T.C.

İSTABUL TİCARET ÜNİVERSİTESİ

FİNANS ENSTİTÜSÜ

FİNANS ANABİLİM DALI

FİNANSAL EKONOMİ DOKTORA PROGRAMI

BİR KUŞAK BİR YOL PROJESİNİN FİNANSAL EKONOMİK BOYUTU:

KÜRESEL FİNANS MERKEZLERİ POTANSİYELİNİN ANALİZİ

HAMİDE ARSLAN

İstanbul, 2022

T.C.

İSTABUL TİCARET ÜNİVERSİTESİ

FİNANS ENSTİTÜSÜ

FİNANS ANABİLİM DALI

FİNANSAL EKONOMİ DOKTORA PROGRAMI

BİR KUŞAK BİR YOL PROJESİNİN FİNANSAL EKONOMİK BOYUTU:

KÜRESEL FİNANS MERKEZLERİ POTANSİYELİNİN ANALİZİ

HAMİDE ARSLAN

100012614

Danışman: Prof. Dr. NAZIM EKREN

İstanbul, 2022

ÖZET

Küreselleşme neticesinde gerçekleşen köklü değişim, dünya ticaretini hızlandırmış ve buna bağlı olarak ülkelerde ölçek ekonomisine erişme isteği doğmuş hatta ekonomik entegrasyon seviyeleri de artmaya başlamıştır.

Bu bağlamda çalışmanın amacı, Bir Kuşak Bir Yol Projesi güzergâhında bulunan ülkelerin finansal ve ekonomik yapıları, finans merkezleri olma potansiyelleri dikkate alınarak bu ülkelerin ortak bir paydada bulunması durumunun incelenmesi, bu doğrultuda Bir Kuşak Bir Yol Projesi'nde; kara, ekonomi ve deniz koridoruna ilave olarak bir finans koridoru oluşturarak ülke ekonomilerine katkıda bulunabilmeleri amaçlanmıştır.

Çalışmanın uygulama kısmında; güzergahta bulunan ülkelerin ülke performanslarının sıralamasının gerçekleştirilmesi için Çok Kriterli Karar Verme yöntemlerinden biri olan MOORA yöntemi kullanılmıştır. Daha sonrasında seçilen ülkelerin yabancı yatırımları ve büyüme oranlarını etkileyen faktörlerin belirlenmesi amacıyla için Dinamik Panel Veri Analizi kullanılmıştır.

Çalışmada ilk olarak MOORA yöntemiyle 127 ülke için yaşam kalitesi, iş yapabilirlik, ticaret kolaylığı, ekonomik ve finansal yapı dikkate alınarak makroekonomik performans sıralamaları elde edilmiştir. Çalışmada elde edilen performans sıralamaları 6 farklı bölge ve gelir grubuna göre her bölgenin en iyi performans gösteren 5 ülkesi belirlenmiştir. Bu ülkelerin temsiliyet gücü, toplam ülke sayısı dikkate alınarak ilgili bölgelerden finans merkezi olma kapasitesi değerlendirilerek 19 ülke seçilmiştir. İlgili ülkeler grubunu; Doğu Asya'yı temsilen Çin, Pasifik'i temsilen Singapur ve Endonezya, Latin Amerika ve Karayipleri temsilen Panama ve Şili, Orta Doğu ve Kuzey Afrika'yı temsilen İran İsrail Kuveyt ve Cezayir, Güney Asya'yı temsilen Hindistan Nepal ve Sri Lanka, Sahra Altı Afrika'yı temsilen Mozambik ve Moritanya, Avrupa'yı temsilen İngiltere ve İtalya, Avrupa'nın ve Asya'nın keşisim noktası olması nedeniyle Rusya ve Türkiye, Orta Asya'yı temsilen ise Özbekistan oluşturmaktadır.

Çalışmanın ikinci aşamasında seçilen bu ülkelerin yatırımlarını ve büyümelerini etkileyen faktörler incelenmiştir. Elde edilen sonuçlar ilgili seçilen ülkeler arasında

yatay kesit bağımlılığı olduğunu, daha açık bir ifadeyle birbirleri ile bütünleşik olduğunu göstermiştir. Ayrıca sonuçlara göre; dışa açıklık, tasarruflar, sabit sermaye yatırımları ve devlet harcamaları yabancı yatırımları pozitif etkilemektedir. Büyüme modeline ilişkin sonuçlar incelendiğinde ise yatırımların, tasarruf oranının, yabancı yatırımların ve istihdam oranının büyümeyi pozitif, para arzı ve cari denge ise büyümeyi negatif yönde etkilediği tespit edilmiştir.

Sonuç olarak önerilen güzergâhta belirlenen 19 ülkenin finansal olarak birbirleri ile finansal işbirliği yapabilecekleri tespit edilmiştir. Ülkelerin finans merkezleri vasıtası ile kendi aralarında birlikte hareket etmeleri dolayısıyla Bir Kuşak Bir Yol Projesi'nde; kara, ekonomik ve deniz koridoruna ilave olarak bir finans koridoru oluşturarak ülke ekonomilerine katkıda bulunabileceklerdir.

Anahtar Kelimeler: *Bir Kuşak Bir Yol, Finans Merkezi, Dinamik Panel Veri Modeli, MOORA*

ABSRACT

The radical change that took place as a result of globalization accelerated world trade, and accordingly, the desire to reach economies of scale arose in the countries, and even the levels of economic integration began to increase.

In this context, the aim of the study is to examine the financial and economic structures of the countries on the route of the One Belt One Road Project, their potential to become financial centers, and to examine the situation of these countries to have a common denominator, and in this direction, in the One Belt One Road Project; In addition to the land, economy and sea corridor, it is aimed to contribute to the country's economy by creating a financial corridor.

In the application part of the study; the MOORA method, which is one of the Multi-Criteria Decision Making methods, was used to rank the country performances of the countries on the route. Then, Dynamic Panel Data Analysis was used to determine the factors affecting foreign investments and growth rates of selected countries.

In the study, firstly, macroeconomic performance rankings were obtained for 127 countries by using the MOORA method, taking into account the quality of life, the ability to do business, the ease of trade, and the economic and financial structure. The performance rankings obtained in the study were determined according to 6 different regions and income groups, and the 5 best-performing countries of each region were determined. Considering the representative power of these countries and the total number of countries, 19 countries were selected by evaluating their capacity to be financial centers from the relevant regions. Related countries group; China representing East Asia, Singapore, and Indonesia representing the Pacific, Panama, and Chile representing Latin America and the Caribbean, Iran Israel Kuwait and Algeria representing the Middle East and North Africa, India Nepal and Sri Lanka representing South Asia, Sahara Mozambique and Mauritania representing Six Africa, England, and Italy representing Europe, Russia and Turkey since it is the intersection point of Europe and Asia, and Uzbekistan representing Central Asia.

In the second stage of the study, the factors affecting the investments and growth of these selected countries were examined. The results obtained showed that there is a cross-section dependency between the selected countries, in other words, they are integrated with each other. Also, according to the results; Openness, savings, fixed capital investments and government expenditures affect foreign investments positively. When the results of the growth model are examined, it has been determined that investments, savings rate, foreign investments and employment rate affect growth positively, while money supply and current account balance affect growth negatively.

As a result, it has been determined that 19 countries determined on the proposed route can financially cooperate with each other. In the One Belt One Road Project, as the countries act together among themselves through financial centers; They will be able to contribute to the country's economy by creating a financial corridor in addition to the land, economic and sea corridor.

Keywords: One Belt One Road, Financial Center, Dynamic Panel Data Model, MOORA

İÇİNDEKİLER

Sayfa No.

ÖZET ..... **İ**

İÇİNDEKİLER ..... **V**

TABLOLAR LİSTESİ ..... **Vİİİ**

ŞEKİLLER LİSTESİ ..... **İX**

KISALTMALAR LİSTESİ ..... **X**

GİRİŞ **1**

1. KÜRESELLEŞME: TEORİK ÇERÇEVE **4**

1.1. Küreselleşme Kavramı **4**

1.2. Küreselleşmenin Tarihçesi **6**

1.3. Küreselleşme ve Ekonomik Sonuçları **7**

1.4. Küreselleşmenin Ölçümü **10**

2. KÜRESEL FİNANS MERKEZLERİNİN YAPISI VE ÖZELLİKLERİ **15**

2.1. Finans Merkezi Kavramı **15**

2.2. Finans Merkezlerinin Doğuş Süreci **17**

2.3. Finans Merkezi Türleri **21**

2.3.1. Uluslararası Finans Merkezleri 22

2.3.2. Bölgesel Finans Merkezi 24

2.3.3. Off-Shore Finans Merkezi 25

2.4. Finans Merkezi Olma Kriterleri **27**

2.5. Uluslararası ve Bölgesel Finans Merkezleri **30**

2.5.1. Londra Uluslararası Finans Merkezi 30

2.5.2. Şanghay Uluslararası Finans Merkezi 32

2.5.3. Tokyo Bölgesel Finans Merkezi 33
2.5.4. Singapur Uluslararası Finans Merkezi 33
2.5.5. Dubai Uluslararası Finans Merkezi 34
2.5.6. Mumbai Bölgesel Finans Merkezi 36
2.6. Finans Merkezlerinin Ülke Ekonomilerine Etkileri 36
3. BİR KUŞAK BİR YOL PROJESİNİN EKONOMİ POLİTİĞİ 39
3.1. Tarihi İpek Yolu 39
3.1.1. Tarihi İpek Yolu'nun Güzergâhları 43
3.2. Yeniden Canlanan İpek Yolu – Bir Kuşak Bir Yol Projesi 45
3.2.1. Bir Kuşak Bir Yol Projesi Ortaya Çıkısı ve Uygulama Hedefleri 45
3.2.2. Bir Kuşak Bir Yol Projesinin Rota ve Bağlantı Noktaları 49
3.2.3. Bir Kuşak Bir Yol Projesinde İş birliği Mekanizmaları 52
3.3. Bir Kuşak Bir Yol Projesi'nin Hedefleri ve Yapılan Yatırımlar 53
3.4. Bir Kuşak Bir Yol Projesinin Finansman Kaynakları 59
3.4.1. Yeni Kalkınma Bankası (NDB) 60
3.4.2. Asya Altyapı Yatırım Bankası (AIIB) 61
3.4.3. Yeni İpek Yolu Fonu (NSRF) 61
3.4.4. Uluslararsı Finans Kuruluşları 62
3.5. Bir Kuşak Bir Yol Projesi'nin Risk ve Fırsatları 65
3.6. Bir Kuşak Bir Yol Projesinin Geleceğe Dönük Faydaları 67
3.7. Bir Kuşak Bir Yol Ticaret Politikasının Ekonomi Politiği 70
4. SEÇİLMİŞ ÜLKELERİN FİNANSAL MERKEZ POTANSİYELİNİN BELİRLENMESİ 72
4.1. Veri 72
4.2. Yöntem 74

4.2.1. Moora Yöntemi 74

4.2.2. Dinamik Panel Veri Analizi 75

4.3. Bulgular 82

4.3.1. MOORA Yöntemi ile Ülkelerin Performanslarının Sıralaması 82

4.3.2. Yabancı Yatırımlar ve Büyümeyi Etkileyen Faktör: Dinamik Panel Veri Analizi. 92

SONUÇ VE DEĞERLENDİRME 98

KAYNAKÇALAR 102

TABLOLAR LİSTESİ

Tablo 1. Bir Kuşak Bir Yol ve Diğer İşbirliği Örgütlerinin Karşılaştırılması..... 58

Tablo 2. AIIB Oy Hakları..... 63

Tablo 3. AIIB Ülkelerin Sermaye Payları 64

Tablo 4. Kullanılan Değişkenler 73

Tablo 5. Doğu Asya & Pasifik Ülkelerinin Makroekonomik Performans Sıralamaları 85

Tablo 6. Orta Doğu & Kuzey Afrika Ülkelerinin Makroekonomik Performans Sıralamaları 86

Tablo 7. Güney Asya Ülkelerinin Makroekonomik Performans Sıralamaları 87

Tablo 8. Latin Amerika ve Karayipler Ülkelerinin Makroekonomik Performans Sıralamaları 88

Tablo 9. Sahra Altı Afrika Ülkelerinin Makroekonomik Performans Sıralamaları .. 89

Tablo 10. Avrupa &Merkezi Asya Ülkelerinin Makroekonomik Performans Sıralamaları 90

Tablo 11. Bölgelere Göre En İyi Makroekonomik Perofrmansa Sahip Ülkeler 91

Tablo 12. Breusch Pagan Lagrange Çarpanı Testi Sonuçları..... 92

Tablo 13. Birim Kök Testi Sonuçları 93

Tablo 14. Doğrudan Yabancı Yatırımlara (FDI) İlişkin Model Sonuçları..... 95

Tablo 15. Büyümeye (Growth) İlişkin Model Sonuçları 96

ŞEKİLLER LİSTESİ

Şekil 1. Sınıflandırılmış Küreselleşme Endeksleri 12

Şekil 2. Tarihi İpek Yolu Güzergâhları..... 44

Şekil 3. Bir Kuşak Bir Yol Hatları..... 48

Şekil 4. İpek Yolu Ekonomik Kuşağı'nın Kara ve Deniz Yolu Ağı..... 50

Şekil 5. Bir Kuşak Bir Yol Kapsamında, Petrol ve Doğalgaz Boru Hatları Haritası 51

Şekil 6. Deniz Yolu Taşımacılığı ile Enerji Boru Hatlarnının Mesafe Kıyaslamalı Haritası 52

Şekil 7. Bir Kuşak Bir Yol Beş Ana Hedef 54

Şekil 8. Bir Kuşak Bir Yol Kapsamındaki Ülkeler..... 56

Şekil 9. Bir Kuşak Bir Yol Kapsamındaki Projelerin 2019 Mayıs Ayı İtibarıyla Durumları 57

Şekil 10. Bir Kuşak Bir Yol Kapsamındaki Yatırımların Sektörel Dağılımı 57

Şekil 11. Bir Kuşak Bir Yol Finansmanındaki Kurumlar..... 59

Şekil 12. İpek Yolu Fonu Sermaye Yapısı 62

KISALTMALAR LİSTESİ

ABC: Çin Ziraat Bankası

ABD: Amerika Birleşik Devleti

ADB: Asya Kalkınma Bankası

AIIB: Asya Altyapı Yatırım Bankası

ASEAN: Güneydoğu Asya Ülkeleri Birliği

AYYB: İpek Yolu Fonu

BAE: Birleşik Arap Emirliği

BOC: Çin Bankası

CCB: Çin İnşaat Bankası

CFC: Kazablanka Finans Şehri Otoritesi

CIC: Çin Yatırım Şirketi

DIFC: Uluslararası Finans Merkezi

DYY: Doğrudan Yabancı Yatırımlar

EIA: Enerji Bilgi İdaresi

FTAAP: Asya-Pasifik Serbest Ticaret Bölgesi

GATT: Gümrük Tarifeleri ve Ticaret Genel Anlaşması

ICBC: Çin Sanayi ve Ticaret Bankası

IMF: Uluslararası Para Fonu

KOF: Küreselleşme Endeksi

LuxSE: Lüksemburg Menkul Kıymetler Borsası

MGI: Maastricht Küreselleşme Endeksi

MSR: 21. Yüzyıl Deniz İpek Yolu

NBD: Yeni Kalkınma Bankası

NGI: Yeni Küreselleşme Endeksi

NSSF: Çin Ulusal Sosyal Güvenlik Fonu

OECD: Ekonomik Kalkınma ve İşbirliği Örgütü

RCEP: Bölgesel Kapsamlı Ekonomik Kalkınma

SREB: İpek Yolu Ekonomik Kuşağı

SRF: İpek Yolu Fonu

TPP: Trans-Pasifik İşbirliği

UFM: Uluslararası Finans Merkezi

WB: Dünya Bankası

WTO: Dünya Ticaret Örgütü

GİRİŞ

Küreselleşme neticesinde gerçekleşen köklü değişim, dünya ticaretini hızlandırmış ve buna bağlı olarak ülkelerde ölçek ekonomisine erişme isteği doğmuş hatta ekonomik entegrasyon seviyeleri de artmaya başlamıştır.

En eski ve en önemli ticaret yollarından biri olan İpek Yolu, ticari aynı zamanda stratejik etkilerden kaynaklı olarak, dünyanın en önemli güzergâhlarından biridir. Bu bağlamda günümüzde Çin Halk Cumhuriyeti önderliğinde İpek Yolu, sürekli değişime uğrayan dünya düzenine entegre olarak yeniden canlandırılmak istenmektedir. Bu nedenle Çin, uluslararası piyasalarda gösterdiği yükselişi sürdürülebilir hale getirmek amacıyla Bir Kuşak Bir Yol projesi'ni başlatmıştır. Projenin hayata geçirilebilmesi için rota üzerinde yer alan tüm ülkelerin ortak şekilde çalışma gerçekleştirmesi önemlidir. Çin'in, Bir Kuşak Bir Yol girişiminin öncü ülkesi olması, bu projeyi tek başına gerçekleştirebileceği anlamına gelmemektedir. Bahsedilen konu projenin uygulanabilmesi, İpek Yolu üzerindeki tüm ülkelerin tek bir çatı altında ve işbirliği içinde olmaları ile mümkündür.

Tarihi İpek Yolu üzerindeki en kritik merkezlerden biri şüphesiz Türkiye'dir. Türkiye, Çin'in önermiş olduğu Bir Kuşak Bir Yol projesinin ekseni olarak dünyada yerini almaktadır. Var olan uluslararası bölgede Türkiye ile Çin ilişkilerinin güçlendirilmesi planlı ve faydacı bir yol olarak belirlenmiştir. Diğer taraftan ise Türkiye'nin eşsiz coğrafi üstünlüğü Çin'in gelişme strajesini gerçekleştirmesi için önem arz etmektedir. Hiç şüpehiz Türkiye Bir Kuşak Bir Yol projesinin hayata geçirilmesinde önemli bir role sahiptir.

Bu bağlamda çalışmanın amacı, Bir Kuşak Bir Yol Projesi güzergâhında bulunan ülkelerin finansal ve ekonomik yapıları, finans merkezleri olma potansiyelleri dikkate alınarak bu ülkelerin ortak bir paydada bulunması durumunun incelenmesi, bu doğrultuda Bir Kuşak Bir Yol Projesi'nde; kara, ekonomi ve deniz koridoruna ilave olarak bir finans koridoru önerisinde bulunmak olarak ifade edilebilir. Bu bağlamda öncelikle çalışmada ülkelerin yabanacı yatırımlar, tasarruf oranı, sabit sermaye oluşumu/GSYH, insani gelişmişlik endeksi ve iş yapılabilik endeksi dikkate alınarak MOORA yöntemi ile performansları elde edilmiş ve bölgöre göre en iyi performans gösteren ülkeler seçilmiştir. Daha sonra seçilmiş ülkelerin

yabancı yatırımları ve büyüme oranlarını etkileyen faktörler Dinamik Panel Veri Analizi kullanılarak incelenmiştir.

Bir Kuşak Bir Yol projesi ortaya çıkışı itibari ile belli başlı hedefleri kendisine ilke edinmiştir. Bu hedeflerinden bir tanesi de finansal entegrasyondur. Bu noktada finansal entegrasyondan kastedilen para politikalarının uyumlaştırılması, yerel para birimlerinin kullanılmasının serbestleştirilmesi, çok taraflı ve çift taraflı finansal işbirliğinin geliştirilmesi ve finansal risklerin ortaya çıkarılması olarak tanımlanabilir. Bu bağlamda çalışmanın katkısı pojenin geleneksel koridor mantığı çerçevesinde ekonomik, kara ve deniz koridoruna ilave olarak finans koridoru oluşturarak ülkelerin birbirleri arasında finans merkezleri yoluyla ortak paydada buluşabileceğine vurgu yapılmaktadır.

Çalışmanın birinci bölümünde; küreselleşme kavramı, küreselleşmenin tarihçesi, küreselleşme ve ekonomik sonuçlar, küreselleşmenin ölçümü başlıkları ele alınmıştır. Çalışmanın ikinci bölümünde; finans merkezi kavramı, finans merkezi türleri, finans merkezi olma kriterleri, uluslarası ve bölgesel finans merkezleri, finans merkezlerinin ülke ekonomilerine etkileri başlıkları ele alınmıştır. Çalışmanın üçüncü bölümünde; tarihi ipek yolu, Bir Kuşak Bir Yol projesinin ortaya çıkışı ve uygulanması, Bir Kuşak Bir Yol projesinin rota ve bağlantı noktaları, Bir Kuşak Bir Yol projesinin hedefleri ve yapılan yatırımlar, Bir Kuşak Bir Yol projesinin finansman kaynağı, Bir Kuşak Bir Yol projesi kapsamında finanse ve icra edilen projeler, Bir Kuşak Bir Yol projesinin risk ve fırsatları, Bir Kuşak Bir Yol projesinin finans ve ekonomi üzerine etkileri başlıkları ele alınmıştır. Çalışmanın dördüncü bölümünde; çalışmada kullanılan veri, yöntem ve analiz neticesinde elde edilen bulgulara yer verilmiştir. Çalışmanın son bölümünde incelenen ülkelerin finansal merkez potansiyelinin belirlenmesi amacıyla ülkelerin öncelikle makroekonomik performansı MOORA yöntemi ile elde edilmiş ve en iyi performans gösteren ülkelerin yabancı yatırımları ve büyüme oranlarının etkilendiği değişkenler Dinamik Panel Veri Analizi yöntemi ile belirlenmiştir. Elde edilen bulgulardan yola çıkılarak Bir Kuşak Bir Yol Projesi'nde bir finans koridoru önerisi ortaya konmuştur.

Bir Kuşak Bir Yol Projesi, "İpek Yolu Ekonomik Kuşağı" ve "21. Yüzyıl Deniz İpek Yolu" projelerinin tek bir çatı altında toplanmış genel proje şeklidir. Bir Kuşak-Bir Yol Projesi, coğrafi sınırları net olarak çizilmemiş olmamakla beraber bir bölgelerarası, ülkelerarası hatta

ve hatta kıtalararası altyapı, ticaret ve finans projesi niteliğini taşımaktadır. Bu proje batıda Avrupa ekonomik bölgesinin içine girerken ve doğuda da Avrasya ile Asya-Pasifik ekonomik eksenini içine almaktadır.

Bir Kuşak Bir Yol projesi ve işbirliği haliyle hem ilişkili ülkelerin ekonomileri üzerinde büyük bir hareketlenme yaşanacak hem de Çin'in ihracatı daha kolay ve ekonomik bir yol ile Avrupa'ya erişme imkânı olacaktır. Türkiye, bu kadar önemli jeopolitik üstünlüklere sahip olan bir ülke olarak Çin'in başlatmış olduğu bu proje için oldukça önem arz etmektedir. Çalışmanın literatüre beklenen katkısı; günümüzdeki Bir Kuşak Bir Yol projesi ile alakalı yapılmış araştırmaların geneli Çince olup Çin'in bakış açısından projenin nasıl yararlı ya da riskli olduğunun analizini kapsamaktadır. Bu çalışma ile bu konudaki sınırlı Türkçe kaynaklara yeni katkılar sağlanması hedeflenmektedir.

1. KÜRESELLEŞME: TEORİK ÇERÇEVE

1.1. Küreselleşme Kavramı

Küreselleşme kavramı, İngilizce'de "globalization" kelimesi ile açıklanabilmektedir. Bu kelimenin kökü ise "globe" küre, dünya anlamını taşımaktadır. "Globe" kelimesi türetilip "global" halini alarak "dünya çapında" anlamına gelmektedir. "Globalization" kelimesi de "global" sıfatından türetilerek durumların, nesnelerin dünya çapında etkili olması halini açıklamaktadır (Talas & Bildirici, 2008).

Küreselleşme kavramını, London School of Economics'ten Anthony Gidden, 1980'li yıllar ile 1990'lı yıllar arasında ilk kez telaffuz ederek kullanımını yaygınlaştırdığını dile getirmiştir (Gökdere, 2001). Bir başka dayanağa göre ise bu terim ilk kez İngilliz iktisatçı W. Foster tarafından yazılan 1883'te dünya üzerindeki kaynak dağılımı ve bunların kullanımı ile ilgili kaynakta yer almıştır (Acar & Yavuz, 1998).

Küreselleşme ifadesi, ortaya çıkışından beri pek çok yazar ve bilim insanı tarafından farklı biçimlerde ve kısıtlı şekilde ifade edilmeye çalışılmıştır (Al-rodhan, 2006). Küreselleşme ifadesi epistemolojik olarak İngilizce'den kökenini almış bir fiil olup; ekonomik ve sosyal bir sisteme ait uluslararası networklerin ortaya çıkışı olarak yorumlanabilir (Cuterela, 2012).

Küreselleşme, farklı alanların araştırma konusu olan çok yönlü bir ifadedir. Küreselleşmeyi sosyolojik, ekonomik, politik, kültürel, teknolojik ve daha pek çok alanda ele alabilmek mümkündür. Bu sebeple küreselleşmeyi tek ve net bir ifade ile açıklamak, bu kavramı tanımlamak için yetersiz kalmaktadır.

Küreselleşme, belirli bir zaman diliminde tanımlanabilecek ve kapsayabilecek tek bir kavram olmadığı gibi, başı ve sonu net olarak tanımlanabilecek bir süreç de değildir. Albrow ve King (1990) küreselleşmeyi, "dünya insanlarının tek bir dünya toplumuna dahil edildiği tüm süreçleri" ifade etmektedir. Bir sosyolog olan Antony Giddens, küreselleşmeyi, uzak yerlerin, tek bir yerdeki olayların kilometrelerce uzakta gerçekleşen bir süreçten etkilenmesi ve bunun tersi şekilde birbirine bağlanması yoluyla dünya çapındaki sosyal ilişkilerin

yoğunlaşması olarak tanımladı (Giddens A. , 2000). Held ve McGrew (1993) ise küreselleşmeyi "dünyanın bir bölgesindeki olayların, kararların ve faaliyetlerin, dünyanın oldukça uzak bölgelerindeki bireyler ve topluluklar için önemli sonuçlar doğurabileceği bir süreç" olarak tanımlamaktadır. Bairoch ve Kozul-Wright (1996) küreselleşmenin ekonomik ve finansal entegrasyon süreci olarak belirtirken, Desai (2004) için küreselleşmeyi, dünya çapında çeşitli ekonomilerin artan karşılıklı bağımlılığı ve entegrasyonu şeklinde ifade etmiştir. Hebron ve Stack (2013) ise küreselleşmeyi "dünya tarihi boyunca meydana gelen ticaret genişlemesi, keşif, fetih, göç, kolonizasyon, teknolojik ilerleme vb. olarak görmektedir.

Literatürde küreselleşme her bilim dalı için farklı bir tanımla ele alınmakta ve bir çok kelime ile eşanlamı olarak kabul edilmektedir. Ancak küreselleşmeyi genel olarak, ulusal sınırları aşan kapsamlı bir ekonomik, kültürel, sosyal ve politik bağlantılar ağı olarak ifade etmek mümkündür (Yeates, 2002). Günümüzde küreselleşme sözcüğü genellikle her alan, her sektörde kullanılmaktadır ve ilişkili herşey neredeyse bu kavram ekseninde açıklanmaktadır. Bu denli kullanılır olması, küreselleşme sürecinin etkileyiciliği pek çok düşünce akımı ve ideoloji bu sözcüğü sahiplenerek, dolaysız açılarından farklı yorumlar ve tanımları da beraberinde getirmiştir. Bu sebeple küreselleşme ifadesinin ve kavramsal açıklamasının subjektif olduğu görülmektedir ve toplumsal dengelerde etkili olan güç ilişkilerinin tanımlara yansıdığını gözler önüne sermektedir (Kallkınç, 2004).

Küreselleşmeye, dünyadaki mekansal sınırların önemini yitirmesi, toplumların bütünleşmesi ve dünyanın tek bir yer olarak düşünülmesi şeklinde sembolik bir anlam yüklenmektedir (Kaypak, 2011). Küreselleşme, dünya üzerindeki kültürel kısıtların ortadan kalktığı, toplumlar arasındaki karşılıklı etkileşim seviyesinin en tepeye çıktığı ve bunun için teknolojinin en son halinin ve en yüksek noktasının kullanıldığı çok kültürlülük süreci olarak da ifade edilmektedir (Ertekin, 2010). O halde küreselleşme, toplumların; bilim, sanat, kültür, politika, ekonomi gibi pek çok alanda bir kısıtlama olmaksızın etkileşim içinde olmaları, tüm bu değerlerin dünya çapında genişleyerek tek olma yönünde ilerleyiş göstermesi olarak tanımlanabilmektedir.

1.2. Küreselleşmenin Tarihçesi

Bir süreç olarak "küreselleşme" kelimesi ilk olarak 1959'da İngiliz dilinde ortaya çıkmış ve iki yıl sonra sözlüğe girmiştir (Webster, 1961, Schreiter, 1997). Bir koşul olarak "küresellik" kavramları seksenlerde kullanılmaya başlamıştır (Robertson, 1983). Ancak küreselleşme tarihinin hangi dönemlerden başladığı hususunda birçok farklı görüş bulunmaktadır. Bunlardan bir kısmı küreselleşmenin gerçekte insanlığın birbiriyle etkileşime girme ihtiyacı duyması halinde tarihin başlangıcından beri var olduğu ancak gün geçtikçe hız kazandığı şeklinde açıklanabilmektedir (Gelekçi, 2005). Yenilikçi hayatın bir manası gibi görünse de küreselleşmenin temellerinin geçmişe dayandığı fikri savunulmaktadır (Kabakçı Günay, 2017). Bu tür fikirler mevcut olmasına rağmen geçmiş dönemlerde gerçekleştirilen toplumsal etkileşimin günümüz anlamda aktarımı küreselleşme ile aynı olduğunu ifade etmek de pek mümkün değildir.

İnsanoğlu binlerce yıldır dünya üzerinde varlığını devam ettirmektedir. Yüzyıllardır farklı yerleşim merkezleri, güçlü medeniyetlerin kurulduğu yerler haline dönüşmüştür. Toplumların birbirleriyle ticari faaliyetler gerçekleştirmesi gibi durumlarla beraber medeniyetlerin keskin çizgilerle kendi bölgelerini belirlemiş olduğu ifade edilmektedir. İlk medeniyetler M.Ö. 5000 yılında Mezopotamya'da kurulmuş sonraki 6500 yıl boyunca burada kurulup yükselen medeniyetler, bazı politik, ekolojik, ekonomik, askeri gibi nedenlerden yıkılmak durumunda kalmıştır (Kabakçı Günay, 2017).

15. yüzyıl boyunca dünyanın büyük bir bölümüne yayılmış, gelişmiş ve güçlü medeniyetlerden biri olan Osmanlı İmparatorluğu o dönem için küresel bir güç olmaya yakın bir aday olarak görülmektedir. Osmanlı, 1453'te İstanbul'u fethederek sınırlarını Doğu Akdeniz ve Balkanlara kadar yayarak imparatorluk kurmuş, sonraki 300 yıllık süre zarfında iki kez (1529 ve 1638) Viyana kapılarına ulaşarak Avrupa sınırları için bir tehdit halini almıştır. Osmanlı'nın bu yükselişi o dönemde ekonomik yönde güçlenip zenginleşmek isteyen Avrupa devletlerinin ticari yollar arayışında itici güç halini almıştır (Nester, 2010). Ortaçağ'ın Feodal Avrupa'sında toplumu; rahip, soylu, serf, zanaatkar ve tüccarlar olmak üzere sınıflara bölen bir yapı hakimiyeti vardı. Bu sınıflar arasında, toplum hareketliliğinin hemen hemen görülmeyen bir durum olması Avrupa'da günümüzdeki yeri ile bir küreselleşmeden söz etmeyi imkansız hale getirmektedir. Bunun sebebi insanların sadece ait

oldukları zümredeki kişiler ile iletişim ve etkileşim içinde bulunabilmeleri olarak ifade edilmektedir.

Bir başka bakış açısı, küreselleşmenin 1490'lı yıllarda yapılan büyük coğrafi keşiflerin, ticaret yollarının Hint ve Atlas Okyanuslarına kaymış olması değerli madenlerin artması, Avrupa ülkelerinin zenginleşmesi ve bütün dünyayı pazarları haline getirmeye başlaması ile beraber ortaya çıktığı yönündedir (Acar, 2018). Başka bir görüş, 1870'li yılların küreselleşmenin ikinci yarısını başlattığı ve dünyanın ticari anlamda büyük bir yükseliş yaşadığını ifade etmektedir (Acar E. , 2018).

1914-1915 yıllarında yaşanan savaşlarla beraber dünya farklı bir yapılanma sürecine girmiş bunu izleyen yıllarda yani ikinci dünya savaşı sonrasında 19. yüzyılın hakim ekonomisi olan İngiltere tahtını ABD'ye devretmiştir. Bununla beraber OECD (Ekonomik Kalkınma ve İşbirliği Örgütü), GATT (Gümrük Tarifeleri ve Ticaret Genel Anlaşması), WTO (Dünya Ticaret Örgütü), IMF (Uluslararası Para Fonu), WB (Dünya Bankası) gibi uluslararası örgüt ve birleşmeler öne çıkmayı başarmışlardır. Günümüzde ise gelişen teknoloji ile beraber ulaşımın, iletişimin çok daha basitçe yapılıyor olması ve bu olanaklara ulaşmanın nispeten birçok kişi tarafından daha kolay hale gelmesiyle küreselleşmenin daha hızlı ilerleyen ve fark edilir bir aşama haline geldiği gözler önüne serilmektedir.

