



Türkiye'nin Kuşak Yol Ülkelerine İhracat Potansiyelinin Panel Çekim Modeli ile Analizi¹

Muzaffer KOÇPINAR*
Ayberk ŞEKER**

Öz

Yüzyıllardır ticaretin devam ettiği, kültürlerin etkileşim halinde olduğu bir güzergâh olan tarihi ipek yolu, Çin lideri Xi Jinping'in 2013 yılında ilan ettiği üzere daha modernize edilerek Kuşak Yol Projesi'ne dönüştürülmüştür. Türkiye'nin Kuşak Yol Projesi'nde yer alan ülkelerle ilişkilerini geliştirmek suretiyle ihracatını artırarak cari açığını düşürebilme potansiyeli bulunmaktadır. Bu çalışma ile Türkiye'nin, Kuşak Yol Projesi ülkelerine yönelik ihracat potansiyelinin analiz edilmesi hedeflenmektedir. Bu doğrultuda, Türkiye'nin ihracat yaptığı Kuşak Yol ülkelerini kapsayan ve 2000-2009 dönemini içeren panel veri seti hazırlanarak çekim modeli oluşturulmuştur. Analiz sonuçlarına göre, Türkiye ve Kuşak Yol Projesi ülkelerinin gayrisafı yurtiçi hasılları ve nüfuslarının Türkiye'nin Kuşak Yol Projesi ülkelerine ihracatını pozitif yönde etkilediği tespit edilmiştir. Buna karşın, Türkiye ile Kuşak Yol Projesi ülkeleri arasındaki mesafenin, Kuşak Yol ülkelerinin uluslararası ticaretlerinde uyguladıkları ortalama gümrük tarife oranlarının ve Kuşak Yol ülkelerinin etrafının kara ile çevrili olmasının Türkiye'nin Kuşak Yol Projesi ülkelerine ihracatını negatif yönde etkilediği görülmüştür.

Anahtar Kelimeler: Kuşak Yol Projesi, Türkiye, Uluslararası Ticaret, Ekonomik Entegrasyon, Panel Çekim Modeli

Makale Türü: Araştırma Makalesi

Analysis of Turkey's Export Potential to Belt and Road Countries via Panel Gravity Model

Abstract

The historical silk road, a route where trade has continued for centuries and where cultures interact, has been transformed into the Belt Road Project by being more modernized as Chinese leader Xi Jinping announced in 2013. Turkey has the potential to reduce the current account deficit by increasing its exports by improving its relations with the Belt and Road countries. It is aimed to analyze the export potential of Turkey to the Belt and Road countries with this study. In this direction, a gravity model was created by preparing a panel data set covering the countries that Turkey exports to in the Belt and Road Project and including the period between 2000 and 2019. According to the results, it has been determined that the gross domestic product and population of Turkey and the Belt Road countries positively affect Turkey's exports to the Belt Road countries. On the other hand, it has been observed that the distance between Turkey and the Belt and Road countries, the average customs tariff rates applied by the Belt and Road countries in their international trade, and the fact that the Belt and Road countries are surrounded by land have a negative effect on Turkey's exports to the Belt Road countries.

Keywords: Belt Road Project, Turkey, International Trade, Economic Integration, Panel Gravity Model

Article Type: Research Article

¹ Bu çalışma, Doç. Dr. Ayberk ŞEKER danışmanlığında Bursa Teknik Üniversitesi Lisansüstü Eğitim Enstitüsü'nde yürütülen "Türkiye ve Kuşak Yol Ülkeleri Arasındaki Uluslararası Ticaret Hacminin Analizi: Panel Çekim Modeli Yaklaşımı" başlıklı yüksek lisans çalışmasından türetilmiştir.

* Yüksek Lisans, Bursa Teknik Üniversitesi, Lisansüstü Eğitim Enstitüsü, Uluslararası Ekonomi Politikası Programı, muzafferkocpinar@gmail.com, ORCID ID: 0000-0002-6897-6259

** Doç. Dr., Bursa Teknik Üniversitesi, İnsan ve Toplum Bilimleri Fakültesi, Uluslararası Ticaret ve Lojistik Bölümü, ayberk.seker@btu.edu.tr, ORCID ID: 0000-0001-7750-6286

1. GİRİŞ

Milattan önceki dönemlerden bu yana Mısırlıların, sonrasında Romalıların, Çin'den aldıkları ipeğin Batı ülkelerine ticaretinin gerçekleşmesiyle tarihi ipek yolunun temelleri atılmıştır. İpek, her zaman toplumların yaşantısında önemli bir yer edinmiştir. İpek, Doğu ve Batı arasındaki uluslararası ticarete ve ilişkilerin gelişmesinde önemli bir yer ettiğinden dolayı Çin'den Anadolu'ya sonrasında deniz yolu ve kara yolu ile Avrupa'ya kadar uzanan güzergâha ipek yolu adı verilmiştir. Bu güzergâh üzerinde uzun yıllar boyunca ipek, baharat, porselen, kâğıt ticaretinin yanı sıra kültürler arası etkileşim de gerçekleşmiştir. 16. yüzyılın başlarında coğrafi keşiflerle birlikte Portekizliler ve İspanyollar denizyolu üzerinden Çin'e ulaşmış ve ipek yolu önemini yitirmiştir. Ticaret yollarında hâkimiyet karadan deniz yollarına geçmeye başlamıştır.

Petrol kuyularının keşfi, artan enerji ihtiyacı ve Orta Asya Türk topluluklarının bağımsızlıklarını kazanması tarihi ipek yolunun önemini tekrar ortaya çıkarmıştır. Çin Halk Cumhuriyeti, 2000'li yıllara gelene kadar gerçekleştirdiği reformlar ve sonrasında Dünya Ticaret Örgütüne üyeliğiyle beraber dünya ekonomik sistemine entegre olmuştur. 2000'li yılların başından itibaren elde etmiş olduğu ekonomik büyüme sayesinde dünyanın en büyük ikinci ekonomisi haline gelmiştir.

Ortaya çıkan sonuç itibarıyla Çin Halk Cumhuriyeti, devasa bir ekonomik yapıya bürünmüştür. Artan enerji ihtiyaçları ve sürdürülebilirlik için yeni ekonomik arayışlara girmiştir. Çin Halk Cumhuriyeti Devlet Başkanı Xi Jinping, ilk kez 2013 yılında Kazakistan ve Endonezya'da yapmış olduğu konuşmalarda Kuşak Yol Projesi'ni gündeme getirmiştir. Kuşak Yol Projesi'nde yer alan ülkelerle enerji, iletişim, ulaşım altyapılarını gerçekleştirerek uluslararası alanda ülkelerin entegrasyonu hedeflenmiştir. Tüm bu altyapı projelerinin finansmanı için Asya Altyapı Yatırım Bankası kurulmuştur. Çin Halk Cumhuriyeti, uluslararası kamuoyunda yer alan olumsuz imajın yıkılması ve projenin başarı elde edebilmesi için ılımlı bir diplomasi yürütmektedir. Karayolu, denizyolu, demiryolu ve havayolu bağlantılarıyla oluşturmuş olduğu koridorlar sayesinde Kuşak Yol Projesi'nde yer alan ülkelere ekonomik kalkınmayı vadetmektedir. 2021 yılı itibarıyla Asya, Avrupa, Afrika ve Amerika kıtasından Kuşak Yol Projesi'ne katılan ülke sayısı 142'ye çıkmıştır. Çin Halk Cumhuriyeti kuruluşunun 100. Yılı olan 2049 yılına kadar projedeki hedeflerine ulaşmayı amaçlamaktadır.

Türkiye ise Kuşak Yol Projesi'nde orta koridorda yer alarak jeopolitik konumunun getirmiş olduğu avantajlarla gelişmiş ekonomiler arasına girmeyi amaçlamaktadır. Kuşak yol Projesi'nin Türkiye için lojistik, teknolojik, finansal ve ticari önemli avantajlar sunması beklenmektedir. Türkiye'nin Avrupa ve Asya arasında stratejik bir konumda olması ve lojistik maliyetlerin bu proje ile azalacak olması önemli lojistik avantajlar sunmaktadır. Bununla birlikte, özellikle Çin ve Asya'daki teknolojinin proje kapsamında Türkiye'ye transfer edilmesi imkânının oluşması projenin sağladığı bir diğer avantaj olarak karşımıza çıkmaktadır. Proje kapsamında kurulan Asya Altyapı Yatırım Bankası vasıtasıyla önemli finansman desteklerinin sağlanması neticesinde uluslararası ticarete sürdürülebilir bir ekosistemin oluşturulması Türkiye için projenin önemini gösteren bir diğer avantajdır. Bu doğrultuda Türkiye, Kuşak Yol Projesi sayesinde projede yer alan ülkelere gerçekleştireceği ihracatı artırmayı hedeflemektedir. Bu çalışma kapsamında Türkiye'nin 2000 – 2019 yılları arasında Kuşak Yol Projesi kapsamındaki ülkelere ihracatına etki eden ekonomik faktörlerin etkisi panel çekim modeli ile analiz edilecek ve Türkiye'nin Kuşak Yol ülkelerine ihracat potansiyeli ortaya koyulmaya çalışılacaktır. Bu doğrultuda öncelikle Kuşak Yol Projesinin gelişimine ilişkin açıklamalar gerçekleştirilerek, bu projenin Türkiye'nin ilgili ülkeler ile uluslararası ticareti açısından önemi değerlendirilecektir. Ardından Kuşak Yol Projesi'nin uluslararası ticaret üzerindeki etkilerini araştıran çalışmalar literatür bölümünde ele alınacaktır. Sonrasında Türkiye'nin Kuşak Yol Projesi ülkelerine ihracatını etkileyen ekonomik faktörler ampirik olarak analiz edilecektir. Bu doğrultuda, Türkiye'nin Kuşak Yol Projesi ülkelerine

ihracatını etkileyen faktörlerin tespit edilmesi ve uluslararası ticaret hacminin geliştirilmesi için öneriler sunulması çalışmanın literatüre özgün katkısı ortaya koymaktadır.

