmesi ile önemini yitirmiştir. Antik çağdan yakın yüzyılımıza kadar varlığını koruyan Antik İpek Yolu, Çin'in 2001 yılında Dünya Ticaret Örgütüne üye olması ve bu sayede ucuz iş gücünü açık Pazar olması nedeniyle tüm dünya tarafından üretim merkezi haline getirmesi, Çin'in küresel rekabette önemini artırmıştır. Önemli kurumlar ve kuruluşlar Çin'in ucuz iş gücünü ve açık Pazar olma özelliğini kullanmak amacıyla üretimlerini Çin'e kaydırmışlardır. Çin'de meydana gelen bu üretim bandı, ulaşım ve altyapı yatırımlarının da artmasına neden olmuştur. Bu durumu fırsata çeviren Çin, jeopolitik konumunu ve siyasi konumunu ticaret sayesinde geliştirme fırsatı bulmuştur. Çin'in bütün dünya ekonomileri üzerindeki bu etkisi, onu geçmişte önemli bir ülke konumuna sokan İpek Yolunun tekrar canlandırılması imkânı sağlamıştır. Yeni İpek Yolu girişimi, Çin'in gelişmiş ülkelere kendini ispat etme çabası gibi görülse de aslında bir meydan okuma olarak da ifade edebiliriz. Doğu ile batı arasında başlangıç noktasında olması, dünya ticaretinin büyük bir kısmını elinde bulundurma isteği ve ticaret gücü sayesinde dünyada vazgeçilmez bir aktör durumuna gelebilme imkânı sağlayabilecek Modern İpek Yolu projesi, Antik İpek Yolunun güzergahı dışında, Antik İpek Yolunun yok olmasına neden olan deniz ticaretini de kapsamı nedeniyle Antik İpek Yolundan ayrılmaktadır. Güzergahı Antik İpek Yolunun güzergahının yanında deniz yoluyla okyanus ötesi ülkelerinde dahil olduğu bir ulaştırma koridorunu kapsamaktadır. Bu proje sadece kara, deniz, demiryollarını değil aynı zaman da havayolumu da kapsamaktadır. 2013 yılından günümüze kadar Modern İpek Yolunun oluşturulması için, bine yakın proje geliştirilmiş ve birçok proje tamamlanmıştır. Bu çalışmada, Modern İpek Yolu girişiminin, Antik İpek Yolu güzergahında bulunan ülkelerin ulaştırma altyapı yatırımlarının ve yapılan yatırımların ülke kalkınması üzerindeki etkisini araştırmaktır.

Araştırmanın en temel kısıtı, bölgesel kalkınmada birçok ülke veya bölgenin entegrasyonu konu edildiği için araştırmada kullanılan ülke veya bölgelerin gelişmişlik düzeylerinin farklılık göstermesidir. Ayrıca az gelişmiş ülkelerde istatistiki veri elde etmenin zorlukları nedeniyle bu tür ülkeler analiz dışında bırakılmıştır. Bu nedenlerle Bir Kuşak Bir Yol Projesinde yer alan bütün ülkelere, örnekleme yer verilememiştir.

Araştırmanın ikinci kısıtını ise istatistiki veri eksiklikleri oluşturmaktadır. Araştırma örnekleme içerisinde yer verilen ülkelerin bazı yıllarına ait veriler olmadığından analiz kapsamına alınamamıştır.

Çalışma özelinde literatürde ampirik analize sahip çalışma sayısının az olması nedeniyle sonuçların diğer çalışma sonuçları ile kıyaslanması zorlaşmaktadır. Bu nedenle geniş çaplı bir değerlendirme yapılamamıştır.

Bu araştırma üç bölümden oluşmaktadır. Araştırmanın ilk bölümünde kalkınma ile ilgili kavramsal çerçeve oluşturulmuş ve konuyla ilgili teoriler açıklanmıştır. İkinci bölümde ise bölgesel kalkınma ile ilgili kavramsal çerçeve oluşturularak Bir Kuşak Bir Yol projesi güzergahında geçmişten günümüze kadar yer almış ulaştırma koridorlarına yer verilmiştir. Araştırmanın son bölümünde ise, Bir Kuşak Bir Yol projesinin bölgesel kalkınmaya etkisi ampirik bulgularla verilmiştir. Çalışmanın teorik çerçevesi bölgesel kalkınma modellerinden “Yeni Ekonomik Coğrafya Modeli’ne” dayandırılmıştır.

Araştırma kapsamında, ele alınan Antik İpek Yolu güzergahında bulunan 63 ülkenin verilerine ulaşılabilen 32 ülke (Arnavutluk, Azerbaycan, Bangladeş, Bosna Hersek, Çek Cumhuriyeti, Çin, Endonezya, Ermenistan, Estonya, Filipinler, Gürcistan, Hırvatistan, Hindistan, İsrail, Kazakistan, Kırgızistan, Letonya, Litvanya, Macaristan, Malezya, Moğolistan, Pakistan, Polonya, Rusya, Sırbistan, Singapur, Slovakya, Slovenya, Tacikistan, Türkiye, Ukrayna, Vietnam) üzerinde panel veri analiz yöntemi ile 2013-2020 verileri kullanılarak tahmin gerçekleştirilmiştir. Bu araştırma özelinde, literatürde bölgesel kalkınmayı bütünsel olarak ele alınan çalışma bulunmamasından dolayı kalkınma iktisadında sıklıkla kullanılan değişkenlerden GSYİH, Ortalama yaşam beklentisi, nüfus, işsizlik, toplam sağlık harcamaları ve net ihracat verileri kullanarak Bölgesel Kalkınma İndeksi oluşturulmuştur. Elde edilen bu değişken bağımlı değişken olarak alınmış ve bağımsız değişken olarak da Sabit Sermaye Yatırımları, Karayolu Altyapı Kalite İndeksi, Denizyolu Altyapı Kalite İndeksi, Havayolu Altyapı Kalitesi