1.3. Küreselleşme ve Ekonomik Sonuçları

Küreselleşme üzerine yapılan tanımları dikkate alarak küreselleşmeyi ekonomik, politik, sosyal, teknolojik ve kültürel olarak incelemenin gerekliliğini ortaya çıkartmaktadır. Küreselleşmenin ilgili boyutlarını anlamadan, yarattığı sürecin yapısını anlamak mümkün olamayacaktır. Çalışmanın ilgili alanı finansal bir süreç olduğu için küreselleşmenin ekonomik boyutu üzerinde durulmuştur.

Bretton Woods döneminde geç başlayan finansal küreselleşme süreci, sermaye hareketliliğini hızlandırmış ve küresel ekonomiyle bütünleşmeye çalışan ekonomiler için döviz kuru kaynaklı birçok sorunlar yaratmıştır. Bu piyasa kusurları, eksik piyasalar, asimetrik bilgi, gürültü ticareti, kabarcıklar, sürü, çoklu denge, ahlaki tehlike ve bulaşmayı içermekteydi. Eksik piyasalar gibi sorunlar genellikle daha çok yerel mali piyasalar için geçerliyken, örneğin asimetrik bilgi uluslararası mali sistem için sorun yaratmıştır.

Küreselleşmenin mevcut aşamasının neden olduğu politika ortamında büyük bir devrim, piyasaların serbest bırakılmasını ve mal ve hizmetlerin üretimi üzerindeki mülkiyet ve kontrol açısından ulusal hükümetlerin rolünün azaltılmasını içeren ekonomik politikanın serbestleştirilmesidir. "Liberalleşme devrimi", modern (1914 sonrası) dünyada ulus-devlet hükümetlerinin gerçekleştirdiği pek çok faaliyetin meşruiyetine meydan okuyor; örneğin ulusallaştırılmış endüstrileri işletmek, ticaret mübadelesi ve fiyat kontrolleri ile altyapı ve kamu hizmetleri üzerindeki tekel (Strange 1996).

Batılı ülkelerde neo-liberaller tarafından savunulan ve 1980'lerde İngiltere'de Margaret Thatcher ve ABD'de Ronald Reagan tarafından uygulamaya konulan serbest piyasa ekonomisi politikaları, kısa sürede Uluslararası Finans Kuruluşlarının resmi politikası haline geldi. Ulusal ekonomilerin kuralsızlaştırılması ve dünya çapındaki ülkelere mali yardım veya kredi verilmesinin koşulları olarak ticaret ve yatırım sektörlerinde serbestleşme. Çağdaş dünyada ekonomik güçlerin hareketi ulusal hükümetlerin kontrolü dışında olduğu için, neo-liberaller, devlet ile sivil toplum arasındaki ilişkilerin temelden yeniden yapılandırılması çağrısında bulunurlar (Banerji, 2000).

Küreselleşmenin neleri kapsadığını daha iyi anlamak, daha önce var olmayan veya yeterince gelişmemiş olan bu yeni özellikleri belirlemek ve daha iyi anlamaktır. Bu amaçla, dünya ekonomik küreselleşme derecesi temel ölçümler kullanılarak belirlenmeye çalışmaktadır. Dolgov (1998) çalışmasında ekonomik küreselleşmeyi belirlemek için gerekli kriter şu şekilde ifade edilmektedir (Dolgov, 1998):

- ✓ uluslararasılaştırılmış (uluslararası) mal ve hizmet çıktısının hacmi ve dünyanın tüm gayri safi hasılasının büyüme oranı ile karşılaştırıldığında büyüme oranları;
- ✓ tüm yatırımların düzeyi ve dinamikleri ile karşılaştırıldığında doğrudan yabancı yatırımların (DYY) düzeyi ve dinamikleri;
- ✓ sermayenin merkezileşmesine ilişkin genel verilerle karşılaştırıldığında (uluslararası şirket birleşmeleri ve satın almaları gibi) sermayenin uluslararası merkezileşmesinin miktarı ve dinamikleri;

- ✓ bu tür projelerin genel kapsamı ile karşılaştırıldığında büyük, kapsamlı uluslararası yatırım projelerinin değeri ve dinamikleri;
- ✓ mal ve hizmetlerde uluslararası ticaret hacmi ve brüt ürüne kıyasla büyüme oranları;
- ✓ patentler, lisanslar ve know-how'daki uluslararası işlemlere ilişkin veriler;
- ✓ bankaların ve diğer kredi veren kurumların uluslararası operasyonlarının hacmi ve dinamikleri, diğer tüm operasyonlarının genel hacmi ve dinamikleri ile karşılaştırıldığında;
- ✓ uluslararası hisse senedi piyasalarının hacmi ve dinamikleri ile bu piyasaların genel hacmi ve büyüme oranlarının karşılaştırılması

Küreselleşme aynı zamanda ekonomik değeri olan doğal sermayenin (ormanlar, balıkçılık, turistik yerler) sürdürülebilir kullanımı da dâhil olmak üzere çevresel karşılaştırmalı avantajların ortaya çıkmasını ve değerlendirilmesini teşvik edebilir. Bu durum, eko turizmin geliştirilmesi, yeni ilaçlar veya tarım ürünleri üzerine araştırmalar, doğal kaynakların yönetimi ve yerel biyoçeşitliliğin ekonomik özellikleri ile ilgili ampirik bilgilerin kullanımı, bölgesel ekolojik arzın kullanımı hakkında sayısız politikanın temelini oluşturabilir.

Küreselleşme gün geçtikçe daha iyi yaşam fırsatları sunsa da, şirketler büyümeye ve sınırları aşmaya başladıkça bazı zorlukları da beraberinde getirmiştir. Dünyadaki kültürel farklılıklar göz ardı edilemeyeceği için dış pazarlara giren işletmeler için asimetrik bilgiler ortaya çıkabilir. Finansal istikrarsızlık, piyasanın gücü ile yeterli ekonomik yönetişim eksikliği arasındaki artan asimetrinin en açık göstergesidir, ancak tek değil. Diğer tezahürler arasında dünya çapında önemli ekonomik yoğunlaşma ve küreselleşme sürecinin hem ülkeler arasında hem de ülkeler içinde neden olduğu çoklu tedarik ağları ifade edilebilir (Bourguignon & Morrisson, 2002).

Küreselleşme, ticari ilişkilerde, finansal akışlarda ve emeğin dünya çapındaki hareketliliğinde hızlı değişikliklere neden olmakta ve (gelişmiş) ulusal ekonomileri birbirine daha da yakınlaştırmış ve birbirleriyle daha güçlü bir şekilde ilişkili hale getirmiştir. Bununla birlikte, zaman içinde ve ülkeler ve bölgeler arasında küreselleşme sürecinin derecesinde büyük bir heterojenlik vardır. Bu heterojenlik, kalkınmada eşitsizliğe neden olur ve

eşitsizliğin kaynaklarını ve büyüklüğünün ve etkilerinin miktarını bulmak için araştırma ihtiyacını teşvik eder. Küreselleşmenin dünya eşitsizliğini etkilediği çeşitli kanallar ile eşitsizlik arasındaki ilişkiler araştırılmıştır. Bu tür ilişkilerin nicelleştirilebileceği küreselleşme ölçütlerine ihtiyaç vardır. Özellikle, küreselleşmenin tarihsel perspektifi ve tanımlayıcı doğası ve bunun uluslar arasındaki eşitsizlik üzerindeki etkisi hakkındaki literatür büyümektedir (Heshmati, 2006).

Bretton Woods döneminden sonra, yerel para politikasında özerklik ve serbest sermaye hareketliliği endüstriyel ekonomiler için oldukça iyi sonuç verirken, küreselleşmeye çalışan orta gelirli gelişmekte olan ülkeler bu arenada çetin koşullarla karşı karşıya kaldılar. Bir dizi döviz kuru düzenlemesi benimsemeye çalışmışlardır, ancak çoğu durumda bu yalnızca sınırlı bir başarı elde edebilmiştir. Sonuç olarak, bu ekonomiler meydana gelen krizlerden zarar gördü. Son zamanlarda, bazı küreselleşen ekonomiler esnek döviz kuru sistemini tercih etmişlerdir. Bu düzenlemenin popülaritesi artmakla birlikte, onu benimseyen yükselen piyasa ekonomileri, uygulamada aşırı temkinli bir tutum sergilemiştir. Bu ekonomiler, esnek bir döviz kurunu seçtikten sonra bile, pratikte para birimi değer hareketlerini kısıtlamak istediklerini göstermiştir. Sonuç olarak, özerk bir para politikasından yararlanamamaktadırlar (Larraín & Velasco, 2002; Calvo & Reinhart, 2002)

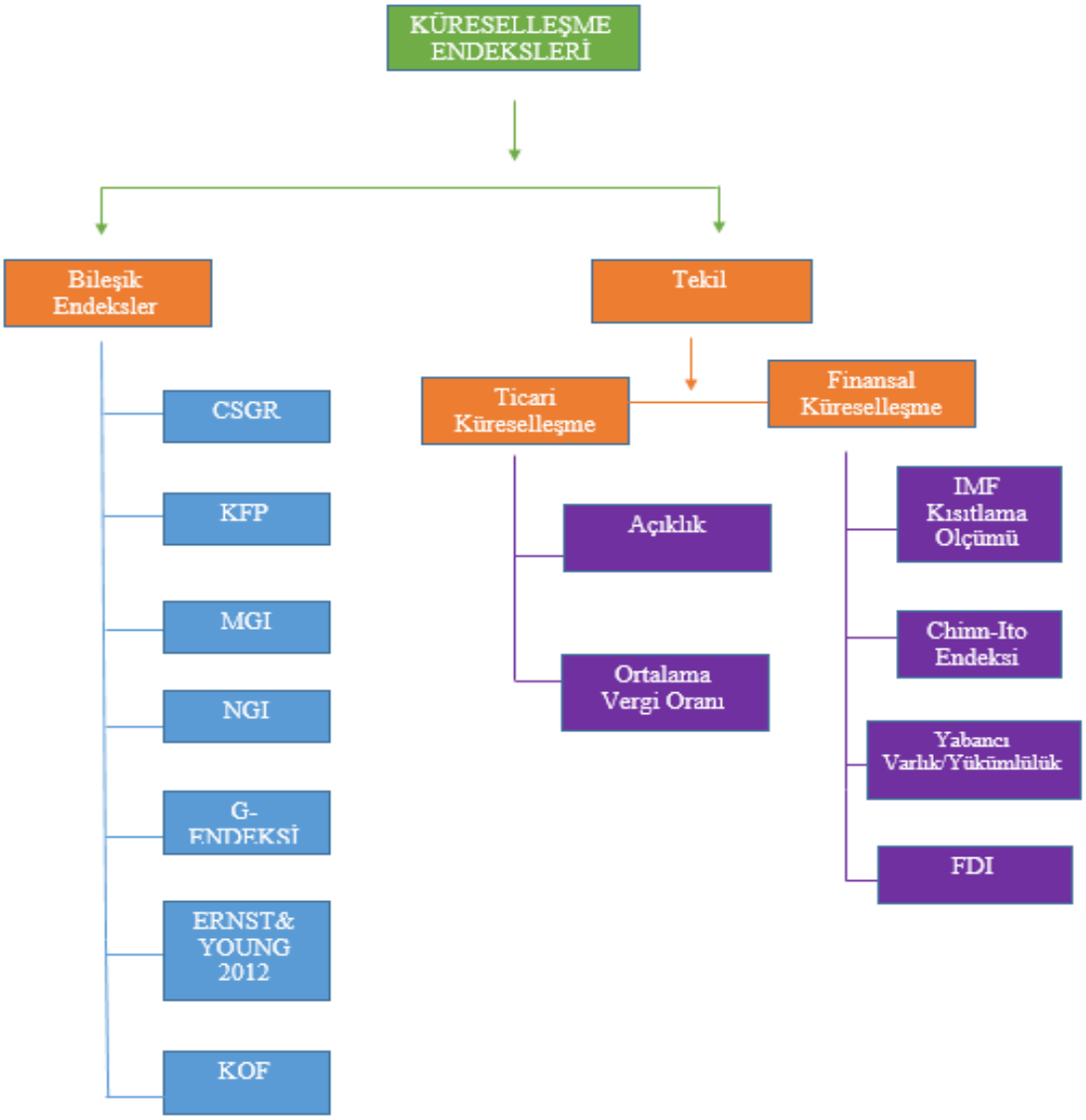
Çağdaş dönemin küreselleşen ekonomileri, finansal küreselleşmenin tüm olası avantajlarından yararlanmakla kalmamış, aynı zamanda para, bankacılık ve borç krizleri tarafından da yıpranmıştır (Bordo, Eichengreen, Klingebiel, & Martinez-Peria, 2001).

1.4. Küreselleşmenin Ölçümü

Küreselleşme, büyüyen ticaret ve doğrudan yabancı yatırımlardan çok daha fazlasıdır. Teknolojinin uluslararasılaşması ve artan hizmet akışları, küreselleşme değişikliklerinin parçalarıdır. Artan sayıda ülkenin sürece aktif olarak katılmasıyla küreselleşme daha derin ve daha geniştir. Bu değişimler sadece ekonomik küreselleşmeyi değil, aynı zamanda sürecin kültürel, sosyal, politik bileşenlerini de ilgilendirmektedir. Yeni gerçekler ve eğilimler, değişiklikleri ölçmek için uygun göstergelere ihtiyaç duyar.

Küreselleşme ilerledikçe küresel ve ulusal pazarlarda çeşitli eğilimleri ifade eder. Bu koşullar, sırayla, küreselleşme için uygun göstergelerin veya ölçütlerin tanımlanmasını ve

tasarımını etkilemelidir. Birincisi ve en açık şekilde, tanımı gereği, küreselleşmiş pazarların daha entegre hale geldiğini ve giderek daha fazla bütünleştiğini ima eder. İkincisi, bu tanımı karşılayan bir küreselleşme olduğu ölçüde, ulusal olmayan rakiplerin ulusal pazarlara erişiminin artması, ülkeler arasında fiyatlar, ücretler ve reel faiz oranlarındaki eşitsizliklerin azalmasına yol açmalıdır. Üçüncüsü, ülkeler arasındaki fiyat farklarının azalmasıyla birlikte, piyasalar arasındaki fiyat korelasyonları artmalı ve artan uzmanlaşma fırsatları ve karşılaştırmalı üstünlüğün etkisi nedeniyle piyasalar arasındaki çıktı kalıplarındaki farklılıklar artmalıdır. Dördüncüsü, ülkelerdeki tasarruf oranları ile yatırım oranları arasındaki farklar artmalıdır, çünkü sermayenin hareketliliği, yatırım oranlarını geçmişte olduğundan daha az tasarruf oranlarına bağımlı hale getirmelidir.



Şekil 1. Sınıflandırılmış Küreselleşme Endeksleri
Kaynak: *(Samimi, Lim, & Buang, Globalization measurement: notes on common globalization indexes., 2011)* tarafından hazırlanmış olup, üzerinde değişimler ve geliştirmeler yapılmıştır.

Küreselleşme endeksleri bileşik(kompozit) ve tekil olmak üzere iki temel başlık altında toplanmıştır. Tekil Endeksler küreselleşmeyi yalnızca ekonomik yönü ile ölçmektedir. Ekonomik küreselleşmede kendi içinde ticari ve finansal küreselleşme olmak üzere iki bölümde incelenmektedir.

Tipik küreselleşme ölçüleri, bu büyüklükler ne kadar büyük olursa, küreselleşmenin yaygınlığı veya genişlemesi o kadar büyük olduğu öncülüne daya ticaret işlemlerinin ve

sermaye akışlarının büyüklüklerine odaklanmıştır. Ancak çeşitli nedenlerle, ticaret ve sermaye hacmi, küreselleşmenin derecesinin en iyi ihtimalle kusurlu bir göstergesidir. Örneğin, ticaret ve sermaye işlemleri geniş dalgalanmalara tabidir ve temel alınan verilerin güvenilirliği ve karşılaştırılabilirliği genellikle sorgulanabilir. Ticaret, küreselleşmenin neden olmadığı, ihracatı teşvik eden sübvansiyonlar veya ithalatı kısıtlayan tarifeler ve diğer engeller gibi ulusal politikalar yoluyla bozulabilir. Sonuç olarak, bu tür politikalar küreselleşmenin boyutunu gizleyebilir veya abartabilir. Bu nedenle, küreselleşmenin sık kullanılan bir göstergesi, ihracata ayrılan gayri safi yurtiçi (veya küresel) ürünün oranıdır. (Wolf, 2008).

Küresel ekonomi için anahtar kelime olan entegrasyon küreselleşmenin ölçümü için önemli yer edinmiştir. Literatürde uluslararası ekonomik entegrasyon göstergeleri fiyat bazlı ve miktar bazlı göstergeler olmak üzere iki kategoride sınıflandırılmıştır. Miktarlara dayalı en yaygın olarak kullanılan entegrasyon ölçüsü, ihracat ve ithalatın toplamının GSYİH'ye bölünmesi olarak tanımlanan açıklık derecesidir. Bu değer, ekonomik küreselleşme açısından sentetik bir yaklaşım sağlasa da ana avantajlarından biri, uzun zaman serileri ve çok sayıda ülke için veri kullanılabilirliğidir. Önceleri tek değişken üzerinden küreselleşme ifade edilse de daha sonraları kompozit göstergeler için çalışmalar yapılmaya başlamıştır.

Literatürde Kearney(2002) çalışması ilk kompozit bir küreselleşme ölçüm aracı olarak ele alınmaktadır. Kearney (2002, 2003), tarafından oluşturulan endeks dünya çapında fikirlerin, insanların ve ekonomilerin entegrasyonunu sağlayan güçlerin basit bir birleşimidir. Dört ana bileşenden (ekonomik entegrasyon, kişisel iletişim, internet teknolojisi ve politik katılım) ve 13 farklı değişkenden oluşmaktadır. Ayrıca endeks, ticaret, doğrudan yabancı yatırım, portföy sermaye akımları ile gelir ödemeleri ve gelirleri olmak üzere dört temel değişkene ilişkin verileri birleştirerek ekonomik entegrasyonu nicelleştirmektedir.

Dreher (2002) ve Dreher, Gaston, & Martens (2008) tarafından hazırlanan Küreselleşme Endeksi (KOF) ise küreselleşme, ulusal sınırları aşındıran, ekonomileri, politikaları, teknolojileri ve kültürel ve insan, mal, sermaye ve fikirlerin tesis akışlarını bütünleştiren bir süreç olarak tanımlanmaktadır. KOF endeksi küreselleşmenin ekonomik, sosyal ve politik boyutlarını kapsamaktadır. Temel bileşenler analizi, değişkenlerin ağırlığını hesaplamak için

kullanılır. Bu endeks, ülkelerin coğrafi özelliklerini dikkate almamaktadır (Dabour, 2000; Dreher, 2006; Dreher, Gaston, & Martens, 2008)

Maastricht Küreselleşme Endeksi(MGI), küreselleşmenin tüm boyutlarını kapsayacak şekilde küresel siyaset, organize şiddet, küresel ticaret ve finans, sosyal ve kültürel, teknoloji ve çevreyi içeren yedi değişken grubu kullanır. Bu indeks sadece 2000 ve 2008 için hesaplanmıştır. Bu endeks, küreselleşmenin çevresel boyutunu yakalayan tek endekstir. MGI, ülke düzenlemelerinde ülkelerin coğrafi özelliklerini de içermektedir (Martens, Dreher, & Gaston, 2008).

Yeni Küreselleşme Endeksi (NGI) 2009 yılında Vujakovic tarafından küreselleşmeyi ölçmek için beş yeni değişkenli bir endeks olarak geliştirdi. Bu değişkenler, yerleşik olmayanların ticari marka başvuruları, portföy yatırım stoku, yerleşik olmayanların patent başvuruları ve çevre anlaşmalarıdır. Bu endekse dayalı olarak küreselleşme, ekonomiler, toplumlar ve uluslararasındaki etkileşimi ve karşılıklı bağımlılığı büyük mesafelerin ötesinde artıran bir süreç olarak tanımlanmaktadır. Ülkeler arasındaki coğrafi mesafeleri kontrol etmek için bir parametre ayrıca kullanılmıştır. Küreselleşme boyutlarını ve değişken ağırlıkları oluşturmak için temel bileşen analizi kullanılır (Vujakovic, 2009)

Küreselleşme endeksi (G-endeksi), ulusal ve küresel ekonomi arasındaki karşılıklı bağımlılığın derinliğini, genişliğini ve zenginliğini ölçmek için Randolph, 2001 tarafından oluşturulmuştur. Değişkenlerin en büyük ağırlığı küreselleşmenin ekonomik boyutuna aittir. Bu endeksin ana eksikliği, verilerin kısmen yayınlanmasıdır (Randolph, 2001).

İlgili endekslerin ölçüm kriterleri ve ağırlıkları farklılaşsa da genel olarak benzer nitelikte sonuçlara ulaşılmaktadır.

2. KÜRESEL FİNANS MERKEZLERİNİN YAPISI VE ÖZELLİKLERİ

2.1. Finans Merkezi Kavramı

Finans merkezleri, "çeşitli finansal iş ve işlemlerin yoğun bir yoğunluğunun" olduğu yerler olarak tanımlanabilir. Finans merkezleri, birbiriyle bağlantılı bir dizi finansal faaliyeti – bankacılık, sermaye piyasaları, yatırım, sigortacılık – yoğunlaştırarak güçlü bir kümelenme etkisi yaratır. Bir finans merkezi, basitçe, önemli miktarda finansal işin yürütüldüğü bir konumdur (Elliott, 2011).

Tanım olarak, bölgeler ve ülkelerdeki üretken finansal girişimlerin çoğunluğu için birincil dağıtım aracılarıdır. Finans merkezleri, düzenleyici ve yatırım kanalları aracılığıyla, bireysel firmaların sürdürülebilir kalkınmanın yönlerini düzenli iş, sermaye piyasaları ve tedarik zinciri faaliyetlerine entegre etme teşviklerini temel olarak şekillendirebilir. Bununla birlikte, finans merkezleri sadece finansal iş yerleri değildir. Bunlar aynı zamanda, sosyal ve çevresel ölçütler dahil olmak üzere finansal performansa ilişkin kamu tartışmalarının yanı sıra finansal düzenlemelerin de odak noktasıdır. Finans merkezlerindeki faaliyetlerin ekosistemi, sürdürülebilir finansmanı büyütmek için daha sistematik eylemi teşvik etmek için kullanılabilecek bir küme etkisi yaratabilir. Gerçekten de, iklim değişikliği ve sürdürülebilir kalkınma sorunu, artık finans merkezi başarısının ve rekabet gücünün stratejik bir boyutu olarak ortaya çıkmaktadır. 2017 yılında yayınlanan "Finans Merkezlerinin Sürdürebilirliği Yeşil ve Sürdürülebilir Finansmanı Hareketleştirmede G7 Finans Merkezlerinin Değerlendirilmesi" Raporu'nda da bu konun önemi vurgulanmıştır.

Özetle finans merkezleri, finansal terimlerin odaklandığıı, fon talebi ve arzının karşılaştığı gerek ulusal gerek ise uluslararası finansal kurumlar ve bankaların faaliyetlerini sürdürdüğü, sınırların ötesinde iş ve işlemlerin basit ve kârlı bir şekilde yapılabildiği, menkul değer alış ve satışlarının gerçekleştirildiği alan olarak ifade edilebilir (Uzunoğlu V. , Bölgesel Finans ve Hizmet Merkezi , 2000).

Bu bağlamda bir şehrin finans merkezi olarak anılmasısı için yapılan araştırmalar neticesinde beş temel şartı bir arada sağlaması gerekmektedir (Öztangut N. , 2007):

a) Ekonominin büyüklüğü,

b) Kalifiye personel varlığı,

c) Düzenleyicilerin yaklaşımı ve düzenleme alt yapısı

d) Gelimiş bir finans sektörü

e) Kusursuz bir fiziksel altyapı

2016 yılında bir dizi finans merkezi (Kazablanka, Frankfurt, Hong Kong, Londra, Lüksemburg ve Paris gibi) sürdürülebilirlik sorununa en iyi nasıl çözüm üreteceklerini belirlemek için belirli girişimler başaltmıştır (The UN Environment Inquiry, 2017, s. 14):

- ✓ Londra: Ocak 2016'da, City of London Corporation, Green Finance Initiative'i u Birleşik Krallık Hazinesi ve İş, Enerji ve Sanayi Stratejisi Departmanı ile ortaklaşa başlattı. Londra'nın yeşil finans için küresel bir merkez olarak rolünü teşvik etmek için.

- ✓ Paris: Fransa'nın COP21'e başarılı bir şekilde ev sahipliği yapmasının ardından, Paris EUROPLACE Mayıs 2016'da Paris Yeşil ve Sürdürülebilir Finans Girişimi'ni " ekosistemini geliştirmek için sinerjileri ve işbirliklerini güçlendirmek".

- ✓ Hong Kong: Mayıs 2016'da, Hong Kong Finansal Hizmetleri Geliştirme Konseyi, Hong Kong'un bölgesel bir yeşil finans merkezi olarak "bu fırsatı değerlendirip değerlendirmediğini" savunan bir rapor yayınladı. , diğerleri bunu yapacak."

- ✓ Lüksemburg: Eylül 2016'da Lüksemburg Menkul Kıymetler Borsası (LuxSE) dünyanın ilk Yeşil Menkul Kıymetler Borsasını başlattı, yeşil yatırımlar için fon toplamaya adanmış yeşil finansal araçlar için bir platform.

- ✓ Kazablanka: Fas'ın Kasım 2016'da COP22'de açıklanan sürdürülebilir finans için yol haritasının bir parçası olarak, Kazablanka Finans Şehri Otoritesi (CFC), bir Pan-Afrikan olmayı hedefliyor "iklim finansmanı" merkezi.

- ✓ Frankfurt: Mart 2017'de Deutsche Börse, bir diyalog platformu olarak hareket etmek ve finans merkezindeki kilit katılımcıları bir araya getirmek için Frankfurt'ta yeni bir Sürdürülebilir Finans Girişimi başlattı.

Bu ve diğer girişimler, sürdürülebilirlik gündeminin ürettiği üç farklı zorunluluğa yanıt vermektedir (The UN Environment Inquiry, 2017, s. 7):

- ✓ Politika: yerel ve ulusal hükümetler, finans merkezlerinin temel çevre, iklim ve sürdürülebilir kalkınma hedeflerine ulaşmak için sermayeyi nasıl harekete geçirdiğiyle ilgilenmektedir.
- ✓ Pazar: finans merkezlerinin kendileri, sürdürülebilirlik faktörlerinin potansiyel risklerin yanı sıra yeni fırsatları nasıl yaratabileceğiyle ilgilenmektedir.
- ✓ Ekonomik: daha geniş anlamda, finans merkezlerinin sürdürülebilirlik geçişini gerçekleştirirken reel ekonomiye nasıl hizmet ettiğini önemsemektedir.

Literatürde finans merkezleri farklı kategorilere ayrılarak incelenmektedir. Örneğin Roberts (1994), dört farklı türü ayırt eder: yerel, küresel, bölgesel ve off-shore. Yerel finans merkezleri belirli bir ülkeye aittir ve belirli bir ulusal müşteriye hizmet verirken, Londra ve New York gibi küresel finans merkezleri gerçekten dünya çapındaki tüm müşterilere hizmet veren uluslararası merkezlerdir. Bölgesel finans merkezleri, bir bölgenin ulus altı bir varlıktan ziyade ulus üstü bir varlık olarak tanımlandığı bölgesel bir müşteriye hizmet etmektedirler. Son olarak, off-shore finans merkezleri finansal antrepotlar olarak hizmet eder ve ev sahibi ülkenin finansal sisteminin dışında uluslararası faaliyetler yürütür.

2.2. Finans Merkezlerinin Doğuş Süreci

Küreselleşmeyle kısıtlamaların ortadan kalkmasıyla ve bilişim teknolojileri sektöründeki gelişmelerin sonucu olarak yatırımcıların yatırım yapma maliyetlerinin azalması gibi nedenler neticesinde finansal piyasalar, uluslararası hacim kazanmaya başlamıştır. bunun neticesinde de ülkeler arasında gerçekleşen sermaye dolaşımı da kolaylık kazanmıştır.

Sanayi ve ticaretin gelişmesi ile beraber ülkelerin ekonomik kalkınmaları hız kazanmış görünse de genişleyen kamu kesiminin finansman ihtiyacı ortaya çıkmıştır. Fon ihtiyacı

olanlar için yurtiçi tasarrufların edinilmesi çeşitli finansal hizmetlerin ortaya çıkmasına ve gelişimine zemin hazırlamıştır.

Üretim faktörlerinin yerine getirilmesi amacıyla ihtiyaç duyulan sermayenin yoksunluğuna yurtiçi tasarrufların yetersizliği neden olmakla beraber bu yoksunluk üretim, yatırım ve istihdam seviyelerinde düşüşlere sebep olmuştur. Bu durum sonucunda da üretimle ilişkili önemli finansmanın bulunabilmesi için ülke ekonomisinin yurtdışı tasarruflara bağımlılığı ve sonucunda ülkenin ekonomik kırılganlığı yükselmektedir (TCMB, 2015).

Çoğunlukla hükümetler, gelişmiş ülkelerdeki uluslararası finansal hareketlilikleri ülkesine yaklaştırmak için bankacılık finans sistemi üstünde belli sınırlandırma ve denetimleri büyük ölçüde hafifletmek veya ortadan kaldırabilmek için çeşitli uygulamaları (deregülâsyon) hayata geçirirler. Bu uygulamaların neticesinde oluşan Finansal Serbestleşme terimi ekonomilerin uluslararası sermaye hareketliliklerine açılma sürecimi ifade etmektedir (Durusoy, 2000).

Teknolojik ilerleme ve verimlilik hızındaki artışla birlikte -yatırıma yönlendirilebilmesi koşuluyla- ulusal tasarruflar, ekonomik büyümenin temel göstergelerindendir. Uluslararası tasarrufların da yatırımda kullanılabilmesine olanak veren finansal serbestleşme ise ekonomik büyümeyi güçlendirici etkiler sunmaktadır. Yurtdışı ve/veya yabancı kaynaklı bir ekonomik büyümeye sahip olan ekonominin ise dış gelişmeler ya/ya da şoklar karşısında kırılgan olacağı da göze çarpmaktadır. Bu doğrultuda sürdürülebilir bir ekonomik bir büyüme için yatırımların çoğunluğunun finansmanının ulusal kaynaklara dayanması ve doğal olarak ulusal tasarruf miktarının artırılması büyük derecede önem arz etmektedir (Altuğ, 2012).

İkinci Dünya Savaşı'nın sonunda, Amerika Birleşik Devletleri dünyanın en yüksek siyasi ve ekonomik lideri olarak gücünü pekiştirdi ve ABD doları uluslararası yerleşim ve rezerv için baskın para birimi haline geldi. O andan itibaren dünya, 1970'lerde Bretton Woods'un çöküşüne kadar uluslararası finansal sistem açısından bir istikrar dönemine girmiştir. O zamandan beri dünya petrol krizlerine, çok uluslu şirketlerin genişlemesine, Euro-dolar ve Asya-dolar piyasalarının yükselişine ve birçok hükümet tarafından sermaye hareketleri üzerindeki kontrolün serbest bırakılmasına tanık oldu. Eşzamanlı olarak, para ve sermaye

piyasalarında dalgalanma dönemleri ve uluslararası finansal sistemin kalıplarında değişiklikler olmuştur.

Dolar 1944 yılında Bretton Woods anlaşması sonucunda rezerv para statüsüne geçiş yapmış, uluslararası para ve ödemeler sisteminin göz hapsine alınması ve denetimi olarak Dünya Bankası ve Uluslararası Para Fonu oluşturulmuştur. Amerika Birleşik Devleti (ABD)'nin 1960 yıllarında ulusal piyasalarda faiz ve vergiler ile ilgili yapmış olduğu sınırlandırıcı düzenlemeler ile ilk kez finansal işlemler sınır ötesine geçmiş ve Londra'da para ve sermaye piyasaları ortaya çıkmıştır. Londra yabancı ihraççılarla yabancı yatırımcıların sterlin dışında Dolar ile işlem yapılabilen uluslararası bir merkez olma yolunda ilk adımlarını atmıştır. Yine Londra yabancı finansal kuruluşların serbestçe finansal işlem ve faaliyetlerini devam ettirebilmeleri için düzenlemeler sunmuş ve pek çok yabancı mali kuruluşun ev sahpliğini üstlenmiştir (Çoban Ü. , 2012).

Düzenlenebilir sabit kurul Bretton-Woods sisteminin bitişiyle, 1970'lerde başlayıp günümüzde de devam eden hızlanma sürecine girilmişir. Bunun neticesinde döviz kurları dalgalanmaya bırakılmış, böyle bir olayda sıkı sermaye düzenlemelerine gitmenin ekonomik istikrarsızlığı arttırdığı düşünülerek uluslararası fon transferlerine getirilen kontroller esnetilmeye başlanmış ve serbestleşme adımları hız kazanmıştır. 1974'te ABD ile başlayan bu adımlar, 1979 İngiltere, 1980 Japonya ve 1981 yılında da Almanya'nın liberalizasyona yönelik süreçlerle devam etmiştir (Serkan, 2008).