2. KUŞAK YOL PROJESİNİN GELİŞİMİ VE TÜRKİYE

İki kutuplu yapının hâkim olduğu Soğuk Savaş dönemi, Sovyetlerin ve Varşova Paktının dağılması, Doğu ve Batı Almanya'nın birleşmesi Avrupa'da Sovyet tehdidini sona erdirse de yeni istikrarsızlık ve çatışma alanlarını oluşturmuştur (Sander, 2002: 385). Yeni dönemde istikrardan ve güçten yoksun bölgeler uluslararası sistemde hâkim güçlerin ilgi odağı olmuştur. Avrasya bölgesinde yıllarca Sovyet boyunduruğunda kalmış bağımsızlığını yeni kazanmış ulus devletler ile dünyanın en büyük ekonomilerinden birisi olan Çin gibi aktörler bulunmaktadır. Bölgedeki ülkeler, ekonomik entegrasyonlara ve bölgesel işbirliklerine dâhil olmaya çalışmışlardır (Balci, 2018: 3). Çin'de Kuşak Yol Projesi ile stratejik işbirliğini oluşturmak, ekonomik entegrasyonu sağlamak ve ülkelerin birbirleri ile ilişkilerini geliştirmeyi hedeflemektedir. Kuşak Yol Projesi, Çin'in bölgesinde tarihi, ekonomik yapısı ve siyaseten güçlü konuma sahip olmasından dolayı küresel anlamda genişleme ihtiyacını doğurmuştur (Tutar ve Koçer, 2019: 620).

Kuşak Yol Projesi, 2013 yılında Çin Halk Cumhuriyeti Başkanı Xi Jinping tarafından Kazakistan ve Endonezya'da gerçekleştirilen konuşmalar ile kamuoyuna açıklanmıştır. Ortaya koyulan bu proje, ilgili tarihten sonra Çin'in dış politikasına ve ekonomisine önemli düzeyde yön vermeye başlamıştır. Kuşak Yol Projesi içerisinde karayolu, demiryolu, petrol boru hatları, enerji nakil hatları, liman ve diğer altyapı projelerinin yer aldığı büyük bir projeyi içermektedir. Kuşak Yol Projesi, resmi devlet politikası olarak ilan edildikten sonra proje kapsamında içeride Shaanxi, Gansu, Qinghai, Ningxia, Xinjiang, Sichuan, Chongqin, Yunnan ve Guanxi eyaletleri öncelikli olmak üzere toplamda on dört eyalet için altyapı ve ekonomik olarak kalkındırma kararı alınmıştır. Ülke dışında ise Güney Kore, Moğolistan, Hindistan, Latin Amerika, Avrupa ve Rusya ile projede yer almaları için görüşmelerde bulunulmuştur (Durdular, 2016). Kuşak Yol Projesi kapsamında 2021 yılı itibarıyla 142 ülke yer almaktadır. Bunların 42'si Sahraaltı Afrika ülkesi, 34'ü Avrupa ve Merkez Asya ülkesi, 25'i Doğu Asya ve Pasifik ülkesi, 18'i Latin Amerika ülkesi, 17'si Orta Doğu ve Kuzey Afrika ülkesi ve 6'sı Güney Asya ülkesidir. Bu durum Kuşak Yol Projesi'nin 5 milyar civarında insan nüfusunu ve dünya gayri safi milli hasılasının yaklaşık %50'sini kapsayacak büyüklükte olduğunu göstermektedir (Güner, 2018: 113). Çin Kuşak Yol Projesi'ni daha iyi anlatabilmek için kongreler ve sempozyumlar düzenlemiştir (Nogayeva, 2019: 30). Kuşak Yol Projesi hedeflendiği noktaya ulaştığında Çin'den Orta Asya, Avrupa ve Afrika'ya ve hatta Amerika kıtasına kadar ekonominin gelişmesine katkı sağlayacak önemli bir proje olarak karşımıza çıkmaktadır.

Kuşak Yol Projesi iki kısımdan oluşmaktadır. Birinci kısım "Kuşak" kısmı olup, karada yer alan "Ekonomik Koridor"u ifade etmektedir. Bu koridor Çin'in, Orta Asya, Doğu ve Orta Avrupa ile bağlantısını sağlayacaktır. İkinci kısım olan "21. Yüzyıl Deniz İpek Yolu" kısmı ise denize konumlandırılmıştır. Çin'in Güneydoğu Asya, Afrika, Orta Asya ve Avrupa ile bağlantısını sağlamaktadır. Kuşak Yol Projesi'nde 6 kara ekonomik koridoru ve 1 denizyolu koridoru tavsiye edilmektedir. Kara ekonomik koridorları; Yeni Avrasya Kara bağlantısı ile Batı Çin, Doğu Rusya'ya, Çin-Moğol-Rusya bağlantısı ile Kuzey Çin Moğolistan üzerinden Doğu Rusya'ya, Çin-Orta Asya-Batı Asya bağlantısı ile Batı Çin'i Batı Asya üzerinden Türkiye'ye, Çin-Hindistan Yarımadası bağlantısı ile Güney Çin'i Hindin yoluyla Singapur'a, Çin-Pakistan Bağlantısı ile Güneydoğu Çin'i Pakistan'a ve Pakistan dan geçerek Hint Okyanusu'na, Bangladeş-Çin-Hindistan-Myanmar Bağlantısı ile Güney Çin'i Bangladeş ve Myanmar üzerinden Hindistan'a bağlamaktadır. Deniz ekonomik koridoru ise Çin limanlarının, Singapur-Malezya-Hint Okyanusu-Kızıl Deniz-Süveyş Kanalı-Akdeniz yoluyla Afrika ve Avrupa ile bağlantısını sağlamaktadır.

Çin'in 2018 yılı itibariyle, Kuşak Yol Projesi'nde yer alan ülkelerle 5 trilyon doları aşan ticaret hacmi söz konusudur. Çin'in projede yer alan ülkelerdeki yatırım hacmi yaklaşık 70 milyar dolar olup, girişime dâhil olan ülkelerde Çin işletmeleri 200 bin civarında yeni iş sağlayan 75 ekonomik işbirliği ve ticaret bölgesi açmış bulunmaktadır. Böylelikle 2030 yılına gelindiğinde Kuşak Yol Projesi'nin küresel ticareti %5 düzeyinde artırması beklenmektedir (Zhai, 2018: 92). Kuşak Yol Projesi kapsamında oluşturulan bu bağlantılarda kurulacak olan ulaşım, iletişim ve enerji alanında yapılacak altyapı çalışmalarının ekonomik kalkınma koridorlarına dönüşmesi beklenmektedir (Rasel vd., 2020).

Çin lideri Xi Jinping, Kuşak Yol Projesi'nde beş temel planı hedeflemiştir (Baltensperger ve Dadush 2019). Bunlardan ilki, ortak kalkınma projeleri ile bölgesel entegrasyonu gerçekleştirmeye yönelik ortak stratejiler oluşturmaktır. İkincisi, yol bağlantılarının birleştirilmesi ve ulaşım altyapısının geliştirilmesiyle ekonomi kuşağı oluşturmak olarak karşımıza çıkmaktadır. Üçüncü hedef, uluslararası ticaret ve yatırım önündeki engelleri azaltmak olarak belirlenmiştir. Dördüncüsü, projede yer alan ülkelerle ortak para politikası üzerinden iş birliğini yürütmek ve yerel para birimlerini kullanmaktır. Beşinci hedef ise ortak bilgiyi artırmak için insan etkileşimini ve dolaşımını artırmak olarak belirlenmiştir.

Kuşak Yol Projesi ABD ve AB'nin uygulamış olduğu "ekonomik diplomasi" projeleriyle yakınlık göstermektedir. Fakat Kuşak Yol Projesi'ni Çin için özel kılan altyapı projelerindeki yoğunlaşmadır (Baltensperger ve Dadush 2019). Altyapı projelerinde karayolu, demiryolu, liman, havalimanı, enerji hattı gibi ticareti kolaylaştıracak ve yatırım yapılan bölgeleri dünyaya entegre edecek projeler yer almaktadır. Kuşak Yol Projesi'nde Çin'in Pakistan'da karayolları, demiryolları ve liman inşasını planlaması ve böylece Pakistan'ın kuzeyi ve güneyini birleştirerek büyük hinterlant ile ülkenin dünyaya açılımını sağlaması önemli altyapı yatırımlarından birisidir (Gökten, 2018).

Türkiye, Asya'dan Avrupa'ya geçişi sağlayan Kuşak Yol Projesi'nin Orta Koridor Hattındaki güzergâh üzerinde önemli bir konuma sahiptir. Bu hat üzerinde uluslararası ticaretin kesintiye uğramadan devam etmesi için faaliyete geçen önemli projeler bulunmaktadır. Bunlardan Bakü-Tiflis-Kars Demiryolu hattı, 2017 yılında Türkiye, Azerbaycan, Kazakistan, Özbekistan ve Gürcistan devlet başkanlarının katıldığı törenle faaliyete geçmiştir. Uzunluğu 838 kilometre olan demiryolu hattının, 76 kilometresi Türkiye, 259 kilometresi Gürcistan ve 503 kilometresi ise Azerbaycan topraklarından geçmektedir. Taşıma kapasitesinin ise 2034 yılına kadar 3 milyon yolcu ve 17 milyon ton yüke çıkartılması hedeflenmektedir (Güder, 2017: 23). Türkiye'de Edirne ve Kars illeri arasında yapılması planlanan demiryolu hattının Bakü-Tiflis-Kars demiryolu bağlantısı ile birleşmesiyle kesintisiz ulaşım imkânlarına erişilecektir. Bu doğrultuda, Türkiye'nin doğu ile batıyı birbirine bağlayan transit ülke konumunu daha da güçlendirmesi beklenmektedir (Akdağ, 2019:83).

Bu projelerden bir diğeri ise, Marmaray projesidir. Bu proje, İstanbul tarihi boyunca yaşanan ulaşım problemlerini ortadan kaldırmak için planlanmıştır. İki kıtayı birbirinden ayıran boğaz bu sorunun temel nedenini oluşturmaktadır. Yapımı yaklaşık bir buçuk asır önce planlanan Marmaray projesi, Avrupa yakasında yer alan halkalı ile Asya kıtasındaki Gebze'yi kesintisiz bir şekilde ulaşım açan demiryolu hattıdır (Yılmaz, 2012). Yaklaşık 76 km uzunluğunda olan Marmaray'ın 13,4 km'si yer altında bulunmakta ve 1,4 km'si batırma tüp tünelden oluşmaktadır (Lykke ve Belkaya, 2005).

Boğaz Köprüsü ve Demiryolu bağlantısı yapımına 2013 yılında başlanan İstanbul'un Anadolu ve Avrupa yakasını birbirine bağlayan ve üçüncü boğaz köprüsü olan Yavuz Sultan Selim Köprüsü ise 2016 yılında faaliyete geçmiştir. Kuzey Marmara Otoyolu bünyesinde yer alan üçüncü köprü, Marmaray ve İstanbul metro hattı ile birleştirilerek bu hat üzerinden İstanbul'daki havalimanlarına bağlanması çalışmaları devam etmektedir (Çevik vd., 2018). Türkiye'nin yapımı tamamlanmış olan havalimanları, köprüler ve demiryolu hatlarıyla Kuşak Yol Projesi'nde önemli bir rol üstlenmesi beklenmektedir.