İndeksi, Demiryolu Yoğunluk Oranı ve Dışa Açıklık Oranı değişkenleri kullanılmıştır. Araştırmanın ampirik kısmında panel veri analiz yöntemi için ilk olarak serilerin panel veri modellemelerinde sıklıkla karşılaşılan yatay kesit bağımlılığı ilişkisi test edilmiş ve birimlerin yatay kesit bağımlılığı ilişkisi içinde olduğu sonucuna ulaşılmıştır. Modelin değişen varyans ve otokorelasyon içerip içermediğini belirlemek için spesifikasyon testleri uygulanmış her iki sorununda varlığı tespit edilmiştir. Yine modele uygulanan Hausman testi ile zaman etkinin var olduğu, yine uygulanan model belirleme testleri sayesinde sabit etkiler tahmincisinin kullanılması gerektiği sonucuna ulaşılmıştır. Uygun tahminci olarak Driskoll ve Kraay (1998) dirençli tahmincisi kullanılarak model tahmini yapılmıştır. Elde edilen sonuçlar şu şekildedir:

1. Modelin tahmininden elde edilen ilk sonuç, Sabit Sermaye Yatırımlarının Bölgesel Kalkınma İndeksi arasında anlamlı bir ilişki olduğudur. Sabit Sermaye Yatırımları ile Bölgesel Kalkınma İndeksi arasında pozitif bir ilişkinin olduğu yine elde edilen bir sonuçtur. Kalkınmanın temel taşlarından biri olan yatırım verimli sektörlere veya kalkınmaya öncelikli alanlara yapılması durumunda çarpan mekanizması sayesinde ülke ekonomisine daha büyük etkide bulunacaktır.
2. Model sonucunda elde edilen diğer bir sonuç ise, Deniz Yolu Kalite İndeksinin Bölgesel Kalkınma İndeksi arasında anlamlı bir ilişki olduğudur. Denizyolu Kalite İndeksi ile Bölgesel Kalkınma İndeksi arasında negatif bir ilişkinin olduğu yine elde edilen bir diğer sonuçtur. Modelde kullanılan ülkelerin büyük çoğunluğunun denize kıyısı olmamasının yanında bu ülkelerin denize ulaşımındaki zorluklara göre belirlenmiş olan indeksin bölgesel kalkınmayı olumsuz etkilemesi beklenen bir sonuçtur. Bir ülke denize olan uzaklığı ne kadar fazla ise Denizyolu Altyapı Kalite İndeksi o kadar düşük değer almaktadır. Bu nedenle elde edilen bu sonuç örnekleme yer alan ülkelerin denize komşu olmaması ve denize ulaşmak için harcanan yatırımların bölgesel kalkınmayı olumsuz etkilediği söylenebilir.
3. Havayolu Altyapı Kalite İndeksi ile Bölgesel Kalkınma İndeksi arasında elde edilen bulgulara göre istatistiki olarak anlamlı bir ilişki olduğu sonucuna ulaşılmıştır. Havayolu Altyapı Kalitesi İndeksinin Bölgesel Kalkınma İndeksini negatif yönde etkilediği elde edilen bir sonuçtur. Yine örnekleme yer alan ülkeler incelendiğinde ülkelerin bir kısmının Havayolu yatırımlarının yetersiz düzeyde olması indeksin negatif değerli bir yapıda olmasını sağlamaktadır. Örnekleme

alınan ülkelerin çoğunluğunun az gelişmiş veya gelişmekte olan ülkeler olması Havayolu Altyapısına yapılan yatırımların kısıtlı olmasını sağlamaktadır. Bu nedenle Havayolu Altyapı Kalitesi Bölgesel Kalkınma indeksini negatif yönde etkilemektedir.

4. Demir Yolu Kullanım Yoğunluğu ile Bölgesel Kalkınma arasında pozitif anlamlı bir ilişki olduğudur. Ulaştırma modları içerisinde altyapı maliyetinin yüksek olmasına rağmen, en düşük ulaşım maliyetine sahip olması ve ulaşım ağı içinde önemli bir unsur olması nedeniyle demiryolları kalkınmanın bir parçasıdır. Bir ülke için demiryolu ağı ne kadar geniş bir coğrafyaya yayılıyorsa, o ülke de ulaşım maliyeti o kadar düşüktür. Ülkelerin kalkınma göstergesi olarak gösterilen demiryolu ağı, diğer ulaşım modüllerinin de tamamlayıcısı konumundadır.
5. Son olarak modelde yer alan bağımsız değişkenlerden Karayolları Kalite İndeksi ve Dışa Açıklık Oranı ile Bölgesel Kalkınma üzerinde bir etkisi olmadığı sonucu elde edilmiştir.

Literatürde bu çalışmada uygulanan ampirik yöntem sonuçları ile karşılaştırılacak bir çalışmanın olmaması nedeniyle diğer çalışmalar ile sonuçların değerlendirilmesi yapılamamıştır. Ayrıca konu ile ilgili çalışmaların genellikle ampirik uygulamasının olmaması nedeniyle sonuçların kıyaslanmasını güçleştirmektedir. Bu kısıtlar altında sonuçlar değerlendirilmiştir.