Dünya üzerinde var olan ciddi finans merkezlerindeki baş rollerin işleyişleri yanında finans piyasalarla birlikte uygulanabilen deregülâsyon ve serbestleşme politikaları gibi ilerlemeler finans piyasalarında bütünleşmeye zemin hazırlamıştır. Tüm dünyadaki finansal piyasalarda yapılan girişim hareketlerinin rekabet marifetlerinin artırılması için devletlerin finans piyasalarını deregüle etme ve serbestleştirme yönünde destekleyen bir terim olarak küresel rekabet açıklanabilir (Akdiş, 2000).

1980 yıllarının ilk başlarından itibaren yerel finansal piyasalarda deregülâsyon ve liberalizasyon süreci başlayarak, finansal piyasalar giderek dışa açılma adımları atmış, uluslararası finansal piyasalar gelişme göstermiş, sınır ötesi finansal işlemler genişlemiş,

uluslararası para ve sermaye hareketlerindeki serbesti, teknolojik gelişmelerin de etkisi ile küresel bir finansal pazar oluşturulmasına neden olmuştur (Çoban Ü. , 2012).

Piyasaların dışa açılabilmesinin basitleşmesi ile beraber finansal işlemler sınır ötesine doğru yönelmiş ve yatırımcılar fonlarını kendi ülkelerinde var olan sınırlı yatırım seçenekleri ile değerlendirmenin aksine dünya üzerinde farklı piyasalar üzerinde yönlendirme fırsatı yakalamışlardır. Yatırımcının ilgisini çekmeye çalışan bankalar ve aracı kurumlar, ürün seçeneklerini farklılaştırma ve verdikleri hizmetin kalitesini yükseltme gibi faktörlerle dünyanın çeşitli yerlerinde bir yarış içinde kendilerini bulmuşlardır. Finansal piyasaların uluslararası bir hacim kazanması ile kentlerde dünya çapında bir düzeye taşımaya başlamışlardır.

Dünyadaki farklı kentler finans merkezi olabilme ve yatırımcıların tercih ettiği bir pozisyonda olabilme için yeni adım atmaktadırlar. Ekonomisi iyi düzeyde olan, gelişmekte olan ülkeler ilgi çekmekte ve dünyanın uluslararası önde gelen finansal kuruluşlarının bu ülkelere yatırım yapmasına imkân tanımaktadır. Hal böyle olunca Londra ve New York gibi uzun zamandır uluslararası finans merkezi olan şehirleri yeni rakipler ile mücadele noktasında karşı karşıya getirmektedir.

Finansal gelişmenin hızlanmasına etki eden ve finansal merkezlerin gelişiminde aktif rol oynayan faktörler su şekilde sıralanabilir (Kılıçarslan A. , Türk Finans Sistemi ve İstanbul Finans Merkezi'nin Türk Finans Sistemi Üzerindeki Muhtemel Etkileri., 2014):

- ✓ İş Çevresi: İş yapmanın maliyeti ve pratikliği, teknolojik altyapının ve fiziksel altyapının kalitesi, politik ve ekonomik politikalar
- ✓ Finansal Piyasa Alt Yapısı: Döviz değişimi, ödeme sistemleri, piyasa bilgi sistemleri, takas merkezleri ve güvenliği ve ticaret havuzu gibi finansal hareketliliklerin boyutu ve kalitesi
- ✓ Düzenleme: Finans piyasalarının; düzenleyici ortam, açıklık ve öngörü, doğruluk, uluslararası standartlar gibi kriterlerde uluslararası piyasalara en iyi entegrasyonu ve uygunluğu ile finans piyasalarının düzenleme kalitesi ve kapsamı,
- ✓ Nüfus: Finans merkezindeki yabancı işgücü ve yöresel iş gücünün vasfı,

- ✓ İletişim: Dünya merkezleri ve diğer uluslararası piyasalar ile iletişimin niteliği

Bu faktörler bir merkezin gelişimiyle birlikte finansal katma değer üretme kapasitesini arttırarak ekonomik kalkınmanın da sağlanmasında önemli bir role oynayacaktır. Aslında iki yönlü bir bağlantı olması nedeniyle ülke ekonomilerinin temelinde yer alan kriterler finans merkezleri özelinde de öne çıkmaktadır.

2.3. Finans Merkezi Türleri

Bir finans merkezinin hizmet verdiği coğrafi alanın kapsamına bağlı olarak, ulusal, bölgesel ve dünya düzeylerinde bulunabilmektedir. Bu nedenle, tüm finans merkezleri aynı işleve veya aynı öneme sahip değildir. 1981'de Amerikalı ekonomist Howard C. Reed, 1900'den itibaren 10 veya 15 yıllık aralıklarla, yabancı ve çok uluslu bankaların sayısı gibi bir dizi nicel kritere dayalı olarak uluslararası finans merkezler için bir sıralama önermiştir.1980 için, söz konusu 80 merkezi artan beş kategoriye ayırdı: 40'ı ev sahibi uluslararası finans merkezleri, 29'u uluslararası finans merkezleri, sekizi (Frankfurt, Hong Kong, Paris ve Zürih dahil) ikinci dereceden uluslar üstü finans merkezleri olarak sınıflandırıldı. New York ve Tokyo birinci dereceden ulus üstü merkezler ve sadece bir tanesi merkez Londra küresel merkez olarak nitelendirilmiştir (Reed, 1981). Böyle bir yaklaşım ilk olması nedeniyle önemlidir ancak çok sayıda merkezin karşılaştırılmasına imkan tanısa da sonuçta, kullanılan göstergeler merkezlerin gerçek doğası hakkında çok sınırlı bilgi sağlamaktadır. Daha sonraki analizler, bu tema üzerinde bir takım varyasyonlar ortaya koymuştur. Örneğin Geoffrey Jones, daha niteliksel bir seçim yöntemi kullanarak ve kategorileri beşten üçe indirerek Reed'in modelini biraz düzeltmiştir. Richard Roberts, önceki üç kategoriye açık deniz merkezleri ekleyerek oldukça benzer bir alt bölüm önermiştir (Roberts & Sydow, 1996).

Finans merkezlerinin sınıflandırması, finans merkezlerini beş kategoride sınıflandıran Mainelli (2007) tarafından daha da ileri götürülmüştür: (i) sadece Londra ve New York tarafından karşılanan kriterleri gerektiren küresel finans merkezleri; (ii) önemli miktarda sınır ötesi işlemlerin yürütüldüğü uluslararası finans merkezleri; (iii) Reasürans alanında Hamilton gibi bir sektörde dünya lideri olan niş finans merkezleri; (iv) bir ülkede finansal hizmetler için merkez görevi gören ulusal finans merkezleri; ve (v) bir ülkede bölgesel ticaretin büyük bir bölümünü yürüten bölgesel finans merkezleri.

Park (2011), uluslararası finans merkezi ile yerel finans merkezi arasında aşağıdaki gerekçelerle ayrım yapmaktadır: (i) uluslararası merkezler, yalnızca merkezin bulunduğu ülkenin para birimiyle değil, dünyanın çeşitli anapara birimleriyle işlem yapmaktadır; (ii) uluslararası merkezlerde yabancı para birimlerinde gerçekleştirilen finansal işlemlerin çoğu genellikle vergi ve kambiyo kontrollerinden muaftır ve (iii) uluslararası finans merkezleri, hem yerleşik hem de yerleşik olmayan müşterilere çeşitli finansal hizmetler sunmaktadır.

Çalışmada finans merkezleri uluslararası(küresel), bölgesel ve Off-Shore olmak üzere üç kategoride incelenmiştir.

2.3.1. Uluslararası Finans Merkezleri

Gelişmiş teknolojiler ve dijital ekonomiyle artan etkileşim finansal merkezlerin küreselleşme mimarisinde çok önemli bir rol oynamasına neden olmaktadır. Çünkü bu merkezlerin finansal aracılık işlemlerinde ve özellikle ekonomik büyüme ile kalkınmanın finanse edilmesinde büyük yeri bulunmaktadır. Literatürde uluslarası finans merkezleri farklı bakış açıları ile tanımlanmakta ancak genel olarak küresel bir yapı için gereklilikler vurgulanmaktadır.

Uluslararası Finans Merkezleri gelişmiş ödeme sistemlerine sahip, büyük yerel ekonomileri destekleyen, fonların hem kaynaklarının hem de kullanımlarının belirlendiği derin ve likit piyasalara sahip çeşitli ve yasal ve düzenleyici çerçevelerin asil-vekil ilişkilerinin ve denetim işlevlerinin bütünlüğünü korumak için yeterli olduğu büyük uluslararası tam hizmet merkezleridir. Bu merkezler genellikle yerleşik olmayanlardan kısa vadeli borç alır ve yerleşik olmayanlara uzun vadeli borç vermektedir. Varlıklar açısından, Londra bu tür en büyük ve en köklü merkezdir, onu New York izlemektedir (IMF, 2000).

Dufey ve Giddy'ye (1978) göre, büyük finansal faaliyetlerin uluslararası merkezleri olan küresel finans merkezleri, dört ana özellik ile ayırt edilir: ekonomik ve politik istikrar; verimli ve deneyimli bir finans topluluğu; iyi iletişim ve destekleyici hizmetler; ve yatırımcıları aşırı kısıtlamalar olmaksızın koruyan finans sektörü için uygun resmi bir düzenleyici ortam. Poon (2003), uluslararası finans merkezlerini "küresel finansal akışların kontrol merkezlerinden" biri olarak tanımlamıştır. Uluslararası Finans Merkezleri yerel ve uluslararası yatırımcılara düşük işlem ve sermaye maliyeti, düşük risklilik ve sermayeye

basit ulaşım olanağı sunarlar (Apak, 2008). Küresel bir finans merkezi, çok yüksek düzeyde finansal uzmanlığa, küresel odaklı hukuk firmaları dahil olmak üzere eksiksiz bir altyapıya, güvenilir bir hukuk sistemine ve dünya çapında çok çeşitli yatırımcılarla bağlantılara sahip olmadan yatırımlar ve iş çekmeleri mümkün değildir (Elliott, 2011).

Uluslararası finans merkezini ifade etmek zor gibi görünse de, aşağıda yer alan özellikler uluslararası finans merkezlerinin başlıca ortak özelliklerini kapsamaktadır (Deloitte, 2009)

- Boyut olarak bakıldığında sınır ötesi finansal işlemlerin daha çokça olması,
- Uluslararası kalifiye finans uzmanlarının sayısı,
- Uluslararası firmalarca ulaşılabilir ulusal piyasanın büyüklüğü,
- Yüksek hacimli ve farklı piyasalara hizmet sunabilme yeteneğine sahip bir merkez olma imajı/itibarı/profili,
- Uluslararası ilkelere sahip yasal ortam,
- Politik ve ekonomik istikrar,
- Etkili ve kabul görmüş yasal düzenlemeler,
- Yerel, bölgesel ve küresel ölçekte iş kurma ve yönetebilme kolaylığı,
- Finansal hizmetler sektöründe iş yapma maliyetleri,
- Rekabetçi mali piyasa, (kurumsal ve bireysel)
- Vasıflı finansal sektör hizmet çalışanlarını ülkeye çekebilecek nitelikte hayat tarzının varlığı,
- Destek hizmetlerine ulaşılabilirlik, yeterli iletişim ve fiziki altyapı ile ulaşım altyapısı,
- Fon sahibi ile fon kullanıcısını uluslararası alanda buluşturması,

Bu özellikler içinde her biri, finans merkezini tanımlarken birer alt unsur olarak sayılabilir. Değinilen özellikler tek bir çatı altında, dünya çapındaki özel ve kamu kurumlarınca yayınlanan ve genel olarak kamusal ve kurumsal fikirleri yansıtan Uluslararası Finans Merkezi (UFM) göstergelerine oldukça fayda sunmaktadır (Deloitte, 2009)

Dünya üzerinde var olan ve oluşacak bölgesel ve ulusal finans merkezi küresel finans merkezlerinin sahip olacağı türden finansal altyapıya sahip olamayacakları için küresel finans merkezleri diğerlerine göre daha avantajlı olacaktır. Genel olarak değerlendirildiğinde, küresel finans merkezlerinin birkaç temel açıdan bölgesel ve ulusal merkezlerden daha üstün olduğunu gösteren birkaç sonuçtan bahsetmek mümkündür. Çünkü bütün profesyonellerin önceliği küresel finans merkezleri olacağı gibi bütün yatırımcıların, tüccarların odak noktası da küresel merkezler olacaktır. Öte yandan burada bulunan firmalar kalifiye elamanı çekmek ve süreklilik sağlayabilmek için yüksek yan haklar sağlayacaktır bu durum personel hususunda rekabet edilebilirliği kısıtlı hale getirir (Elliott, 2011).

2.3.2. Bölgesel Finans Merkezi

Bölgesel finans merkezleri, daha küçük yerel ekonomilerle, bölgelerinin içinde ve dışında fon sağlayan daha bölgesel odaklı bankalarla ilişkili iyi gelişmiş finansal piyasalara ve altyapıya sahip merkezlerdir (IMF, 2000). Başka bir ifade ile yer aldıkları bölgede hizmet bu merkezler, bölgesinde yer alan ülkelerin ihtiyaçlarına çözüm üretmektedir. Ekonomileri büyük olan ülkelerde finansal hizmetlerin çoğaldığı şehirler finansal merkez olarak ifade edilebilmektedir.

Bu merkezlerin, rollerini öncelikle müşterilerin faaliyet gösterdiği ülkelere olan coğrafi yakınlığın ve yan kuruluşların, şubelerin güvenlik ve operasyon kolaylığının birleşiminden alır. Büyük ölçüde, kendi başlarına mali güç mıknatısları yerine ofisleri oraya yerleştirmeyi uygun bulan yabancı mali kuruluşlara ev sahipliği yaparlar ve bu da, eylemin bir parçasını elde etmek için yabancı mali teşebbüsleri yan kuruluşlar kurmaya çeker (Johnson, 1976).

Bölgesel finans merkezlerinin temel özellikleri aşağıdaki gibi sıralanmıştır (Kılıçarslan A. , 2014);

- Yerel ve uluslararası firmaların bölgesel pazarlara ulaşımını sağlayacak bir iletişim ağına ve alt yapısına sahip olma,
- Yurtiçi borsalarda kote olarak işlem gören yabancı şirketlerin var olma durumu,
- Ulusal tahvil pazarının genişliği,
- Finansal sistemin geneline bakıldığında yabancı finans kurumların ve sınır ötesi işlemlerin fazla yer bulması,
- Türev ürünler piyasasının gelişmişliği,
- Bölgesel döviz piyasalarının varlığı ve etkileri,
- Merkezin finansal gelişimini ve boyutuna yönelik ürün çeşitliliği, yatırımcı sayısı,
- Yatırımcıların ilgisini çeken iş ortamı,
- Yasal düzenlemelerin finans merkezini destekleyici etkisi, her çeşit ürüne ve piyasaya yönelik basit ve kesin çözüm üretmesi,
- Yatırımcılarla kara para aklama, uluslararası dolandırıcılık, manipülasyon ve diğer yasaklanmış uygulamalara ilişkin ön anlaşmalar,
- Fiziki alt yapı yatırım bağlantısının gelişimi (hava taşımacılığı, yollar, ofis sistemleri)

2.3.3. Off-Shore Finans Merkezi

Offshore finans merkezleri çok daha küçüktür ve daha sınırlı uzmanlık hizmetleri sunan merkezler olarak nitelendirilmektedir. Finans sektörünün yerel ekonomiye kıyasla büyük olduğu, orta düzeyde düzenlenmiş, düşük düzeyde vergilendirilen ve esas olarak yerleşik olmayanlara hizmet sağlandığı ülke veya bölgeleri ifade etmektedir (IMF, 2000).

Ayrıca, Dufey ve Giddy (1978), offshore finans merkezlerini, yerleşik olmayan borçlular ve yerleşikler için çok daha dar aracılık hizmeti sunan antrepot finansal hizmet sağlayıcıları arasında belirli bir alt grup olarak tanımlamaktadır. Bankaların denizaşırı bankacılık

merkezlerinde konumlanmalarının başlıca cazibesi, müdahaleci ve pahalı resmi düzenlemelerin ve vergilendirmenin olmamasıdır.

Off-Shore finans merkezleri, karada deneyimlenenden daha az düzenlemeye tabi bir ortamda faaliyet gösteren, çok çeşitli uluslararası finansal faaliyetleri kolaylaştıran düşük vergili veya vergisiz bir yargı yetkisidir. Londra, 1950'lerde döviz, özellikle de doları çekmek amacıyla bankacılık sistemini yapılandırmaya başladığında, tartışmasız ilk OFC olmuştur. Açık deniz piyasasının merkezi haline gelmesi, yalnızca eşi benzeri görülmemiş bir finansal hizmet yelpazesi sunabilen çok sayıda uluslararası finansal kurum ve bankaya ev sahipliği yaptığı için değil, aynı zamanda bu kurumların hem resmi düzenlemenin zorunlu olduğu hemde bürokratik işlemlerin kolay olduğu bir ortamda faaliyet gösterebildiklerinden kaynaklanmaktadır (Einzig, 1973).

Sonuç olarak bu merkezlerin özellikleri şu şekilde ifade edilebilir (IMF, 2000):

- ✓ Nispeten çok sayıda finansal kuruluşun esas olarak yerleşik olmayanlarla iş yaptığı yargı bölgeleri
- ✓ Yurt içi ekonomileri finanse etmek için tasarlanmış yurt içi finansal aracılık ile orantısız dış varlık ve yükümlülüklere sahip finansal sistemler
- ✓ Düşük veya sıfır vergilendirme; orta veya hafif mali düzenleme; bankacılık gizliliği ve anonimlik

Ayrıca bu merkezlerde kambiyo sınırlamaları bulunmazken, geçerli para birimleri ABD Doları ve İngiliz Poundu gibi güçlü para birimlerine sabitlenmiştir (TSPAKB, 2011).

Off-Shoreların kullanım nedeni ise şu şekilde sıralanabilir (IMF, 2000):

- ✓ daha düşük açık vergilendirme ve sonuç olarak vergi sonrası kârın artması
- ✓ zımni vergilendirmeyi azaltan daha basit ihtiyati düzenleyici çerçeveler
- ✓ kuruluş için asgari formaliteler
- ✓ asil-vekil ilişkilerinin bütünlüğünü koruyan yeterli yasal çerçevelerin varlığı

- ✓ büyük ekonomilere veya sermaye girişlerini çeken ülkelere yakınlık
- ✓ belirli merkezlerin itibarı ve sağlanan uzmanlık hizmetleri
- ✓ döviz kontrollerinden muafiyet
- ✓ varlıkları davaların vb. etkilerinden korumak için bir araç.

2.4. Finans Merkezi Olma Kriterleri

Uluslararası finans merkezlerinin gelişimi, finansal serbestleşme süreçleri ve uluslararası finans piyasalarının küreselleşmesi ile ilgilidir. Bir yerin finans merkezi olmasını belirleyen ve kolaylaştıran çeşitli faktörler vardır. Bu faktörler literatürde farklı yaklaşımlarla ele alınıyor olsa da genellikle kabul edilmiş bir dizi özellikler vardır. Bunlar (Yam, 2004):

- ✓ Coğrafi konum;
- ✓ Çok kültürlü faktörler (ortak tarih, gelenekler, din, dil, zihniyet, hoşgörü vb.);
- ✓ Ekonominin sermaye, emek kaynakları ve maddi olmayan duran varlıkların hareketine açık olması;
- ✓ Liberal mevzuat, uygun vergi ve gümrük politikası, göçmenlik mevzuatı;
- ✓ İşletmelerin tescili ve işlemlerin yürütülmesi için basitleştirilmiş prosedürler, düşük yönetim maliyetleri, düşük yolsuzluk seviyesi;
- ✓ Uluslararası standartların tanıtılması, bunların kullanımı, hesaplar, düzenleme, raporlama ve gözetim alanlarında uygunluk;
- ✓ Altyapı varlığı ve geliştirilmesi (borsalar, bankalar, sigorta şirketleri, yatırım fonları, tröst şirketleri vb.);
- ✓ Finansal hizmetlerin rekabetçi maliyetleri;
- ✓ Çeşitlendirilmiş finansal araç ve hizmet yelpazesi (hisseler, tahviller, türevler, endeksler vb.);

- ✓ Bir ülkede makroekonomik ve siyasi istikrar, belirli bir refah düzeyi vb.

şeklinde ifade edilebilir. Ancak bir yerin/bölgenin finans merkezi sayılması için literatürde daha az sayıda özellikte tanımlanmaktadır. Örneğin Choi (1984), "uluslararası finans" merkezi teriminin a) küresel finansal etkileşime açık olma b) finansal merkezi yerlerdeki bir hiyerarşinin en üst performansa sahip olduğu yer c) kendine özgü düzenlemelere sahip bir pazar d) finansal faaliyetler için bir coğrafi alan ve e) dış para piyasası olmak üzere en az beş farklı özelliği olduğuna işaret etmektedir. Sassen (1999), sıradan bir şehri küresel bir finans merkezine dönüştürmede en önemli iki faktörün, finansal faaliyetlerin ulusal konsolidasyonu (finansal kurumların ve işlemlerin tek bir yerde toplanması) ve piyasa ve finansal liberalizasyon (finansal hizmetlerin açıklığı ve serbest sermaye) olduğunu belirtmektedir. Fakitesi (2009) uluslararası finans merkezinin bazı özelliklerini şu şekilde sıralamaktadır: (i) uluslararası finans işlerinin karlı, kolay ve verimli bir şekilde yürütülmesine yardımcı olur; (ii) iş, finans ve birbirine bağlı hizmetleri kapsayan çok sayıda yetenekli yönetim ve entelektüel yetenek var; (iii) yabancı yatırım ve açık deniz iş akışı ile derin likit ve sofistike sermaye piyasaları ve dünya çapında rekabetçi vergi ve düzenleyici rejimler sunar; (iv) hızlı ve yenilikçi bir şekilde yanıt verebilen bir işgücü aracılığıyla finansal hizmetlere önemli değer katabilir; (v) yüksek kaliteli telekomünikasyon ve bilgi teknolojileri kapasitesinin yanı sıra eğitimli, çok dilli işgücü sunar; (vi) finansal hizmetlerin tüm yönleri verimli bir şekilde konumlandırılabilir; ve (vii) iş için keyifli ve çekici bir ortam sağlamak. Eichengreen ve Shah (2020), finans merkezinin statüsünün belirleyicilerini beş ayrı grupta toplamaktadır. İlk özellik finansal önemin etkili belirleyicileri olan esneklik, işlemsel şeffaflık ve ekonomik istikrar yer olarak ifade edilmektedir. İkinci özellik, paranın sağlamlığı, kredi notu ve finansal istikrarı vurgulamaktadır. Üçüncü özellik, finansal gelişme düzeyini ve piyasa kapitalizasyonunun değerini yakalayan değişkenler kümesini göstermektedir. Dördüncü özellik ise teknolojik gelişmişliğinin önemini vurgulamaktadır. Son olarak, hükümetin büyüklüğünü açıklayan belirleyicilerinin önemine dikkat çekilmektedir.

Ayrıca Mainelli (2007) bir finans merkezinin rekabet gücünü belirleyen beş faktörü şu şekilde sıralamıştır:

1. "İnsanlar" – iyi personelin mevcudiyeti ve işgücü piyasalarının esnekliği.

2. “İş ortamı” – düzenleme, vergi oranları, yolsuzluk seviyeleri ve iş yapma kolaylığı. Düzenleme şu anda Londra ve New York'un göreceli rekabet edebilirliğinde belirleyici faktör olarak gösterilmektedir.

3. "Piyasaya erişim" - birçok finansal hizmet firmasının tek bir merkezde bir araya getirilmesinin etkilerinin yanı sıra ticaret seviyeleri.

4. “Altyapı” – mülk ve ulaşım bağlantılarının maliyeti ve mevcudiyeti.

5. “Genel rekabet gücü” – bütünün “parçaların toplamından daha büyük” olduğu kavramı.

Özetle finans merkezi olunabilmesi için gerekli özellikler hukuki, siyasi, sosyal ve ekonomik kriterler belli başlıkları altında toplanabilir. Bu kriterler öne çıkan, fark yaratıcı ve rekabet için göreceli faktörler olarak sıralanabilir (Çevik, 2011). Finans merkezlerince yapılan çalışmaların ortak elemanı olarak tanımlanabilecek politik istikrarın olduğu ülkelere güven duyan yatırımcılar sayesinde ticari uğraşlar ve fon alışverişi güvenli bir şekilde yerine getirilebilir (Sönmez M. , 2014).

Öte yandan finansal bir merkezi yönlendirebilecek bir yasal düzenleme sisteminin önemli olduğu sürekli vurgulanmaktadır. Bu konuda bir ülke/bölgenin yasal olarak taşıması gereken özellikler şu şekilde sıralanabilir (Deloitte, İstanbul un Uluslararası Finans Merkezi Olma Potansiyelinin Değerlendirilmesi., 2007):

- Hukuki kurumların dayanıklılığı,
- Mülkiyet hakları,
- Yasal sistemin gelişmişlik düzeyi,
- Alternatif tahkim kurullarına erişim

Şehrin yüksek verimli bireyleri için cazip konumda olması için, gece hayatı, kültürü ve enerjisi gibi göstergeleri olan hayat biçimi imaj gibi düşünsel bir rekabet unsurudur (Deloitte, İstanbul un Uluslararası Finans Merkezi Olma Potansiyelinin Değerlendirilmesi., 2007). Ama kente vasıflı işgücünü ve onların ailelerini çekme manasında katkısı yüksektir.

Çünkü finans merkezlerinin oluşumu gereği yabancı işgücü istihdam edilmekte, yabancı yatırım gelmekte ve yabancı kurumlar iş yapmaktadır. Bu manada bir merkezin yabancı yatırımcı bakımından ilgi çekici olarak yatırım yapma kararı almasında o şehrin hayat kalitesi, imkanları ve maliyetleri gibi ölçütleri önem taşımaktadır. Örneğin çocuklar için yüksek kaliteli eğitim fırsatları, gençler için kültür, şehrin yüksek enerjisi ve spor kompleksleri gibi olanaklar ve nihayetinde güvenli ve sağlıklı bir hayat ortamın varlığı yatırımcı ve ailelerini bir noktaya çekme manasında önemli rol oynamaktadırlar. Tabi bu gibi göstergeler aniden değişecek konular olmamaktadırlar. İstanbul'da ulaşım imkânlarının ve yeni hayat standartlarının oluşturulması İstanbul Finans Merkezi Projesinin bu hususta attığı basamaklara örnek verilebilir. Yatırımcılar ve uluslararası kuruluşlar finans merkezlerinin var olan veya meydana getirmeye çalıştıklarını duruşlarını dikkatle takip etmektedirler.

2.5. Uluslararası ve Bölgesel Finans Merkezleri

Finansal ürün mübadelesi sisteminin işleyişinin merkezinde yer alan finans ve finansal faaliyetler, mekânsal olarak birkaç belirli ve gelişmiş şehirde yoğunlaşmıştır. Çalışmanın bu bölümünde seçilmiş beş bölgesel ve uluslararası finans mekezine yer verilmiştir.

2.5.1. Londra Uluslararası Finans Merkezi

Uluslararası finans merkezinin tarifi iki temel unsuru kapsamaktadır. Finans merkezinde oluşturulan işlemler kapsamında sınır ötesi işlemlerin çok yüksek pay alması, sınır ötesi tanıtılan finansal hizmetlerin küresel finans sistemi içinde her çeşit pazara, müşteriye ve yatırımcıya ulaşabilir olma durumudur. Bu tarif dolayısıyla Londra küresel finans piyasalarının merkezi pozisyonunudadır ve dünyadaki diğer bölgesel ve yerel finans merkezleri ile fon akışı ve temini ile finansal hizmetlerin sunumu hususunda iletişim halindedir.

Londra, gerçek anlamda küresel bir finans merkezi olarak muhtemelen en geniş ve en derin varlığa sahiptir, yani yalnızca ana dili İngilizce olmayan, ancak insanlarının ve kurumlarının gücü nedeniyle Londra'da yapılandırılan ve yürütülen işlemleri sayar. Londra'da neredeyse akla gelebilecek her tür finansal işlem ve finans alt sektöründe uzmanlar ve bunları desteklemek için uzmanlaşmış hukuk ve diğer uzmanlar bulunmaktadır.

60’lı dönemlerden bu yana Londra’nın finansal piyasalarındaki ilerleyişi ulusal pazarların ya da bölgesel pazarların gereksinimlerinin karşılanmasından çok uluslararası pazarların ihtiyaçlarına yanıt verecek biçimde olmuştur. Londra, dönemin uluslararası para sistemi ve kambiyo düzenlemeleri etrafında, mali kurumların yabancı paralı işlemler yapması, yabancı ülkelerin menkul kıymet ihraçlarını gerçekleştirmesi, sınır ötesi ticari banka kredilerine imkân vermek, yabancı mali kurumların ulusal piyasalarda çalışabilmesi, sermaye hareketlerinde serbesti, mali işlemlerde teşvik edici vergi sistemlerinin düzenlemeleri ve kolaylıkları gibi bazı ilkleri sunmuştur (İTO, Bölgesel Finans ve Hizmet Merkezi İstanbul,, 2000).

Londra’nın uluslararası finans merkezi olarak ilerlemesini destekleyen bazı diğer öğeler bulunmaktadır. Politik istikrar bu öğelerin en başında gelmektedir. Londra zaman aralığı olarak çok canlı bir coğrafi konum özelliğinw sahiptir. Asya-Pasifik piyasaları, Orta Doğu, Avrupa ve Kuzey Amerika piyasaları ile günün aynı saatleri içerisinde çalışabilecek zaman aralığı içinde bulunmaktadır. Bu özelliği ile finans merkezinde bulunan kurumlar 24 saat küresel piyasalarda işlem görebilmektedir. Finansal piyasalar ile ilgili düzenlemeler elastik, basit, üreticilik ve yenilikçiliğe imkân sunan bir nitelik taşımaktadır. Yabancı kurumlar ile yerel kurumlar arasında rekabet üstünlüğü oluşturacak ayrıcalıklar kalmamıştır. Londra”nın iletişim, haberleşme, ulaşım altyapısı oldukça etkilidir. Hem Finans merkezi içinde hem de dünyanın farklı bölgelerinde etkin bir ağ sistemi oluşmaktadır. Her türlü finans hizmetinin yanında tüm profesyonel destek hizmetlerinin varlığı, kurumlar ve müşteriler için üstünlük sağlamaktadır (İTO, Bölgesel Finans ve Hizmet Merkezi İstanbul,, 2000).

Diğer tüm finans merkezlerine karşın Londra'nın en kritik rekabet üstünlüğü, banka, aracı kurumlar, sigorta şirketleri, diğer mali kurumlar ile destek kurumları arasında uluslararası kritik tüm kurumların Londra”da çalışma göstermesidir. Bu kurumlar uluslararası işlemleri ile ilişkili olarak Londra”yı merkezleri olarak görmektedir. Londra”daki yabancı mali kurumların sayısı ve piyasalarda gerçekleştirdikleri işlem boyutları ulusal mali kurumların çok üzerindedir. Her türlü finansal hizmet veren yabancı mali kurumların varlığı, global mali sistemdeki tüm müşterileri Londra”ya çekmektedir. Londra diğer tüm finans merkezleri ile karşılaştırıldığında en büyük finansal ürün ve hizmet sistemine sahip merkezdir. Londra finans merkezi olarak, küresel piyasalara yönelik geliştirdiği piyasaları, kurumları ve

finansal ürünleri ile döviz ticareti, sınır ötesi banka kredileri, deniz ve hava taşımacılığı sigortaları, uluslararası tahvil ihracı ve ikincil piyasa işlemleri, sınır ötesi fon yönetimi, metal piyasaları vadeli işlemlerinde dünyanın en önemli finans merkezi olma üstünlüğünü yansıtmaktadır (İTO, Bölgesel Finans ve Hizmet Merkezi İstanbul,, 2000).

2.5.2. Şanghay Uluslararası Finans Merkezi

Şanghay Asya'nın önemli bir bölgesel finans merkezdir. Şehir, küresel kurumlara ve finans profesyonellerine arzu edilirliğini yükseltmek açısından avantajlarını sürdürmesini ve bunlardan maksimum pazarlama faydasını elde etmesini sağlamak için çok çalışmalıdır. Öte yandan, kentin üzerinde çalışması gereken bazı gerçek dezavantajların yanı sıra bazı algılanan dezavantajlar olduğu açıktır. Gerçek olumsuzlukları ortadan kaldırmalı veya etkisiz hale getirmeli ve aşırı olumsuz algılama durumunda yabancıların fiili durumu daha iyi anlamalarını sağlamalıdır.

Öncelikle, Şanghay'ın ekonomik çekiciliği zamanla önemli derecede artış göstermiştir. Şu bellidir ki 1990"ların başından beri direk yabancı yatırım yöneticisi olarak Şanghay, pasif olarak yalnızca Çin'in artan öneminden yararlanmadı, aynı zamanda aktif olarak ulusal toplamda büyük bir pay yakalamaya başladı. Sonrasında, bu hızlı yükselmeye rağmen, Şanghay hâlâ büyük paylara sahip olan Hong Kong ve Singapur'u izlemektedir. Karar verme ve yüksek değerli yatırımları cezbetme bakımından özellikle çok uluslu şirketlerin bölgesel ana merkezi olmayı hedefleri arasına yerleştirmiştir.