Kuşak Yol Projesi'nin önemli bir kısmı Türkiye sınırları içerisinde geçmektedir. Bu kapsamda Türkiye'nin katkısı proje için önem arz etmektedir. Türkiye projede yer alarak Çin ve Asya ülkeleriyle ekonomi ve ticaret alanında ilişkilerini geliştirmeye yoğunlaşmaktadır. Çin, Orta Kuşak koridoru ile Türkiye sınırlarından geçecek olan projelerle Avrupa ile bağlantı kurmaya çalışmaktadır. Bu sebeple Çin'in Türkiye ile ilişkileri gelişmeye açıktır. Bunun yanı sıra Türkiye'nin de bulunduğu koridor üzerinde bulunan ülkeler arasındaki ticaretin artmasını ve ekonomik entegrasyonun gelişmesini sağlayacaktır. Proje ile birlikte Çin mallarının Avrupa'ya ulaşmasında Türkiye önemli bir role sahip olacaktır (Akdağ, 2019: 90). Türkiye coğrafi konumu itibarıyla Kuşak Yol Projesi'nin kara ve demir yollarının bağlantı noktasında yer almaktadır. Proje kapsamında Güneydoğu Asya pazarı ile ticaret hacminin artması beklenmektedir. Türkiye, Asya kıtasındaki enerji kaynaklarının Avrupa'ya aktarımı konusunda jeostratejik öneme sahip olduğundan önemli bir konumdadır (Özdaşlı, 2015). Türkiye Çin'in sağladığı finansal kaynaklarla projelerini hayata geçirerek Kuşak Yol Projesi'ni daha anlamlı hale getirebilecektir. Proje iki ülke arasında yatırım ve iş birliği fırsatları yaratmakta ve mevcut ilişkilerin daha ileriye taşınmasına imkân tanımaktadır (Akdağ, 2019:90).

Kuşak yol Projesi'nin Türkiye açısından önemli faktörlerinden biri de kazan-kazan politikasıdır. Bu proje Türkiye ile Çin arasında stratejik ortaklık anlaşmalarının imzalanmasına katkı sağlamıştır (Balcı, 2018). Kuşak Yol Projesi ile Edirne-Kars Demiryolu hattı ve Mersin, Çandarlı ve Filyos liman projeleri Türkiye'nin köprü pozisyonunu daha da güçlendirmekte ve bu sayede Avrupa ile Asya arasındaki ticaret hacminde artış sağlanmaktadır (Özdaşlı, 2015). Bununla birlikte, Türkiye, Kuşak Yol Projesi'nde en uzun güzergâha sahip ülkeler arasında yer almaktadır. Bu yüzden, Türkiye'nin Çin'e ihracatında ve güzergâhta yer alan ülkeler ile olan uluslararası ticaretinde artış görülmesi beklenmektedir (Rana, 2008).

Kuşak Yol Projesi aynı zamanda Türkiye'nin Orta Asya Türk Cumhuriyetleri ve Doğu Asya ile ilişkilerinin gelişmesine imkân sağlayacaktır. Güzergâh üzerindeki diğer ülkelerle altyapı projeleri ve ticari etkileşim ile birlikte sermaye hareketliliğinin artması hedeflenmektedir (Balcı, 2018). Dünyanın en hızlı gelişim gösteren ekonomilerini barındıran Doğu Asya pazarına daha kolay erişim sağlanması beklenmektedir. Türkiye'nin gelişmiş ekonomiye sahip ülkeler kategorisine dâhil olabilmesi için Çin ve gelişim gösteren Asya ülkeleri ile sürdürülebilirliği olan ilişkiler kurması önemlidir. Bu ilişkilerin oluşturulmasında Kuşak Yol Projesi önemli fırsatlar sunmaktadır (Akdağ, 2019: 90-91).

3. LİTERATÜR ARAŞTIRMASI

Kuşak Yol Projesi, planlanan güzergâhları dolayısıyla Çin'den İngiltere'ye kadar geniş bir coğrafyayı kapsamı sebebiyle birçok ülkeyi ilgilendirmektedir. Projenin ülke ekonomilerine sağlayacağı katkı göz önünde bulundurulduğunda, bu konu ile ilgili literatürde birçok çalışma gerçekleştirildiği gözlemlenmiştir. Kuşak Yol Projesi'ni ele alan çalışmalar ile ilgili gerçekleştirilen literatür taraması doğrultusunda, Türkiye'nin proje kapsamında oluşturulan koridorlarda bulunan ülkelerle ilişkileri ve Türkiye'nin Kuşak Yol Projesi'nin içinde yer alarak elde edeceği kazanımlar ile oluşabilecek riskler değerlendirilecektir.

Literatürde Çin'in özellikle Çin Komünist Partisinin kuruluşundan, Kuşak Yol Projesi'ne gelene kadar ki süreçte Çin Devlet başkanlığı görevini yürüten, Mao Zedong, Deng Xiaoping, Jiang Zemin, Hu Jintao ve Xi Jinping'in ülke yönetiminde gerçekleştirmiş oldukları reformlara değinilmiş olup Devlet başkanlarının uyguladıkları tarım alanında, iş gücü alanında ve uluslararası ticaretin gelişmesi için gerçekleştirdikleri reformların ülke ekonomisine olumlu ve olumsuz yansımalarına değinen (Sandıklı, 2009; Üngör, 2009; Yılmaz, 2012; Gündal, 2015; Keşvelioğlu, 2019) ve Çin'in ekonomik gelişimine katkı sağlayan emek piyasası ve yabancı yatırımların önemi ile Çin'in Dünya Ticaret Örgütüne üye olduktan sonraki ekonomik gelişimine odaklanılan çalışmalara rastlanılmıştır (Çalık, 2011; Hastürk, 2019).

Çalık (2011) nitel değerlendirmelerde bulunduğu çalışmasında, Çin Halk Cumhuriyetinin ekonomik gelişimini Mao dönemi ve Mao sonrası dönem olarak ikiye ayırmış olup, Mao döneminde dışa kapalı bir ekonomi modeli benimsenirken Mao sonrası dönemde dışa açık ekonomi politikaları yürütüldüğüne değinmiştir. Gündal (2015) ise temel ekonomik göstergeleri incelediği çalışmasında, Çin'in 1980'li yıllardan sonra Uluslararası Para Fonu (IMF) ve Dünya Ticaret Örgütü'ne (DTÖ) üyeliğinden sonra milli gelirindeki artışın sürekliliğini ve yabancı sermayenin ülkeye girişini kolaylaştırmayı amaçladığına değinmiş ve ucuz işgücü, tasarruflar, yatırımlar, doğal kaynaklar, döviz kuru rejimi ve DTÖ üyeliği gibi faktörlerin Çin'in hızlı bir şekilde büyümesini tetiklediğini belirtmiştir.

Özdaşlı (2015), Tutar ve Koçer (2019) ile Nogayev (2019) ve Güner (2018) Kuşak Yol Projesi'nin belirlenmiş olan kara ve deniz güzergâhları ile kıtaları birbirine yakınlaştırması üzerine nitel değerlendirmelerde bulunmuşlardır. Böylelikle hem kültürel anlamda hem de ekonomik etkileşim içerisine girilerek ülkelerin kalkınmasına katkı sağlayacağını belirtmişlerdir. Projenin finansmanının karşılanabilmesi için Çin'in kullandığı araçlara ve kazanımlara ve projeye ait güzergahlarda çıkarı olan Rusya, A.B.D., Hindistan ve Avrupa Birliği gibi bölgesel güçlerle oluşabilecek olası sorunlara değinmişlerdir.

Çin'in ekonomik gelişim sürecinde Dünya Ticaret örgütüne üye olmasının önemine vurgu yapan Şimşek (2005), hegemonik güç olma yolunda ABD ile karşı karşıya gelme olasılığını Çin ekonomisinin geleceğine ilişkin ekonomik büyüme hızına dayanan senaryolar oluşturarak ele almıştır. Kuşak Yol Projesi kapsamında Çin'in ekonomi politikalarını değerlendiren Cai (2017), Çin'in ekonomik bir güç olarak projede yer alan ülkelere enerji, hızlı tren, telekomünikasyon gibi altyapı alanlarında sağlayacağı katkılar ile projeye ortak olan ülkelerin de kalkınma süreçlerinin hızlanacağı ve yüksek kaliteli endüstriyel mallar üretimi konusunda ilerleme kaydettiği tespitinde bulunmuştur. Şahbudak ve Şahin (2016) ise açıklanmış karşılaştırmalı üstünlükler yönteminden yararlanarak Çin'in ekonomik olarak geldiği konum itibarıyla düşük ve orta teknoloji sektörlerindeki bariz üstünlüğünü yüksek teknoloji ürünlerde de gösterebilecek kapasitede olduğunu ileri sürmüştür.

Noyan (2015), Rasel vd. (2020), Razumovskaya vd. (2020) ve Sikder (2020), Kuşak Yol Projesi ile oluşacak ekonomik entegrasyonlar ve ülkeler arasında gerçekleşecek altyapı yatırımları ile birlikte ortaya çıkacak ekonomik gelişmelerin yanı sıra politik ve sosyal gelişmelerin de kaydedileceğini ileri sürmüşlerdir. Buna ek olarak hesaplanabilir genel denge modeli vasıtasıyla Çin'in Kuşak Yol Projesi'nin makroekonomik etkilerini araştıran Zhai (2018), projede yer alan ortakların 2030 yılına gelindiğinde küresel ticareti %5 oranında artıracığı tespitinde bulunmuştur.

Çin'in Kuşak Yol Projesi'nde karşı karşıya geldiği ülkelerin başında ABD gelmektedir. Bu doğrultuda kavramsal ve nitel analizler gerçekleştiren Çelik ve Erol (2019), Oba (2019) ile Tekir ve Demir (2019) ve Yıldırım (2019), ABD'nin kurmuş olduğu uluslararası ekonomik ve politik sistemin Çin tarafından sekteye uğratılmaması için özellikle Asya pasifik bölgesindeki ülkelerle yakın ilişkiler içerisinde olduğunu, Çin'in komşu ve çevresinde yer alan ülkelerle yaşadığı sınır problemleri ve ortak alanların kendi hâkimiyet alanı olarak görmesi sebebiyle suistimallerde bulunması neticesinde bölgede yer alan ülkelerin ABD ile ortak askeri ve politik ilişkilere girmesinin sebep olduğunu belirtmişlerdir. ABD'nin özellikle müttefiki olan ülkeleri kendisine rakip ya da tehdit olarak gördüğü ülkelerle yakınlaşmalarını engellemeye çalıştığı ifade edilmektedir.