Bu çalışmanın sonucunda görülmüştür ki, küreselleşen dünya için ulaşım koridorlarının gelişmemiş ülkeleri gelişmiş ülkelere yakınsaması beklenen bir sonuçtur. Ekonominin en temel unsurlarından olan ticaret, sadece mal ticareti olarak değil aynı zamanda ülkeler arası rekabet sayesinde ülke kalkınmasına da birçok etkide bulunmaktadır. Ülkeler küresel rekabetin bir parçası olmak zorunda olduğu günümüzde, ulaşım ağlarının önemi her geçen gün artmaktadır. Bir Kuşak Bir Yol projesi az gelişmiş veya gelişmekte olan ülkeler için, küresel rekabetin parçası olmalarını sağlayabilecek bir fırsat olarak görülebilir.

Küreselleşme ile ülkelerin birbirine yakınsaması sadece mal ticaretinin gelişmesi sağlamamaktadır. Aynı zamanda ülkeler arasında sosyo-kültürel, ekonomik, siyasi pozitif dışsallıkların bir sonucu olarak küresel rekabette rekabet edebilir konuma gelecektir.

Ancak gelişmekte olan ÷lkeler ile az gelişmiş ÷lkeler ulaştırma altyapı yatırımlarını geliştirmek için proje kapsamındaki gelişmiş ÷lkelerden aldıkları borçlarla finanse etmeleri durumunda, büyük borç yükü altına gireceklerdir. Bu durum sonucunda, proje kapsamındaki az gelişmiş ve gelişmekte olan ÷lkeler, büyük dış borç yükü ile karşı karşıya kalacaklardır. Bu dış borç ile projede varlıklarını sürdürdükleri süre içerisinde bu tür ÷lkelerin kalkınmalarına engel olacaktır. Bu durum projenin negatif dışsalılığıdır. Bu tür ÷lkelerin projede varlıklarını devam ettirebilmeleri için proje finansmanını kendi kaynaklarından sağlamaları daha doğru bir tercih olacaktır. Bu sebeple politika yapıcıları, proje kapsamındaki yatırımlarını iyi planlayıp en az borç yükü ile tamamlama yolunu seçmeli ve ekonomik ticaretlerini arttırarak, küresel çapta rekabet edebilir duruma gelmeyi amaçlamalıdır.

Ayrıca bu proje kapsamında yer alan her ÷lkenin, kalkınmaya öncelikli alanlarının birbirinden farklı olması; yapılacak olan yatırımların da birbirinden farklı olmasını gerektirdiği gibi bu yatırımların o ÷lkelerdeki en verimli sektörlere yapılmasını gerektirmektedir. Dolayısıyla bu proje kapsamında yer alan ÷lkelerin politika yapıcılarının, en verimli sektörlere yatırımları planlamalarının gerektiği gibi en verimli olabilecek ulaştırma ağıının altyapı yatırımlarını geliştirmeye çalışmalıdırlar.

KAYNAKÇA

AB Konseyi. (2019). European Council, 21-22/03/2019 - Consilium. <https://www.consilium.europa.eu/en/meetings/european-council/2019/03/21-22/>

Abid, M., & Ashfaq, A. (2015). CPEC: Challenges and opportunities for Pakistan. *Journal of Pakistan Vision*, 16(2), 142-169.

Abramowitz, M. (1986), "Catching Up, Forging Ahead, and Falling Behind", *Journal of Economic History*, 46(2): 385–406.

Akçay, N. (2017). Turkey-China Relations within the concept of the new silk road project. *Bölgesel Araştırmalar Dergisi*, 1(3), 73-96.

Akpınar, R. (2013). Türkiye’de değişen bölgesel kalkınma politikaları. *Karadeniz Sosyal Bilimler Dergisi*, 4(6), 29-46.

Alonso, W. (1964b), 'Location theory', in J. Friedmann and W. Alonso (eds), *Regional Development and Planning: A Reader*, Cambridge, MA: MIT Press, pp. 78–106.

Apergis, N., & Payne, J. E. (2017). Per Capita Carbon Dioxide Emissions Across U.S. States by Sector and Fossil Fuel Source: Evidence from Club Convergence Tests. *Energy Economics*, 63: 365-372.

Arısoy, E., Bayar, G., & Soranlar, B. (2004). Asya'nın Devi: Çin Halk Cumhuriyeti. *Dış Ticaret Dergisi*, 32, 1-17.

Armstrong, H., Taylor, J., & Taylor, J. (2000). *Regional economics and policy*.

Arslan, H. (2021). Bir Kuşak Bir Yol Projesi Üzerinde Bulunan Ülkelerin Moora ile Karşılattırmalı Analizi. *PressAcademia Procedia*, 14 (1), 64-68. DOI: 10.17261/Pressacademia.2021.1488

Arslan, İ. K. (2005). Bölgesel kalkınma farklılıklarının giderilmesinde etkin bir araç: bölgesel planlama ve bölgesel kalkınma ajansları.

Arvis, J. F., Carruthers, R., Smith, G., & Willoughby, C. (2011). Connecting Landlocked Developing Countries to Markets: Trade Corridors in the 21st Century. World Bank Publications.

Attar M. A., (2008) Ekonomik Kurumlar ve Kavramlar Sözlüğü: Eleştirel Bir Giriş, Fikret Başkaya, Aydın Ördek, Editör, Özgür Üniversite Yayınları, Ankara, ss.1197-1217,

Aydin, M. (2005). Regional cooperation in the Black Sea and the role of institutions. *Perceptions: Journal of International Affairs*, 10(3), 57-83.

Bærenholdt, J. O. (2009). Regional development and noneconomic factors. In *International Encyclopedia of Human Geography* (pp. 181-186). Pergamon Press. Bank of Chile, Working Papers, No: 172.

Barda, S. (1964), Münakale Ekonomisi, İstanbul Üniversitesi İktisat Fakültesi Yayın, No:154, İstanbul.