Murphey (1953) savaş öncesi Şanghay'ı Doğu Asya'daki Batı inovasyonunun önemli köprü başı olarak ifade etmiştir. Hükümetin finans departmanının ve çoğu yabancı bankanın merkezi 1930'larda Şanghay'da bulunuyordu. 'Tek altın piyasası, canlı iş ortamı, çeşitli sermaye piyasaları, finansal yetenekler kümesi ve aktif finansal kültür' aslında 20. yüzyılın ilk yarısında Şanghay'ın finansal faaliyetlerdeki refahını yansıtıyordu. Hong (2004), Shanghai's Finance in 20th Century'de, geçen yüzyılın ilk yarısında doğu dünyasının en önemli merkezlerinden birinin Şanghay olduğunu savunmunmuştur. Coğrafi konumu gibi nesnel koşulların yanı sıra hükümet politikaları da o dönemde finans sektörünün gelişmesinde kritik rol oynamaktadır. Merkez bankası resmi olarak Kasım 1928'de Bund'da kuruldu ve bu sadece diğer bankaları genel merkezlerini veya şubelerini Şanghay'da inşa

etmeye çekmekle kalmadı, aynı zamanda Şanghay'ın mali etkisini de güçlendirdi (Yatsko, 2001)

2.5.3. Tokyo Bölgesel Finans Merkezi

Japonya ekonomik güç, olarak küresel çapta tanınan ikinci en büyük ekonomidir. Japonya finans ve sermaye piyasaları gücünü çok makul bir maliyetle, farklı, yaratıcı finansal ürün ve hizmet sağlayan ulusal ve yabancı kuruluşların çeşitli kaynaklardan faydalanmasını sağlamaya çalışmaktadır. 1980"den sonraki süreçte Japon ekonomisinin sürekli ticaret fazlası vermesi ve yüksek ekonomik gelişme sağlaması ile bankaların, menkul kıymet ve sigorta şirketlerinin artan varlık değerleri neticesinde yurtdışı banka ve menkul kıymet firmaları operasyonlarını yaymak için yeni şube ve ofisler açmaya başlamıştır. Bunun neticesinde Japon Hükümeti kapsamlı reformlar başlatmış ve bu çalışmalarını 10 yıl kadar sürdürmüştür.

1996 yılında Başbakan ve Bakanlar Kurulu Tokyo'yu New York ve Londra ile mukayese edilebilir bir uluslararası finansal merkez haline getirmek ve bunun Japon versiyonunu sunmak için istediklerini duyurmuştur. Yapılan düzenlemelerde Japon finans ve sermaye piyasalarında rekabeti teşvik etmek için komisyon ücretleri düşürüldü, böylelikle yeni finansal ürünler, geliştirilmiş hizmetler ve alternatif kaynaklar için finans kurumları teşvik edilmiştir (SHIRAI, 2007).

2.5.4. Singapur Uluslararası Finans Merkezi

Başarılı bir finans merkezi olabilmek için etkili bir siyasi hükümet, devamlı bir ortam, güçlü ekonomik temeller, zaman dilimindeki yeri, coğrafi pozisyonu, uluslararası muhasebe standartları, en modern teknoloji, finansal altyapı, İngilizce yeterlilik seviyesi, uluslararası seviyede entegre halde yasalar ve yetenekli işgücü gereklidir. Singapur bu şartların hepsini olmasa da çoğunu kendisinde barındırmaktadır (HEW, 2002).

Singapur"un komşu ülkelerle rekabet içinde olması muhtemeldir, bu yüzden önümüzdeki 10 yıl içinde pek çok zorluklarla karşı karşıya kalacağı düşünülmektedir. Örneğin; Malezya"nın aktif bir İslami bankacılık ve finans için uluslararası bir merkez olma çabaları ve Singapur"la

aynı zaman diliminde olmaları Singapur"un gelecekteki rolü hakkında endişeleri güçlendirmektedir.

Londra, New York, Tokyo ve Singapur'un yalnızca ekonomik gücün değil, aynı zamanda dünya ekonomisindeki sosyal ve kültürel etkilerin de küresel kompleksleri haline geldiğini göstermiştir (McDowell, 1997; Thrift, 1994). Yeoh ve Chang (2001) , Singapur'u küresel bir şehir olarak incelemelerinde, onu yüksek vasıflı yönetici elitler, düşük ücretli göçmen işçiler, sanatta yaratıcı yetenekler ve dünya turistlerinden oluşan dört ulusötesi grubun bir buluşma yeri olarak tanımladılar. Singapur ayrıca küresel bir şehrin özelliklerinden biri olan çok kültürlülüğe karşı yüksek bir hoşgörü sergilemektedir (Kratke, 2001).

Singapur'un rakibi Hong Kong ekonomik yönden Çin'in yan kapısı olarak tanımlanabilir. Son yıllarda hızlı bir ekonomik büyüme ve Çin'de yükselen yabancı sermaye Singapur pahasına Hong Kong'un finansal hizmetlerine faydalı olacaktır. Böylelikle Çin'in büyüyen sermaye gereksinimi Hong Kong üzerinden yapılan geçişlerle muhtemel olarak Hong Kong"un gelecekte çıkış yakalayacağı tahmin edilmektedir. Çin Hükûmeti gelecekte finans merkezi olarak Şanghay'ı desteklediğini göstermektedir. Hong Kong – Şanghay kombinasyonu ise Singapur'un gelecekteki potansiyeli için risk teşkil etmektedir (HEW, 2002).

2.5.5. Dubai Uluslararası Finans Merkezi

Dubai, uluslararası bir finans merkezi olmak için farklı girişimlerde bulunmaktadır. Dubai modeli, yapılması gerekenler hususunda önemli ve oldukça yeni bir örnektir. Dubai, Birleşik Arap Emirliği"ni (BAE) oluşturan yedi emirlikten bir tanesidir. Abu Dabi"den sonra gelen en büyük emirliktir. Şehirde ilk olarak Dubai International Financial Center (DIFC) ismiyle bir bina kurulmuş ve finansal serbest bölge olarak ilan edilmiştir. DIFC, 20 Eylül 2004"te tam anlamıyla faaliyete geçmiştir.

DIFC ile beraber, DIFC'de geçerli sayılacak yasal mevzuat yeni bastan oluşturulmuş ve bu merkezdeki faaliyetleri denetleyecek olan merkezi otorite oluşturulmuştur. Dubai Financial Services Authority (DFSA), dünya finans merkezlerinin mevzuatını araştırarak yeni bir hukuki temel oluşturmuştur. Yeni mevzuat İngilizce olarak sunulmuştur. DIFC"deki finansal faaliyetler DFSA"nın denetim ve gözetimine tabi olacaktır. DFSA, DIFC ile aynı

yılda, 20 Eylül 2004"te tam olarak faaliyete geçmiştir. DIFC içinde bulunan en önemli kurumlardan biri de Dubai International Financial Exchange (DIFX)"dir. "DIFX Vizyonu" ismiyle belirginleştirilmeye çalışılmıştır. Amacı, Uluslararası bir borsa olmak ve tüm finansal ürünlerin işlem görmesini sağlamaktır.

DIFC"nin genel yönetimi ve denetimi Dubai International Financial Centre Authority (DIFCA) denetiminde yürütülmektedir. DFSA finansal iş ve işlemlerin düzenli ve güvenli yürütülmesinden sorumlu olup, DIFC Denetim Otoritesi bunun dışında kalan, şirketler hukuku, ticaret hukuku, iş kanunu, gayrimenkul hukuku gibi hususlarda düzenleme ve denetim yetkisine sahiptir.

DIFC"de faaliyet göstermek isteyen kuruluşlar faaliyet belgesi (lisans) alabilmek için DIFC Authority"ye başvurmaktadırlar. DIFC Authority, başvuru sahibinin işlemleri ile ilgilenmek üzere bir yetkili atamaktadır. Bu yetkili kişi başvuran şirketin ilgili lisansları almasından, iş planının geliştirilmesinden, teknolojik altyapısının oluşmasına kadar tüm süreçlerde şirkete yardımcı olmaktadır (İTO, Uluslararası Finans Merkezi Olarak İstanbul'un Yapılanması ve Finans Kümelenmesi,, 2008).

Dubai bir finansal serbest bölge oluşturmuştur (DIFC). İlk olarak, bu serbest bölgede geçerli olacak yeni bir yasal zemin oluşturulmuştur. Bunun için uluslararası uzman ve danışmanlardan oluşan bir ekip kurularak, ABD, İngiltere, Hong Kong vb. ülkelerin finans mevzuatı kapsamlı şekilde incelenmiştir. İncelemenin ardından, ortak iyi noktaları bir araya getiren yasal bir çerçeve oluşturulmuştur. Yasal çerçevenin saptanmasından sonra yeni düzenleyici kurumlar oluşturulmuştur. Kurumlardan biri, kurulan serbest bölgenin genelindeki işlemlerden sorumlu tutulurken (DIFCA), bir diğeri bölgedeki finansal faaliyetlerinin sorumluluğunu almıştır (DFSA). Serbest bölgede kurulan borsanın (DIFX) başkanlığına İsveç merkezli OMX borsa grubunun eski başkanı getirilmiş, bu atama ile uluslararası bir finans merkezi olma yolunda önemli bir adım atılmıştır.

Bölgedeki işlemler tamamen vergiden ayrı tutulmuştur. Çevik bir tanıtım ve pazarlama stratejisi ile Londra, New York, Zürih gibi merkezlerdeki kurumların DIFC'de şube açmalarına ortam hazırlanmıştır. Bölgede faaliyet gösteren finansal kurum sayısı gün

geçtikçe artmış olsa da, borsanın işlem hacmi ile kote olan şirket ve menkul kıymet sayısı henüz arzu edilen düzeye ulaşamamıştır.

Tüm bu açıklamalardan da anlaşılacağı üzere Dubai"de kurulmuş olan finans merkezi bir küme yapılanmasından çok serbest bölge yapısı ile küme modeli arasında bir yapıdır.

Öncelikle belirtmek gerekir ki Dubai bir serbest finans bölgesi olma yolunda İstanbul için kritik bir örnek teşkil etmektedir. Özellikle kendine özgü hukuksal altyapı sistemi oluşturulması adına, detaylıca incelenmesi ve altyapı sistemleri konusunda örnek alınması gereken bir finans merkezidir (İTO, 2008).

2.5.6. Mumbai Bölgesel Finans Merkezi

Hindistan"ın güçlü ve merkezi şehri olan Mumbai (Bombay) bu özelliğini geliştirmek durumundaydı ve bunu hizmet sektörü ile ön plana çıkartmaya karar vermiştir. Finansal bakımdan merkezi olan durumunu Güney Asya'daki jeopolitik konumu ile desteklemiştir. Gelecekte ekonominin kalbi gelişmekte olan büyük ülkelerde atacağından (Çin, Hindistan, Brezilya v.b.) bu durumunu ekonomik bir merkez oluşturarak desteklemek hedeflenmektedir.

2.6. Finans Merkezlerinin Ülke Ekonomilerine Etkileri

Ekonomik kalkınma, ekonomik büyümeden elde edilen zenginliği dağıtmak için çok karmaşık mekanizmalar içeren ve çeşitli sosyal yönlere önem veren geniş bir kavramdır. Bununla birlikte, ekonomik büyümenin yokluğunda sürdürülebilir ekonomik kalkınma sağlanması da mümkün değildir. Bir ulusun sürdürülebilir büyümesinin temel itici güçlerini anlamak, konjonktürel döngülere sağlam çözümler bulmak, en uygun kamu politikalarının belirlenmesi ve bu konudaki düzenlemelerin uygulanması için önemlidir. Sermaye akımları ise küreselleşmenin giderek hız kazanmasıyla birlikte ekonomik sürdürülebilir büyümenin itici güçlerinin merkezine yer almaya başlamıştır. Özellikle uluslararası sermayenin akışı ilgili ülkelerin toplumsal ve ekonomik gelişim düzeyi ile de yakından ilgilidir. Sermayenin ilgili ülkede yatırımlara dönüşmesi kadar finans sektörünü derinleştirmesi ekonomik kalkınmaya katkı sağlayacaktır. Çünkü finans sektörünün büyüklüğü ve gücü, reel

ekonomiye nüfuzu bakımından büyümesi, gelir artışıyla ve ekonomik gelişmeyle doğrudan bağlantılıdır (Cynamon & Fazzari, 2015)

Bu bağlamda bulundukları ülkelerde sağladıkları fırsatlar/gelişme nedeniyle finans merkezleri finansallaşma için önem arz etmektedir. Nitekim finansallaşma, hem ulusal hem de uluslararası düzeyde ekonominin işleyişinde ve yönetiminde yer alan kurumlarda finansal piyasaların, finansal güdülerin, finansal kurumların ve finansal seçkinlerin artan önemini göstermektedir (Epstein, 2001). Finansallaşmanın, ekonomik sistemin işleyişini hem makro hem de mikro düzeyde dönüştürücü etkileri, finans sektörünün reel sektöre göre önemini artırmak, reel sektörden finansal sektöre gelir transferi yapmak ve artan gelir eşitsizliğine ve ücret durgunluğuna katkıda bulunmak şeklinde sıralanabilir. Öyle ki finansallaşma, imalat ve ticaret gibi "gerçek" ekonomik faaliyetlerden finansal faaliyetlere geçişten çok daha fazlası, finansın ekonomik, sosyal ve politik hayatın her alanına nüfuz etmesiyle ilişkilendirilmiştir. Bu durum, finansallaşmanın sosyal, ekonomik, politik ve kentsel sonuçları ortaya koyan toplumun çeşitli noktalarında önemli olduğunu göstermektedir (Hall, 2012). Bu noktada oluşum kriterleri dikkate alındığında finans merkezleri, finansallaşma için katkı sağlayıcı bir rol üstelenmektedir. Ayrıca bu merkezleri, ilgili ülke ekonomilerini cazibe merkezi haline getiren küresel entegrasyonunu hızlandıran mekanizmalar olarak ele almak mümkündür. Finansallaşmadaki artış finans merkezleri ile paralel olarak ileryecektir. Çok uluslu şirketlerin, önemli yatırımcıların ve üstün yetenekli işgücünün bulunduğu bu bölgeler hem ekonomik katkılar hem de sosyal bir gelişimin liderliğini yapmaktadır. Finans merkezi olmak için gerekli kriterler incelendiğinde çevresel ve hukuki alt yapı, iş gücünün niteliği, yaşabilirlik, iş yapma kolaylığı gibi faktörlerin öne çıktığı görülmüştür. Bu minvalde literatürde finansal merkezlerin ekonomide rolü incelenmektedir.

Örneğin; Yıldırım ve Mullineux (2015) finans merkezinin varlığının, finansal ve endüstriyel hizmetler, büyüleyici altyapı ve teknolojiler açısından ev sahibi ülke için sembolik olduğunu ve ulusal GSYİH'ya önemli bir katkı sağladığını düşünmektedir. Şanghay, Pekin, Shenzhen, Hong Kong ve Guang Chou'nun sadece Çin'in en büyük beş şehri (GSYİH katkıları ve finansal gelişme açısından) değil, aynı zamanda bu şehirlerin en büyük 10 finans merkezine ait olduğu kolayca gözlenmlenebileceğini ifade etmektedir (Yıldırım & Mullineux, 2015). Ergüder (2016) uluslararası finans merkezlerinin temel işlevleri, uluslararası sermaye

akımlarını kontrol ve kumanda etme, esnek uzmanlaşmaya elverişli uluslararası iş kollarını sağlama, finans sermayenin dolaşım hızını arttırma olarak açıklanabilir ve bu işlevleri ile finans merkezleri dünya ekonomisinde finans piyasalarının derinleşmesine katkı sağladığını vurgulamaktadır (Ergüder, 2016).

Yeung (2010), Yükselen Asya vizyonunda, Asya'nın başlıca finans merkezlerinin, artan küreselleşmenin kriz sonrası çağında iş ve yaratım merkezleri olarak daha da fazla öne çıkmaya hazır olduğunu ifade ederek küresel ekonomilerdeki rollerine vurgu yapmıştır.

Son yıllarda finansal merkezlerdeki örneklere bakarak gelişmekte olan ve yükselen piyasalar, varlığının ülkedeki ekonomik büyümeyi ve kalkınmayı artıracağı ve iyileştireceği inancıyla bir küresel finans merkezi oluşturmak için büyük çaba sarf etmektedir. Dünyanın en dinamik ve başarılı ekonomik bölgelerinden biri olan Asya bölgesinde, Vietnam, Tayland ve Endonezya gibi birçok gelişmekte olan pazar, ülkede bir ana şehir olarak bir küresel finans merkezi kurulmasını destekleyen politikaları desteklenmektedir (Nguyen, Nguyen, & Vo, 2020).

3. BİR KUŞAK BİR YOL PROJESİNİN EKONOMİ POLİTİĞİ

3.1. Tarihi İpek Yolu

Yüzyıllarca ipek üretimi Çin'de bir sır olarak tutulmuş ve dünyada merak konusu haline gelmiştir. Çin'de ipek, tüm destan ve hikayelerde ismiyle anılırken, Akdeniz bölgesinde ise çeşitli şekillerde isimlendirilmiştir. İpek, çok talep gören ve kıymetli bir malzeme olmasından ötürü kapitalist anlayışın ilk örneklerinden biridir. Dünyada kapitalist sistemin ilk ürünü olarak nitelendirilen bu durum, bin yılı aşkın süredir devam etmiştir. Zenginliğin dışa vurulmasını açıkladığı gibi, sermayeyi de temsil etmektedir. İpek, sadece ticari bir mal olmayıp, aynı zamanda ödeme aracı, Doğu-Batı arasındaki ilk döviz ve ilk değiştirilebilir değer olarak karşımıza çıkar. Ayrıca altının karşılığı olarak kullanılan temel madde olmuştur. İpek yolu üzerinde ticareti yapılan en mühim madde ipektir. İpek, statü göstergesi olması açısından Çin, Doğu Asya ve Roma'da günlük yaşamda öncelikli bir nokta haline gelmiştir. Çin'de ipek standart çizgiye oturtulmuştur, devletin seçtiği kriterlere göre kontrol noktalarında ipek denetlenmiştir. Devlet, ipek ticaretini kontrol altında tutmaya çalışmıştır. Bu sebeple Çin, düzenli ve güçlü bir ekonomiye sahip olmuştur. Fakat elde edilen gelirler, halka dirlik düzeyi olarak yansıtılmamıştır. 6.yy'a gelinceye kadar Çin'in sırrı olan ipek kozacılığı ve bu üretimler, ipek kozalarının bambu çubuklar içinde gizlenerek Bizans'a getirilmesiyle tüm dünyaya yayılmıştır. Tek Kuşak Tek Yol (OBOR) girişimi 2013 yılında Çin Devlet Başkanı Xi Jinping tarafından önerildi. Çin'in tüm dünyadaki insanları birbirine bağlamaya yönelik tarihi bir girişimidir. Son zamanlarda Kuşak ve Yol Girişimi olarak biliniyor. İpek Yolu Ekonomik Kuşağı ve 21. Yüzyıl Deniz İpek Yolu başlıklı iki ana programdan oluşmaktadır. İpek Yolu Ekonomik Kuşağı, Çin gibi üç ana rotayı Avrupa, Basra Körfezi, Akdeniz ve Hint Okyanusu'na bağlarken, 21. Yüzyıl Deniz İpek Yolu, OBOR girişiminin üye ülkeleri arasındaki su yollarına dayanmaktadır.

Tek Kuşak, Çin'i Orta Asya, Orta Doğu ve Avrupa'ya bağlayan eski kara temelli İpek Yolu'nun yeniden canlandırılması olan "İpek Yolu Ekonomik Kuşağı"nı ifade etmektedir. Bu nedenle Modern İpek Yolu olarak da bilinir. Tek Yol, Asya, Afrika, Orta Doğu ve Avrupa'yı birbirine bağlamayı planlayan "21. Yüzyıl Deniz İpek Yolu'nu ifade ediyor. Bu aynı zamanda Deniz İpek Yolu olarak da bilinmektedir. OBOR'un amacı, ülkeler arasındaki ortaklıkları güçlendirerek Asya, Avrupa ve Afrika'yı birbirine bağlamaktadır.

Çin'in imparatorluk elçisi Zhang Qian, 2000 yıl önce Arap ve Orta Asya'ya bir ticaret yolu olarak kolaylaştırılan eski İpek Yolu'nu başlattı. İpek, o dönemde Çin'in en çok ihraç edilen ürünlerinden biri olduğu için bu güzergah İpek Yolu olarak biliniyor. 2013 yılında Başkan Xi Jinping, demiryolları ve karayolları gibi altyapı geliştirme yoluyla Çin, Asya, Avrupa ve Afrika'nın tüm bölgeleri arasında bir bağlantı kurarak eski İpek Yolu'nu kuracağını ve canlandıracağını ilan etti. Ekonomik işbirliğini güçlendirerek küresel ekonomik büyümeyi teşvik edecek dünyanın en büyük ekonomik platformudur. OBOR, yani iki şekilde çalışıyor. İpek Yolu Ekonomik Kuşağı ve 21. Yüzyıl Deniz İpek Yolu. İpek Yolu Ekonomik Kuşağı, Çin'i Avrupa, Basra Körfezi, Akdeniz ve Hint Okyanusu'na bağlayan üç güzergâhtan oluşmaktadır. Öte yandan, 21. Yüzyıl Deniz İpek Yolu, OBOR üyesi ülkeler arasında su yollarına dayanmaktadır. OBOR, dünya nüfusunun üçte ikisini ve enerji kaynaklarının dörtte üçünü kapsayan mega bir projedir. Bazı araştırmacılar, OBOR' un pürüzsüz küresel pazarlar yaratarak çöküş ekonomisini teşvik eden bir girişim olduğunu düşünse de, bir kültürel, politik ve ticari şirket ağı geliştirerek Asya'nın politik ve ekonomik düzenini yeniden şekillendirmek için tasvir ediliyor. OBOR, inisiyatifiyle hâlihazırda 140 üzeri ülkeyi üye yapmıştır. OBOR girişiminin önemi, karşılıklı barış ve ekonomik kalkınma üzerindeki aktif rolü nedeniyle göz ardı edilemez. Bangladeş, Brunei, Singapur, Sri Lanka, Kamboçya, Myanmar, Maldivler, Nepal, Hindistan, Sudan ve Pakistan gibi Asya ülkelerini limanlar, petrol,gaz boru hatları ve ekonomik koridorlar aracılığıyla birbirine bağlıyor. Ayrıca üye ülkelerdeki serbest ticaret ekonomik bölgeleri ve enerji geliştirme projeleri için finansman sağlamaktadır.

Tarihi İpek Yolu'nun meydana gelmesi ise Çin Han hükümdarı Vudi'nin çalışmalarıyla ortaya çıkmıştır. Hun Türklerine karşı müttefik arayışında olan Hun İmparatoru Vudi, M.Ö. 138 yılında Fargana'daki Yueçilere ticaret yolları için bilgi toplaması amacı ile elçi göndermiştir. Yapılan seyahat neticesinde ticari ilişkilerin ve dolayısıyla tarihi İpek Yolu'nun temeli atılmış oldu (Bulduk, 2014). İpek Yolu'nun bünyesinde barınmasıyla Çin İmparatorluğu güçlenmiş, Çin İmparatorluğu'nun güçlenmesi ile de İpek Yolu'nun sınırlarının genişlemesi birbirini olumsuz etkilemiştir.

Tarihi İpek Yolu, Çin'de Doğu Türkistan'dan başlayarak Hazar Denizi'ne varan bir yoldu. Hazar'a ulaştığında ise ikiye ayrılıyordu; birisi kuzeyde Anadolu üzerinden, diğeri de

Akdeniz'in güneydoğusundan devam etmekteydi. Yol, ismini en çok ticareti yapılan ipekten almaktadır. Bu önemli yol, tarihte ilk kez insanlığın temel yerleşim alanları olan Asya ve Avrupa kıtalarını birbirine bağlamıştır. Tarihi İpek Yolu, Çin ile Batı arasındaki ticari bağların antik çağlardan günümüze ulaşıncaya dek tüm dönemlerini işaret etmektedir. Öyle ki eski Mısırlıların ve Romalıların milattan önceki zamanlarda Çin'den ipek aldıkları kayıtlarda geçmektedir. Tarih boyunca bu yol Mısır, Roma, Hun, Göktürk, Çin, Moğol, Selçuklu, Osmanlı vb. uygarlıklar tarafından kontrol altında tutulmaya çalışılmıştır. Çinliler, Moğollar, Türkler ve Ruslar tarihi İpek Yolu'nu kontrol altında tutabilmiş ve bu konuda söz sahibi olmuşlardır. Farslar ve Araplar da bu yolda üstünlük kurmak istemiş fakat başarı sağlayamamışlardır.Tarihi İpek Yolu'nda üstünlük kuran ülkeler, İpek Yolu stratejileri oluşturmuş ve bu stratejiler doğrultusunda hareket etmiştir (Düğen, 2011).

İpek Yolu, bu güzergâhta olan milletler için ticari, ekonomik, siyasal ve kültürel manada önemini yıllarca koruyabilen bir ticaret yolu olma özelliğini taşır. Asya'nın en önemli ticaret yolu olarak bilinen İpek Yolu, Asya'yı Avrupa'ya bağlayan ticaret yolu olmaktan ziyade, 2000 yıldan beri çevrede yaşayan kültürlerin, dinlerin, ırkların da izlerini taşımakta ve olağanüstü bir tarihsel ve kültürel zenginlik sunmaktadır. İpek malzemesi ile başlayan ticari ilişkiler, pek çok çeşitli malzemenin de İpek Yolu ticaretinde kullanılmaya başlanmasıyla milletler arasındaki ticaret boyutunu genişletmiştir. İpek Yolu güzergahındaki topluluklar yaşadıkları bölgede bulunmayan bir mal veya ürünü bu yol vasıtasıyla farklı coğrafyalardan tedarik ederek kendi topraklarına sevk edilmesini gerçekleştirmiştir.

İpek Yolu ile yüzyıllar süresince Doğu-Batı etkileşimi sağlanması amaçlanmıştır. Doğu-Batı etkileşiminin İpek Yolu'ndan daha önce de M.Ö. 600'lü yıllarda başlamış olması bilinmekle beraber; M.Ö. 300'lerde Büyük İskender'in doğu seferinde Avrupa-Asya ticareti düzenli bir biçimde başlamış oldu. Fakat sürekli ve yoğun etkileşimin M.Ö. 100'lü yıllarda şimdiki İpek Yolu yönüyle başladığı bilinmektedir.

Din, ilim, kültür ve sanatta varılan yeniliklerin değiş tokuşunu kapsaması İpek Yolu'nun kimliğine özgü kılan temel sebep olarak gösterilmektedir. Bu fikirlerin değiş tokuşu ile birlikte kültürler arası etkili iletişim sağlanmıştır. Ayrıca ticari etkileşimin yanı sıra, Hristiyanlık, Yahudilik ve diğer Batı dinleri de Doğu medeniyetlerini etkisi altına almıştır. İpek Yolu sayesinde Hindistan'da ortaya çıkan Budizm Çin ve Japonya'ya kadar ilerlemiştir.

Hristiyanlık ise yine aynı güzergah üzerinden Çin'e kadar ulaşmıştır. İpek Yolu üzerinde yer alan bölgede yapılan ticaretle birlikte Şamanlık, Mani Dini, Mazdehizm ve İslamiyet gibi dinler de bu dönemde yayılma fırsatı bulmuştur. Budizm'in etkisinde olan ticaret adamları, güzergâhta bulunan Budizm tapınaklarına hediyeler vermiş, maddi destekte bulunmuşlardır (Karaca, 2008). Bazıları için yalnızca ticaret yolu olan İpek Yolu, Budizm'e inananlar için kutsal bir mana da taşımaktadır.

Bütünleştirici bir yol olmanın yanında İpek Yolu, doğal afetler, savaşlar, hastalıklar ve siyasi çekişmeler oluşmasına sebep olmuştur. Batı'da tanınması ilk olarak Büyük İskender'in Asya seferi esnasında Hindistan topraklarında olmuştur. İpek Yolu ticaretinin hareketlenmesi ise Çin ve Roma gibi farklı kıtalardaki iki büyük devin yayılmacılık stratejisiyle birlikte ortaya çıkmıştır. Tarih sahnesine bakıldığında ise, İpek Yolu'nu kontrol etmeyi başaran ülkelerin hazinelerinin büyük çoğunluğunun bu yol aracılığıyla oluştuğu gözlenmiştir. Hun Devleti'nin en ışıltılı dönemini ve çöküş dönemini buna örnek olarak verilebilir.

İlkçağlardan beri ticaret kervanlarıyla Asya'daki ipek, halı, çay, baharat, porselen gibi ürünler ve birçok ticari eşya Avrupa'ya getirilmiştir. Kâğıt ve barut malzemeleri de aynı sistemle İpek Yolu'yla Arap ülkeleri üzerinden Avrupa'ya taşınmıştır. 1200'lerde Moğol İmparatorluğu'nun bölünmesiyle İpek Yolu'ndaki ticaret boyutu ciddi ölçüde azalma göstermiştir. Vasco da Gama'nın 1497'de Bartelemeu Dias'ın bulmuş olduğu Ümit Burnu rotasını geliştirmesi, pusula gibi buluşlar ve coğrafi keşifler neticesinde deniz yolunun bulunması ile malların denizyoluyla taşınması, karayolu ile kıyaslandığında daha basit ve güvenli hale gelmiştir. 16.yy'da Doğu Türkistan'da yer alan Moğol gruplarının arasındaki savaşlarla Osmanlı ve İran devletlerinin ticaret hacimleri azalmıştır. Ekonomik avantaj Batı medeniyetlerine doğru kaymıştır. Bu gelişmelerin yanında ipek yetiştiriciliğinin yaygınlaşması nedeniyle İpek Yolu'nun şöhreti sone ermeye başlamıştır. Ekonomi merkezinin doğudan batıya kayması, savaşlar, yeni ticaret yollarının keşfi gibi gelişmelerle ülkeler arasındaki ticarette deniz yolu tercih edilmeye başlanmıştır, böylece ticaret ve alışverişin temel kanalı denizyolu halini almıştır.

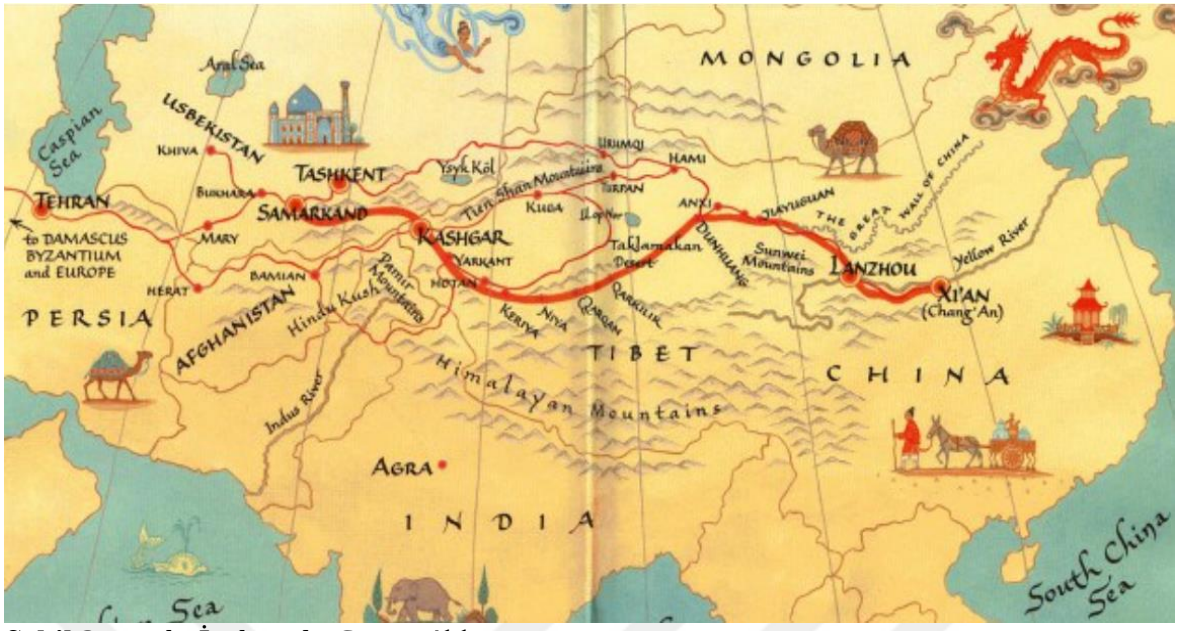
Günümüzde deniz taşımacılığının ilerlemesiyle kıymetini kaybeden İpek Yolu'na, globalleşen ve ticaret hacmi büyüyen dünyada ülkeler geçmişe göre daha çok gereksinim duyar hale gelmiştir. Orta Asya Devletlerinin bağımsızlıklarını elde ettikten sonra, İpek

Yolu'nun tarihsel, kültürel ve ekonomik boyutlardan canlandırılması gündeme gelmiş, bu yol boyunca inşa edilmiş ve artık kullanılmayan yapıların, yeni işlevler kazandırılarak yaşama geçirilmeleri için çalışmalar başlamıştır. Diğer yandan, dünyanın faBir Kuşak Bir Yolkası haline gelen Çin, limanı bulunmayan kara ülkeleriyle ticari ilişkilerini güçlendirmek için İpek Yolu'nu canlandırarak Avrupa-Asya ticaret hattının karadan bağlanması hususunda projeler başlatmıştır. İpek Yolu, Çin'in liderliğinde pek çok gelişmiş ve gelişmekte olan ülkelerin uğraşıyla yeniden canlandırılıp, milyar dolarlık anlaşmaların yapıldığı ve uygulandığı etkileşim alanı haline getirilmesi amaçlanmaktadır.