Erkan ve Eminoğlu (2019) ile Guo vd. (2020), Çin'in kazan-kazan politikası çerçevesinde Rusya ile girdiği ticari ortaklıklarının ve Çin Rusya Serbest Ticaret Bölgesi'nin kurulmasının, her iki ülkenin ticaret hacimlerini artırmakta ve bölgelerinde ticari etkileşimde buldukları ülkelerin ekonomik kalkınmasına da yardımcı olduğunu belirtmişlerdir. Proje kapsamında özellikle enerji alanında gerçekleşen işbirliklerinin Rusya'yı Çin'e daha fazla yaklaştırdığına değinmişlerdir.

Naghiveya (2019) Kuşak Yol Projesi'nin güzergâhı üzerinde bulunan Kafkasya bölgesindeki ülkelerden ve konumları itibarıyla önemli bir coğrafyaya sahip olan Azerbaycan, Gürcistan ve Ermenistan ile ilgili tespitlere yer verdiği çalışmalarında, projenin bölge ülkelerinin Rusya'ya olan bağımlılıklarını azaltacağı ve projenin bölge ülkelerinin kalkınmasına yardımcı olacağı tespitinde bulunmuşlardır.

Kodaman ve Gonca (2016), Çin'in Orta Asya Türk Cumhuriyetleri ile ilgili işbirliğinin sebepleri arasında Çin'in artan enerji ihtiyacını karşılamak için geliştirdiği bir politika olduğu yönünde tespitte bulunmuşlardır. Bocutoğlu (2017), Kuşak Yol Projesi'nin başarısızlığa uğraması durumunda en çok Orta Asya Türk Cumhuriyeti ülkelerinin etkileneceğini belirtmiştir. Bununla birlikte Aynagöz Çakmak (2017) ve Toprak (2020) ise proje ile birlikte Türkiye'nin Orta Asya Türk cumhuriyetleri ile ilişkilerinin geliştirilmesine katkı sağlayacağına değinmişlerdir.

Kuşak Yol Projesi'nin Türkiye ekonomisi üzerindeki etkilerini temel istatistikler üzerinden değerlendiren İkiz (2019), dünya gayrisafi yurtiçi hasılasının yarısına hâkim olan ülkelerin yer aldığı projenin Türkiye'ye önemli katkılar sağlayacağına değinmiştir. Durdular (2016), Türkiye'nin projede ulusal çıkarlarını gözeterek Çin ile askeri, siyasi, ekonomik ve kültürel alanda ilişkilerin geliştirilmesi gerektiğini belirtmiştir. Özellikle Türkiye ile Çin arasındaki ekonomik ilişkilerin gelişmesinin, Türkiye'nin sürdürülebilir uluslararası ticaret için ihtiyaç duyacağı finansmanın sağlanmasında önemli katkılar sağlayacağı ifade edilmiştir. Projede kazan kazan ilkesi ile hareket edilmesi gerektiğine fakat bu durumda en çok kazananın Çin olacağına dikkat çeken Akdağ (2019), Türkiye'nin Çin'e bağımlı olmamak adına alternatif güzergâhlara yönelik arayışlarda bulunmasının gerekliliğine vurgu yapmıştır. Yıldırımçakar (2018) ise Türkiye'nin Asya Altyapı Yatırım Bankası'nın kurucu üyesi ve Şangay İşbirliği Örgütü'nün diyalog ortakları arasında olması dolayısıyla Orta Asya, Avrasya ve Orta Doğu'da önemli bir konuma sahip olduğuna ve Kuşak Yol Projesi'nin Çin ve Türkiye arasındaki ekonomik ve siyasi ilişkilerin geliştirilmesiyle Türkiye'nin hedeflerine yaklaşmasına yardımcı olacağını belirtmiştir. Türkiye'nin Kuşak Yol Projesi'ne orta koridor ülkesi olarak katıldığını belirten Çakılcı (2021), Türkiye'nin stratejik konumu ve lojistik merkezi olması dolayısıyla projeden önemli ekonomik avantajlar sağlayacağına dikkat çekmiştir.

Türkiye'nin hâlihazırda projede orta koridorda yer alarak Kars- Edirne yüksek hızlı tren hattı gibi önemli altyapı projelerini hayata geçirmesiyle Pekin-Londra hattının bağlanmasına katkı sağladığına değinen Karagöl (2017) ve Günay vd. (2019), Marmaray, Yavuz Sultan Selim Köprüsü ve Trans Anadolu Doğalgaz Boru Hattı'nın (TANAP) projenin etkinliğini artırdığına, Türkiye'nin Asya ile Avrupa arasında arabuluculuk yaparak ticaretin geliştirilmesine, ihracat pazarlarını artırması gerektiğine vurgu yapmışlardır. Buna ek olarak Hastürk (2019), projede yer alan ülkelerin birbirine entegre olması ile ticaret hacmi ve ülkelere döviz girişinin artacağını, istihdam, tarım, gıda, sanayi turizm alanlarında ülkelerin ilerleme kaydedeceğine değinmiştir. Ayrıca, Türkiye'nin ülkeler arası farklı uygulamalardan ötürü çıkan problemlerden dolayı yasal mevzuat ile ilgili sorunların giderilmesi için girişimlerini artırması ve Uygur sorununun çözümü ile ilgili diyalogların geliştirilmesi gerektiğini belirtmiştir.

Literatürde çekim modeli vasıtasıyla Türkiye'nin Kuşak Yol Projesi ülkeleri ile uluslararası ticaret hacmini etkileyen faktörleri inceleyen Okumuş vd. (2021), 15 ülkenin 1992-2019 dönemini kapsayan verilerini analiz etmiştir. Analizler neticesinde, beklenenin aksine Kuşak Yol Projesi'nin Türkiye'nin ilgili ülkelere ihracatını olumsuz etkileyebileceği ancak bu etkinin belirsiz olduğu belirtilmiştir. Bununla birlikte literatürde çekim modeli ile Türkiye'nin çeşitli ülke gruplarına uluslararası ticaretini analiz eden çalışmalar da yer almaktadır. Balıkçıoğlu ve Gülmez (2019), Konak ve Demir (2019), Kotil (2019), Şeker (2019), Taş vd. (2020), Tuna vd. (2020), Sandalcılar vd. (2022) ve Tekin ve Merdivenci (2022) çekim modeli vasıtasıyla Türkiye'nin farklı ülke grupları ile uluslararası ticaretini değerlendirdikleri çalışmalarında, ülkelerin gayrisafi yurtiçi hasılları, nüfusları, mesafeleri ve

gümrük tarifeleri gibi bu çalışma kapsamında başvuru alan değişkenler üzerinden analizlerini gerçekleştirmişlerdir.

Literatür araştırması sonucunda, Kuşak Yol Projesi kapsamındaki ülkelerin birbirleriyle ilişkilerinin ekonomik veriler üzerinden analizinin yapıldığı çalışmaların sınırlı sayıda olduğu ve Türkiye'nin Kuşak Yol Projesi ülkelerine ihracat potansiyeli üzerine gerçekleştirilen çalışmalara rastlanılmadığı görülmektedir. Türkiye'nin Kuşak Yol Projesi ülkelere ihracatına ilişkin sonuçların elde edileceği bu çalışmanın literatüre önemli katkılar sağlaması beklenmektedir.

4. ARAŞTIRMA MODELİ VE METODOLOJİ

Çalışmanın bu bölümünde Türkiye'nin Kuşak Yol Projesi kapsamındaki ülkelere ihracatına etki eden ekonomik faktörlerin ekonometrik analizleri gerçekleştirilmiştir. Bu doğrultuda analizlerde, verilerine ulaşılabilen ve Kuşak Yol Projesi kapsamında olan 90 ülkenin 2000-2019 yılları arasındaki verilerine yer verilmiştir (Ek 1). Araştırma modeli kapsamında bağımlı değişken olarak Türkiye'nin Kuşak Yol Projesi ülkelere ihracatı ele alınmıştır. Modelde yer alan bağımsız değişkenler ise Türkiye ve Kuşak Yol Projesi ülkelerinin gayrisafi yurtiçi hasılları, Türkiye'nin ve Kuşak Yol Projesi ülkelerinin nüfusları, Türkiye ve Kuşak Yol ülkeleri arasındaki uzaklık, Kuşak Yol ülkelerinin uluslararası ticaretlerinde uyguladıkları ortalama gümrük tarife oranları ve Kuşak Yol ülkelerinin kara ile çevrili olma durumlarıdır.

Modelde yer alan Türkiye'nin Kuşak Yol Projesi ülkelere ihracatına ilişkin veriler Türkiye İstatistik Kurumu'ndan elde edilirken, Türkiye ve Kuşak Yol Projesi ülkelerinin gayrisafi yurtiçi hasılları ile nüfusları ve Kuşak Yol ülkelerinin uluslararası ticaretlerinde uyguladıkları ortalama gümrük tarife oranları ile ilgili verilere Dünya Bankası istatistik veri tabanından ulaşılmıştır. Türkiye ve Kuşak Yol ülkeleri arasındaki uzaklık ve Kuşak Yol ülkelerinin kara ile çevrili olmalarına ilişkin veriler ise CEPİI (Centre d'Etudes Prospectives et d'Informations Internationales) istatistik veri tabanından temin edilmiştir.

Araştırma modelinde yer alan değişkenlerin açıklamaları aşağıdaki gibidir:

$\ln(ihracat)_{tr}$: Türkiye'nin Kuşak Yol Projesi ülkelere ihracatı

$\ln(gsyih)_{tr}$: Türkiye'nin gayri safi yurtiçi hasılları

$\ln(gsyih)_{kyü}$: Kuşak Yol Projesi ülkelerinin gayri safi yurtiçi hasılları

$\ln(nüfus)_{tr}$: Türkiye'nin nüfusu

$\ln(nüfus)_{kyü}$: Kuşak Yol Projesi ülkelerinin nüfusu

$\ln(mesafe)$: Türkiye ile Kuşak Yol Projesi ülkeleri arasındaki mesafe

$\ln(tarife)_{kyü}$: Kuşak yol projesi kapsamındaki karşı ülkelerin tarife oranları

$\ln(kara)_{kyü}$: Kuşak yol projesi kapsamındaki karşı ülkelerin kara ile çevrili olması

Uluslararası ticaret alanında belirlenen ülkelere ait ticaret verilerinin ve bu ülkelere ait uluslararası ticarete belirleyici unsurların ortaya çıkarılmasına katkı sağlaması dolayısıyla çekim modeli literatürde sıklıkla tercih edilmektedir. Bunun en temel sebebi, ülkeler arası ticarete belirleyici faktörlerin ortaya konmasında panel çekim modelinin başarılı sonuçlar elde etmesidir.