Barro, R. J. (1997). *Macroeconomics*. MIT Press.

Bauer, S. W. (2007). *The history of the ancient world: From the earliest accounts to the fall of Rome*. WW Norton & Company.

Baumol, W. J. (1986), "Productivity Growth, Convergence and Welfare: What the LongRun Data Show?", *The American Economic Review*, 76 (5): 1072–85.

Beckwith, C.I. (2009). *Empires of the Silk Road: A History of Central Eurasia from the Bronze Age to the Present*. Princeton: Princeton University Press.

Bekin, A. R. (1981). *İpek yolu*. Ankara Üniversitesi Dil ve Tarih-Coğrafya Fakültesi.

Bender, S. O. (2001). Trade corridors: the emerging regional development planning unit in Latin America. *Contributions in Economics and Economic History*, 2, 39-56.

Bernard, A. B., & Durlauf, S. N. (1996). Interpreting tests of the convergence hypothesis. *Journal of econometrics*, 71(1-2), 161-173.

Bilal, A., Li, X., Zhu, N., Sharma, R., & Jahanger, A. (2022). Green technology innovation, globalization, and CO2 emissions: recent insights from the OBOR economies. *Sustainability*, 14(1), 236.

Booth, D. E. (1987). Regional Long Waves and Urban Policy. *Urban Studies*, 24(6), 447–459. <https://doi.org/10.1080/00420988720080711>

Cameron, M. (2005). Spatial economic analysis: on the need for sub-national economic models and data in South Africa. *Journal of Development Perspectives*, 1(1), 142-163.

Campbell J. (1974) A note on growth poles, *Growth and Change* Volume 5, Issue 2, April.

Capello, R. (2015). *Regional Economics* (2nd ed.). Routledge. <https://doi.org/10.4324/9781315720074>

Capello, R., & Nijkamp, P. (2009). *Handbook of Regional Growth and Development Theories*. Edward Elgar Publishing.

Ceravolo, R., Coletta, G., Miraglia, G., & Palma, F. (2021). Statistical correlation between environmental time series and data from long-term monitoring of buildings. *Mechanical Systems and Signal Processing*, 152, 107460. <https://doi.org/10.1016/j.ymssp.2020.107460>

Ceylan, R. (2010). Yakınsama hipotezi: teorik tartışmalar. *Sosyoekonomi*, 11(11).

Cochrane, W., & Poot, J. (2014). Demand-driven theories and models of regional growth. In *Handbook of Regional Science* (pp. 259-276). Springer Berlin Heidelberg. https://doi.org/10.1007/978-3-642-23430-9_15

Çavuşoğlu, M. (2019). yılına girerken Cumhurbaşkanlığı hükümet sisteminde girişimci ve insani dış politikamız. *Dışişleri Bakanlığı'nın*, 107.

Dawkins, C. J. (2003). Regional Development Theory: Conceptual Foundations, Classic Works, and Recent Developments. *Journal of Planning Literature*, 18(2), 131–172. <https://doi.org/10.1177/0885412203254706>

Dinler, Z. (2014). Bölgesel İktisat. Bursa: Ekin Kitapevi

Dixon, R., & Thirlwall, A. P. (1975). A model of regional growth-rate differences on Kaldorian lines. *Oxford economic papers*, 27(2), 201-214.

Dolun, L. & Atik, A. H. (2006). Kalkınma Teorileri ve Modern Kalkınma Bankacılığı Uygulamaları. Ankara: Türkiye Kalkınma Bankası A.Ş. Matbaası

Dong, S., Li, Y., Li, Y., & Li, S. (2021). Spatiotemporal patterns and drivers of land use and land cover change in the China-Mongolia-Russia economic corridor. *Pol. J. Environ. Stud*, 30, 2527-2541.

Doster, B. (2018). Çin'in Yükselişi ve Bir Kuşak Bir Yol Girişimi. *Proceedings Book/Bildiriler Kitabı*, 7.

Douma, F., & Kriz, A. K. (2003). Transportation Corridor Planning: A model and case studies. Humphrey School of Public Affairs, University of Minnesota.

Driscoll, J. C., & Kraay, A. C. (1998). Consistent covariance matrix estimation with spatially dependent panel data. *Review of economics and statistics*, 80(4), 549-560.

Dunford, M. (2009). Regional development models. *International encyclopedia of human geography*, 9, 192-201.

Economist. (2016). Our bulldozers, Our Rules. *The Economist*, China, Foreign Policy, 54. <https://www.economist.com/china/2016/07/02/our-bulldozers-our-rules>

Elmslie, B. T. (1995). Retrospectives: the convergence debate between David Hume and Josiah Tucker. *Journal of Economic Perspectives*, 9(4), 207-216.

Eraydın, A. (2004). Bölgesel Kalkınma Kavram, Kuram ve Politikalarında Yaşanan Değişimler. *Kentsel Ekonomik Araştırmalar Sempozyumu*, 126-146.

EUOBOR, (2022). <https://www.euobor.org/index.php?app=OBOR>

European Commission. (2011). A Resource-Efficient Europe—Flagship Initiative under the Europe 2020 Strategy. COM (2011), 21.

Fallon T. (2015) The New Silk Road: Xi Jinping's Grand Strategy for Eurasia, *American Foreign Policy Interests*, 37:3, 140-147, DOI: 10.1080/10803920.2015.1056682

Fedorenko, V. (2013). The new silk road initiatives in Central Asia (Vol. 10). Washington, DC: Rethink Institute.