3.1.1. Tarihi İpek Yolu'nun Güzergâhları

İpek Yolu güzergâhları, iklim koşulları ve coğrafi şartlardan kaynaklı olarak büyük düzlüklerde kurulan şehirler ile meydana gelmiştir. Önceleri kervansarayların, hanların oluşması ile ilerleme kaydederken sonra ticaretin yoğun olduğu bölgelerde şehirleşme yoluna gidilmiştir. Bu yol, farklı dönemlerde çeşitli tehlikelerle karşı karşıya kalmıştır (Pamuk, 2007). Ticari ve ekonomik rekabetlerin görüldüğü dönemlerde bu yol üzerinde tekel kurmaya çalışan ülkelerin birbirleriyle mücadele etme hali, farklı risklerin oluşmasına neden olmuştur. İpek Yolu güzergâhlarındaki tehlikeler nedeniyle kervanlar ve tacirler rotalarını sürekli değiştirmişlerdir.

2000 yıllık tarihi geçmişi ile İpek Yolu, 10.000 km uzunluğa sahip olmakla beraber bu mesafe kuş uçuşu 7.500 km olarak hesaplanmaktadır. Bu güzergâh Asya'yı Avrupa'ya, Hindistan'ı Çin'e bağlamaktadır. İpek Yolu'ndan kastedilen sadece tek bir yol değil, dönemin koşullarına göre siyasi ve ekonomik şartlara bağlı olarak yeni güzergâhlar eklenen ve genişleyen bir yol şebekesdir. Tarihi İpek Yolu Çin'in Xian şehrinden başlayarak Kansu yolu ile tarım havzası, Pamir ve Tanrı Dağları üzerinden Orta Asya, Afganistan, İran ve Akdeniz kıyılarına kadar uzanmıştır.



Şekil 2. Tarihi İpek Yolu Güzergâhları
Kaynak: https://campuspress.yale.edu/tribune/chinas-silk-road-resurrection-of-an-ancient-concept/

İpek Yolu, çöl, bozkır, kara ve deniz yollarını çevreleyerek, politik ve ekonomik bakımdan türlü bölgelere ayrılmıştır. Çin üzerinden Batıya doğru uzanan tarihi rota kuzey ve batı yolları olarak ikiye bölünmektedir.

Kuzey rotası; Çin'den başlayarak üç ayrı yola ayrılır; Çin – Kaşgar – Hazar Denizi – Karadeniz, Çin – Kaşgar – Orta Asya – İran – Irak, Çin - Turfan – Talgar – Kazakistan'dan oluşmaktadır (Taşkın, 2016).

Güney rotası ise; Çin – Pakistan – Afganistan – Suriye - Kuzey Afrika'dır. Bir diğer rota, deniz yoluyla Ürdün - Mısır - Doğu Akdeniz - İtalya'dan oluşmaktadır (Taşkın, 2016).

İpek Yolu, Asya'nın dünya ekonomisine dahil edilmesine büyük katkılar sağlamıştır. Tarih süresince çeşitli dönemlerde ekonomik güç merkezi haline gelen Çin, bugünlerde uyguladığı Bir Kuşak Bir Yol projesiyle de benzer bir amaca hizmet etmeyi hedeflemektedir. Ülke olarak bugün tarihi İpek Yolu'nun temel güzergâhı İtalya, Suriye, Türkiye, Irak, İran, Türkmenistan, Özbekistan, Kırgızistan, Pakistan ve Çin'i içermektedir (Taşkın, 2016).

İpek Yolu'nun tarihteki en kritik rolü; Doğu ve Batı kültürleri arasında bir köprü oluşmasını sağlamasıdır (Şimşek G. , 2017). Bu vasıtayla Doğu'nun zengin kültürü, Batı uygarlığının ve ticaretinin gelişmesine imkân sunmuştur. İpek Yolu üzerindeki medeniyetlerin

birbirleriyle olan ticaretinin gelişmesi uluslararası ilişkilerin de gelişimine yarar sağlamıştır. Bugünün dünyasındaki ekonomik kuralların temelleri bu yol üzerinde atılmaya başlanmıştır.

3.2. Yeniden Canlanan İpek Yolu – Bir Kuşak Bir Yol Projesi

3.2.1. Bir Kuşak Bir Yol Projesi Ortaya Çıkısı ve Uygulama Hedefleri

Günümüzde küresel üretim Batı'dan Asya'ya doğru bir kayma göstermektedir. Asya, küresel ekonomi piyasasının en güçlü ticaret pazarı olmakla beraber en büyük tüketim ve yeraltı kaynakları alanıdır. Küreselleşen dünyada yeraltı kaynaklarının faydalanılan enerji sektörü uluslararası ekonominin itici gücü haline gelmiştir. Üretimin artmasıyla beraber petrol, doğalgaz, kömür vb. yeraltı kaynaklarına olan ihtiyaç artış göstermektedir. Bu nedenle zengin petrol ve doğalgaz rezervlerine sahip olan Orta Asya jeo-stratejik bakımdan kilit bölgelerden birisi haline gelecektir. Orta Asya'ya Hazar Denizi çevresindeki yeraltı kaynakları da eklendiğinde Avrasya dünyanın ticari çalışmalarının ve enerji altyapısının ana üssü olacağı düşünülmektedir. Dünyadaki bu gelişmelerin yanında Çin, yabancı sermayeye ev sahipliği pozisyonundan sermaye ihracatçısı pozisyonuna geçiş yapmıştır. Ülkenin liderliği için sadece iç pazardaki büyümeye bağlı kalamayacaklarını bilen Çin Hükümeti'nin Bir Kuşak Bir Yol (OBOR) projesi hikâyesi 1999 yılında, "küresel olana git / küreselleş" stratejisiyle denizaşırı Çin yatırımlarını yüreklendirmek amacıyla ortak bir çaba harcamasıyla başlamıştır. Devlet, Çinli şirketleri mümkün mertebe Çin sınırları ötesinde yatırım yapmalarını ve faaliyet göstermelerini sağlamayı zorunluluk noktasına taşımıştır (Şimşek, 2017).

2012'de Pekin'de yapılan 18. Çin Komünist Partisi Ulusal Kongresi'nde geçen on yıllık zamanda Çin'in çevre ülkelerle olan ilişkileri gözlemlenmiş ve çevre ülkelerle alakalı olarak kesin bir politikaya sahip olmadığı açıklanmıştır. Çevre ülkelerin büyük bir bölümü ekonomik açıdan Çin'le, güvenlik olarak da ABD ile iş birliği halindedir. 2013 yılında Kazakistan'daki kongrede ekonomik ve siyasi tabanlı yeni bir çevre pokitikası oluşturma fikri tartışılmaya başlanmıştır. ÇHC Devlet Başkanı Xi Jinping, Kazakistan ve Endonezya'ya gerçekleştirdiği ziyaretler esnasında İpek Yolu Ekonomi Kuşağı'nı ve 21. Yüzyıl Deniz İpek Yolu'nu birlikte inşa etme fikrini gündeme getirmiştir. Karayolu ve denizyolu aracılığıyla ilerlemesi düşünülen yeni bir fikir; Bir Kuşak Bir Yol Projesi'dir. Bu

iki proje, Mayıs 2014'te Asya'daki Etkileşim ve Güven Oluşturma Önlemleri Konferansı'ndaki resmi girişimin bildirilmesiyle noktalanmıştır. Aşağıdaki haritada İpek Yolu Projesi dâhilindeki "İpek Yolu Ekonomi Kuşağı" ile "21. Yüzyıl Deniz İpek Yolu" rotaları ve Kaşgar – İslamabad – Gwadar arasındaki Çin – Pakistan rotası çizilmiştir. Geçmişteki İpek Yolu ile tamamen örtüşmese de Yeni İpek Yolu projesi geçtiği rotalar dolayısıyla benzerlik taşımaktadır.

2013 yılında Xi Jinping tarafından açıklanan Bir Kuşak Bir Yol stratejisi deniz ve kara üzerinden Avrupa'ya ve Afrika'ya varan bir ağ kurmayı hedefleyen bir stratejidir. Rotanın geçtiği ülkelerde altyapı çalışmalarını arttırarak, komşu ülkelerle ilişkileri kuvvetlendirecek yeni bir ticaret yolu amaçlanmıştır.

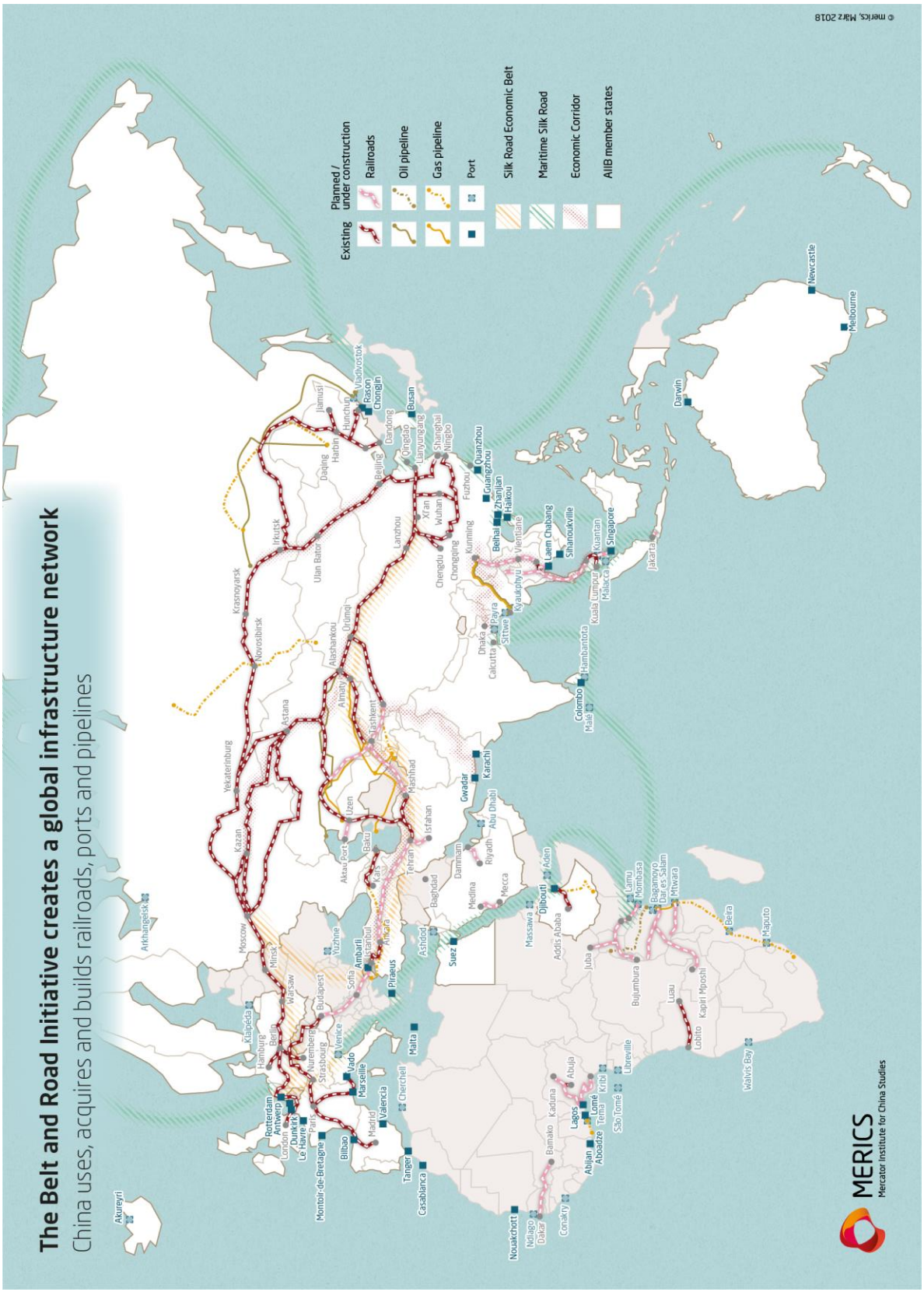
Çin'in bu proje ile ana hedefleri;

- Ekonomik faktörlerin devamlı ve serbest akışını, kaynakların elverişli tahsisini ve piyasaların derinlemesine uyumunu teşvik etmek
- Ülkeleri Kuşak ve Yol boyunca ekonomik strateji koordinasyonunu oluşturmak ve daha yüksek standartlarda hem daha derin hem de derinlemesine bölgesel iş birliğini yürütmek için teşvik etmek
- Ortaklaşa, herkese fayda sağlayan açık, kapsayıcı ve düzenli bir bölgesel ekonomik iş birliği mimarisi oluşturmaktır (Chin & He, 2016).
- Bu amaçla Çin sermayesi hem kendine yeni yatırım bölgeleri açmış olacak hem de var olan yol üzerindeki ülkelerin ilerlemesine katkıda bulunup piyasa ağını yayacaktır. Bu politikanın hayata geçmesi, Çin'in ulusal politikası olarak özümsenmesi Çin dış yatırımları için yeni bir basamak anlamına gelmektedir (Global, 2015). Projelerin duyurulmasından sonraki birkaç, yıl boyunca Çin hükümeti, Çin'in siyasi kurumları, il yönetimleri, iş dünyası ve düşünce kuruluşlarındaki boşlukları doldurmaya yönlendirmiştir. Bu esnada Çin dış stratejisinin birleşme noktası uluslararası piyasalarda kalkınma ve ekonomik istikrardır. Bir Kuşak Bir Yol Projesi, kazan-kazan politikası dâhilinde üye ülkelere

Çin'in yükselişinin kazanımlarından faydalanabileceği bir sistem olarak sunulmaktadır (Aris, 2016).

- Çin hükümeti Bir Kuşak Bir Yol girişimiyle beraber ulusal stratejiler ortaya koymuştur. Mevcut projeler yeniden güncellenmiş, ikili anlaşmalar imzalanmıştır. 2015 yılı mart ayında Çin Dışişleri Bakanlığı, Ticaret Bakanlığı, Ulusal Kalkınma ve Reform Komisyonu "İpek Yolu Ekonomi Kuşağı ve 21. Yüzyıl Deniz İpek Yolu'nun Ortaklaşa İnşa Edilmesinin Teşvikinde Vizyon ve Faaliyetler" bildirgesini sunmuştur. Bu bildirge ile "Kuşak-Yol" projesinin amaçları, kuralları, vizyonu ve faaliyetleri tüm dünyaya duyurulmuştur. Toplumsal, siyasal ve ekonomik istikrarın sağlanması, ekonomik gelişim ve iş birliği dahilinde kalkınma projesi olarak görülebilecek olan bu proje ile Çin, karadan ve denizden Doğu Asya, Orta Asya, Batı Asya, Afrika ve Avrupa'nın birbirine entegre olmasını sağlayacaktır. Proje kapsamındaki ülkeler arasında ortaklıklar kurmak ve bu ülkelerde dengeli, sürdürülebilir kalkınma gerçekleştirmelerine destek olmak hedeflenmektedir.

Bir Kuşak Bir Yol projesi, şemsiye tipi bir girişim olarak nitelendirilir. İkili ve bölgesel ticaret anlaşmalarıyla beraber mevcut ve planlanmış gelecekteki altyapı projelerinin potansiyel geniş bir kollektifi olarak görünmektedir. Yeni İpek Yolu projesi dahilinde tarihi İpek Yolu'nun demiryolları, karayolları, denizyolları, petrol ve doğalgaz boru hatlarıyla yeniden canlandırılması hedeflenmektedir (Kurt, 2015). Devam eden ve planlanan projeler; limanlar, demiryolu hatları, yeni havalimanları, yenilenebilir enerji santralleri, petrol ve doğalgaz rafinerileri, yeraltı kaynakları için boru hatları ve Serbest Ticaret Bölgeleri'dir. Bu proje hem de ulusal bir strateji olma özelliği taşımaktadır. Girişimin, Çin'in uzun vadeli amaçlarıyla "küreselleşme" politikasının kilit bir kolunu oluşturması beklenmektedir.



Şekil 3. Bir Kuşak Bir Yol Hatları

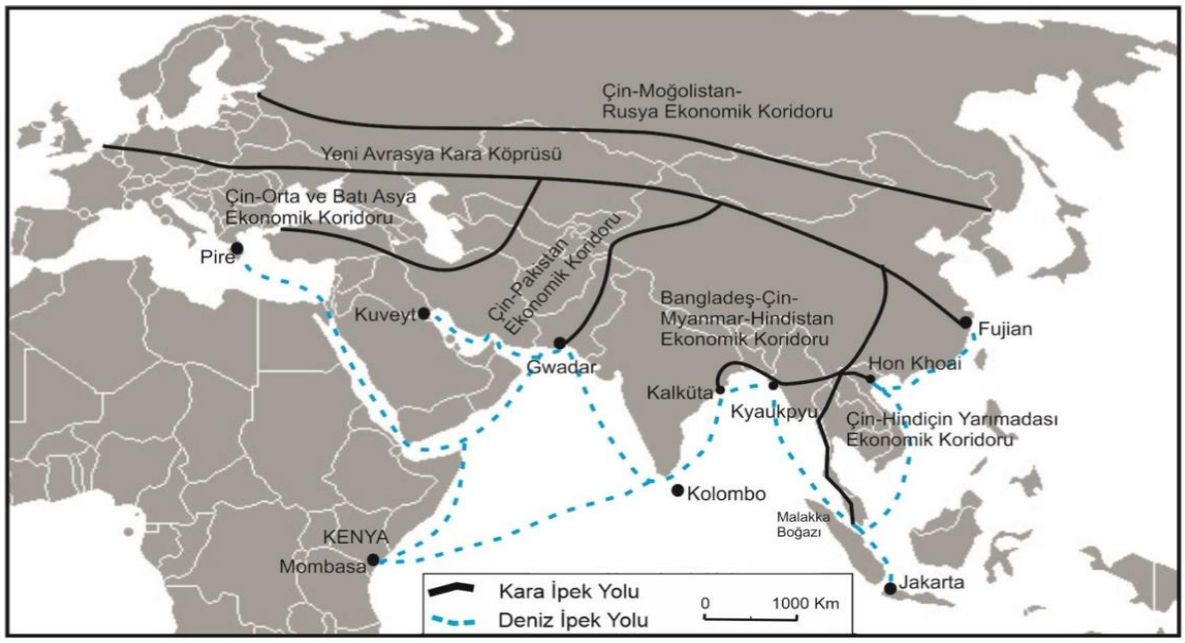
Yatırım ve altyapı çalışmalarıyla ortaya çıkan bu proje yalnızca taşımacılık hattıyla sınırlı bir proje olarak kalmamaktadır. Bu projeyle güzergah dahilinde bulunan tüm ülkelerin ticaret hacminin artmasıyla beraber İpek Yolu'nun ekonomik bir kuşak haline gelmesi düşünülmektedir. Çin'in merkezde olduğu bu çizelgede, Avrupa sermaye ve teknolojisiyle, Orta Asya enerji kaynaklarıyla, Çin ise dev pazar payı ve yüksek performanslı üretim hacmiyle yer almaktadır. Çalışmalara göre, proje dahilindeki ülkelerin bir çoğu gelişmekte olan ekonomilere sahiplerdir. Projenin hayata geçirilebilmesi için rota üzerindeki tüm ülkelerin ortak çalışması gerekmektedir. Çin'in, Bir Kuşak Bir Yol girişimini ortaya çıkaran ülke olmasına rağmen, bu projeyi tek başına gerçekleştirmesi mümkün gözükmemektedir.

3.2.2. Bir Kuşak Bir Yol Projesinin Rota ve Bağlantı Noktaları

3.2.2.1. Bir Kuşak Bir Yol Kara Yolu Bağlantısı

Tarihi İpek Yolu'nda, Çin-Avrupa ticareti büyük oranda deniz yolu üzerinden gerçekleşmiştir. Bu duruma, deniz ulaşımının kara ulaşımından daha az süre içinde, daha ucuza ve daha güvenilir bir şekilde gerçekleşmesi önemli etken olmuştur (Studwell, 2007). Tarihi İpek Yolu'nda olduğu gibi günümüzde de Çin-Avrupa ticareti % 96 oranında deniz yolu üzerinden gerçekleşmektedir. Bir Kuşak Bir Yol çerçevesinde kara ulaşımı, günümüzde soğuk hava şartlarına karşı dayanıklı, fakat deniz yolculuğuna duyarlı olan kıymetli ürünler için tercih edilmektedir (Sarvari & Szeidovitz, 2016).

Bir Kuşak Bir Yol Girişimi'nin kara ağını, Asya ve Avrupa ulaşımını gerçekleştiren ve "ekonomik koridor" olarak isimlendirilen altı asıl ulaşım aksı oluşturmaktadır. Kuzey, güney ve batı koridorları olarak da dağıtılabilecek bu koridorlar, büyük oranda demiryollarından oluşmaktadır. Bu koridorlardan ikisi Çin-Avrupa bağlantısını, bir labirent Çin-Orta ve Batı Asya ile Ortadoğu ağını, diğer üç koridor ise Çin, Güney ve Güneydoğu Asya ağını oluşturmaktadır. Fakat bu ağlar sadece ulaşım hedefine yönelik olmamaktadır. "Ekonomik koridor" vurgusu ile pek çok sayıda sanayi yatırımı ve bu vesile ile koridorların çevresinde oluşacak ekonomik işbirliği kuşağı da açıklanmaktadır.



Şekil 4. İpek Yolu Ekonomik Kuşağı'nın Kara ve Deniz Yolu Ağı

3.2.2.2. Bir Kuşak Bir Yol Deniz Yolu Bağlantısı

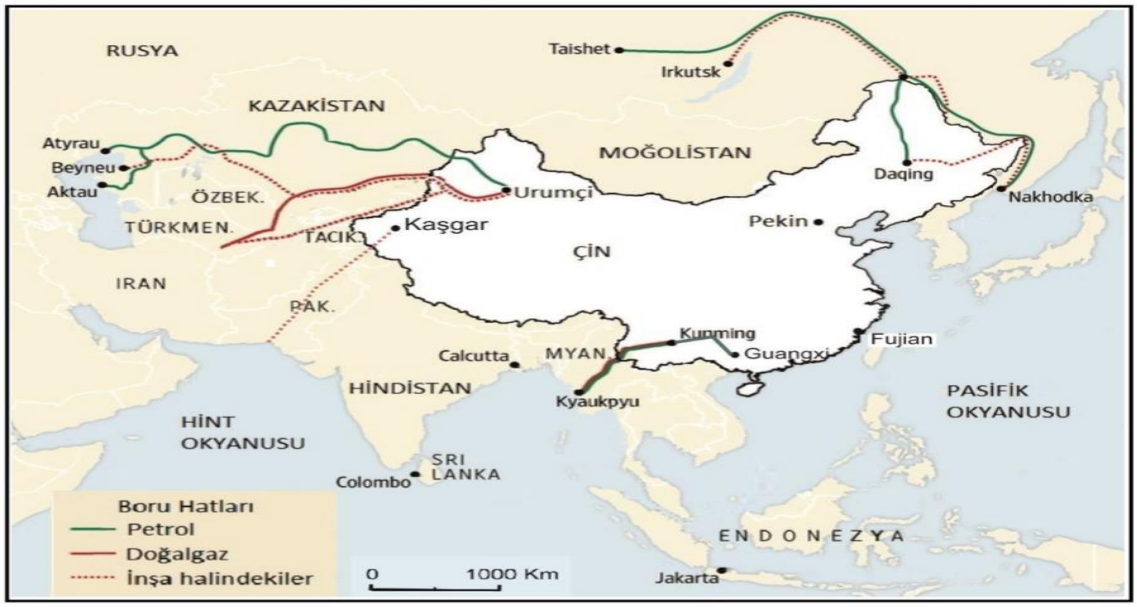
Bir Kuşak Bir Yol Girişimi'nde kara ulaşımı kadar değer verilen bir diğer ulaşım çeşidi ise deniz yolu ulaşımıdır. Deniz İpek Yolu Ekonomik Kuşağı, Güney Çin Denizi'nden Hint Okyanusu'na, Süveyş Kanalı'ndan Akdeniz'e kadar açılmaktadır. Deniz İpek Yolu'yla, Çin'in altı seçkin ekonomik bölgeye (Güneydoğu Asya, Güney Asya, Afrika, Orta Doğu ve Avrupa) erişimi sağlanmaktadır. Bu rota Çin'in petrol, demir cevheri ve bakır cevheri gibi politik hammadde gereksiniminin pek çoğunu da karşılamaktadır (Clemens, 2015). Çin'in petrol ihtiyacı büyük düzeyde deniz yolu aracılığıyla karşılanmaktadır. Deniz İpek Yolu'nun temel güzergâhı; Çin (Kunming), Güney Çin Denizi, Myanmar, Bangladeş, Hindistan (Kalküta), Sri Lanka (Kolombo), Hint Okyanusu, Kenya (Mombasa), Kızıldeniz ve Yunanistan'ı kapsamaktadır.

3.2.2.3. Bir Kuşak Bir Yol Enerji Yolu Bağlantısı

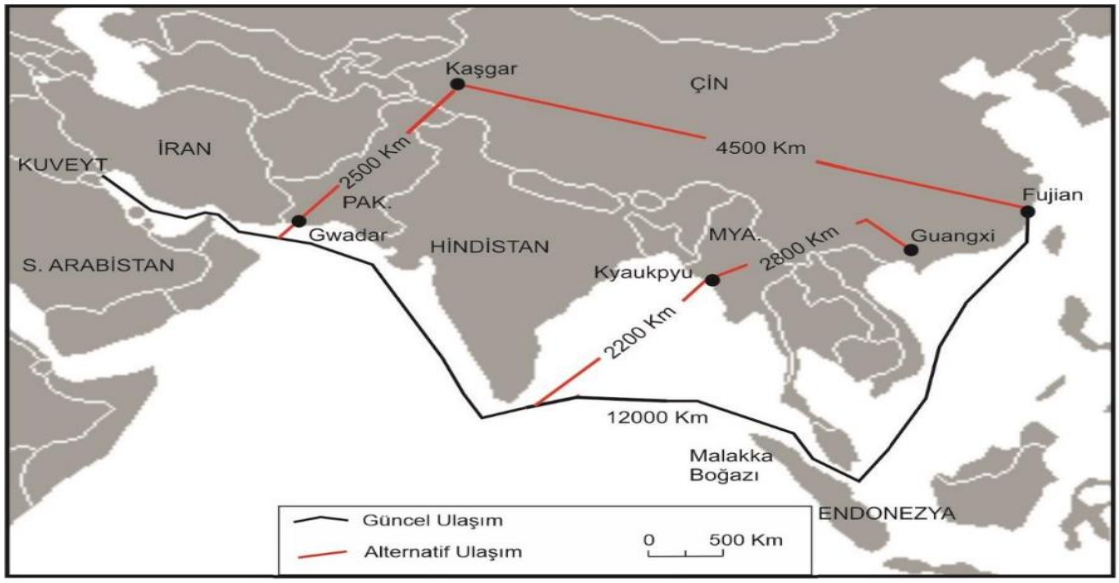
Çin'in Bir Kuşak Bir Yol çalışmasından diğer bir beklentisi enerji güvenliği hususundadır. Hâlihazırda Çin'in ihtiyaç duyduğu petrolün % 80'i deniz yolu üzerinden sağlamaktadır (DAWN, 2015). Bu sebeple Çin için enerji boru hatlarından oluşan "Enerji İpek Yolu"

stratejik öneme sahiptir. Bilhassa Ortadoğu ve Kuzey Afrika'dan Çin'e gemiler aracılığıyla taşınan petrol, 12.000 km yolu aşarak, Malakka Boğazı yoluyla Çin'e varmaktadır. Çin'in 2017 yılının ilk 6 ayında petrol ithalatı 212 miyon tondur (Lin, 2017).

Dünyanın lider petrol ithalatçısı Çin, Basra Körfezi vasıtasıyla Umman, Kuveyt, İran ve S. Arabistan'dan gereksinim duyduğu petrolün % 32'sini karşılamaktadır. Körfez petrolü, Hint Okyanusu ve Malakka Boğazı'nı aşarak Çin'e varmaktadır. Çin'in bilhassa ABD ile yaşayacağı muhtemel bir sorun, Malakka Boğazı geçişinde sorun meydana getirecektir (Lin, 2017). Bu sebeple Çin, ihtiyaç duyduğu petrol ve doğalgazı elde etme ve nakliyede, yalnızca Malakka Boğazı'na duyduğu bağımlılıktan, çok taraflı bağımlılığa, yani bağımsız bir duruma gelmeye çalışmaktadır. Bu hedefler doğrultusunda çok yönlülüğe dayalı yeni "enerji koridorları" oluşturmaktadır. Orta Asya, Rusya, Myanmar ve Pakistan ilişkili yeni enerji koridorları bu hedefle inşa edilmektedir (Şekil 5). Çin'in enerji güvenliğini oluşturan bu projeler, petrol ve doğalgaz ihraç eden ülkeler bakımından ele alındığında enerji ihracatlarının uzun dönemde ticari güvencenin sağlanması anlamını taşımaktadır.



Şekil 5. Bir Kuşak Bir Yol Kapsamında, Petrol ve Doğalgaz Boru Hatları Haritası



Şekil 6. Deniz Yolu Taşımacılığı ile Enerji Boru Hatlarının Mesafe Kıyaslamalı Haritası

3.2.3. Bir Kuşak Bir Yol Projesinde İş birliği Mekanizmaları

"Bir Kuşak Bir Yol Girişimi" politikası Başkan Xi Jinping tarafından ortaya atıldığından bu yana, Körfez Bölgesi Ülkeleri (Suudi Arabistan, BAE, Katar, Kuveyt, Bahreyn, Umman, Irak ve İran) iş birliklerini taahhüt etmektedirler. Çin ve Körfez Ülkeleri arasındaki ilişki, binlerce yıllık barışçıl varoluş ve iş birliğine dayanmaktadır. Körfez bölgesi, Asya, Afrika ve Avrupa'daki üç kıtayı birbirine bağladığı için eşsiz jeopolitik konumdadır.

Hâlihazırda Çin, başta Basra Körfezi ve Afrika'dan olmak üzere, esas olarak deniz iletişim hatları üzerinden tankerler tarafından taşınan ve deniz tıkanma noktalarından geçen petrol ve gaz ithalatına büyük ölçüde bağımlıdır. ABD Enerji Bakanlığı'nın istatistik kolu olan) Energy Information Administration'a (EIA) göre, Çin'in 2015 yılında petrol ithalatı günde yaklaşık 6,6 milyon varil (b/d) olarak gerçekleşti ve bu, ülkenin toplam petrol tüketimi ve gaz ithalatının yüzde 59'unu temsil ediyor. 2015 yılında 1,4 trilyon fit küp (Tcf) olarak gerçekleşti (tüketimin yaklaşık yüzde 24'ü) ve bu tüketimin sürdürülebilir kalkınma için önümüzdeki 20 yılda iki katına çıkması beklenmektedir (Sen, 2016).

ABD'nin bu bölgeden çekildiği ve ABD Başkanı'nın uluslararası göçmenlere ve özellikle Müslümanlara duvarlar ve diğer barikatlar inşa etme sözü verdiği bir dönemde, Çin'in

bölgedeki hayati enerji çıkarlarının gerekçe gösterdiği bu ülkeleri doğuya bakmaya zorlamıştır. Bu nedenle bugün Çin, enerji, siyasi, altyapı, savunma vb. tüm alanlarda uygun alternatifler sunan atılımlar yapılmaktadır. (Xia & Shan, 2021).

Orta doğu bölgesi, Asya, Afrika ve Avrupa'nın 3 kıtasını birbirine bağlayan belirgin bir coğrafi konumdadır. Çin ve Orta Doğu arasındaki ilişki, uluslararası sistem ve bölgesel kalıpların yanı sıra Çin'in kendi kalkınma ve diplomatik stratejilerindeki ayarlamalardan derinden etkilenmektedir. 1950'lerde ve 1960'larda Çin'in Ortadoğu ile ilişkisi, ABD ve SSCB arasındaki çatışma ile karakterize edildi. Çin'in kendisi, Batı ile ittifak kurmuş monarşilere karşı ulusal devrimci hareketleri desteklediği bir devrimin oluşturduğu yeni bir devletti. Çin'in 1958'de devrim sonrası Irak'la neden diplomatik ilişki kurduğunu ve Umman Sultanı'na karşı sol devrimi desteklediğini buradan anlaşılabilmektedir (Kuangyi, 2017).

21. yüzyılın ilk on yılında Çin, küresel ticaretin ana güçlerinden biri haline gelmiş ve kendisini dünyanın üretim merkezi olarak sağlam bir şekilde kurmuştur. Geçen yıl ABD, Trust, Bank of America Özel Varlık Yönetimi baş piyasa stratejisti Joseph P. Quinlan Back, 2000 yılında sadece beş ülkenin Çin'i en büyük ihracat pazarı olarak gördüğünü gösteren bir grafiği paylaştığı bir rapor yayınladı (Shoujun, 2015).

Dolayısıyla bugün Çin ve Ortadoğu'nun insanlık tarihinin herhangi bir döneminden daha fazla işbirliği yapması gerekiyor. Büyük ölçekli enerji ithalatı, çeşitlendirilmiş ekonomik ilişkiler, güç hırslarının katılaşması ve mevcut diplomatik dönüşüm Çin'i kademeli olarak zor durumda bırakmıştır.