Uluslararası ticaret alanında panel çekim modeli ilk kez Tinbergen (1962), Poyhonen (1963) ve Linnemann (1966) tarafından ortaya koyulmuş ve uygulanmıştır. Panel çekim modelinde, ülkelerin birbirleriyle olan ticaret hacimleri, ekonomi alanındaki gelişmişlik düzeyleri ve ülkelerin nüfusu doğru orantılıdır. Panel çekim modelinde, ülkeler arasındaki mesafe uzadıkça maliyetler de artacağından

mesafe ile ters orantı göstermektedir. Çekim modelindeki eşitlik aşağıda gösterildiği gibi ifade edilmektedir (1):

$$T_{ij} = \alpha_0 Y_i^{\alpha_1} Y_j^{\alpha_2} \alpha_2 D_{ij}^{\alpha_3} \quad (1)$$

Panel çekim modelinde ülke ekonomileri büyüdükçe uluslararası ticaretin artması, ülkeler arası mesafe arttıkça uluslararası ticaretin azalması beklenmektedir. Geleneksel çekim modelinde mesafelerin artması uluslararası ticaretin artmasına engel görünse de günümüzde ülkelerin birbirleriyle serbest ticaret anlaşmalarına varması veya ekonomik birliklerin kurulmasıyla tarife oranlarının düşürülerek ticaretin kolaylaştırılması sağlanabilmektedir.

Panel veri analizi birçok avantaja sahiptir. Panel veri analizinde birden çok dönem ve birim ile değerlendirme yapılabilir. Modelde kullanılan değişkenlerin birbirleriyle etkileşimi panel veri analizi sayesinde kontrol edilebilmektedir. Bu sayede analizde yer alan tahmin sapmalarının azaltılması beklenmektedir. Buna ek olarak panel veri analizlerinde gözlem sayısı artmakta ve analiz için gerekli olan yeterli bilgiye ulaşılmaktadır. Çalışmamızda panel veri analizi yöntemi kullanılarak, Türkiye'nin Kuşak Yol Projesi ülkelerine gerçekleştirmiş olduğu ihracat ile ilgili oluşturulacak model ile zaman ve kesit etkilerinin birlikte değerlendirilmesiyle güvenilirliği ve geçerliliği olan analizler ortaya çıkarılmaya çalışılmıştır. Bu bilgiler doğrultusunda Türkiye'nin Kuşak Yol Projesi ülkelerine ihracatını analiz etmek için oluşturulan panel veri analizi modeli aşağıdaki gibidir (2):

$$\ln(ihrtr)_{ijt} = \beta_0 + \beta_1 \ln(gsyihtr)_{it} + \beta_2 \ln(gsyih)_{jt} + \beta_3 \ln(nüfus)_{it} + \beta_4 \ln(nüfus)_{jt} + \beta_5 \ln(mesafe)_{ij} + \beta_6 \ln(tarife)_{jt} + \beta_7 \ln(kara)_j + \varepsilon \quad (2)$$

Türkiye'nin Kuşak Yol Projesi'nde yer alan ülkelere olan ihracatını değerlendirdiğimiz analizde i Türkiye'yi, j Türkiye'nin ihracat yaptığı Kuşak Yol ülkelerini, t zaman kavramını ifade etmektedir. Modelde yer alan β katsayısı ise, gayri safi yurt içi hâsıla, nüfus, mesafe ve tarife oranlarının katsayılarını göstermektedir.

5. AMPİRİK BULGULAR

Çalışmanın analiz bölümünde ilk olarak tanımlayıcılar istatistikler incelenecektir. Çalışma kapsamında Türkiye'nin Kuşak Yol Projesi ülkelerine ihracatı, Türkiye ve Kuşak Yol Projesi ülkelerinin gayrisafı yurtiçi hasılları, Türkiye'nin ve Kuşak Yol Projesi ülkelerinin nüfusları, Türkiye ve Kuşak Yol ülkeleri arasındaki mesafe, Kuşak Yol ülkelerinin uluslararası ticaretlerinde uyguladıkları ortalama gümrük tarife oranları ve Kuşak Yol ülkelerinin etrafının kara ile çevrili olmasına ilişkin değişkenler yer almaktadır. Çalışma kapsamında başvuru değişkenlere ilişkin tanımlayıcı istatistikler Tablo 1'de yer almakta olup, analizler kapsamında değişkenlere ait 1800 gözlem bulunmaktadır.

Tablo 1: Tanımlayıcı İstatistikler

	$(ihracat)_{tr}$	$(gsyih)_{tr}$	$(gsyih)_{kyü}$	$(nüfus)_{tr}$	$(nüfus)_{kyü}$	$(mesafe)$	$(tarife)_{kyü}$	$(kara)_{kyü}$
Ortalama	4.72E+08	2.23E+11	6.57E+11	53211875	72623985	5112.564	8.108	0.211
Medyan	1.05E+08	3.94E+10	7.66E+11	9875629.	71824199	4674.93	7.451	0.000
Maksimum	9.56E+09	1.43E+13	9.58E+11	1.40E+09	83429607	16823.81	40.911	1.000
Minimum	4036	5.20E+08	2.02E+11	76007.00	63240196	712.0091	0.000	0.000
S. Sapma	1.00E+09	8.84E+11	2.42E+11	1.90E+08	6122865	3610.207	5.353	0.408
Çarpıklık	4.337	10.696	-0.637	6.072546	0.221	0.804818	0.982	1.416
Basıklık	27.209	139.056	1.982	39.749	1.846	3.031	4.497	3.005
Jarque-Bera	49598.6	1422656	199.224	112352.3	114.447	194.388	457.165	601.34
Olasılık	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000

Gözlem	1800	1800	1800	1800	1800	1800	1800	1800
--------	------	------	------	------	------	------	------	------

Panel veri analizi sonuçlarının daha tutarlı olması amacıyla öncelikle değişkenlere ait serilerin durağanlığının test edilmesi gerekmektedir. Analizler doğrultusunda serilen birim kök içermesi durumunda, sahte regresyon problemi ortaya çıkabilmekte ve analiz sonuçları değişkenler arasındaki ilişkiyi doğru bir şekilde yansıtmayabilmektedir. Bu nedenle, ilk olarak değişkenlerin durağanlığı panel birim kök testleri vasıtasıyla test edilerek Türkiye'nin Kuşak Yol Projesi kapsamındaki ülkelere ihracatına etki eden ekonomik faktörlerin ekonometrik analizleri gerçekleştirilecektir.

Tablo 2: Panel Birim Kök Testi Sonuçları

Değişkenler	Im, Pesaran & Shin		Levin, Lin & Chu	
	Düzyey		Düzyey	
	Sabit	Sabit+Trend	Sabit	Sabit+Trend
$ln(ihracat)_{tr}$	-3.509***	-6.637***	-13.227***	-8.504***
$ln(gsyih)_{tr}$	-1.635**	-25.709***	-42.837***	-2.901***
$ln(gsyih)_{kyü}$	-1.967**	-17.503***	-13.819***	-5.274***
$ln(nüfus)_{tr}$	-8.331***	-10.053***	-3.003***	-3.002***
$ln(nüfus)_{kyü}$	-1.967**	-17.503***	-22.416***	-22.618***
$ln(tarife)_{kyü}$	-6.206***	-9.687***	-14.971***	-15.836***

Not: ***, ** ve * sırası ile %1, %5 ve %10 seviyesinde anlamlılığı ifade etmektedir. Değişkenlerin gecikme değeri Akaike ve Schwarz bilgi kriterine göre "1" olarak belirlenmiştir.

Panel birim kök analizlerinden, Im, Pesaran ve Shin (2003) ile Levin, Lin ve Chu (2002) tarafından oluşturulan birim kök testleri uygulanmıştır. Test sonuçları Tablo 2'de gösterilmektedir. Analiz sonuçları doğrultusunda, bütün değişkenlerin birim kök içermedikleri, başka bir deyişle düzeylerinde durağan oldukları görülmüştür.

Panel veri analizlerinde hata teriminin birimler içerisinde ve arasında homoskedastik (eşit varyansın) olduğu varsayılmaktadır. Buna ek olarak, serilerin hata terimlerinde dönemsel ve uzamsal olarak korelasyon bulunmadığı kabul edilmektedir (Tatoğlu, 2013: 197). Bu varsayımların panel veri analizlerinde sınanması önem arz etmektedir.

Panel veri analizlerinde eşit varyansın olmaması ve hata terimleri arasında korelasyon bulunması halinde heteroskedasite ve otokorelasyon problemleri ortaya çıkabilmektedir. Bununla birlikte birimler arası korelasyon da görülebilmektedir Bu doğrultuda, modelde heteroskedasite varlığının test edilmesi için Levene (1960), Brown ve Forsythe (1974) testi gerçekleştirilmiştir. Otokorelasyon varlığının sınaması için Bhargava vd.'nin Durbin-Watson (1982), Baltagi ve Wu (1999) ile Lagrange Çarpanı testleri yapılmıştır. Birimler arası korelasyon testi için ise Pesaran'ın (2004) analizi gerçekleştirilmiştir.

Tablo 3: Panel Veri Analizi Varsayım Testleri Sonuçları

Heteroskedasite Test Sonuçları		
	Test İstatistiği	Olasılık
w_0	6.688	0.000
w_{50}	5.431	0.000
w_{10}	6.019	0.000
Otokorelasyon Test Sonuçları		
	Test İstatistiği	Olasılık
Bhargava vd.'nin Durbin-Watson	0.831	<2
Baltagi-Wu LBI	0.985	<2
LM($\lambda=0$)	1563.09	0.000
ALM($\lambda=0$)	97.62	0.000
LM(Var(u)=0, $\lambda=0$)	9195.45	0.000

Birimler Arası Korelasyon Test Sonuçları		
	Test İstatistiği	Olasılık
Pesaran'ın Testi	10.116	0.000

Tablo 3'te panel veri analizi doğrultusunda tutarlı tahmin tekniğini tespit etmek için gerçekleştirilen varsayım testlerine ait sonuçlar bulunmaktadır. Öncelikle, modelde heteroskedasite varlığını test eden Levene (1960), Brown ve Forsythe (1974) testi sonuçları yer almaktadır. Elde edilen bulgular incelendiğinde, sabit varyans durumunun gerçekleştiğini ifade eden sıfır hipotezi reddedilmektedir. Bu doğrultuda, gerçekleştirilen tahminlerde heteroskedasite bulunduğu görülmüştür.