Filiztekin, Alpay (2008) *Türkiye'de bölgesel farklar ve politikalar*. Monograph. TÜSİAD, İstanbul. Yayın No. TÜSİAD-T/2008-09/471

Foo, N., Yalın, HH ve Salim, R. (2020). Çin'in tek kuşak tek yol girişiminin ASEAN bölgesindeki uluslararası ticaret üzerindeki etkisi. *The North American Journal of Economics and Finance* , 54 , 101089.

Frankopan, P. (2017). These Days, All Roads Lead To Beijing. *New Perspectives Quarterly*, 34(4), 6-15.

Galor, O. (1996). Convergence? Inferences from theoretical models. *The economic journal*, 106(437), 1056-1069.

Gerschenkron, A. (2015). Economic backwardness in historical perspective (1962). *Cambridge MA*.

Gerschenkron, Alexander (1952) “Economic Bakwardness in Historical Perspective.” In Bert F. Hoselitz (ed.) *The Progress of Underdeveloped Areas*, Chicago: The University of Chicago Press, pp. 3–29.

Geunes, J., Taaffe, K. (2008). Transportation Systems Overview, in G. Don Taylor (ed) *Introduction to Logistics Engineering*, 10(1): 14-4.

Ghani, E., Goswami, A.G. and Kerr, W.R. (2016), Highway to Success: The Impact of the Golden Quadrilateral Project for the Location and Performance of Indian Manufacturing. *Econ J*, 126: 317-357. <https://doi.org/10.1111/eoj.12207>

Grossman, G. M., & Helpman, E. (1991). Quality ladders and product cycles. *The Quarterly Journal of Economics*, 106(2), 557-586.

Grossman, G. M., & Helpman, E. (1993). *Innovation and growth in the global economy*. MIT press.

Grossman, G. M., & Helpman, E. (1994). Endogenous innovation in the theory of growth. *Journal of Economic Perspectives*, 8(1), 23-44.

Guo, C., Lu, C., Andreevich, D. D., & Jielin, Z. (2019). Implications of "One Belt, One Road" Strategy for China and Eurasia. *Вестник Российского университета дружбы народов. Серия: Международные отношения*, 19(1), 77-88.

GÜNEL G (2010). Anadolu Selçuklu dönemi'nde Anadolu'da İpek Yolu - Kervansaraylar -Köprüler. *Kebikeç İnsan Bilimleri İçin Kaynak Araştırmaları Dergisi*, 0(29), 133 - 146.

Güner, B. (2018). Obor Girişimi'nin Coğrafyası. *Marmara Coğrafya Dergisi*, (37), 112-123 . DOI: 10.14781/mcd.386165

Haggai, K. (2016). One Belt One Road strategy in China and economic development in the concerning countries. *World Journal of Social Sciences and Humanities*, 2(1), 10-14.

Harris, R. (2011), *Models of Regional Growth: Past, Present And Future*. *Journal of Economic Surveys*, 25: 913-951. <https://doi.org/10.1111/j.1467-6419.2010.00630.x>

Hartmann, O. (2013). *Corridor Transport Observatory Guidelines*. Sub-Saharan Africa Transport Policy Program (SSATP) working paper;no. 98. World Bank, Washington, DC. <https://openknowledge.worldbank.org/handle/10986/17544>

Hausman, J. A. (1978). Specification tests in econometrics. *Econometrica: Journal of the econometric society*, 1251-1271.

Higgins, B., & Savoie, D. J. (2017). *Regional development theories & their application*. Routledge.

Hirschman, A. (1958), *Strategy of Economic Development*, Yale University Press, New Haven.

Hirschman, A. O. (1958). *The strategy of economic development (Vol. 10)* New Haven: Yale University Press.

Hirschman, A. O. (1958). *The strategy of economic development* (No. HD82 H49).

HKTDC, (2017a). The Belt and Road Initiative: Country Profiles

HKTDC, (2022). “The Belt and Road Initiative” Hong Kong Trade Development Council, <https://research.hktdc.com/en/article/MzYzMDAyOTg5>

Hoffmann, J., & Kumar, S. (2010). Globalisation–the maritime nexus. *The handbook of maritime economics and business*, 35-64.

<http://www.traceca-org.org/en/about-traceca/history-of-traceca/>

<http://www.traceca-org.org/en/routes/>

Huang, Y. (2016). Understanding China's Belt & Road initiative: motivation, framework and assessment. *China Economic Review*, 40, 314-321.

Hume, D. (1758). *Essays and treatises on several subjects*. A. Millar; and A. Kincaid and A. Donaldson, at Edinburgh.

Ildırrar, M. (2004), *Bölgesel Kalkınma Stratejileri*, 1.b., Nobel Yayın Dağıtım, Ankara

Ildırrar, Mustafa: *Bölgesel Kalkınma ve Gelişme Stratejileri*, Nobel Yayın, Ankara, 2004

Kaldor, N. (1970). The case for regional policies. *Scottish journal of political economy*, 17(3), 337-348.

Kang, L., Peng, F., Zhu, Y., & Pan, A. (2018). Harmony in diversity: can the one belt one road initiative promote China’s outward foreign direct investment?. *Sustainability*, 10(9), 3264.

Kang, S. (1985). A note on the equivalence of specification tests in the two-factor multivariate variance components model. *Journal of Econometrics*, 28(2), 193-203.

Karaca. O. (2004). Türkiye’de Bölgeler Arası Gelir Farklılıkları: Yakınsama Var Mı?

Kharub, M., & Sharma, R. (2017). Comparative analyses of competitive advantage using Porter diamond model (the case of MSMEs in Himachal Pradesh). *Competitiveness Review: An International Business Journal*.

Krugman, P. (1980). Scale Economies, Product Differentiation, And The Pattern Of Trade. *The American Economic Review*, 70(5), 950-959.

Krugman, P. (1993). First Nature, Second Nature, And Metropolitan Location. *Journal of regional science*, 33(2), 129-144.