3.3. Bir Kuşak Bir Yol Projesi'nin Hedefleri ve Yapılan Yatırımlar

Kuşak ve Yol Girişiminin başlıca beş amacı bulunmaktadır. Şekil 7'de görüleceği üzere bunlar; politikaların koordinasyonu, tesislerin bağlantısı, engelsiz ticaret, finansal entegrasyon ve insanlar arası ilişkilerin geliştirilmesinden oluşmaktadır.

Politika koordinasyonu; girişimdeki ülkelerin kalkınma stratejilerinin oluşturulması ve bölgesel işbirliğini ilerletebilmenin yöntemlerinin ortaya çıkarılmasını açıklamaktadır. Tesislerin bağlantısı; altyapı yatırımlarının organizasyonu, demiryolları, otobanlar, telekomünikasyon sistemleri, teknik standartların entegrasyonu gibi kavramları tanımlar.

Engelsiz ticaret; ülkeler arasında ticaretin geliştirilmesine ilişkin engellerin kaldırılması ve yatırım maliyetlerinin düşürülmesini açıklamaktadır. Finansal entegrasyon; para politikalarının uyumlaştırılması, yerel para birimlerinin kullanılmasının serbestleştirilmesi, çok taraflı ve çift taraflı finansal işbirliğinin geliştirilmesi ve finansal risklerin ortaya çıkarılması olarak tanımlanabilir. İnsanlar arası ilişkiler; kültürel ve eğitim alanında değiş tokuşların yapılması olarak tanımlanabilir (Pop, 2016).



Şekil 7. Bir Kuşak Bir Yol Beş Ana Hedef
Kaynak: (Pop, 2016).

Bir Kuşak Bir Yol'a yalnızca ekonomik uzanımları olan bir proje olarak bakılmamalıdır. Bu girişim özündeki felsefe göz önüne alındığında yeni bir dünya ortaya çıkarma hedefini taşımaktadır.

Kuşak ve Yol Girişiminin İngilizce yayınlanan ana tabirine bakıldığında 18 kez mutual (karşılıklı) kelimesinin olduğu görülmektedir. Bununla beraber 45 kez de karşılıklı öğrenme ve iş birliği kelimelerine rastlanmaktadır. Bu tür ayrıntılar ve metnin ruhuna bakıldığında Bir Kuşak Bir Yol sadece ekonomik bakımdan değil yeni bir paradigma olması yönüyle de fazlasıyla dikkate değerdir (Nordin & Weissmann, 2018).

Girişim başladığından bu zamana kadar yaklaşık 300 milyar USD lik altyapı yatırımı yapılmış olup, önümüzdeki 20 yılda bu tutarın bir trilyon USD olması öngörülmektedir.

Çin, pek çok akademisyen ve uzman açısından artık büyük bir güç olarak kabul edilmektedir. Günümüzde Çin, gösterdiği büyük ekonomik güç gösterisi ile dünya politikasında baş rollerden biri olmaya başlamıştır. Bir Kuşak Bir Yol yalnızca bir proje değil aynı zamanda Avrasya bölgesini kapsayan bir strateji olarak düşnülmelidir. Pek çok uzmana göre kapsamlı bir strateji ya da jeopolitik ve diplomatik alanda saldırgan bir proje olarak görülmesine karşın Çin'li yetkililer girişimi dışa açılma ve işbirliğinin arzulandığı politik bir proje olarak anlamlandırmaktadırlar (Pop, 2016) . Açıklanmasının sonra geçen yaklaşık altı yılda Bir Kuşak Bir Yol'nin tek başına derin ve geniş bir altyapı yatırım projesi olmayıp başlı başına bir süreç olduğu ve yalnızca Çin'in yurtdışında yaptığı bir doğrudan yabancı sermaye yatırımı olmadığı bir gerçektir (Kroeber A., 2017).

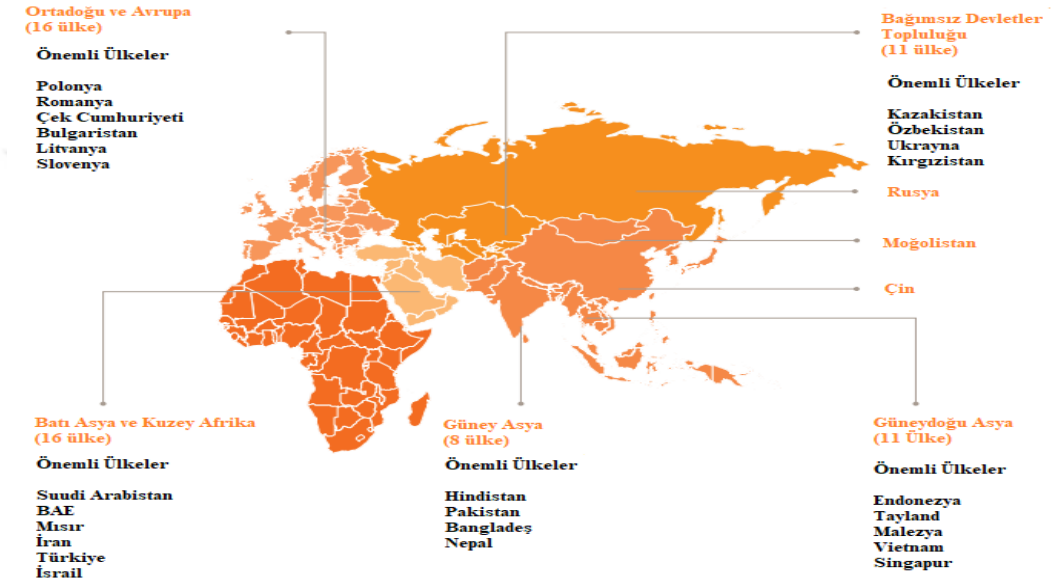
Bir Kuşak Bir Yol her ne kadar oldukça net bir biçimde yürütülen bir girişim olsa ve yetkililer bu girişimin en temel özelliğini her şeyin açık olması olarak görseler de girişimin en temel özelliklerinden birisi onun belirsiz oluşudur. Girişim dâhilinde üç temel konu olduğu gözlemlenmektedir. Bunlardan ilki ciddi bir altyapı ve inşaat çalışması, ikincisi ise ülkeler arasında ticaretin geliştirilmesine ilişkin engellerin ortadan kaldırılması amacıyla düzenlenen çalışmalar ve son olarak da kültürel alışverişin girişim kapsamında hedeflenmesidir (Nordin & Weissmann, 2018).

Bir Kuşak Bir Yol girişimine destek olmak isteyen herhangi bir organizasyon ya da ülke girişimin bir bölümü olarak görülmektedir. Bu düşünce ile Bir Kuşak Bir Yol içindeki ülke ya da organizasyon için daha kapsayıcı ve samimi bir hava oluşturmaktadır.

Tarihi İpek Yolu uluslararası ticaretin ve kültürel alışverişin yapıldığı barışçıl hedefler taşıyan bir yol olmuş, ayrıca Çin'den Roma'ya dek uzanan 10.000 km'lik bir güzergâha dağılmıştır. İlk olarak 2012 yılında bir akademisyen olan Wang Jisi tarafından üç farklı rotada eski İpek Yoluna gereksinim olduğu fikri ortaya çıkmıştır. Bunlar Çin'den Güneydoğu Asya, Güney Asya ve Orta Asya'ya uzanan rotalardan oluşmaktaydı (Bondaz., 2013). Yaklaşık bir yıl sonra Başkan Jinping Kazakistan da Kuşak ve Yol Girişimi'ni ilk olarak ortaya atmıştır. Son olarak da 2015 yılında girişim ile alakalı ilk belge olan "İpek Yolu Ekonomik Kuşağı ve 21. Yüzyıl Deniz İpek Yolu inşası ve vizyonu" yayınlanmıştır. Bu belgenin içeriğinde; Bir Kuşak Bir Yol Asya, Avrupa ve Afrika kıtalarını içine alacak ve

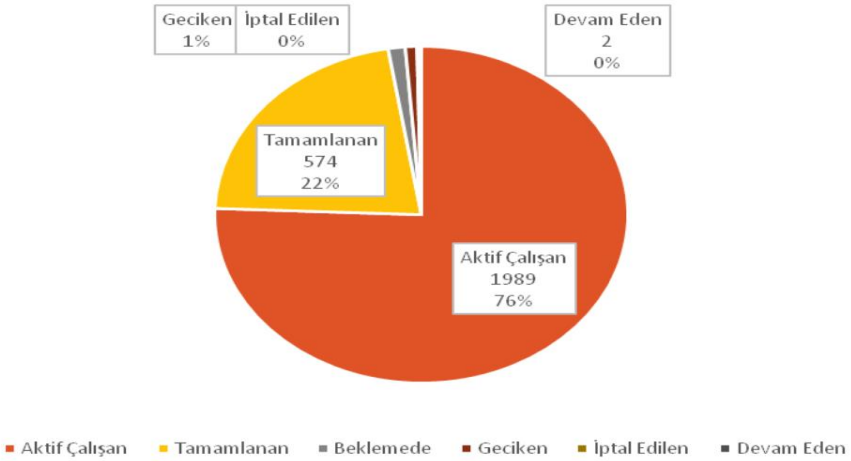
Doğu Asya ekonomilerini gelişmiş Avrupa ekonomilerine bağlamak suretiyle önümüzdeki 15 yılda ülkelerin GSMH'lerini artıracaktır (Nordin & Weissmann, 2018).

Bir Kuşak Bir Yol Projesi kapsamında gerçekleştirilen planalan yatırımların büyüklüğü projenin önemine vurgulamaktadır. Bir Kuşak Bir Yol dünya da şu zamana kadar gerçekleşmiş ya da gerçekleşmesi planlanan ve etki alanı açısından en büyük girişim olma özelliğine sahip olmaktadır. Şekil 8' de görüldüğü gibi ülkeler girişim içerisinde yer almaktadır.



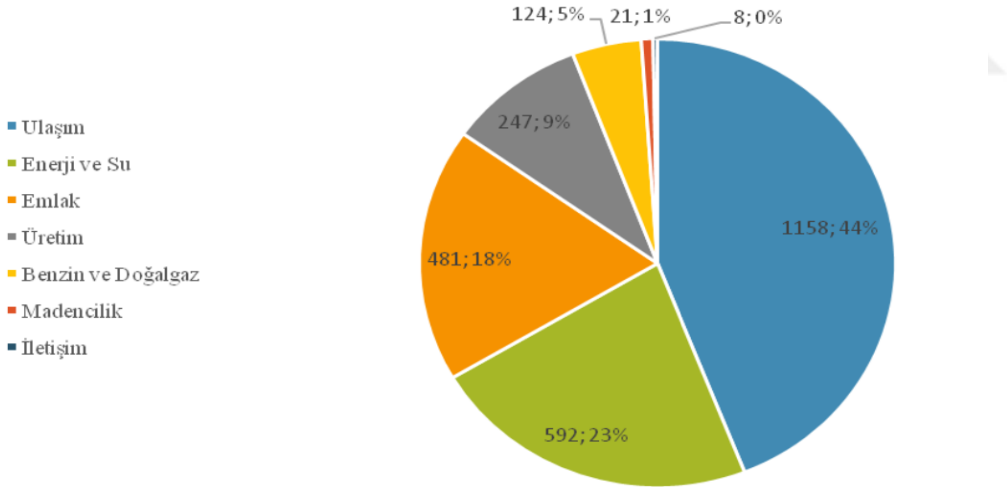
Şekil 8. Bir Kuşak Bir Yol Kapsamındaki Ülkeler
Kaynak: (PwC Analyze, 2018)

Bu ülkeler şekilde görüleceği üzere Asya kıtası, Afrika ve Doğu Avrupa bölgeleri etrafında toplanmaktadır.



Şekil 9. Bir Kuşak Bir Yol Kapsamındaki Projelerin 2019 Mayıs Ayı İtibarıyla Durumları
Kaynak: (REFINITIV, 2019)

Şekil 9'da Bir Kuşak Bir Yol dahilindeki projelerin 2019 yılının Mayıs ayı itibarıyla durumlarını göstermektedir. Şekle göre toplam projelerin %76'lık bölümü başarı ile çalışırken %22'lik bölüm ise tamamlanmış ve çalışmaya hazır durumda bulunmaktadır. İptal edilen ve geciken projelerin oranı ise bütün projeler içerisinde yalnızca %2 civarında kalmıştır.



Şekil 10. Bir Kuşak Bir Yol Kapsamındaki Yatırımların Sektörel Dağılımı
Kaynak: (REFINITIV, 2019)

Şekil 10'da görüldüğü gibi; 2019 Mayıs ayı itibarıyla ulaşım ve nakliye maksadıyla yapılan yatırımların toplam yatırımlar içerisindeki oranı %44 olarak gerçekleşirken bunu %23 'lük payla üretim alanında yapılan yatırımlar takip etmektedir.

Bir Kuşak Bir Yol'nin niteliğini anlayabilmek için girişimi dünya da şu anda var olan işbirliği ve ticaret antlaşmaları ile mukayeseli olarak incelemek yerinde olacaktır. Tablo 1'de görüleceği üzere TPP olarak adlandırılan Trans-Pasifik Ortaklığı ABD'nin liderliğinde Japonya, Malezya, Vietnam, Singapur, Brunei, Avustralya, Yeni Zelanda, Kanada, Meksika, Şili ve Peru gibi ülkelerin dâhil olduğu bir ortaklıktır. Başlarda ABD açısından tarifeleri kaldırdığı için bütün serbest ticaret antlaşmalarının "altın standart" ı olarak ifade edilmiştir. Yalnızca tarifeleri değil tarife dışı engelleri kaldırmayı ve pek çok alanda yapılacak düzenlemeleri de içine alması bakımından epeyce önemli bir anlaşma olarak nitelendirilir (Mendis ve Balazs, 2016). Fakat dünyanın ikinci büyük ekonomisine sahip olan Çin bu ortaklığın dışında tutulmuştur. TPP dönemin ABD başkanı Obama'nın Asya Pasifik de yeni bir denge politikasının ürünü olarak ortaya çıkmıştır. Fakat Trump başkan olmasının peşinden ABD'de işsizliğe yol açtığı düşüncesiyle bu antlaşmayı askıya almış ve uygulatmamıştır (Iwamoto, 2018).

Tablo 1. Bir Kuşak Bir Yol ve Diğer İşbirliği Örgütlerinin Karşılaştırılması

GÖSTERGE	TPP	TPP (ABD) HARİÇ	Bir Kuşak Bir Yol	Bir Kuşak Bir Yol (ÇİN) HARİÇ	RCEP	FTAAP
Katılan Ülkelerin Sayısı	12	11	65	64	16	21
Nüfus	800 Milyon	490 Milyon	4,5 Milyar	3,2 Milyar	3,5 Milyar	2,9 Milyar
Nominal GSMH ($ Trilyon)	27,5	9,4	29,8	12,0	22,6	43,8
Küresel GSMH İçerisindelki % Oran	40	13	40	16	30	60
Küresel Ticaret İçindeki % Oran	26	15	34	22	29	50

Kaynak: (Chan, 2017)**.**

RCEP (Regional Comprehensive Economic Partnership, Bölgesel Kapsamlı Ekonomik Kalkınma); Çin tarafından destek gören bu oluşum Güneydoğu Asya Ülkeleri Birliği'nin (ASEAN) 10 ülkesi Brunei, Laos, Kamboçya, Malezya, Endonezya, Myanmar, Filipinler,

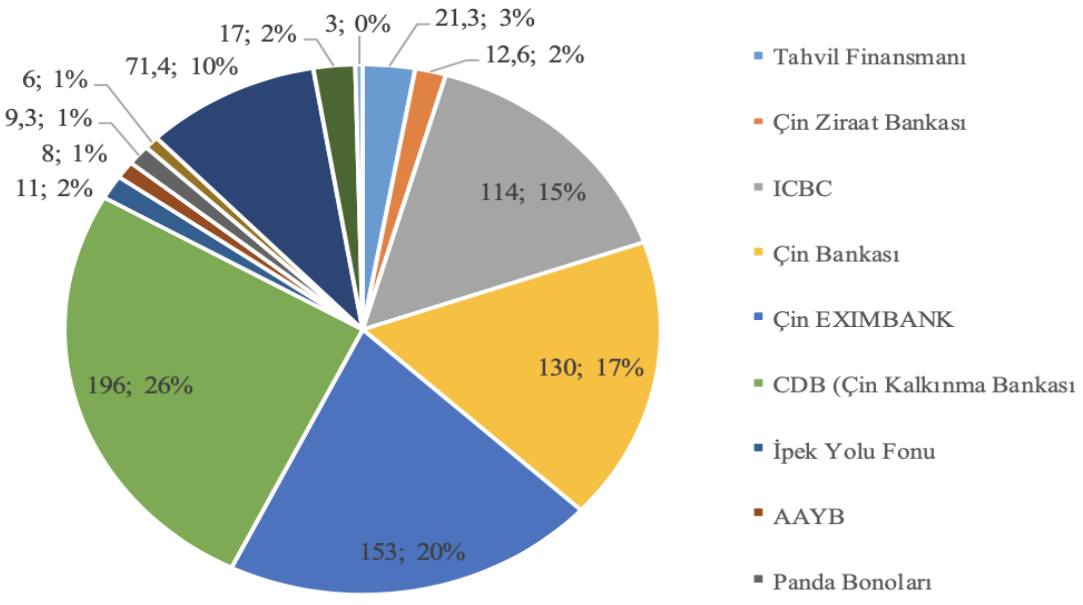
Singapur, Tayland ve Vietnam' a ek olarak Çin, Japonya, Güney Kore, Avustralya, Yeni Zelanda ve Hindistan'ı da kapsamaktadır. Bu birlikte ABD yer almamaktadır.

FTAAP (Free Trade Area of the Asia-Pacific, Asya-Pasifik Serbest Ticaret Bölgesi); Asya-Pasifik Serbest Ticaret Bölgesi anlaşması ABD'nin de içinde olduğu Çin'den Şili'ye kadar olan Pasifik kıyısı ülkelerini içermektedir.

TPP (Trans-Pasific Partnership, Trans-Pasifik İşbirliği); Pasifik okyanusuna kıyısı olan Çin dışında 12 ülkenin yaptıkları işbirliği anlaşmasına denir.

3.4. Bir Kuşak Bir Yol Projesinin Finansman Kaynakları

Bir Kuşak Bir Yol dâhilinde Çin, bilhassa projelerin finansmanı manasında pek çok kurumun öliderliğini yapmıştır. Fakat bu kurumlar yalnızca projelerin finansmanı için ülkelere kredi sağlamayacak hem de Çin'in uluslararası seviyesinin mühim bir oyuncusu olma yolunda ona büyük bir üstünlük sağlayacaktır. Zaten girişimlerin finansmanına bakıldığında finansmanın tamamına yakınının Çin devletine ait banka ve kurumlar tarafından karşılandığı bilinmektedir. Projelerin finansmanında kullanılan banka ve diğer kurumların girişimi içindeki oranları Şekil 11'de verilmiştir.



Şekil 11. Bir Kuşak Bir Yol Finansmanındaki Kurumlar
Kaynak: (He, 2019).

Bir Kuşak Bir Yol projesi kapsamında yapılan yatırımların %36'sı Çin devletinin sahip olduğu bankalardan karşılanmaktadır. %46'lik oran ise Çin'in ihracatı ve yatırımları artırmak amacıyla politikalarını uygulayan Çin EXIMBANK ve Çin Kalkınma bankaları tarafından karşılanmaktadır. Girişimin yalnızca %4-6'lık oranı yeni kurulan (İpek Yolu Fonu, AAYB) finansman kurumlarınca karşılanmaktadır (He, 2019).

Bir Kuşak Bir Yol projesinin diğer taraftan Çin parasının Amerikan dolarına karşı seçenek bir para birimi olması yönündeki uğraşları bakımından da önem taşımaktadır. Batı merkezli globalleşme kurumlarına karşı ortaya konulmak istenen AAYB ve Yeni kalkınma bankası gibi kurumlar ile bir arada düşünüldüğünde Çin para biriminin uluslararası alanda konvertibl bir para olmasına yönelik çabalar küresel yönetime karşı da bir seçenek oluşturulmak istendiğini göstermektedir. Proje içerisinde Çin'in ikili görüşmeler vasıtasıyla Macaristan, Moğolistan, Rusya, Tacikistan ve Türkiye ile birlikte imzalamış olduğu anlaşmalar önde gelmektedir (Salidjanova & Koch-Weser, 2015).

3.4.1. Yeni Kalkınma Bankası (NDB)

Brezilya, Rusya, Hindistan, Çin ve Güney Afrika (BİR KUŞAK BİR YOLCS) tarafından ortaklaşa kurulan Yeni Kalkınma Bankası (NDB), Şanghay'da resmi olarak faaliyete geçti. BİR KUŞAK BİR YOLCS ülkelerinin nakit dolar sıkıntısı yaşanması durumunda bankadan mali destek sağlanacağı belirtilen NDB'nin, açılışı ile ilgili çalışmaların tamamlandığı temmuz ayının başında Rusya'da düzenlenen BİR KUŞAK BİR YOLCS Liderler Zirvesi'nde açıklanmıştı.

Başlangıç sermayesi 50 milyar dolar olan NDB'nin sermayesi önümüzdeki yıllarda 100 milyar dolara çıkarılacak ve ortak havuza Çin 41 milyar dolar, Brezilya, Hindistan ve Rusya 18'er milyar dolar, Güney Afrika Cumhuriyeti ise 5 milyar dolar katkı sağlayacak.

Pekin yönetimi bankanın kurulmasına ilişkin, küresel ekonominin toparlanmasına katkı sağlayacağını belirtirken, BİR KUŞAK BİR YOLCS ülkeleri dahil diğer gelişen ve yükselen ekonomilerdeki altyapı ve sürdürülebilir kalkınma projeleri için bankanın kaynaklarının seferber edileceğini vurgulamıştı (Elek, 2014).

BİR KUŞAK BİR YOLCS ülkelerinin kalkınma bankası kurması fikri, ilk kez 2012 yılında gündeme gelmiş, geçen yıl Güney Afrika'da düzenlenen 5. BİR KUŞAK BİR YOLCS zirvesinde onaylanmıştı. NDB'nin merkezinin Şanghay, üst yöneticisinin Hint ve bölge ofisinin Güney Afrika'da olacağı kaydedilmişti.

3.4.2. Asya Altyapı Yatırım Bankası (AIIB)

Asya Altyapı Yatırım Bankası (AIIB) merkezi Beijing'de olan ve gelişmekte olan ülkelerdeki sürdürülebilir altyapı yatırımlarını desteklemek amacıyla kurulmuş bir uluslararası bankadır.

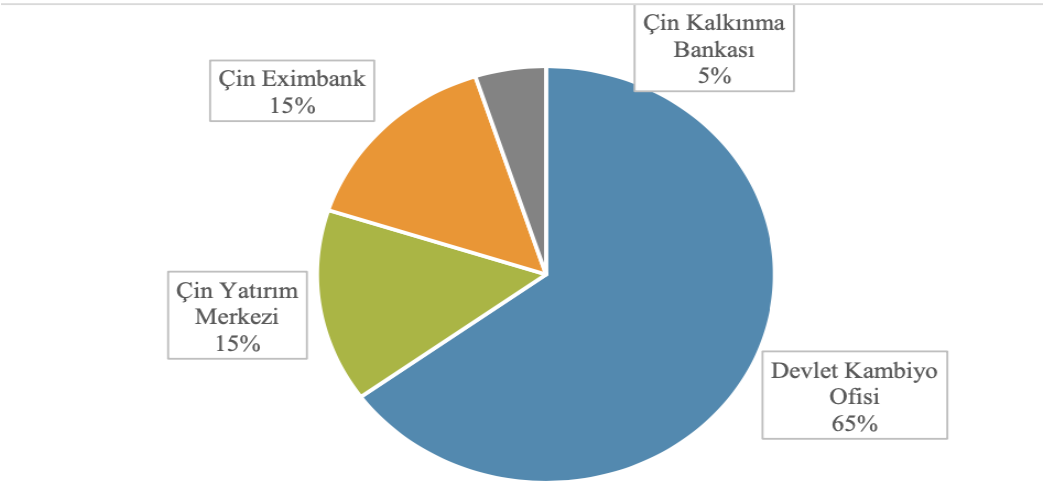
Banka 2016 Ocak ayında 57 kurucu üye ülkenin sermaye katılımlarıyla kuruldu ve Türkiye 2,6 milyar dolarlık sermaye katılımıyla önemli kurucu üye ülkelerden biri oldu. AIIB, enerjiden ulaştırmaya çeşitli sektörlerde hem özel sektör hem de devlet kurumlarıyla birçok alanda faaliyet gösteriyor (Dollar,2015).

Asya Altyapı Yatırım Bankası, 1980'lerde Çin ekonomik reformlarının benimsenmesinden bu yana Çin'in hızlı ekonomik büyümesini sürdüren altyapıya dayalı ekonomik kalkınma çerçevesinin doğal bir uluslararası uzantısı olarak yorumlanabilir. Uzun vadeli ekonomik büyümenin ancak altyapı varlıklarına büyük, sistematik ve geniş tabanlı yatırımlar yoluyla sağlanabileceği fikrinden kaynaklanmaktadır.

3.4.3. Yeni İpek Yolu Fonu (NSRF)

Çin, Bir Kuşak Bir Yol projesini desteklemek için yeni bir İpek Yolu Fonu kurdu. Fonun ilk 10 milyar dolarlık finansmanı, Çin'in döviz rezervlerinden Çin Kalkınma Bankası, Çin Yatırım Şirketi ve Çin İhracat-İthalat Bankası'ndan sağlanmaktadır. Çin hükümeti, İpek Yolu Fonu'nun yaklaşık yüzde 65'i için döviz rezervlerini kullanacak. Çin Yatırım Şirketi ve Çin İhracat-İthalat Bankası'nın her biri yüzde 15'er pay alacaktır. Merkezi Pekin'de olmasına ve şu anda Çin'li yatırımcıların çoğunluğu tarafından desteklenmesine rağmen, İpek Yolu Fonu devlete ait değildir ve Çin yuanı dışındaki para birimlerinin egemenliğine girecektir. Fon, daha çok bir özel sermaye girişimi gibi çalışır, ancak daha küçük bir yatırımcı grubu daha uzun vadeli taahhütlerde bulunur. Misyon ve ölçekte Dünya Bankası'nın Uluslararası Finans Kurumu gibi kurumlarla karşılaştırılabilir, ancak daha çok az sayıda yatırımcı tarafından finanse edilmektedir.

Şekil 12' de görüldüğü gibi İpek Yolu Fonu başlangıç sermayesi 10 milyar USD olan bir fon olarak Çin'li banka ve kurumlar tarafından oluşturulmuş olan bir fondur. Fonun en büyük ortağı ise Çin döviz rezervleri bürosu olup, diğer ortaklar ise Çin Eximbank, Çin Yatırım Bankası ve Kalkınma Bankaları'dır.



Şekil 12. İpek Yolu Fonu Sermaye Yapısı

3.4.4. Uluslararsı Finans Kuruluşları

Asya Kalkınma Bankası (ADB), 67 ülkeden hissedarı bünyesine katmış çok taraflı bir kalkınma bankasıdır. İsminden de anlaşılacağı üzere, banka gelişmekte olan Asya'ya yatırım yapmaya odaklanmakta ve netice olarak Bir Kuşak Bir Yol vasıtasıyla projelerde yer almaktadır. ADB diğer taraftan, Dünya Bankası ve Asya Altyapısı Yatırım Bankası (AIIB) ile beraber çalışmaktadır.

2013 yılı Ekim ayında Çin Devlet Başkanı Xi Jinping tarafından Asya Altyapı Yatırım Bankası adında yeni bir uluslararası bankanın kurulacağını bildirmiştir. 2014 yılı Ekim ayında 21 Asya ülkesi tarafından AIIB'nin kurulmasına bağlı olarak Mutabakat Zaptı imzalanmıştır. 28 Kasım 2014 tarihinde yirmiden fazla ülkenin katılımıyla ilk başmüzakereciler toplantısı gerçekleştirilmiştir. 22 Mayıs 2015 tarihinde kurucu anlaşma müzakereleri neticelendirilmiştir. 29 Haziran 2019 tarihinde 57 kurucu üyenin katılımı ile beraber Kurucu Anlaşma (Articles of Agreement) imzalanmış olup, 24 Ağustos 2015

tarihinde Kurucu Başkan olarak Jin Liqun seçilmiştir. 16 Ocak 2016 tarihinde ise AIIB çalışmalarına resmî olarak başladı. Ocak 2016 yılında başkent Pekin'de faaliyetlerine başlayan bankanın 2021 yılı itibarıyla 87 asıl üyesi ve 17 adet üyelik işlemi süren toplam 114 üyesi bulunmaktadır.

Politik bakımdan AIIB'nın kuruluş hedeflerine bakıldığında Çin'in uluslararası ekonomik kuruluşlarda yeteri kadar teslim edilmediği düşüncesi olduğu düşünülmektedir. Mesela Dünya Bankasında Çin'in oy gücü %4,85, ABD'nin gücü ise %16,21 ve Japonya'nın gücü 7,51 olarak karşımıza çıkmaktadır. IMF içinde Çin'in oy gücü 2010 yılında %6'ya çıkarılmasına rağmen yeni durum fiilen ABD'nin itirazına takıldığından Çin bu oy gücünü kullanamamaktadır (Weiss, 2017). Böylelikle Çin mevcut finansal kuruluşlardaki ABD ve Japonya baskısı sebeiyle böyle bir bankanın kurulmasına öncülük etmiştir (Yıldız, 2015). Tablo 2'de de AIIB içerisinde seçili ülkelerin oy hakları vardır. Buna göre Çin' in bu banka içindeki oy hakkı %26,57 olarak gerçekleşebilmiştir.

Tablo 2. AIIB Oy Hakları

Seçili Ülkeler	Oy Oranları %
Çin	26,57
Hindistan	7,60
Rusya	5,98
Almanya	4,16
Kore	3,50
Türkiye	2,50

Kaynak: (www.aiib.org, 2021)

Tablo 3'te ise AIIB' yi oluşturan ülkelerin bankadaki sermaye payları ve banka yapısının oluşmasında bölgesel olup olmama hususları görülmektedir. Buna göre en büyük oran %30,77 ile Çin'e ait iken Türkiye banka sermayesinin payı %2,70 ine ortaktır diğer yandan Türkiye bu bankanın kurucu ortakları arasındaki bölgesel ülkelerden biri olma özelliğini taşımaktadır.

Tablo 3. AIIB Ülkelerin Sermaye Payları

Ülke	Banka Payları %	Üyelik
Çin	30,77	Bölgesel
Hindistan	8,65	Bölgesel
Rusya	6,75	Bölgesel
Kore	3,86	Bölgesel
Avustralya	3,81	Bölgesel
Endonezya	3,47	Bölgesel
Türkiye	2,70	Bölgesel
Suudi Arabistan	2,63	Bölgesel
İran	1,63	Bölgesel
Tayland	1,47	Bölgesel
Almanya	4,63	Bölge Dışı
Fransa	3,49	Bölge Dışı
Birleşik Krallık	3,16	Bölge Dışı
İtalya	2,66	Bölge Dışı
İspanya	1,82	Bölge Dışı
Hollanda	1,06	Bölge Dışı
Kanada	1,03	Bölge Dışı
Polonya	0,86	Bölge Dışı
İsviçre	0,73	Bölge Dışı
Mısır	0,67	Bölge Dışı

Kaynak: (www.aiib.org, 2021).

Ekonomik taraftan bakıldığında Çin yüksek tasarruf oranları ve sermaye fazlasını banka vasıtasıyla başta bölge ülkelerin ekonomileri ve diğer ülke ekonomilerinin uyumu projelerinde kreditör ülke olarak kullanmak istemektedir (Shephard, 2017).

2021 yılına gelinceye dek AIIB toplamda onaylanmış toplam 119 projeye kredi sağlamıştır (AIIB, 2021). Türkiye ise, AIIB'nin üçüncü büyük yatırım pazarı olarak banka ile yoğun şekilde çalışan ülkelerin başında olma konumundadır. AIIB Türkiye' de 2018 yılında iki projeye onay vermiştir. Bu projelerin birincisi, "Tuz Gölü Doğalgaz Depolama Genişletme Projesi" ile Türkiye'nin doğalgaz arzının güvenilirliği ve güvenliği artırmak hedeflenmiştir. İkincisi ise, proje olan "TSKB Sürdürülebilir Enerji ve Altyapı Kredisi" de bilhassa yenilenebilir enerji ve enerji verimliliği projeleri için uzun vadeli finansmanı desteklemeyi

hedeflemektedir. 2019 yılında banka Türkiye'deki bir diğer proje olan Efeler 96,7 Megawatt jeotermal enerji projesinin de onayını vermiştir (AIIB, 2021).

2015 yılında Çin'in Şangay şehrinde Bir Kuşak Bir Yol ülkeleri ile beraber kurulan Yeni Kalkınma Bankası (NDB), daha sonra ise AIIB gibi IMF ve Dünya Bankası'na seçenek olacak Yeni Kalkınma Bankası'nın açılması ile ilgili olarak anlaşmaya varıldığı bildirilmiştir. Bankanın başlangıç sermayesi 100 milyar dolar olarak saptanmıştır. Sermayenin Bir Kuşak Bir Yol ülkeleri arasındaki dağılımı ise; Çin 41 milyar USD, Brezilya, Hindistan ve Rusya 18'er milyar USD ve Güney Afrika Cumhuriyeti ise başlangıçta 5 milyar USD şeklindedir (Yüksel, 2017).