Panel veri analizinin bir diğer temel varsayımı, hata terimleri arasında otokorelasyonun olmamasıdır. Ekonomik verilerin test edildiği modellerde, ekonomilerde oluşan şokların etkileri sebebiyle hata terimleri arasında korelasyon bulunmasına neden olmaktadır. Bu sebeple, panel veri analizlerinde hata terimlerinde zamana göre korelasyon sıklıkla tespit edilmektedir (Tatoğlu, 2013: 225). Bu kapsamda, modelde otokorelasyon probleminin var olup olmadığı sınanmalı ve tespit edilmesi durumunda tutarlı tahmin yöntemi seçilmelidir. Bhargava vd.'nin Durbin-Watson (1982), Baltagi ve Wu (1999) ile Lagrange Çarpanı testlerine ait sonuçlar Tablo 3'te bulunmaktadır. Sonuçlar doğrultusunda, modelde otokorelasyon bulunmadığını belirten sıfır hipotezi reddedilmiş ve modelde otokorelasyon olduğu tespit edilmiştir.

Bir diğer panel veri analizi temel varsayımı da hata terimlerinin birbirlerinden bağımsız olmalarıdır. Bu doğrultuda, birimler arası korelasyon varlığını test etmek için Pesaran (2004)'ün geliştirdiği analiz gerçekleştirilmiştir. Birimler arası korelasyon durumunu analiz eden Pesaran (2004) CD testinin sonuçları Tablo 3'te yer almaktadır. Sonuçlara göre, birimler arasında korelasyonun olmadığını ifade eden sıfır hipotezi reddedilmiş ve birimler arası korelasyon olduğu tespit edilmiştir.

Panel veri analizi varsayım testleri sonucunda araştırma modelinde heteroskedasite, otokorelasyon ve birimler arası korelasyon probleminin olduğu ortaya koyulmuştur. Panel veri analizlerinde temel varsayımlardan sapmalar tespit edilmesi halinde, panel veri analizi neticesinde tutarlı sonuçlar alınmasını sağlayan dirençli tahminlere başvurulması gerekmektedir.

Panel veri analizlerinde heteroskedasite, dönemsel ve uzamsal korelasyonu dikkate alarak analizler gerçekleştiren Parks (1967), Kmenta (1986) tarafından önerilen esnek genelleştirilmiş en küçük kareler tekniğini temel alan bir algoritma ortaya koymuştur. Parks-Kmenta dirençli tahmincisi, modelde birim sayısının zaman boyutundan daha fazla olması halinde ($T < N$) daha tutarlı sonuçlar elde edilmesini sağlamaktadır (Tatoğlu, 2013: 253). Bu doğrultuda, çalışma kapsamında analiz edilen araştırma modelinde heteroskedasite, otokorelasyon ve birimler arası korelasyon sorunlarının oluşması sebebiyle bu sapmalar altında tutarlı tahminler gerçekleştirilmesini sağlayan Parks-Kmenta dirençli tahmincisine başvurulmuştur.

Tablo 4: Parks-Kmenta Dirençli Tahminci Sonuçları

Bağımlı Değişken: $\ln(ihracat)_{tr}$		
Bağımsız Değişkenler	Katsayılar	Olasılık
$\ln(gsyih)_{tr}$	0.425	0.000
$\ln(gsyih)_{kyü}$	0.686	0.000
$\ln(nüfus)_{tr}$	4.829	0.000
$\ln(nüfus)_{kyü}$	0.115	0.004
$\ln(mesafe)$	-1.537	0.000
$\ln(tarife)_{kyü}$	-0.161	0.020
$\ln(kara)_{kyü}$	-0.877	0.000
Sabit	-86.255	0.000
Wald chi2(7)		1117.82

Prob > chi2	0.000
-------------	-------

Tablo 4'te, otokorelasyon, heteroskedasite ve birimler arası korelasyon problemi altında tutarlı sonuçlar alınmasına imkan veren Parks-Kmenta dirençli tahmincisine ait sonuçlar yer almaktadır. Analiz sonuçlarına göre, Türkiye'nin gayrisafi yurtiçi hasılası %1 arttığında Türkiye'nin Kuşak Yol Projesi ülkelerine ihracatının %0.43 arttığı, Kuşak Yol Projesi ülkelerinin gayrisafi yurtiçi hasılası %1 arttığında ise Türkiye'nin Kuşak Yol Projesi ülkelerine ihracatının %0.69 arttığı görülmektedir. Türkiye'nin nüfusunun %1 düzeyinde artması halinde Türkiye'nin Kuşak Yol Projesi ülkelerine ihracatının %4.83 arttığı görülürken, Kuşak Yol Projesi ülkelerinin nüfusu %1 arttığında ise Türkiye'nin Kuşak Yol Projesi ülkelerine ihracatının %0.12 arttığı tespit edilmiştir. Buna karşın Türkiye ile Kuşak Yol Projesi ülkeleri arasındaki mesafenin %1 artması, Türkiye'nin Kuşak Yol Projesi ülkelerine ihracatını %1.54 azaltmaktadır. Bununla birlikte, Kuşak Yol ülkelerinin uluslararası ticaretlerinde uyguladıkları ortalama gümrük tarife oranlarındaki %1 artışın Türkiye'nin Kuşak Yol Projesi ülkelerine ihracatını %0.16 azalttığı görülmektedir. Kuşak Yol ülkelerinin etrafının kara ile çevrili olması halinde ise Türkiye'nin Kuşak Yol Projesi ülkelerine ihracatının %0.88 azaldığı tespit edilmiştir.

6. SONUÇ VE ÖNERİLER

Çin Halk Cumhuriyeti Devlet Başkanı Xi Jinping'in tarihi ipek yolunun modern versiyonu olan Kuşak Yol Projesi'ni ilan ettiği 2013 yılından itibaren uzun yıllar ticaretin sürdürüldüğü İpek Yolu'nun ve modern dönemde oluşturulan ticaret yollarının önemi giderek artmıştır. Kuşak Yol Projesi ile oluşturulan güzergâhlar kapsamında karayolu, denizyolu, demiryolu, havayolu bağlantıları ve bunları destekleyen enerji nakil hatları ve altyapı projeleriyle ikili ve bölgesel anlaşmalarla ülkelerin entegrasyonunun sağlanması amaçlanmıştır. Böylelikle hem Çin'in hem de Kuşak Yol Projesi kapsamındaki ülkelerin uluslararası ticaret hacimlerinin olumlu yönde etkilenmesi beklenmektedir.

Bu doğrultuda çalışma kapsamında Türkiye ve Kuşak Yol Projesi'nde yer alan ülkeler arasındaki uluslararası ticaret hacminin panel çekim modeli yaklaşımı ile analizi gerçekleştirilmiştir. Analiz sonuçlarına göre Türkiye'nin gayrisafi yurtiçi hasılasının, Türkiye'nin Kuşak Yol ülkelerine ihracatını pozitif yönde etkilediği ve istatistiki olarak anlamlı sonuçlar elde edildiği görülmüştür. Bu doğrultuda hipotez reddedilememiştir. Dolayısıyla Türkiye'nin gayrisafi yurtiçi hasılasının artırmasının ihracatını artırdığı tespit edilmiştir. Türkiye'de gayrisafi yurtiçi hasılayı artırıcı politikaların geliştirilmesiyle Türkiye'nin Kuşak Yol ülkelerine ihracat hacminin yükselmesi beklenmektedir. Diğer yandan Kuşak Yol ülkelerinin gayrisafi yurtiçi hasılasının da Türkiye'nin ihracatını pozitif yönde etkilediği ve istatistiki olarak anlamlı sonuçlar elde edildiği görülmüştür. Bu kapsamda Kuşak Yol ülkelerinin tüketim tercihlerine yönelik stratejilerin geliştirilmesi ile birlikte, Kuşak Yol ülkelerinin gayrisafi yurtiçi hasılasının artmasıyla Türkiye'nin Kuşak Yol ülkelerine ihracatının yükselmesi beklenmektedir.

Model sonuçları doğrultusunda bir diğer bulgu ise, Türkiye'nin nüfusunun artmasının Türkiye'nin Kuşak Yol Projesi ülkelerine ihracatını olumlu yönde etkilediğidir. Analiz sonuçlarına göre nüfusun artması ihracatı önemli ölçüde artırmaktadır. Bu yüzden nüfusun ve istihdamın artmasını sağlayacak politikaların desteklenmesi ile Türkiye'nin Kuşak Yol ülkelerine ihracatının artması beklenmektedir. Bununla birlikte, Kuşak Yol Projesi ülkelerinin nüfusunun artması Türkiye'nin Kuşak Yol Projesi ülkelerine ihracatını pozitif yönde etkilediği ve istatistiki olarak anlamlı sonuçlar elde edildiği görülmüştür. Ülke nüfusları, uluslararası ticaret açısından pazar oluşturma ve kaynak yaratma imkânları sunmaktadır. Bu doğrultuda sahip olunan nüfus ile ülkeler ölçek ekonomilerinden faydalanabilmekte ve böylelikle özellikle ihracatı arttırıcı bir etki oluşturabilmektedir. Analiz sonuçları doğrultusunda, Kuşak Yol Projesi ülkelerindeki tüketicilerin taleplerine karşılık veren pazarlama stratejilerinin geliştirilmesi ve sahip olunan nüfus doğrultusunda üretimde doğru kaynakların

oluşturulabilmesi ile Türkiye'nin Kuşak Yol ülkelerine ihracat hacminin arttırılabileceği tespit edilmiştir.

Türkiye'nin Kuşak Yol Projesi ülkelerine olan mesafesinin artması ise Türkiye'nin Kuşak Yol Projesi ülkelerine ihracatını negatif olarak etkilediği tespit edilmiştir. Analiz sonuçları, Türkiye'nin Kuşak Yol Projesi ülkeleriyle ticaret yolları konusunda navlun miktarının düşük olacağı, ticari engellerin daha az olacağı sistemlerin kurulmasının Türkiye'nin ihracatını arttıracağını göstermektedir.