Krugman, P. (1999). The Role of Geography in Development. *International Regional Science Review*, 22(2), 142–161. <https://doi.org/10.1177/016001799761012307>

Kunaka, C., & Carruthers, R. (2014). Trade and transport corridor management toolkit. World Bank Publications.

Le Pen, Y., & Sévi, B. (2010). On the non-convergence of energy intensities: evidence from a pair-wise econometric approach. *Ecological Economics*, 69(3), 641-650.

Leichenko, R. M. (2000). Exports, employment, and production: A causal assessment of US states and regions. *Economic Geography*, 76(4), 303-325.

LOGMOS (2014). Logistics Processes and Motorways of The Sea II, LOGMOS Master Plan, ENPI 2011/264 459, http://www.traceca-org.org/fileadmin/fm-dam/TAREP/65ta/Master_Plan/MP.pdf

Ma, J., Balezentis, T., Zhao, Z., & Fang, C. (2017). One Belt One Road (Obor) Initiative In Central Asia: The Study Of Obor On China And Central Asia Agricultural Trade. *Transformations in Business & Economics*, 16(3).

Maarten, K. (2001). Regional Institutions and Regional Development. Seed Working Paper(16). International Labour Office Geneva

Mackinder, H. J. (1962). Democratic ideals and reality (No. 184). Diane Publishing.

Maddison, A. (1982), *Phases of Capitalist Development*. Oxford/New York: Oxford University Press.

Malizia, E., Feser, E., Renski, H., & Drucker, J. (2020). *Understanding local economic development*. Routledge.

Martin, R., & Sunley, P. (1998). Slow convergence? The new endogenous growth theory and regional development. *Economic geography*, 74(3), 201-227.

McCann, Philip, (2013), *Modern Urban and Regional Economics*, 2 ed., Oxford University Press, ISBN: 9780199582006.

McCombie, J. S. L., & Thirlwall, A. (1994). *Economic Growth and the Balance-of-Payments Constraint*. Palgrave Macmillan, doi:10.1007/978-1-349-23121-8

Milhau, J. (1957). Les objectifs et les principes d'une politique des économies régionales. *Journal officiel de la République française, Avis et rapports du Conseil économique*, (3), 1.

Misiągiewicz, J., & Misiągiewicz, M. (2016). China's "One Belt, One Road" initiative-the perspective of the European Union. *Annales Universitatis Mariae Curie-Skłodowska, sectio K–Politologia*, 23(1).

Myrdal, G., & Sitohang, P. (1957). *Economic theory and under-developed regions*.

Myrdal, Gunnar (1956) "Trade as a Mechanism of International Inequality." In Gunnar Myrdal (ed.) *Development and Underdevelopment*, National Bank of Egypt Fiftieth Anniversary Commemoration Lectures, Cairo, 47–51. Reprinted in Gerald Meier (1995).

North, D. C. (1975). Location theory and regionaleconomic growth. In *Regional policy:Readings in theory and applications*,ed. J.Friedmann and W. Alonso, 332–47.Cambridge: MIT Press.

Olalı H., " Ulaştırma ve Ekonomik Durum", Ulaştırma Ekonomisi'nde Teori ve Uygulama Üzerine 6. Uluslararası Sempozyum, (Özet Rapor), Madrid, 22-25 Eylül 1975, S.24.

Öz, Ö. (2002). Assessing Porter's framework for national advantage: the case of Turkey. *Journal of Business Research*, 55(6), 509-515. [https://doi.org/10.1016/S0148-2963\(00\)00167-3](https://doi.org/10.1016/S0148-2963(00)00167-3)

Parr, J. B. (2015). Neglected aspects of regional policy: a retrospective view. *Environment and Planning C: Government and Policy*, 33(2), 376-392.

Paula Clancy, Eoin O'Malley, Larry O'Connell & Chris Van Egeraat (2001) Industry Clusters in Ireland: An Application of Porter's Model of National Competitive Advantage to Three Sectors, *European Planning Studies*, 9:1, 7-28, DOI: 10.1080/09654310124159

Peker, A. E. (2016). Bölgesel Kalkınmada Yeni Dinamikler. İstanbul: Paradigma Yayınları.

Pesaran, M. H. (2004). General Diagnostic Tests for Cross Section Dependence in Panels (No. 1240). Institute of Labor Economics (IZA).

Peters, M. A. (2021). The ancient Silk Road and the birth of merchant capitalism. *Educational Philosophy and Theory*, 53(10), 955-961.

Piore, M. J., & Sabel, C. F. (1984). *The second industrial divide: possibilities for prosperity*, Basic Books, New York.

Porter, M. E. (1990). The competitive advantage of nations. *Harvard business review*, 73, 91.

Porter, M. E. (1998). Clusters and the new economics of competition (Vol. 76, No. 6, pp. 77-90). Boston: Harvard Business Review.

Prebisch, Raul (1950) *The Economic Development of Latin America and its Principal Problems*. New York: United Nations.

Quah, D. (1993). Galton's fallacy and tests of the convergence hypothesis. *The Scandinavian Journal of Economics*, 427-443.

Rahul, D. A. (2022). The Game For Regional Hegemony: China's Obor And India's Strategic Response. Austral: *Brazilian Journal of Strategy & International Relations*, 7(13). <https://doi.org/10.22456/2238-6912.82338>

Rauhut, D., & Humer, A. (2020). EU Cohesion Policy and spatial economic growth: Trajectories in economic thought. *European Planning Studies*, 28(11), 2116-2133. DOI: 10.1080/09654313.2019.1709416

Rebelo, S. (1991). Long-run policy analysis and long-run growth. *Journal of political Economy*, 99(3), 500-521.