Bir Kuşak Bir Yol kapsamında kurulan Kalkınma Bankası dünyada gelişmekte olan ülkeler tarafından kurulan ilk banka olma özelliğine sahiptir. Banka varlığı ile dünya GSMH' sinin %21' i ve küresel döviz tutarının %40' ını oluşturan Bir Kuşak Bir Yol ülkeleri dünya ekonomisinde çok daha fazla söz sahibi olma olanağı kazanacaklardır. Yeni kalkınma Bankası'nın üç temel özelliği bulunmaktadır. Bunlar; küresel boyutta "güney-güney" işbirliği, eşit güç dağılımı ve sürdürülebilir kalkınma (Roychoudhury & Vazques , 2016).

3.5. Bir Kuşak Bir Yol Projesi'nin Risk ve Fırsatları

Borç tuzağı diplomasisi, Hintli bilim adamı Brahma Chellaney'in (2017) Bir Kuşak Bir Yol'u bir borç tuzağı olarak ilk kez ilişkilendirdiği 2017'den bu yana Çin'in Bir Kuşak Bir Yol projesine karşı yaygın bir suçlama haline geldi. Son iki yılda dünyanın dört bir yanındaki siyasi, ticari, medya ve akademik çevrelerde Çinli saldırganlar arasında bir moda haline geldi.

Ancak Çin hükümetinin Bir Kuşak Bir Yol projesindeki ülkeleri kasıtlı olarak borç tuzağına düşürdüğü iddiası somut delillere dayanmıyor. Üç kurum tarafından Çin'in denizaşırı kredileri üzerine yapılan akademik araştırmalar, bu iddianın yanlış olabileceğini düşündüren veriler sağladı. Küresel Kalkınma Merkezi, "Bir Kuşak Bir Yol projesinin odaklandığı bölgelerde sistemik bir borç sorununa neden olma olasılığının düşük olduğunu" tespit ediyor (Hurley ve diğerleri, 2018). Johns Hopkins Üniversitesi'ndeki Çin-Afrika Araştırma Girişimi'nden elde edilen veriler, Uluslararası Para Fonu'nun (IMF) "borç sıkıntısı" içinde veya riski altında olarak tanımladığı 17 ülkede hala Çinli olmayan borç verenlerin borcun

çoğunluğuna sahip olduğunu gösteriyor. Küresel Kalkınma Politikası Merkezi'ndeki araştırmacılar, Çin'in Latin Amerika ve Karayipler'deki yatırımları üzerine yaptıkları çalışmalara dayanarak, yalnızca Çin kredilerinin bu ülkelerin IMF'nin borç sürdürülebilirliği eşiklerinin üzerine çıkmasına neden olmadı. Venezuela tek istisnai durumdur (Ray ve Wang, 2019). Ancak Venezuela, Çin'in Bir Kuşak Bir Yol projesindeki ülkeleri bir borç krizine sokmak istemediğini kanıtlayan bir vakadır. Venezüella'ya ağır yatırım yapma konusundaki akılsızca kararının bir sonucu olarak Çin, yanlış değerlendirmesinin ve hayali stratejik düşüncesinin kurbanı oldu. Venezüella'yı gelecekte ülkenin en büyük alternatif petrol tedarikçisi yapmakta. Çin'in Venezuela'nın sorunu çözmesini beklemesi mantıklı.

Borç tuzağı suçlaması, Çin'in Bir Kuşak Bir Yol projelerine yaptığı yatırımların neden borç sıkıntısına yol açtığının temel kısmını anlayamıyor, çünkü Çin'in Bir Kuşak Bir Yol projesinin yanlış okunmasına dayanıyor. Bir Kuşak Bir Yol projelerindeki sorunlar ve riskler, NDRC'nin proje onayından sorumlu olduğu, merkezi hükümete ait KİT'lerin projelerin uygulanmasından sorumlu olduğu ve devlete ait politika bankalarının ve ticari bankaların finansal destek sağladığı Çin'in köklü denizaşırı yatırım modelinden kaynaklanmaktadır. Yatırımların çoğu genellikle ulaşım, enerji ve diğer kaynaklarla ilgili büyük projelere gidiyor ve Çin hükümeti, Çin ile üst düzey politika iletişimi sağlıyor.

İhale, finansman ve etkili uyuşmazlık çözümünde şeffaflık eksikliği, devlet güdümlü yatırım modelinin yarattığı sorunlardır. Bu modeli takip eden projeler, yolsuzluk, çevresel sürdürülebilirliğin ihmali, yerel katılımın eksikliği ve kapsayıcı bir kalkınma hedefi için uyumlu sosyal projelerin eksikliği konusundaki geniş eleştiriler nedeniyle kesinlikle yerel memnuniyetsizlik ve direniş yaşayacaktır. Sri Lanka örneğinin gösterdiği gibi, Bir Kuşak Bir Yol kapsamında şeffaf bir Çin yatırım süreci hem alıcı ülkelere hem de Çin'in kendisine fayda sağlayabilirdi. Proje seçiminde, teklif vermede ve finansmanda şeffaf olmak, aşırı borç vermeyi önlemenin ve dolayısıyla alıcı ülkelerde, özellikle halihazırda ağır borçlu olanlarda, borç sıkıntısını ağırlaştırmanın etkili bir yoludur. Bu sayede alıcı ülkeler akıl almaz büyük yatırımlardan kaçınarak bir borç krizinden uzak durabilir.

3.6. Bir Kuşak Bir Yol Projesinin Geleceğe Dönük Faydaları

2013 sonbaharında Çin Halk Cumhuriyeti (ÇHC) Başkanı Xi Jinping, Tek Kuşak, Tek Yol (OBOR) girişimini duyururken eski İpek Yolu'na başvurdu. OBOR, verimli altyapı ve yeni kurumsal bağlantılar kullanarak yatırım ve ticaret ağları kurarak Asya, Avrupa, Afrika ve Orta Doğu'yu birbirine yakınlaştırmayı planlıyor. Öngörüldüğü gibi, OBOR girişimi, ekonomik faktörlerin düzenli serbest akışını, yüksek verimli kaynak tahsisini ve derin piyasa entegrasyonunu destekleyecektir. Kuşak ve Yol üzerindeki ülkeleri daha geniş, daha derin ve yüksek standartlı bölgesel iş birliği için ekonomik politikayı koordine etmeye teşvik edecektir. Ülkeler birlikte, herkese fayda sağlayacak açık, kapsayıcı ve dengeli bir bölgesel ekonomik iş birliği mimarisi oluşturacaklar. OBOR, özel olarak, kurumsal bağlantılar kurmalı ve ÇHC ile Güneydoğu Asya Ülkeleri Birliği (ASEAN), Avrasya Ekonomik Birliği (EEU), Avrupa Birliği (AB), Güney Asya gibi diğer bölgesel gruplar arasında işbirliğinin önündeki engelleri kaldırmalıdır.

OBOR'un iki bileşeni vardır: (i)İpek Yolu Ekonomik Kuşağı (SREB); ve (ii) 21. Yüzyıl Deniz İpek Yolu (MSR).

SREB, ÇHC'yi kara yoluyla Orta Asya ve Avrupa'ya bağlar. MSR ise ÇHC'nin doğu kıyısını batıda Güney Çin Denizi ve Hint Okyanusu ve doğuda güney Pasifik Okyanusu üzerinden Avrupa'ya bağlayacaktır. İki yönlü girişim, Asya ve Pasifik, Avrupa ve Afrika'yı beş rota üzerinden birbirine bağlayacak:

- SREB, ÇHC'yi aşağıdaka belirtilen kıtalara bağlayan üç ekonomik koridora odaklanacaktır:

  (i) Orta Asya üzerinden Avrupa ve Rusya;

  (ii) Orta Asya üzerinden Orta Doğu; ve

  (iii) Güneydoğu Asya, Güney Asya ve Hint Okyanusu'ndaki limanlar.

- MSR, ÇHC kıyı limanlarını aşağıda belirtilen kıtalara bağlamaya odaklanacaktır:

(iv) Güney Çin Denizi ve Hint Okyanusu üzerinden Avrupa; ve

(v) Güney Çin Denizi boyunca güney Pasifik Okyanusu.

Planlandığı gibi, OBOR işbirliğini güçlendirmek ve altı "uluslararası ekonomik işbirliği koridoru" inşa etmek için uluslararası ulaşım rotalarını kullanacak ve ana şehirlere ve kilit limanlara erişecek:

(i) Yeni Avrasya Kara Köprüsü, (ii) ÇHC-Moğolistan-Rusya, (iii) ÇHC-Orta Asya-Batı Asya, (iv) ÇHC-"Hinhindi Yarımadası", (v) ÇHC-Pakistan ve (vi) Bangladeş-ÇHC-Hindistan-Myanmar koridorları. Aşağıda bu ekonomik koridorların kısa açıklaması yer almaktadır:

- Yeni Avrasya Kara Köprüsü Ekonomik Koridoru: bu ikinci bir Avrasya "kara köprüsü" olacaktır—ÇHC'nin Jiangsu eyaletindeki Lianyungang'dan Xinjiang eyaletindeki Alashankou üzerinden geçen ve sonunda Hollanda'daki Rotterdam'da biten bir demiryolunu içerecektir. Koridoru öngören ÇHC, demiryolundan demiryoluna yük transferi sunan birkaç yeni uluslararası demiryolu güzergâhı ve sınırlar arasında taşınan kargo için "tek beyan, tek inceleme, tek kargo serbest bırakma" sistemi başlattı.

- ÇHC-Moğolistan-Rusya Ekonomik Koridoru: Bu, yeni inşaat, ileri gümrükleme ve diğer ulaşım kolaylıkları dâhil olmak üzere Rusya, ÇHC ve Moğolistan'dan geçen demiryolu ve karayolu bağlantısının güçlendirilmesini içerecektir.

- ÇHC-Orta Asya-Batı Asya Ekonomik Koridoru: koridor beş Orta Asya ülkesini (Kazakistan, Kırgızistan, Tacikistan, Özbekistan ve Türkmenistan) ve Batı Asya'da İran ve Türkiye'yi içermektedir. Koridor planı, Kazakistan'ın "Aydınlığa Giden Yol", Tacikistan'ın "Enerji, Ulaştırma ve Gıda" ve Türkmenistan'ın "Güçlü ve Mutlu Dönemi" gibi ulusal kalkınma stratejileriyle bütünleşiyor.

- ÇHC-"Hindiçini Yarımadası" Ekonomik Koridoru: bağlantı, (i) ortak bir planlama ve bir kapsamlı ulaşım ağı ve çeşitli endüstriyel işbirliği projeleri; (ii) işbirliğini

finanse etmek için yeni bir yöntem ve (iii) sürdürülebilir ve koordineli sosyoekonomik kalkınmayı teşvik etmek.

- ÇHC-Pakistan Ekonomik Koridoru: Bu, kuzey ÇHC'deki Kaşgar, Sincan'dan güney Pakistan'daki Gwadar Limanı'na kadar uzanacaktır. Koridor, karayolları, demiryolları, petrol ve doğal gaz boru hatları ve fiber optik ağların inşasını gerektirecektir.

- Bangladeş-ÇHC-Hindistan-Myanmar Ekonomik Koridoru: bu ulaşım altyapısı, yatırım ve ticaret ve insandan insana bağlantı konularında işbirliği için fikir birliğini gerektirecektir.

Bu ekonomik koridorları geliştirmesi sayesinde OBOR, ÇHC'ye ve genel olarak bölgeye büyük potansiyel faydalar vaat ediyor. ÇHC Başkanı Xi Jinping, ÇHC'nin diğer OBOR ülkeleriyle olan yıllık ticaretinin on yıl içinde 2,5 trilyon doları aşacağını öngörüyor. Ayrıca ÇHC'nin ticaret yollarını çeşitlendirmesine ve ürünleri daha birçok pazara ihraç etme kabiliyetini geliştirmesine yardımcı olabilir. Ancak OBOR'un faydaları artan ticaretin ötesine geçecek (Arduino, 2016).

OBOR, ÇHC'nin daha az bağlantılı illerde daha fazla kalkınmayı teşvik etmesine ve onları ticarete açmasına yardımcı olabilir. ÇHC'nin büyük altyapı projeleri inşa etme kapasitesi göz önüne alındığında, OBOR diğerlerinin yanı sıra demir, çelik, çimento ve alüminyum üretimi gibi belirli sektörlerdeki kapasite fazlasının ele alınmasına da yardımcı olabilir. Ayrıca, ÇHC emeğinin kullanılmasına izin verecek ve inşaat sektörü için ek satış noktaları geliştirecektir (Otgonsuren, 2015).

Benzer şekilde, diğer OBOR ülkeleri de yararlanabilir. İhtiyaç duyulan altyapıyı geliştirmek için ÇHC deniz aşırı doğrudan yatırıma daha fazla erişime sahip olacaklardır. ÇHC'nin bu altyapı ve ticaret bağlantısı ağını geliştirmek için yaklaşık 1 trilyon dolar harcaması bekleniyor. Bugüne kadar ÇHC, İpek Yolu fonu için 40 milyar dolar tahsis etti; Yeni kurulan Asya Altyapı Yatırım Bankası için 100 milyar dolar ve Çin Kalkınma Bankası OBOR için 890 milyar dolar yatırım sözü verdi (Minghao, 2015).

3.7. Bir Kuşak Bir Yol Ticaret Politikasının Ekonomi Politiği

Çin ve Avrupa Birliği kilit ekonomik ortaklar olmasına rağmen, aralarında ekonomik alışverişin önünde, esas olarak kısıtlamalar, yasaklar ve diğer kurumsal engeller nedeniyle birçok engel var. Örneğin, Avrupa Birliği, Çin'de faaliyet gösterirken Avrupalı ekonomik aktörlerin Çinli emsalleri karşısında eşit bir oyun sahasına sahip olmadıklarını düşünürken, Çin sektörel yatırım kısıtlamaları, farklı türden ön yetki prosedürleri hakkında endişelerini dile getirdi. Çin, küresel piyasa kapitalizm güçleri ile Çin Komünist Partisi arasındaki olası olmayan ittifak sayesinde, Avrupa'nın gözünde garip bir küresel oyuncu haline geliyor. Çinliler Çin modelini 'Çin özelliklerine sahip Sosyalizm' olarak adlandırırken, bazı Batılılar onu 'Totaliter Kapitalizm' olarak adlandırıyor. Avrupalılar, Çin'in politik ekonomisinde Avrupa Birliği'nin temel ilkeleriyle pek çok çelişki olduğunu algılıyor. Öte yandan Çinliler, Batı'nın son iki yüzyıldaki hegemonik gücü nedeniyle Avrupa Birliği'nin Çin'e yönelik kısıtlamalarını ideolojik bir önyargı olarak görüyor. Gerçekte, AB ile Çin arasındaki birçok ticari anlaşmazlık, yönetim standartlarıyla ilgili konulara odaklanmaktadır (Harms & Lorz, 2012).

Avrupa ile iş birliği yapmanın önündeki temel engelleri fark eden Çin, Bir Kuşak Bir Yol projesinin uygulanması için politika koordinasyonunu öncelik haline getirmeyi seçmiştir. Çin, Bir Kuşak Bir Yol'u daha fazla siyasi güven oluşturmak, ortak çıkarları genişletmek ve Avrupa ile daha yakın iş birliği aramak ve böylece aralarındaki ekonomik alışverişin önündeki engelleri azaltmak için kullanmayı planlamaktadır. Bununla birlikte, bugüne kadar Bir Kuşak Bir Yol 'un teşvikinde somut birçok taraflı iş birliği mekanizması hala eksiktir. Görünüşe göre Çin katılımcılar için birleşik standartlar ve anlaşmalar geliştirme planı yok, ancak farklı ülkeler arasında bir koalisyon ilişkisi kurmaya çalışmaktadır. Çin yöntemi, Çin'de esnek olan geleneksel iş birliği yöntemini somutlaştırmaktadır. Bununla birlikte, Avrupa'daki birçok kişiye göre, Çin'in çok taraflı iş birliğini teşvik etme yolu şeffaflıktan yoksundur ve kodlanmış yasal kurallara dayanmadığı için sürdürülemez. Avrupa iş birliği paradigmasının esas olarak sözleşmeler ve mahkemeler gibi resmi kurumlar tarafından sürdürüldüğünü, oysa tarihte uzun bir süre boyunca ve hatta günümüzde Çin'deki iş birliği davranışının ağlar gibi gayri resmi kurumlar tarafından sürdürüldüğünü unutmayın. İş birliği mekanizmasındaki farklılık tesadüf değildir.

Bir Kuşak Bir Yol'un Avrupa ve Çin arasındaki iş birliği engellerini başarılı bir şekilde azaltıp azaltamayacağının anahtarı, Avrupa ve Çin'in farklılıklarına rağmen iş birliği yapıp yapamayacaklarına bağlı görünüyor. Avrupa ve Çin arasındaki siyasi-ekonomik sistem ve toplumsal değerlerle ilgili temel görüş farklılıkları, Yeni İpek Yolu boyunca yeni bir kooperatif ekonomik ortaklığının inşasıyla uyumlu mu? Alternatif olarak, rekabet, doğası gereği siyasi yüzleşmeye doğru ilerleme riskiyle birlikte bir alternatif midir? Bu sorular basitçe bir kenara bırakılamaz ve göz ardı edilemez. Ortak bir zemin bulmak için düşünce kuruluşları ve akademisyenler tarafından ciddi şekilde tartışılması gerekiyor (Hummels, 2007).

Küreselleşmenin ve internetin gücü, birbirine bağlı ülkelerin önceki dönemlere kıyasla dramatik artışlara yol açtı. Çin ve Avrupa şu anda ortak küresel zorluklarla karşı karşıya ve farklılıklarına karşı açık fikirli olmaları gerekiyor. Günümüzde, iki ülkenin aynı kurumsal kurulum ve düzenleme mekanizmalarını izlemediği gerçek dünyanın çeşitliliğini kabul etmeli ve kabullenmelidir. Ayrıca aradaki farka dinamik bir yaklaşımla bakmak gerekir. Deng Xiaoping'in reformu ve 1978'de açılmasından bu yana Çin, uluslararası kurallara uymak için birçok yerel kurumu reforme etti. Ticari medyanın ve internetin gelişmesi Çin toplumunu daha hareketli ve dünyaya açık hale getirdi. Çin siyasi süreci de birçok Batılının inandığından daha çeşitlidir. Bununla birlikte, bu yeni eğilimler mevcut literatürde çok sık göz ardı edilmiştir.

Bu nedenle, Yeni İpek Yolu üzerinde Avrupa Birliği ile Çin arasındaki ticaret meselelerini analiz ederken, iç siyasetin ve kurumların ticaret politikalarını nasıl belirlediğine bakmak önemlidir. Sonuçlar önemli gelir dağılımı etkileri olduğunu göstermesine rağmen, çoğu ticaret modeli serbest ticaretin ulusal refahı maksimize ettiğini öne sürüyor. Çoğu hükümet, ulusal refahı azaltsalar bile, bir tür kısıtlayıcı ticaret uygulamalarını sürdürürler.

4. SEÇİLMİŞ ÜLKELERİN FİNANSAL MERKEZ POTANSİYELİNİN BELİRLENMESİ

4.1. Veri

Çalışmada öncelikle "Bir Kuşak Bir Yol Projesi"nin güzergâhında bulunan 145 ülkeden verisi mevcut 127 ülkenin 2020 yılına ait ekonomik değişkenleri kullanılarak Çok Kriterli Karar Verme yöntemlerinden biri olan MOORA yöntemi ile muhtemel finans koridoru oluşturacak ülkeler için; yabancı yatırımlar, tasarruflar/gsyh, yatırımlar/gsyh, iş yapabilirlik endeksi ve insani gelişmişlik endeksi değişkenleri baz alınarak modeller belirlenmiştir. Burada bu değişkenler, Z/Yen firması tarafından yayınlanan küresel finans merkezleri endeksi (GFCI) içerisinde bulunan parametreler göz önünde bulundurularak belirlenmiştir. Ayrıca ilgili belirtilen bu 5 değişken temel alınrak bu değişkenlere ek olarak kullanılan; rezerv, vergi yükü/gsyh, kişi başına gsyh, borç/gsyh, cari denge, enflasyon, döviz kuru değişkenlere göre de ülke performanslarının ayrı ayrı modellenerek sıralaması yapılmıştır ve ülkelerin sıralamalarında farklılıkların oluştuğu tespit edilmiştir.

MOORA yöntemi ile elde edilen performans sıralamaları 6 farklı bölge ve gelir grubuna göre her bölgenin en iyi performans gösteren 5 ülkesi belirlenmiştir. Bu ülkelerin temsiliyet gücü, toplam ülke sayısı dikkate alınarak ilgili bölgelerden finans merkezi olma kapasitesi değerlendirilerek 19 ülke seçilmiştir. İlgili ülkeler grubunu; Doğu Asya'yı temsilen Çin, Pasifik'i temsilen Singapur ve Endonezya, Latin Amerika ve Karayipleri temsilen Panama ve Şili, Orta Doğu ve Kuzey Afrika'yı temsilen İran İsrail Kuveyt ve Cezayir, Güney Asya'yı temsilen Hindistan Nepal ve Sri Lanka, Sahra Altı Afrika'yı temsilen Mozambik ve Moritanya, Avrupa'yı temsilen İngiltere ve İtalya, Avrupa'nın ve Asya'nın kesişim noktası olması nedeniyle Rusya ve Türkiye, Orta Asya'yı temsilen ise Özbekistan oluşturmaktadır. Burada kıtalar arasında kendi kıtasında ilk sırada yer alan ülke küresel finans merkezi olma patansiyeline sahip, kıta sırlamasındada diğer kalan ülkeler ise ulusal finans merkezi olma potansiyeline sahiptir.

Seçilen 30 ülkeden temsiliyet yapısına göre 19 ülke finans koridoru olarak belirlenmiş ve yabancı yatırımlar ile büyümeyi etkileyen faktörleri belirlemek amacıyla kurulan modele 2000-2020 dönemine ilişkin yıllık bazda; yabancı yatırımlar, para arzı, özel sektöre verilen

krediler, tasarruflar, dışa açıklık, döviz kuru, nüfus, işgücü, büyüme, hükümet harcamaları, sabit sermaye yatırımları değişkenlerin verileri kullanılarak dinamik panel veri analizi uygulanmıştır. Çalışmada kullanılan veriler dünya bankası ve IMF veri tabanlarından elde edilmiştir.

Tablo 4. Kullanılan Değişkenler

Yöntem	Değişkenler		Kaynak
MOORA	Yabancı Yatırımlar	FDI	Dünya Bankası, IMF
	Tasarruf Oranı	SAV	
	Sabit sermaye Yatırımları/GSYH	INV	
	İş yapabilirlik Endeksi (Doing Business)	DB	
	İnsani Gelişmişlik Endeksi	HDI	
	Vergi Yükü/GSYH	TAX	
	Kamu Borcu/GSYH	PUB	
	Döviz Kuru	EXC	
	Enflasyon Oranı	INF	
	Cari Denge	CAB	
	Kişi başına düşen Milli Gelir	GPER	
	Rezerv (Altın dâhil)	REZ	
PANEL VERİ ANALİZİ	**Bağımlı Değişkenler**		
	Yabancı Yatırımlar	FDI	
	Büyüme Oranı	GRW	
	Bağımsız Değişkenler		
	İstihdam Oranı	EMP	
	Döviz Kuru	EXC	
	Enflasyon Oranı	INF	
	Tasarruf Oranı	SAV	
	Sabit sermaye Yatırımları/GSYH	INV	
	Dışa Açıklık Oranı (İthalat+İhracat/GSYH)	OPEN	
	Para Arzı	M2	
	Rezerv (Altın dâhil)	REZ	
	Cari Denge	CAB	
	Dışa açıklık	OPEN	

4.2. Yöntem

4.2.1. Moora Yöntemi

Çok kriterli karar verme yöntemlerinden biri olan MOORA (Multi-Objective Optimization by Ratio Analysis Method) yöntemi Brauers ve Zavadskas (2006) tarafından geliştirilmiş olan ve yıllar içinde çok sık kullanılmaya başlanılan bir yöntemdir. MOORA, oran yöntemi ve referans noktası yaklaşımı olarak iki farklı yöntemle yapılmaktadır. Bu çalışmada oran yöntemi kullanıldığı için, sadece bu yöntem açıklanmıştır (Başar & Genç, 2020).

MOORA-Oran Yöntemi: Oran yöntemi uygulanırken ilk adımda değişkenlere ait değerlerin gösterildiği karar matrisi oluşturulmalıdır. Karar matrisinin formu aşağıda belirtildiği gibidir (Başar & Genç, 2020).

$$X = \begin{bmatrix} X11 & \cdots & X1N \\ \vdots & \ddots & \vdots \\ XM1 & \cdots & XMN \end{bmatrix} \quad (1)$$

Karar matrisinin oluşturulmasının ardından, verilerin normalizasyon süreci gerçekleştirilir.

$$X^*_{ij} = \frac{Xij}{\sqrt{\sum_{i=1}^{m} x2ij}} \quad (2)$$

Çalışmada kullanılan değişkenlerin süreci en büyüklemesi veya en küçüklemesi durumuna göre tanımlanmasının ardından, normalize edilmiş değişkenlerle aşağıdaki işlem uygulanır.

$$y^*_i = \sum_{j=1}^{g} xij - \sum_{j=g+1}^{n} xij \quad (3)$$

Burada; i= 1, 2, …, g ; en büyüklenen değişken i= g+1, g+2, …, n ; en küçüklenen değişken değerlerini göstermektedir. Elde edilen $yi*$ değerleri ise, en büyüğü 1 değerini almak şartı ile sıralanır (Başar & Genç, 2020).

Literatürde MOORA yöntemi performans sıralaması elde edilirken kullanılan en istikrarlı çok kriterli karar verme yöntemidir. Bu nedenle çalışmada ülkelerin kullanılan değişkenlere göre performans sıralamasını elde etmekte tercih edilmiş olmakla beraber kullanılan

değişkenleri maliyet ve fayda olarak ayırma fırsatı sunması sebebiyle ekonomik ve finansal performans sıralaması elde edilirken avantaj sağlamaktadır.

4.2.2. Dinamik Panel Veri Analizi

Bir dönemdeki iktisadi bakış açısı, büyük ölçüde geçmiş deneyimlerin ve eski davranış biçimlerinin etkisinde olduğundan, iktisadi ilişkiler incelenirken değişkenlerin gecikmeli değerlerinin de açıklayıcı faktörler olarak ele alınması oldukça önemlidir. Dinamik panel veri modelleri statik panel veri modellerinden farklı olarak, içerisinde gecikmeli değişken ya da değişkenler barındıran modellerdir. Çalışmada bağımlı değişken olarak kullanılan yabancı yatırımlar ve büyüme oranının geçmiş dönem değerlerinden etkilendiği bilindiği için dinamik panel veri analizi modeli tercih edilmiştir.

Dinamik panel veri modelleri, dağıtılmış gecikmeli panel veri modelleri ve otoregresif panel veri modelleri olmak üzere iki grup altında incelenmektedir. Otoregresif panel veri modellerinde, bağımlı değişkenin gecikmeli değerleri bağımsız değişkenler olarak yer almakta iken; dağıtılmış gecikmeli panel veri modellerinde, bağımsız değişken(ler)in gecikmeli değerleri bağımsız değişkenler olarak yer almaktadır. Bir gecikme ile otoregresif panel veri modeli aşağıdaki gibi gösterilebilmektedir (Yerdelen Tatoğlu, 2018):

$$Y_{it} = \delta Y_{it-1} + \beta X'_{it} + \mu_i + u_{it} \quad (4)$$

Modelde bağımlı değişkenin bir gecikmeli değeri modelde bağımsız değişken olarak yer almaktadır.

Dağıtılmış panel veri modeli ise $Y_{it} = \beta X'_{it-1} + \mu + u_{it}$ şeklinde ifade edilmekle birlikte, bu modellerde en önemli sorun bağımsız değişkenler ve gecikmeleri arasındaki çoklu doğrusal bağlantıdır. Ayrıca hem bağımlı hem de bağımsız değişkeni gecikmeli dinamik modeller Otoregresif dağıtılmış gecikmeli modeller olarak adlandırılır (Yerdelen Tatoğlu, 2018).

Bu modellerin bilindik tahmin yöntemleri ile tahmini matematiksel olarak mümkün olmasına rağmen, tahmin sonucu elde edilen tahmincilerin özelliklerin de bozulmalar görülebilmektedir. En önemli problem, gecikmeli bağımlı değişkenin modelde bağımsız değişken olarak yer almasının sebep olduğu içsellik problemidir. Genel olarak dinamik

modellerde, geçmiş şoklar sebebiyle Y_{it-1}'nin u_{it} ile korelasyonlu olduğu bilinmektedir. Panel veri modellerinde buna ilaveten, Y_{it}, μ_i bir fonksiyonu olduğundan, Y_{it-1} de μ_i'nin bir fonksiyonudur. Dolayısıyla otoregresif modelde yer alan Y_{it-1}, μ_i'yi de içeren hata terimi ile korelasyonlu olmaktadır. Bu durumlarda da katı dışsallık varsayımı bozulmakta, tahminciler sapmalı ve tutarsız olmaktadır (Yerdelen Tatoğlu, 2018).

Anderson ve Hsiao (1981, 1982) tarafından önerilen ve daha sonra Arellano ve Bond (1991), Arellano ve Bover (1995) ve Blundell ve Bond (1998) tarafından geliştirilen dinamik panel veri yöntemleri, eşzamanlı olarak içsellik sorununun üstesinden gelmek için pratik bir yaklaşım sağlamaktadır(Yerdelen Tatoğlu, 2018).

Otoregresif dinamik panel veri modelleri Havuzlanmış EKK, Balestra ve Nervole İki aşamalı EKK, Tesadüfi Etkiler Tahmincisi, Sabit Etkiler Tahmincisi, Birinci Farklar Tahmincisi, Arellano ve Bover /Blundell Bond Sistem Genelleştirilmiş Moementler Tahmincisi ve Keane ve Runkle Tahmincisi olmak üzere farklı yöntemler ile tahmin edilmektedir. Bu çalışmada Birinci Farklar Tahmincisinin, Arellano ve Bond Genelleştirilmiş Momentler Tahmincisi üzerinde durulacaktır.

Birim etkinin bağımsız değişken ile korelasyonlu olduğu durumda kullanılmaktadır. Bu yöntemde yapılan birinci fark dönüşümü ile (1) numaralı modelde birim etki μ modelden düşmektedir, fakat gecikmeli bağımlı değişken içseldir yani modelin bağımsız değişkeni olan ($Y_{it-1} - Y_{it-2}$) değişkeni, hata terimi ($u_{it-1} - u_{it-2}$) ile ortogonal değildir, dolayısıyla sapmalı tahminler elde edilmektedir. Bu nedenle birinci fark dönüşümü yapıldıktan sonra, gecikmeli bağımlı değişken ve hata terimi arasındaki korelasyonun araç değişken kullanımı ile kontrol edilmesi önerilmektedir. Literatürde, dinamik panel veri modellerinin tahmininde kullanılan ve çeşitli araştırıcılar tarafından önerilen Anderson ve Hasio veya Arellano ve Bond Genelleştirilmiş Momentler Tahmincisi gibi tahmin yöntemleri bulunmaktadır (Yerdelen Tatoğlu, 2018).

Birinci fark modelinin hata terimleri sabit varyanslı ve otokorelasyonsuz ise, tahmin için Anderson ve Hsiao'nun tahmincisinin kullanımı uygun görülmektedir. Ancak birinci fark hata terimleri çoğu zaman negatif otokorelasyonludur ve bu durumda Arellona ve Bond (1991) genelleştirilmiş momentler (GMM) tahmincisinin kullanımı daha uygun olmaktadır.

Bu yöntemde ilk önce, birinci fark modeli araç değişken matrisi kullanılarak dönüştürülmekte ve daha sonra bu dönüştürülmüş model genelleştirilmiş en küçük kareler yöntemi ile tahmin edilmektedir. Bu nedenle genelleştirilmiş momentler tahmincisi, "iki aşamalı araç değişkenler tahmincisi" olarak da bilinmektedir.

Arellano ve Bond (1991), dinamik panel veri modelinde, y'nin gecikmeli değerleri ile vit bozulmaları arasında var olan ortogonallik koşullarının kullanılması halinde ek araçların elde edilebileceğini iddia etmektedir. Bağımlı değişkenin gecikmeli değerinden başka açıklayıcı değişkeni olmayan dinamik panel veri modeli aşağıdaki gibi gösterildiğinde:

$$Y_{it} = \delta Y_{i,t-1} + u_{it} \qquad i = 1, \dots\dots, N; t = 1, \dots\dots, T \tag{5}$$

Burada,

$u_{it} = \mu_{it} + v_{it}$ ve $\mu_{it} \sim N(0, \sigma_v^2)$'dir. Sabit T ile $N \to \infty$ da δ'nın tutarlı bir tahmini elde etmek için 2 nolu denklemin birinci farkı alınılarak bireysel etkiler elimine edilir:

$$Y_{it} - Y_{i,t-1} = \delta\left(Y_{i,t-1} - Y_{i,t-2}\right) + (v_{it} - v_{i,t-1}) \tag{6}$$

Denklemde hata terimi $(v_{it} - v_{i,t-1})$, MA(1) birim köklüdür.