Kuşak Yol ülkelerinin uyguladıkları ortalama gümrük tarife oranlarındaki artışın Türkiye'nin Kuşak Yol ülkelerine ihracatını olumsuz olarak etkilediği ortaya koyulmuştur. Bu doğrultuda Kuşak Yol ülkelerinin uluslararası ticaretlerinde uyguladıkları ortalama gümrük tarife oranlarının artırılmasının ticareti genel olarak kısıtladığı görülmektedir. Kuşak Yol Projesi ülkeleri ile ticari süreçlerin artarak devam etmesi için tarife indirimine gidilmesi ve ayrıca Türkiye'nin bu ülkelerle serbest ticaret anlaşması yapması ilgili ülkelere ihracatını olumlu yönde etkileyecektir.

Türkiye'nin ihracat gerçekleştirdiği Kuşak Yol Projesi ülkelerinin etrafının kara ile çevrili olması ve deniz yolu bağlantısının bulunmamasının Türkiye'nin bu ülkelere ihracatını negatif yönde etkilediği tespit edilmiştir. Ürünlerin lojistiği ve üretim için gerekli olan hammaddelerin tedarikinin sağlanması için deniz taşımacılığı ve limanlar küresel ticarete büyük öneme sahiptir. Ayrıca, hem deniz taşımacılığının daha ucuz olması hem de Uluslararası Denizcilik Örgütü'nün (IMO) raporları doğrultusunda küresel ticaretin yaklaşık yüzde sekseninin deniz yolu ile gerçekleştirilmesi dolayısıyla, Türkiye'nin Kuşak Yol Projesi'nde yer alan kara ile çevrili olan ülkelere ziyade deniz bağlantısı olan ülkelere ticaret hacminin artırılması ve geliştirilmesinin ihracata daha olumlu yansıtacağı görülmektedir.

Çalışma kapsamında, Türkiye'nin Kuşak Yol ülkelerine olan ihracatı analiz edilmiş olup, Türkiye'nin ihracatını arttırmak için nüfus, istihdam, üretim ve gayrisafi yurtiçi hasılasını arttırıcı politikalar uygulaması gerektiği sonucuna varılmıştır. Üretim artışı dolayısıyla gayrisafi yurtiçi hasılanın yükselmesi, üretim faaliyetlerinin artmasıyla istihdam düzeyinin yükselmesi ve istihdam politikalarını destekleyebilecek nüfus politikalarına yer verilmesi, Türkiye'nin Kuşak Yol ülkelerine olan ihracat hacmini arttırması beklenmektedir. Çalışma sonucunda, Türkiye'nin Kuşak Yol ülkelerine mesafesinin uzaması ve Kuşak Yol ülkelerinin uyguladığı tarife oranlarının artması halinde Türkiye'nin bu ülkelere ihracatının olumsuz yönde etkileneceği görülmüştür. Bu yüzden tarife oranlarının düşürülmesine yönelik olarak, politika geliştiricilerinin ikili, bölgesel veya serbest ticaret anlaşmaları yapması Türkiye'nin Kuşak Yol ülkelerine ihracatını pozitif yönde etkileyeceği düşünülmektedir.

Etik Beyan

“Türkiye'nin Kuşak Yol Ülkelerine İhracat Potansiyelinin Panel Çekim Modeli İle Analizi” başlıklı çalışmanın yazılması ve yayınlanması süreçlerinde Araştırma ve Yayın Etiği kurallarına riayet edilmiş ve çalışma için elde edilen verilerde herhangi bir tahrifat yapılmamıştır. Çalışma için etik kurul izni gerekmemektedir.

Katkı Oranı Beyanı

Araştırma makalesinin taslağının oluşturulmasından son haline gelene kadar yazarların tamamı bilgi ve donanımlarıyla tüm süreçlere katkı yapmış ve son halini değerlendirerek onaylamıştır.

Çatışma Beyanı

Yapılan bu çalışma gerek bireysel gerekse kurumsal/örgütsel herhangi bir çıkar çatışmasına yol açmamıştır.

Koçpınar, M. & Şeker, A. (2022). Türkiye'nin Kuşak Yol Ülkelerine İhracat Potansiyelinin Panel Çekim Modeli ile Analizi. *KMÜ Sosyal ve Ekonomik Araştırmalar Dergisi*, 24(42),292-309.

KAYNAKÇA

- Akdağ, Z. (2019). Türkiye-Çin İlişkilerinde Kuşak ve Yol Girişiminin Önemi. *Birey ve Toplum*, 9(17), 65-95.
- Aynagöz Çakmak, Ö. (2017). Orta Asya: Bölgesel Entegrasyon Girişimleri ve Öneriler. *Sosyal Ekonomik Araştırmalar Dergisi*, 17(33) , 116-134.
- Balcı, Z. (2018). *Çin'in Yeni İpek Yolu Projesi*. İnsamer.
- Balıkçioğlu, N. ve Gülmez, A. (2019). Türkiye'nin Dış Ticaret Hacminin Çekim Modeli ile Tahmini. *Kafkas Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi*, 10(20), 769-786.
- Baltagi, B. H., ve Wu, P. X. (1999). Unequally Spaced Panel Data Regressions with AR(1) Disturbances. *Econometric Theory*, 15(6), 814–823.
- Baltensperger, M ve Dadush, U. (2019). The Belt and Road Turns Five. *Russian Journal of Economics*, 5, 136–153.
- Bhargava, A., Sosa-Escuderi, W. ve Narendranathan, W. (1982). Serial Correlation and Fixed Effects Models. *The Review of Economic Studies*, 49(4), 533–549.
- Bocutoğlu, E. (2017). Çin'in "Bir Kuşak-Bir Yol" Projesinin Ekonomik ve Jeopolitik Sonuçları Üzerine Düşünceler. *International Conference On Eurasian Economies*, 265-270.
- Brown, M. B. & Forsythe, A. B. (1974). The Small Sample Behavior of Some Statistic which Test the Equality of Several Means. *Technometrics*, 16(1), 129–132.
- Cai, P. (2017). "Understanding China's Belt and Road Initiative, Lowy Institute", <https://www.lowyinstitute.org/publications/understanding-belt-and-road-initiative>, (15 Şubat 2022).
- Çakılcı, U. B. (2021), Kuşak-Yol Projesi ve Türkiye Üzerine Etkileri. *Fiscaoeconomia*, 5(1), 87-98.
- Çalık, Ü. (2011). Çin Ekonomisi (Mao ve Mao Sonrası Dönem). *Liberal Düşünce Dergisi*, 64, 185-206.
- Çelik, K. E. ve Erol, M. S. (2019). Kuşak-Yol Girişimi Bağlamında ABD'nin İran Politikasının Analizi. *Uluslararası Kriz ve Siyaset Araştırmaları Dergisi*, 3(2), 11-41.
- Çevik, V.A., Durukan, T. ve Kartal, C. (2018). Kuşak ve Yol Projesinde Türkiye'nin Konumu, *International Congress of Business, Economics and Marketing*, Kiev, 18-23.
- Durdular, A. (2016). Çin'in "Kuşak-Yol" Projesi ve Türkiye-Çin İlişkilerine Etkisi. *Avrasya Etüdləri*, 49(1), 77-97.
- Erkan, A. Ç. ve Eminoğlu, A. (2019). Grand Strateji Olarak Kuşak ve Yol İnsiyatifinde Arktik: Kutup İpekyolu'nun Çin-Rusya Enerji İş Birliğindeki Rolü. *Akdeniz İİBF Dergisi*, 21. Yüzyıl Siyasetinde Kutuplar, 145-173.
- Gökten, K. (2018). Hindistan'ın "Bir Kuşak, Bir Yol" Girişimine Ekonomik ve Stratejik Yaklaşım Üzerine. *Fsecon International Congress on Social Sciences*, Ankara, 38-43.
- Guo, X., Li, X. ve Wang, F. (2020). Study on the Establishment of China-Russia Free Trade Zone under the One Belt And One Road Initiative. <https://ssrn.com/abstract=3574533>, (15.02.2022).
- Güder. İ. (2017), "Bakü-Tiflis-Kars Demiryolu'nda İlk Tren Yola Çıktı", Anadolu Ajansı, 30 Ekim.
- Günay, E. , Çetiner, S. , Sevinç, S. ve Kütükçü, E. (2019). Tarihi İpek Yolundan Modern İpek Yolu Projesine: Türkiye - Çin Ekonomik İşbirliği Çerçevesinde Orta Koridor ile Kuşak ve Yol Girişimi. *Kahramanmaraş Sütçü İmam Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi*, 9(2), 157-

Koçpınar, M. & Şeker, A. (2022). Türkiye'nin Kuşak Yol Ülkelerine İhracat Potansiyelinin Panel Çekim Modeli ile Analizi. *KMÜ Sosyal ve Ekonomik Araştırmalar Dergisi*, 24(42),292-309.

175.

Gündal, B. (2015). Çin Ekonomisinin Yapısal Dönüşümü. *Anemon Muş Alparslan Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, 3 (2), 55-72.

Güner, B. (2018). OBOR Girişimi'nin Coğrafyası. *Marmara Coğrafya Dergisi*, 37, 112-123.

Hastürk, V. (2019). *Çin Ekonomisindeki Dönüşümün Küresel Ekonomi Üzerine Etkileri Bir Kuşak Bir Yol Projesi. (Yüksek Lisans Tezi)*. Marmara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü İktisat Anabilim Dalı Uluslararası Ticaret Ve Para Yönetimi Bilim Dalı, İstanbul.

Im, K., Pesaran, M. H. ve Shin, Y. (2003) Testing for Unit Roots in Heterogeneous Panels. *Journal of Econometrics*, 115, 53-74.

İkiz, A. (2019). Tek Kuşak Tek Yol Projesi ve Türkiye'ye Olası Etkileri. *Elektronik Sosyal Bilimler Dergisi*, 18(72), 1688 – 1700.

Karagöl, E. T. (2017). Modern İpek Yolu Projesi. *Seta Perspektif*, 174, 1-7.

Keşvelioğlu, K. T. (2019). *Realist Ve Liberal Yaklaşımlar Işığında Çin'in Kuşak-Yol Projesi ve Batı Balkanlar Örneği. (Yüksek Lisans Tezi)*. İstanbul Medeniyet Üniversitesi Lisansüstü Eğitim Enstitüsü Uluslararası İlişkiler Anabilim Dalı, İstanbul.

Kmenta, J. (1986). *Elements of Econometrics*. MacMillan.

Kodaman, T. ve Gonca, İ.B. (2016). Jeoekonomik Hayaller: Çin'in Yeni İpek Yolu Girişimi'nin Orta Asya'da Algısı. *İnsan ve Toplum Bilimleri Araştırmaları Dergisi*, 5(5). 1251-1261.