Rivera-Batiz, L. A., & Romer, P. M. (1991). Economic Integration and Endogenous Growth. *The Quarterly Journal of Economics*, 106(2), 531–555. <https://doi.org/10.2307/2937946>

Romer, P. M. (1994). The origins of endogenous growth. *Journal of Economic perspectives*, 8(1), 3-22.

Sala-i Martin, Xavier (1994). “Regional Cohesion: Evidence and Theories of Regional Growth and Convergence”, Center Discussion Paper, 716: 1-46.

Sala-i-Martin, X. (2002). 15 years of new growth economics: What have we learnt?, Central

Sala-i-Martin. X. (1996) The Classical Approach to Convergence Analysis. *The Economic Journal*. 106(437): 1019-1036.

Serra, M. A. (2003). Development pole theory and the Brazilian Amazon. *Estudos Econômicos (São Paulo)*, 33(1), 71-113.

Shen, S., & Chan, W. (2018). A comparative study of the Belt and Road Initiative and the Marshall plan. *Palgrave Communications*, 4(1), 1-11.

Singer, Hans W. (1950) “The Distribution of Gains Between Investing and Borrowing Countries,” *American Economic Review* 40(2), 473–85.

Sivrioğlu, U. T. (2015). Sāsāniler Dönemi İıran’ında Limanlar ve Deniz Ticareti, *Tarih Okulu Dergisi*, Yıl:8, Sayı:22, ss.39-62. <http://dx.doi.org/10.14225/Joh751>

Solow, R. M. (1956). A contribution to the theory of economic growth. *The quarterly journal of economics*, 70(1), 65-94.

Song, G., & Yuan, W. J. (2012). China's free trade agreement strategies. *The Washington Quarterly*, 35(4), 107-119, DOI: 10.1080/0163660X.2012.726425,

Sun, G., Yuan, C., Hafeez, M., Raza, S., Jie, L. ve Liu, X. (2020). Bölgesel enerji tüketimi eşitsizlikleri, OBOR'da çevresel bozulmayı kontrol etmeye yardımcı oluyor mu: bir entropi yaklaşımı. Çevre Bilimi ve Kirlilik Araştırması , 27 , 7105-7119.

Szczudlik-Tatar, J. (2015). One Belt, One Road”: Mapping China’s New Diplomatic Strategy. PISM Bulletin, 67(799), 2.

Şemşek, İ. (2013). Türkiye’nin Jeopolitik Önemi; Köprü Mü, Kanat Mı, Merkez Mi?. <http://www.tasam.org/>

Şimşek, M. (2005). Çin Halk Cumhuriyeti'nin Dünya Ticaret Örgütü'ne (WTO) Üyelüğünün Ekonomik Etkileri ve Çin'in Geleceğine ilişkin Senaryolar. Yönetim ve Ekonomi Dergisi, 12(2), 77-90.

Tatoğlu, F. Y. "Panel Veri Ekonometrisi: Stata Uygulamalı", Beta Basım Yayım Dağıtım A.Ş. 4.Baskı, 2018.

Taylor, J. (2002). Geographical Income Disparities Within Countries: Is Regional Development Policy the answer? London.

Taylor, M. (1986). The Product-Cycle Model: A Critique. Environment and Planning A: Economy and Space, 18(6), 751–761. <https://doi.org/10.1068/a180751>

Tekeli, İ. (2009). “Sosyal Sermaye Kavramına Verilen Önemin Bölgesel Gelişme Sorununa Yaklaşmakta Getirebileceği Yeni Mantık Üzerine”, 4.Bölgesel Kalkınma ve Yönetişim Sempozyumu, Sosyal Politikanın Yönetişimi, 19-20 Kasım, Ankara, 59-70.

Tomaney, J. (1990). The reality of workplace flexibility. Capital & Class, 14(1), 29–60. <https://doi.org/10.1177/030981689004000104>

TRACECA (2018). Memorandum of Understanding: The Permanent Secretariat Of The Intergovernmental Commission TRACECA (PS IGC TRACECA) – The Central Asia Regional Economic Cooperation (CAREC) Institute (CI), http://www.traceca.org.org/fileadmin/fm-dam/pdfs/Memorandums/CAREC_MoU_eng.pdf

Tucker, J. (1758). Instructions for Travellers. By Josiah Tucker,.. (No. 7). William Watson.

Tutar, F. K., & Koçer, F. Ş. B. (2019). Çin'in Yeni İpek Yolu Projesi: Bir Kuşak Bir Yol. *Sciences*, 5(17), 618-626.n

Türkiye Ekonomi Kurumu. Tartışma Metni. No: 2004/7.

Uhlig, H., & Kırım, A. (2000). İpek yolu: Çin ve Roma arasında eski dünya kültürü. Okyanus Yayıncılık.

Üzümcü, A. & Akdeniz, S. (2014). Yeni İpek Yolu: TRACECA ve Bakü-Tiflis-Kars Demiryolu Projesi. *Avrasya Etütleri* , 45 (1) , 171-199 . Retrieved from <https://dergipark.org.tr/en/pub/avrasya/issue/35344/392416>

Valdés, B. (1999). *Economic growth: Theory, empirics and policy*. Edward Elgar Publishing. <https://doi.org/10.4337/9781782541325>

Van Pelt, M. (2003). *Moving Trade: An Introduction to Trade Corridors*. Work Research Foundation, Hamilton.

Veblen, Thorstein (1915) *Imperial Germany and the Industrial Revolution*. New York: Macmillan.

Vernon, R. (1966). International Investment and International Trade in the Product Cycle. *The Quarterly Journal of Economics*, 80(2), 190–207. <https://doi.org/10.2307/1880689>

Vickerman, R. (2007). Transport, globalization and the changing concept of the region. In *Globalization and regional economic modeling* (pp. 35-43). Springer, Berlin, Heidelberg.

Von Thünen, J. H. (2022). *Der isolierte staat in beziehung auf landwirtschaft und nationalökonomie*. Walter de Gruyter GmbH & Co KG.

Wang, B., Yan, C., Iqbal, N., Fareed, Z., & Arslan, A. (2022). Impact of human capital and financial globalization on environmental degradation in OBOR countries: Critical role of national cultural orientations. *Environmental Science and Pollution Research*, 29(25), 37327-37343.

Wang, X., Ruet, J., & Richet, X. (2017). One Belt One Road and the reconfiguration of China-EU relations.

Wasserstrom, J. N. (2011). 21. Yüzyılda Çin: Çin Hakkında Bilmek İstedığınız Her Şey. Çev. Hür Güldü, İstanbul: İletişim Yayınları.

Wild, O. (2018), “The Silk Road”, <http://www.lancaster.ac.uk/staff/wildo/silk/silk.html>.

Wodon, Q., & Yitzhaki, S. (2006). Convergence forward and backward?. *Economics Letters*, 92(1), 47-51.

Wuthnow, J. (2018). From Friend to Foe-ish: Washington’s Negative Turn on the Belt and Road Initiative | The Asan Forum. <https://theasanforum.org/from-friend-to-foe-ish-washingtons-negative-turn-on-the-belt-and-road-initiative/#2>

Yadav, V., & Kalambe, R. N. (2022). Corridor Development in India: Impact on Land Acquisition. Taylor & Francis.

Yii, KJ, Arı, KY, Cheam, WY, Chong, YL ve Lee, CM (2018). Bir Kuşak Bir Yol (OBOR) Girişimi için ulaşım altyapısı önemli mi? Seçilmiş Asya ülkelerinden ampirik kanıtlar. *Sürdürülebilirlik* , 10 (11), 4131.

Young, A. (1991). Learning by doing and the dynamic effects of international trade. *The quarterly journal of economics*, 106(2), 369-405.

ÖZGEÇMİŞ			
Adı-Soyadı	Eda		PALYOŞ KONYA
Bildiği Yabancı Diller	İngilizce		
Eğitim Durumu	Başlama - Bitirme Yılı		Kurum Adı
Lisans	2009	2013	Atatürk Üniversitesi, İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi, İktisat Bölümü
Yüksek Lisans	2014	2016	Recep Tayyip Erdoğan Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, İktisat
Doktora	2017	-	Uludağ Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, İktisat Anabilim Dalı
Çalıştığı Kurumlar	Başlama - Ayrılma Yılı		Çalışılan Kurumun Adı
	2018		Artvin Çoruh Üniversitesi
Yayımlar:	<p>Makale; “TTIP’in Türk Dış Ticareti Üzerindeki Muhtemel Etkilerin Mal Grupları Bazında Analizi”, T.C. BAŞBAKANLIK, Türk İşbirliği ve Koordinasyon Ajansı Başkanlığı (TİKA), Avrasya Etütleri 51/2017-1(153-175).</p> <p>Makale; “Transatlantik Ticaret ve Yatırım Ortaklığı (TTIP) Üzerine Bir Değerlendirme”, Uluslararası Ekonomi, İşletme ve Politika Dergisi (UEIP), 1(1), 35-46, 2017.</p> <p>Bildiri; II. Uluslararası Kafkasya-Orta Asya Dış Ticaret ve Lojistik Kongresi (Atatürk Üniversitesi) : “Türk Dış Ticareti Üzerindeki Olumsuz Beklenti : Transatlantik Ticaret ve Yatırım Ortaklığı”, Erzurum, (20-22 Ekim 2016).</p> <p>Bildiri; International Congress on Political, Economic and Social Studies (ICPESS) : “Ekonomik Entegrasyon Teorileri Kapsamında TTIP Üzerine Bir Değerlendirme”, Sarajevo/Bosnia Herzegovina, (19-22 May 2017).</p> <p>Bildiri; International Trade Conference : “Ekonomik Büyüme Ve Tarımsal Büyüme Arasındaki Dinamik İlişki: Türkiye Ve Hollanda İçin Karşılaştırmalı Bir Analiz” Sakarya,(12 Mayıs 2018)</p> <p>Bildiri; IV. Uluslararası Kafkasya-Orta Asya Dış Ticaret ve Lojistik Kongresi: “Kırılgan Sekizli Ülkelerde Döviz Kurunun Taşımacılık İhracatı Üzerine Etkileri”, Didim/AYDIN, (7-8 Eylül 2018)</p> <p>Bildiri; IV. Uluslararası Kafkasya-Orta Asya Dış Ticaret ve Lojistik Kongresi: “Gelişmekte Olan Ülkelerde Dış Ticaret Hacmiyle Taşımacılık Faaliyetleri Arasındaki İlişki”, Didim/AYDIN, (7-8 Eylül 2018)</p> <p>Bildiri; Uluslararası Üretim Ve Tedarik Zincir Sempozyumu (Sinop Üniversitesi): “Türkiye’de Petrol Fiyatlarının Yolcu Taşımacılığı Üzerine Etkileri”, Sinop, (09-11 Haziran 2022)</p> <p>Bildiri; Artvin Çoruh Üniversitesi Uluslararası Ekoloji, Ekonomi ve Bölgesel Kalkınma Kongresi (ECOSUS) : “Elektronik Ticaret İstihdam İlişkisi / Electronic Commerce Employment Relationship”, Hopa/Artvin , (9-11 Haziran 2022)</p>		