Konak, A. ve Demir, M. A. (2019). Türkiye'nin BRICS Ülkeleri İle Ticaretinin Analizi: Çekim Modeli Uygulaması. *Uluslararası Bankacılık Ekonomi ve Yönetim Araştırmaları Dergisi*, 2(2), 43-70.

Kotil, E. (2019). Türkiye'nin Avrupa Birliği'ne İhracatı: Çekim Modeli Analizi. *Ekonomik ve Sosyal Araştırmalar Dergisi*, 15, 167-175.

Levene, H. (1960). Robust Tests for Equality of Variances. Olkin, I., Ghurye, G., Hoedding, W., Madow, W. G. and Mann, H. B. (Ed.), *Contributions to Probability and Statistics* içinde (ss. 278-292), Stanford, California: Stanford University Press.

Levin, A., Lin, C.F. ve Chu, C.S.J. (2002). Unit Root Tests in Panel Data: Asymptotic and Finite-sample Properties. *Journal of Econometrics*, 108, 1-24.

Linnemann, H. (1966). *An Econometric Study of International Trade Flows*. Holland Publishing, Amsterdam.

Lykke, S. ve Belkaya, H. (2005). Marmaray Project: The Project and Its Management. *Tunnelling and Underground Space Technology*, 20(6), 600–603.

Naghiyeva, T. (2019). Tek Yol Tek Kuşak İnişiyatifinin Azerbaycan Ekonomisini Çeşitlendirmesi Üzerinde Etkisi. *Ayrıntı Dergisi*, 7 (78), 1-5.

Nogayeva, A. (2019). Çin'in Bir Kuşak Bir Yol Projesi ve Orta Asya. II. *Uluslararası Kahramanmaraş Yönetim, Ekonomi Ve Siyaset Kongresi*, Kahramanmaraş, 26-37.

Noyan, S. (2015). *Ekonomik Entegrasyon ve Büyüme: Türkiye ve Seçilmiş Bazı Ülke Grupları Açısından Çekim Modeli Analizi. (Yüksek Lisans Tezi)*. Adnan Menderes Üniversitesi Sosyal Bilimleri Enstitüsü, Aydın.

Oba, A. E. (2019). “Geleceğin Güvenliği ve Asya”, https://tasam.org/tr-TR/Icerik/52508/gelecegin_guvenligi_ve_asya, (15.02.2022).

- Koçpınar, M. & Şeker, A. (2022). Türkiye'nin Kuşak Yol Ülkelerine İhracat Potansiyelinin Panel Çekim Modeli ile Analizi. *KMÜ Sosyal ve Ekonomik Araştırmalar Dergisi*, 24(42),292-309.
- Okumuş, H. Ş., Bozoklu, Ü. ve Çağlayan, S. (2021). Tek Kuşak Tek Yol Girişiminde Türkiye'nin Ticareti: Çekim Modeli Analizi. *Maliye ve Finans Yazıları*, (115), 119-134.
- Özdaşlı, E. (2015). Çin'in Yeni İpek Yolu Projesi ve Küresel Etkileri. *Electronic Turkish Studies*, 10(14), 579-596.
- Parks, R. (1967). Efficient Estimation of a System of Regression Equations when Disturbances are both Serially and Contemporaneously Correlated. *Journal of the American Statistical Association*, 62(318), 500-509.
- Pesaran, M. H. (2004). *General Diagnostic Test for Cross Section Dependence in Panels*. University of Cambridge, Faculty of Economics, Cambridge Working Papers in Economics, No. 0435.
- Poyhonen, P. (1963) A Tentative Model for the Volume of Trade between Countries. *Weltwirtschaftliches Archiv*, 90, 93-100.
- Rana, M. (2008). *Modern China: A Short Introduction*. Oxford: Oxford University Press.
- Rasel, M., Jiao, G., Yusufzada, S., Chanthamith, B., ve Sultana, A. (2020). Belt and Road Initiative (BRI) of China: Connecting the World for Sustainable Economic Development. *Open Journal of Social Sciences*, 8(01), 109.
- Razumovskaya, M. I., Kazak, I. I., ve Burov, V. Y. (2020, March). China's Economic Integration in Central Asia in the Context of the Proclaimed "One Belt, One Road" Initiative. *International Scientific Conference (ISCFEC 2020)*, Atlantis Press, 2791-2796.
- Sandalcılar, A. R., Ayran Cihan, K. ve Çolak, Y. (2022). Türkiye'nin N11 Ülkeleriyle Olan Dış Ticaretinin Belirleyicileri: Çekim Modeli Yaklaşımı. *Uluslararası Ekonomi İşletme ve Politika Dergisi*, 6(1), 59-78.
- Sander, O. (2002), *Siyasi Tarih 1918-1994*. İmge Kitabevi, Ankara.
- Sandıklı, A. (2009). Geleceğin Süper Gücü Çin. *Bilge Strateji*, 1(1), 40-50.
- Şahbudak, E. ve Şahin, D. (2016). Çin'in Dış Ticaret Performansı ve Sektörel Rekabet Gücünün Ölçümü. *Akademik Bakış Uluslararası Hakemli Sosyal Bilimler Dergisi*, 54, 242-257.
- Şeker A. (2019), Türkiye'nin D-8 Ülkelerine İhracat Potansiyelinin Analizi: Panel Çekim Modeli Yaklaşımı, *ARHUSS*, 2(3), 236-255.
- Şimşek, M. (2005). Çin Halk Cumhuriyeti'nin Dünya Ticaret Örgütü'ne(WTO) Üyeliğinin Ekonomik Etkileri ve Çin'in Geleceğine ilişkin Senaryolar. *Yönetim ve Ekonomi Dergisi*, 12(2) , 77-90.
- Taş, S., Uğur, B. ve Atılğan, D. (2020). Türkiye'nin G-20 Ülkelerine İhracatının Çekim Modeliyle İncelenmesi. *Journal of Economics and Research*, 1(1) , 33-41.
- Tatoğlu, F. Y. (2013). *Panel Veri Ekonometrisi*, 2. Baskı, İstanbul: Beta Yayıncılık.
- Tekin, M. ve Merdivenci, F. (2022). E7 Ülkeleri ile Türkiye Arasındaki Dış Ticaretin Panel Veri Analizi: Çekim Modeli Yaklaşımı. *Sosyoekonomi*, 30(51), 407-426.
- Tekir, O. ve Demir, N. (2019). Çin'in Yeni İpek Yolu Girişimi ve Küresel Ekonomik ve Siyasal Sistemi Dengeleyebilme Olasılığı. *Yönetim ve Ekonomi*, 26(1), 263-276.
- Tinbergen, J. (1962). *Shaping the World Economy: Suggestions for an International Economic Policy*. The Twentieth Century Fund, New York.
- Toprak, N. G. (2020). Orta Koridor Girişimi Bağlamında Türkiye'nin Orta Asya'ya Yönelik Politikaları Üzerine Bir Değerlendirme. *Ahi Evran Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, 6(1), 19-

Koçpınar, M. & Şeker, A. (2022). Türkiye'nin Kuşak Yol Ülkelerine İhracat Potansiyelinin Panel Çekim Modeli ile Analizi. *KMÜ Sosyal ve Ekonomik Araştırmalar Dergisi*, 24(42),292-309.

32.

- Tuna, Y., Tunalı, H. ve Şimşek, O. (2020). Türkiye'nin Seçilmiş Ülkelerle Olan Dış Ticaretinin Genişletilmiş Çekim Modeli Bulgularıyla Analizi ve Ticaret Potansiyeli. *İstanbul Ticaret Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi, Prof. Dr. Sabri ORMAN Özel Sayısı*, 95-119
- Tutar, F. K., ve Koçer, F. Ş. B. (2019). Çin'in Yeni İpek Yolu Projesi: Bir Kuşak Bir Yol. *Journal of Social, Humanities and Administrative Sciences*, 5(17), 618-626.
- Üngör, Ç. (2011). Çin ve 3. Dünya. *İstanbul Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi Dergisi*, 41, 27-38.
- Yıldırım, S. (2019). Trump İktidarı, Kuşak-Yol Projesi ve ŞİÖ Genişlemesi Sonrası Asya-Pasifik'te Değişen Güvenlik İklimi, https://tasam.org/tr-TR/Icerik/51408/trump_iktidari_kusak-yol_projesi_ve_sio_genislemesi_sonrasi_asya-pasifikte_degisen_guvenlik_iklimi, (15.02.2022).
- Yıldırımçakar, E. (2019). Kuşak ve Yol Girişimi Bağlamında Çin'in Normatif Güç İnşası ve Türkiye-Çin İlişkileri. *Uludağ Uluslararası Çalışmalar Dergisi*, 3(2), 145-169.
- Yılmaz, I. (2012). *Çin Ekonomisinde Büyümenin Dinamikleri*. (No. 2012/77). Discussion Paper, 1-17.
- Zhai, F. (2018). China's Belt and Road Initiative: A Preliminary Quantitative Assessment. *Journal of Asian Economics*, 55, 84-92.

EKLER

Ek 1. Analize Dâhil Edilen Kuşak Yol Ülkeleri

Arnavutluk	Malezya	Burundi	Mali
Bangladeş	Nepal	Kamerun	Malta
Bulgaristan	Umman	Şili	Fas
Bahreyn	Filipinler	Çin	Mozambik
Bosna Hersek	Polonya	Kosta Rika	Namibya
Belarus	Katar	Küba	Yeni Zelanda
Brunei Darüsaleem	Romanya	Dominik Cumhuriyeti	Nijer
Çekya	Rusya	Ekvador	Nijerya
Estonya	Suudi Arabistan	Mısır	Pakistan
Gürcistan	Singapur	El Salvador	Peru
Hırvatistan	Slovakya	Gabon	Portekiz
Macaristan	Slovenya	Gana	Ruanda
Endonezya	Tayland	Yunanistan	Senegal
Hindistan	Ukrayna	Grenada	Sırbistan
İsrail	Viet Nam	Guyana	Güney Afrika
Ürdün	Cezayir	İtalya	Sri Lanka
Kırgızistan	Angola	Jamaika	Tanzanya
Kuveyt	Antigua ve Barbuda	Kenya	Togo
Litvanya	Avusturya	Güney Kore	Uganda
Letonya	Azerbaycan	Lesoto	Uruguay
Moldova	Benin	Lüksemburg	Zamibya
Kuzey Makedonya	Bolivya	Madagaskar	
Moğolistan	Bostvana	Maldivler	