Örneğin 3 nolu denklemde t=3 için;

$$Y_{i3} - Y_{i2} = \delta(Y_{i2} - Y_{i1}) + (v_{i3} - v_{i2})$$

v_{it} otokorelasyonsuz olduğu müddetçe, $(Y_{i2} - Y_{i1})$ ile yüksek korelasyonlu ve $(v_{i3} - v_{i2})$ ile korelasyonsuz olan Y_{i1} uygun bir araç değişken olarak düşünülmektedir. T=4 için oluşacak denklem ise;

$$Y_{i4} - Y_{i3} = \delta(Y_{i3} - Y_{i2}) + (v_{i4} - v_{i3})$$

$(Y_{i3} - Y_{i2})$ ile yüksek korelasyonlu $(v_{i4} - v_{i3})$ ile korelasyonsuz olan Y_{i1} ve Y_{i2} uygun araç değişkenler olarak düşünülmektedir. Bu şekilde, her ileri periyotta ekstra geçerli bir enstrüman eklenerek devam edilebilir, böylece T periyodu için, geçerli enstrümanlar kümesi $(y_{i1}, y_{i1}, \dots\dots\dots y_{i,T-2})$ olur.

Bu araçsal değişken prosedürü, yine de 3 nolu denklemdeki farklı hata terimini hesaba katmamaktadır. Aslında,

$$E(\Delta v_i \Delta\, v_i') = \sigma_v^2 (I_N \otimes G) \qquad (4)$$

Burada $\Delta\, v_i' = (v_{i3} - v_{i2}, \ldots\ldots\ldots, v_{iT} - v_{i,T-2})$'dir.

$$G = \begin{pmatrix} 2 & -1 & 0 & \cdots & 0 & 0 & 0 \\ -1 & 2 & -1 & \cdots & 0 & 0 & 0 \\ \vdots & \vdots & \vdots & \ddots & \vdots & \vdots & \vdots \\ 0 & 0 & 0 & \cdots & -1 & 2 & -1 \\ 0 & 0 & 0 & \cdots & 0 & -1 & 2 \end{pmatrix}$$

$(T-2)x(T-2)$, Δv_i *MA(1)* köklüdür.

$$\mathrm{W_i} = \begin{bmatrix} [\mathrm{y_{i1}}] & & 0 \\ \vdots & [\mathrm{y_{i1}}, \mathrm{y_{i2}}] & \vdots \\ 0 & \ddots & [\mathrm{y_{i1}}, \ldots\ldots, \mathrm{y_{i,T-2}}] \end{bmatrix} \qquad (7)$$

Ardından, enstrümanların matrisi $\mathrm{W} = [\mathrm{W_1^2}, \ldots\ldots\ldots\ldots \mathrm{W_N'}]$' ve yukarıda açıklanan moment denklemleri E $(\mathrm{W_i'}, \Delta \mathrm{v_i} = 0$ ile verilmiştir. Bu moment koşulları ayrıca Holtz-Eakin (1988), Holtz-Eakin, Newey ve Rosen (1988) ve Ahn ve Schmidt (1995) tarafından da ifade edilmiştir. Denklem 3 vektör formunda W ile önceden çarpılırsa (Yerdelen Tatoğlu, 2018).;

$$\mathrm{W'}\, \Delta \mathrm{y} = \mathrm{W'}\, \Delta(\mathrm{y_{-1}})\delta + \mathrm{W'}\, \Delta \mathrm{v} \qquad (8)$$

6 üzerinde GEKK çözümü gerçekleştirildiğinde, Arellano ve Bond (1991) ön tek aşamalı tutarlı tahminciyi elde edilir:

$$\hat{\delta}_1 = [(\Delta y_{-1})' W\, (W'(I_N \otimes G)W)^{-1} W'(\Delta y_{-1})]^{-1} ((\Delta y_{-1})' W (W'(I_N \otimes G)W)^{-1} W'(\Delta y)) \qquad (9)$$

Yalnızca yukarıdaki moment kısıtlamaları kullanılarak sabit T ve N $\rightarrow \infty$ için δ_1 Hansen (1982) 'nin optimal GMM tahmin edicisi 7 nolu denklemde olduğu gibi aynı ifadeyi verir, ancak

$$W'(I_N \otimes G)W = \sum_{i=1}^{N} W_i' G W_i$$

ile değiştirilerek;

$$V_N = \sum_{i=1}^{N} W_i'(\Delta v_i)(\Delta v_i)' W_i$$

Bu GMM tahmincisi, başlangıç koşulları veya $v_i$ve μ_i dağılımları hakkında bilgi gerektirmemektedir. Bu tahmin ediciyi işlevsel hale getirmek için, Δv, ön tutarlı tahmin ediciden $\hat{\delta}_1$elde edilen farklı kalıntılarla değiştirilir. Ortaya çıkan tahminci, iki aşamalı Arellano ve Bond (1991) GMM tahmincisidir(Yerdelen Tatoğlu, 2018):

$$\hat{\delta}_2 = \left[(\Delta y_{-1})' W \left(\hat{V}_N\right)^{-1} W'(\Delta y_{-1})\right]^{-1} \left((\Delta y_{-1})' W \left(\hat{V}_N\right)^{-1} W'(\Delta y)\right) \quad (10)$$

Asimptotik $\widehat{\mathrm{Var}}(\hat{\delta}_2)$ için tutarlı bir tahmini;

$$\widehat{\mathrm{Var}}(\hat{\delta}_2) = \left[(\Delta y_{-1})' W \left(\hat{V}_N\right)^{-1} W'(\Delta y_{-1})\right]^{-1} \quad (11)$$

$\hat{\delta}_1$ ve $\hat{\delta}_2$ tahmincilerinin assimptotik olarak eşdeğer olduğuna dikkat edilmelidir.

N'in küçük T'nin büyük olduğu ya da N'in yeterince büyük olmadığı durumlarda, kullanılan araç değişken sayısı T ile birlikte arttığından, N'in kullanılan araç değişken sayısını aşması söz konusu olabilmektedir. Bu durumda, GMM tahmincisi ve tahminciyi kullanarak elde edilen testler sapmalı olmaktadır. Genel kural olarak kullanılan araç değişken sayısının N'e eşit ya da ondan küçük olmasına dikkat edilmesi gerekmektedir (Yerdelen Tatoğlu, 2018).

Birinci farklar tahmincisi de, sabit etkiler tahmincisi gibi birim etkileri göz önüne aldığı ve birim etki ile bağımsız değişkenin korelasyonlu olmasına izin verdiği için tercih edilebilmektedir. Fakat birinci fark dönüşümü ile elde edilen bağımlı değişkenin gecikmeli değeri ile hata terimi korelasyonludur ve bu korelasyon araç değişken kullanımı ile kontrol edilebilmektir. Birinci farkı alınmış dinamik modelde araç değişken kullanılıp havuzlanmış en küçük kareler yöntemi ile tahmin edilince, Anderson ve Hsiao tahmincisi elde

edilmektedir. Araç değişken için Y_{ti-2} ve ΔY_{ti-2} önerilmekle birlikte, Y_{ti-2}'nin daha iyi bir araç olduğu ispatlanmıştır. Anderson Hsiao Tahmincisi, birinci fark hata terimindeki otokorelasyonu göz ardı ettiği için etkin değildir. Otokorelasyonu gidermek için, birinci farkı alınmış dinamik modelin değişken ile dönüştürülmesi ve ardından genelleştirilmiş en küçük kareler yöntemi ile tahmin edilmesi önerilmektedir. Böylece Arellano ve Bond'un genelleştirilmiş momentler tahmincisi elde edilmektedir (Yerdelen Tatoğlu, 2018).

Dinamik panel veri analizinde doğru sonuçlar alabilmek için bir takım spesifikasyon testleri yapılması gerekmektedir.

Arellano ve Bond (1991) dinamik panel veri modellerinde otokorelasyonu test etmek amacıyla bir test önermiştir. Bu test birinci fark modelinin kalıntıları için ikinci mertebeden otokorelasyon yoktur temel hipotezini sınamak ile aynı şeyi ifade etmektedir. GMM tahmincisinin etkin olabilmesi için modelde ikinci mertebeden otokorelasyonun olmaması gerekmektedir (Yerdelen Tatoğlu, 2018).

$$y_{it} = \alpha y_{it-1} + \beta' x_{it}^{*} + \mu_i + v_{it} \qquad (12)$$

Denklemde $x_{it} = (y_{i,t-1} x_{it}^{*})$'olarak ele alınıp 10 nolu denklemde yerine yazılırsa;

$$y_{i,t} = \delta' x_{i,t} + \mu_i + v_{i,t} \qquad (13)$$

elde edilir, v_{it}'nin otokorelasyon sorunu içermediği ve x_{it}^{*} nin μ_i ile korelasyonlu olduğu varsayılmaktadır.

Dengesiz panel veri için birinci fark modeli;

$$y = \delta X + v \qquad (14)$$

şeklinde ifade edilebilmektedir. (1.91)'deki modelin kalıntıları aşağıdaki gibi gösterildiğinde

$$\hat{v} = y - \delta X = v - X(\hat{\delta} - \delta) \qquad (15)$$

Burada $\hat{\delta}$, belirli bir Z ve A_N seçimi için $\hat{\delta} = (\bar{X}' Z A_N \bar{X})^{-1} \bar{X}' Z A_N Z' \bar{y}$ şeklinde ifade edilebilir. $\hat{v}_{-2}$, $q = \sum_i T_i - 4$ mertebesinde iki kez gecikmeli artıkların vektörü ve v*, $\hat{v}_{-2}$

ile eşleşecek benzer şekilde X∗ için kırpılmış v'nin bir q x 1 vektörü olarak ele alınır. v_{it}, seri olarak ilintisiz hataların ilk farklılıkları olduğu için, $E(v_{i,t}\ v_{i,t-1})$ sıfır olmak zorunda değildir, ancak yukarıdaki GMM tahmin edicilerinin tutarlılığı, $E(v_{i,t}\ v_{i,t-2}) = 0$ varsayımına büyük ölçüde bağlıdır.

Arellano ve Bond (1991) otokorelasyon testinde temel hipotez $H_0: E(v_{i,t}\ v_{i,t-2}) = 0$ şeklindedir. İkinci mertebeden otokorelasyon için test istatistiği birinci farklar eşitliğindeki kalıntılara dayanmaktadır. Test istatistiği şu şekilde;

$$m_2 = \frac{\hat{v}_* \hat{v}'_{-2}}{\hat{v}^{1/2}} \tag{16}$$

$E(v_{i,t}\ v_{i,t-2}) = 0$ varsayımı altında $\hat{v}$;

$$\hat{v} = \sum_{i=1}^{N} v'_{i(-2)}\ \hat{v}_* v'_i \hat{v}_{i(-2)} - 2\hat{v}_{-2} X_* (\bar{X}' Z A_N Z' \bar{X})^{-1} X' Z A_N \left(\sum_{i=1}^{N} Z'_i\ \hat{v}_i \hat{v}_{i*} \hat{v}_{i(-2)}\right) + \hat{v}_{i(-2)} X_* a\hat{v}ar(\hat{\delta}) X'_i \hat{v}_{-2} \tag{17}$$

tanımlanır. m_2 testine ilişkin sonuçlar sadece $T_i \geq 5$ iken elde edilebilmektedir.

Dinamik panel veri analizi ile elde edilen modellerin geçerliliği için kesin araç değişkenlerin dışsal olması varsayımı aranmaktadır. Yani kullanılan araç değişkenlerin geçerli olduğu bu varsayımın geçerli olmasına bağlıdır. Sargan (1958) testinin Hansen (1982) tarafından genelleştirilmiş momentler tahmin yöntemine uyarlanması ile elde edilen Sargan test istatistiği birinci fark modelinde şu şekildedir (Yerdelen Tatoğlu, 2018).:

$$Sargan\ test\ istatitiği = \Delta\hat{u}' Z (\sum_{i=1}^{N} (Z'_i \Delta\hat{v}_i \Delta\hat{v}'_i Z_i)^{-1}) Z' \Delta\hat{v} \tag{18}$$

p-k serbestlik dereceli ki kare dağılımına uygunluk göstermesi beklenmekle birlikte; p, Z araç değişken matrisinin sütun sayısı, k tahmin edilen parametre sayısını göstermektedir. Burada p>k koşulunun sağlanması beklenir ancak bu testinin güvenilirliği araç değişken sayısının artması ile artar (Blundell, Bond & Windmeijer, 2000).

4.3. Bulgular

4.3.1. MOORA Yöntemi ile Ülkelerin Performanslarının Sıralaması

Çalışmada MOORA yöntemiyle 127 ülke için yaşam kalitesi, iş yapabilirlik, ticaret kolaylığı, ekonomik ve finansal yapı dikkate alınarak performans sıralamaları elde edilmiştir.

Choi (1984), "uluslararası finans" merkezi teriminin en az beş farklı özelliği olduğuna işaret etmektedir. Bu beş anlam şunlardır: a) küresel finansal etkileşime açık olma b) finansal merkezi yerlerdeki bir hiyerarşinin en üst performansa sahip olduğu yer c) kendine özgü düzenlemelere sahip bir pazar d) finansal faaliyetler için bir coğrafi alan ve e) dış para piyasası. Çalışmada ise bu özellikler dikkate alınarak 8 farklı model yapısı kullanılmıştır. Model 1 temel olarak ele alınan 5 değişkeni göstermektedir. Daha sonra sırasıyla ilgili modellerde rezerv, vergi yükü/GSYH, kişi başına GSYH, borç/GSYH, cari denge, enflasyon ve döviz kuru eklenerek diğer modelleri oluşturulmuş. Bu tür bir yaklaşımla ilk model baz alınarak oluşturulan diğer modeller sayesinde ülkelerin eklenen değişken bazında güçlük/eksik yanları belirlenerek ülkelerin ilgili değişkenlere göre performansının nasıl bir değişiklik gösterdiği tespit edilmeye çalışılmıştır. Kullanılan modeller:

- Model 1: Yabancı Yatırımlar+Tasarruflar/GSYH+Yatırımlar/GSYH+İş Yapabilirk Endeksi+İnsani Gelişmişlik Endeksi
- Model 2: Yabancı Yatırımlar+Tasarruflar/GSYH+Yatırımlar/GSYH+İş Yapabilirk Endeksi+İnsani Gelişmişlik Endeksi+Rezerv
- Model 3: Yabancı Yatırımlar+Tasarruflar/GSYH+Yatırımlar/GSYH+İş Yapabilirk Endeksi+İnsani Gelişmişlik Endeksi+(Vergi Yükü)/GSYH
- Model 4: Yabancı Yatırımlar+Tasarruflar/GSYH+Yatırımlar/GSYH+İş Yapabilirk Endeksi+İnsani Gelişmişlik Endeksi+Kişi başına GSYH
- Model 5: Yabancı Yatırımlar+Tasarruflar/GSYH+Yatırımlar/GSYH+İş Yapabilirk Endeksi+İnsani Gelişmişlik Endeksi- Borç/GSYH
- Model 6: Yabancı Yatırımlar+Tasarruflar/GSYH+Yatırımlar/GSYH+İş Yapabilirk Endeksi+İnsani Gelişmişlik Endeksi+Cari Denge

- Model 7: Yabancı Yatırımlar+Tasarruflar/GSYH+Yatırımlar/GSYH+İş Yapabilirk Endeksi+İnsani Gelişmişlik Endeksi-Enflasyon
- Model 8: Yabancı Yatırımlar+Tasarruflar/GSYH+Yatırımlar/GSYH+İş Yapabilirk Endeksi+İnsani Gelişmişlik Endeksi -Döviz Kuru

İlgili modellere göre ülkelerin makroekonomik performans sıralaması elde edildikten sonra Model 1'e göre tüm ülkelere en iyi performanstan en kötü perfomansa göre sıralanmıştır. Daha sonra ülkeler Dünya bankası gruplaması dikkate alınarak 6 bölgeye ayrılmıştır. Böylece ülkelerin kendi bölgelerindeki ülkelere göre makroekonomik performansı da ortaya çıkarılmaya çalışılmıştır. Bu tür bir yaklaşım seçilmesi öngülen ülkelerin tek bir bölgeye yığılmasını da engellemiştir.

Çalışmada kullanılan ilk modeldeki değişkenler seçilirken finans merkezi olma koşulu için tasarrufu olan ülkelerden yatırım ihtiyacı olan ülkelere bir akış olması göz önünde bulundurularak tasarruf ve yatırım değişkenleri modelde öncelikli olarak yer almıştır. Daha sonra finansal gelişmenin bir göstergesi olarak kabul edilen yabancı yatırımlar eklenmiştir. Yabancı sermaye akımları hem gelişmiş hem de gelişmekte olan ülkelerin büyüme sürecini etkilemektedir. Gelişmiş ülkeler sürdürülebilir kalkınma için yabancı sermaye girişlerine ihtiyaç duyarken, gelişmekte olan ülkeler büyüme ve yatırım amaçlı buna ihtiyaç duymaktadır. Öte yandan finans merkezi olması için bir bölgede yaşanabilirliğin yüksek olması önemli olduğu için İnsani Gelişmişlik Endeks değeri modele eklenmiştir. İnsani gelişmişlik değeri, toplumun fiziksel, sosyal ve ekonomik bağlamları dikkate alınarak belirlenir. Üç temel belirleyicisi (eğitim, sağlık ve istihdam), İnsani gelişmişlik ile yapılan yatırımlardan daha yüksek getiri oranı elde etmeye yardımcı olur. İnsani gelişmişlik düzeyi yabancı yatırım girişini teşvik ederken, eksikliğinin gelişmekte olan ülkelerde yabancı yatırımları caydırdığı bulunmuştur (Tsen, 2005). Son olarak iş yapılabilirlik endeksi modele dâhil edilerek alt yapının önemi vurgulanmıştır. İyi altyapıya sahip ev sahibi ülkeler daha fazla doğrudan yabancı yatırım girişi çektiği literatürde yer almaktadır. Sahoo ve Dash (2009), altyapıyı kişi başına elektrik enerjisi tüketimi (kWh); sermaye başına enerji kullanımı (Kg petrol eşdeğeri); 1000 nüfus başına telefon hattı (hem sabit hem de mobil); 1000 nüfus başına demiryolu yoğunluğu; hava taşımacılığı, yük (kilometre başına milyon ton); toplam yolun yüzdesi olarak asfalt yol; telefon hatları, altyapı ölçümü için Kinoshita

ve Campos (2003) tarafından bir temsilci olarak kabul edilmiştir. Ayrıca İş yapılabilirlik endeksi de alt yapı göstergelerini dikkate aldığı için önemli bir gösterge olarak kabul edilmektedir (Sahoo & Dash, 2009).

Ülkelerin genel performansı değerlendirildiğinde Tablo 6'da belirtildiği gibi Çin, Singapur, Hindistan temel değişkenlerin ve borç/GSYH oranı ve döviz kurunun eklendiği modellerde en başarılı ilk üç ülke iken, kişi başı milli gelirin eklendiği 4. modelde Lüksemburg, cari dengenin eklendiği Model 6'da Kore 3. sıraya yerleşmektedir. Ayrıca enflasyon değişkenini kullanıldığı Model 7'de tüm sıralamalar değişiklik göstermekte ve ilk 3'ü Laos, Çin ve İran'dan oluşmaktadır.

Genel çerçevede Tablo 5'i incelediğimizde, modele eklenen değişkenlerden her bir modelde ülkerin eklenen değişken doğrultusunda performans sıralamalarında değişkenlik olduğu gözlemlenmektedir.

Tablo 5. Doğu Asya & Pasifik Ülkelerinin Makroekonomik Performans Sıralamaları

Ülke adı	Model 1	Sıra 1	Model 2	Sıra 2	Model 3	Sıra 3	Model 4	Sıra 4	Model 5	Sıra 5	Model 6	Sıra 6	Model 7	Sıra 7	Model 8	Sıra 8	Gelir Grubu
Çin	1.235	1	2.178	1	1.197	1	1.286	1	1.163	1	2.073	1	0.524	2	1.235	1	Üst orta gelir
Singapur	0.931	2	1.036	2	0.878	2	1.221	2	0.782	2	1.114	2	0.468	6	0.931	2	Yüksek gelir
Endonezya	0.538	6	0.576	7	0.497	6	0.557	19	0.498	6	0.525	11	0.419	15	0.341	64	Alt orta gelir
Güney Kore	0.533	7	0.660	6	0.418	13	0.686	7	0.479	8	0.763	3	0.480	4	0.517	6	Yüksek gelir
Laos	0.530	8	0.530	12	0.483	8	0.542	21	0.449	11	0.527	10	0.525	1	0.407	30	Alt orta gelir
Vietnam	0.514	10	0.542	10	0.439	11	0.531	23	0.457	10	0.552	8	0.432	11	0.200	115	Alt orta gelir
Brunei Sultanlığı	0.420	28	0.421	33	0.336	29	0.546	20	0.416	17	0.421	26	0.417	17	0.420	22	Yüksek gelir
Tayland	0.415	30	0.488	17	0.354	24	0.450	40	0.360	26	0.469	17	0.395	28	0.415	26	Üst orta gelir
Yeni Zelanda	0.415	32	0.419	34	0.282	55	0.614	12	0.375	22	0.410	32	0.387	37	0.415	25	Yüksek gelir
Malezya	0.411	34	0.442	26	0.362	23	0.460	38	0.335	38	0.455	19	0.373	40	0.411	28	Üst orta gelir
Vanuatu	0.380	47	0.381	49	0.307	45	0.395	56	0.313	47	0.380	42	0.378	39	0.379	42	Alt orta gelir
Moğolistan	0.356	61	0.357	62	0.288	49	0.375	65	0.268	68	0.354	57	0.342	59	0.318	75	Alt orta gelir
Filipinler	0.341	70	0.370	56	0.284	53	0.357	72	0.290	62	0.381	41	0.315	78	0.340	65	Alt orta gelir
Fiji	0.319	79	0.319	80	0.221	93	0.343	79	0.254	76	0.317	77	0.318	73	0.319	73	Üst orta gelir
Kamboçya	0.305	88	0.311	89	0.236	80	0.313	96	0.267	70	0.296	94	0.285	94	0.250	107	Alt orta gelir
Kiribati	0.303	91	0.303	92	0.214	97	0.311	97	0.272	66	0.303	89	0.302	89	0.303	86	Alt orta gelir
Solomon Adaları	0.203	119	0.203	119	0.083	123	0.214	120	0.186	102	0.203	118	0.201	118	0.203	114	Alt orta gelir

Tablo 6. Orta Doğu & Kuzey Afrika Ülkelerinin Makroekonomik Performans Sıralamaları

Ülke adı	Model 1	Sıra 1	Model 2	Sıra 2	Model 3	Sıra 3	Model 4	Sıra 4	Model 5	Sıra 5	Model 6	Sıra 6	Model 7	Sıra 7	Model 8	Sıra 8	Gelir Grubu
İran	0.525	9	0.544	8	0.491	7	0.573	15	0.485	7	0.523	12	0.502	3	-0.042	126	Üst orta gelir
İsrail	0.493	11	0.544	9	0.367	20	0.707	5	0.411	18	0.561	7	0.402	25	0.493	7	Yüksek gelir
Kuveyt	0.475	13	0.489	16	0.469	9	0.585	14	0.460	9	0.529	9	0.474	5	0.475	9	Yüksek gelir
Birleşik Arap Emirlikleri	0.464	14	0.494	15	0.464	10	0.652	10	0.429	13	0.498	13	0.396	26	0.464	10	Yüksek gelir
Cezayir	0.430	24	0.444	25	0.279	58	0.446	42	0.368	25	0.373	46	0.422	13	0.428	20	Üst orta gelir
Katar	0.429	25	0.440	27	0.370	19	0.692	6	0.360	27	0.419	27	0.445	8	0.429	19	Yüksek gelir
Bahreyn	0.427	26	0.428	30	0.423	12	0.541	22	0.289	63	0.417	28	0.423	12	0.427	21	Yüksek gelir
Cibuti	0.409	35	0.409	37	0.317	40	0.426	45	0.320	42	0.410	30	0.407	21	0.407	31	Alt orta gelir
Suudi Arabistan	0.409	36	0.541	11	0.373	18	0.506	27	0.379	20	0.349	62	0.385	38	0.409	29	Yüksek gelir
Fas	0.396	42	0.407	38	0.284	52	0.412	51	0.309	50	0.391	38	0.388	35	0.396	37	Alt orta gelir
Malta	0.374	51	0.375	52	0.268	65	0.515	25	0.317	44	0.373	47	0.356	47	0.374	47	Yüksek gelir
Mısır	0.303	90	0.313	87	0.234	83	0.321	92	0.192	101	0.269	103	0.256	106	0.303	85	Alt orta gelir
Umman	0.297	94	0.302	93	0.287	50	0.366	70	0.214	95	0.271	102	0.282	97	0.297	89	Yüksek gelir
Ürdün	0.295	99	0.295	99	0.233	84	0.315	94	0.170	107	0.284	100	0.290	92	0.294	92	Düşük ve orta gelir
Lübnan	0.250	110	0.257	109	0.187	106	0.263	112	0.010	126	0.239	112	0.204	117	0.181	118	Üst orta gelir
Tunus	0.242	113	0.244	113	0.115	120	0.258	113	0.147	114	0.233	114	0.235	113	0.242	108	Alt orta gelir
Irak	0.235	115	0.252	111	0.227	90	0.256	114	0.167	109	0.179	121	0.250	108	0.219	113	Üst orta gelir
Yemen	0.122	126	0.142	126	0.073	125	0.125	126	0.046	124	0.118	126	0.114	125	0.112	123	Düşük gelir

Tablo 7. Güney Asya Ülkelerinin Makroekonomik Performans Sıralamaları

Ülke adı	Model 1	Sıra 1	Model 2	Sıra 2	Model 3	Sıra 3	Model 4	Sıra 4	Model 5	Sıra 5	Model 6	Sıra 6	Model 7	Sıra 7	Model 8	Sıra 8	Gelir Grubu
Hindistan	0.650	3	0.810	3	0.604	3	0.659	9	0.554	3	0.723	4	0.393	29	0.649	3	Düşük ve orta gelir
Nepal	0.367	53	0.370	55	0.283	54	0.372	67	0.327	40	0.366	49	0.363	42	0.365	49	Düşük gelir
Sri Lanka	0.366	54	0.368	57	0.318	39	0.384	61	0.250	79	0.363	53	0.360	45	0.364	52	Alt orta gelir
Bangladeş	0.365	56	0.377	51	0.329	32	0.374	66	0.317	45	0.351	60	0.355	50	0.364	51	Alt orta gelir
Butan	0.346	65	0.347	68	0.281	56	0.363	71	0.200	99	0.346	64	0.345	56	0.345	61	Düşük ve orta gelir
Afganistan	0.288	100	0.291	100	0.251	73	0.291	105	0.278	65	0.295	95	0.286	93	0.287	95	Düşük gelir
Pakistan	0.269	105	0.273	105	0.216	95	0.275	107	0.158	112	0.255	107	0.253	107	0.267	102	Alt orta gelir
Maldivler	0.197	120	0.197	120	0.120	117	0.245	117	0.094	121	0.193	119	0.194	119	0.196	117	Üst orta gelir

Tablo 8. Latin Amerika ve Karayipler Ülkelerinin Makroekonomik Performans Sıralamaları

Ülke adı	Model 1	Sıra 1	Model 2	Sıra 2	Model 3	Sıra 3	Model 4	Sıra 4	Model 5	Sıra 5	Model 6	Sıra 6	Model 7	Sıra 7	Model 8	Sıra 8	Gelir Grubu
Panama	0.435	21	0.438	28	0.373	17	0.495	29	0.373	23	0.439	22	0.411	19	0.435	16	Yüksek gelir
Şili	0.412	33	0.424	32	0.327	33	0.475	33	0.375	21	0.423	25	0.353	51	0.402	32	Yüksek gelir
Peru	0.375	50	0.392	45	0.306	46	0.404	53	0.339	36	0.379	43	0.329	69	0.375	46	Üst orta gelir
Dominik Cumhuriyeti	0.369	52	0.373	54	0.313	43	0.406	52	0.298	57	0.365	50	0.353	52	0.369	48	Düşük ve orta gelir
Ekvador	0.357	60	0.358	61	0.272	63	0.384	60	0.291	59	0.365	51	0.352	53	0.357	56	Üst orta gelir
Jamaika	0.327	73	0.328	73	0.214	98	0.352	75	0.204	98	0.327	71	0.321	72	0.325	69	Üst orta gelir
Kosta Rika	0.320	77	0.322	77	0.230	88	0.331	84	0.221	88	0.316	80	0.307	86	0.312	78	Üst orta gelir
El Salvador	0.309	86	0.310	90	0.227	91	0.327	86	0.217	91	0.309	87	0.306	87	0.309	82	Alt orta gelir
Uruguay	0.308	87	0.312	88	0.191	102	0.385	58	0.218	90	0.306	88	0.303	88	0.307	83	Yüksek gelir
Barbados	0.279	103	0.280	104	0.137	114	0.354	73	0.120	119	0.278	101	0.277	100	0.279	99	Yüksek gelir
Bolivya	0.261	108	0.262	107	0.155	112	0.276	106	0.184	103	0.260	106	0.261	103	0.261	103	Alt orta gelir
Dominika	0.233	116	0.233	116	0.095	122	0.269	109	0.122	118	0.232	115	0.233	114	0.233	112	Üst orta gelir
Guyana	0.180	122	0.180	122	0.063	126	0.214	121	0.136	117	0.177	122	0.171	121	0.177	120	Üst orta gelir
Venezuela	0.112	127	0.112	127	0.015	127	0.120	127	-0.198	127	0.106	127	-0.865	127	-0.563	127	Üst orta gelir

Tablo 9. Sahra Altı Afrika Ülkelerinin Makroekonomik Performans Sıralamaları

Ülke adı	Model 1	Sıra 1	Model 2	Sıra 2	Model 3	Sıra 3	Model 4	Sıra 4	Model 5	Sıra 5	Model 6	Sıra 6	Model 7	Sıra 7	Model 8	Sıra 8	Gelir Grubu
Mozambik	0.463	16	0.464	19	0.375	15	0.465	36	0.318	43	0.451	20	0.451	7	0.462	12	Düşük gelir
Moritanya	0.415	31	0.415	35	0.339	27	0.424	46	0.338	37	0.413	29	0.410	20	0.415	27	Alt orta gelir
Tanzanya	0.409	37	0.410	36	0.362	22	0.414	50	0.358	28	0.405	33	0.402	24	0.378	43	Düşük gelir
Botsvana	0.390	45	0.391	46	0.340	26	0.421	47	0.370	24	0.385	40	0.388	36	0.390	40	Düşük ve orta gelir
Gabon	0.366	55	0.366	58	0.324	35	0.401	54	0.291	60	0.363	52	0.357	46	0.358	54	Üst orta gelir
Nijerya	0.362	58	0.373	53	0.339	28	0.372	68	0.323	41	0.310	86	0.340	64	0.357	55	Alt orta gelir
Cabo Verde	0.362	59	0.362	60	0.280	57	0.376	64	0.196	100	0.361	54	0.361	43	0.360	53	Alt orta gelir
Etiyopya	0.348	64	0.349	66	0.318	38	0.353	74	0.272	67	0.335	69	0.327	70	0.348	59	Düşük gelir
Nijer	0.342	68	0.342	70	0.289	48	0.345	78	0.286	64	0.336	67	0.338	66	0.334	66	Düşük gelir
Senegal	0.333	72	0.333	72	0.267	66	0.340	80	0.247	80	0.325	72	0.327	71	0.325	68	Düşük gelir
Uganda	0.321	76	0.322	76	0.266	67	0.326	89	0.268	69	0.310	85	0.314	79	0.270	101	Düşük gelir
Zimbabve	0.320	78	0.320	79	0.236	81	0.327	88	0.305	55	0.323	74	0.088	126	0.319	74	Düşük gelir
Kamerun	0.318	81	0.318	81	0.259	70	0.325	90	0.263	73	0.313	83	0.313	82	0.310	79	Alt orta gelir
Gitmek	0.317	82	0.317	82	0.232	85	0.322	91	0.223	87	0.317	78	0.316	76	0.310	80	Düşük gelir
Namibya	0.314	84	0.315	85	0.195	101	0.335	83	0.240	84	0.315	81	0.313	81	0.314	77	Üst orta gelir
Benin	0.313	85	0.313	86	0.251	72	0.320	93	0.261	75	0.311	84	0.311	83	0.306	84	Düşük gelir
Fildişi Sahili	0.304	89	0.304	91	0.231	86	0.315	95	0.253	77	0.297	91	0.298	90	0.296	90	Alt orta gelir
Güney Afrika	0.303	92	0.317	83	0.188	105	0.330	85	0.220	89	0.323	75	0.278	98	0.303	87	Üst orta gelir
Gana	0.298	93	0.300	94	0.241	78	0.309	98	0.214	96	0.292	96	0.282	96	0.298	88	Alt orta gelir
Angola	0.296	95	0.300	95	0.259	71	0.305	99	0.150	113	0.299	90	0.307	85	0.288	93	Alt orta gelir
Kongo	0.296	96	0.296	97	0.245	76	0.299	101	0.169	108	0.296	93	0.278	99	0.288	94	Alt orta gelir
Ruanda	0.295	98	0.296	98	0.230	89	0.299	100	0.244	83	0.291	97	0.290	91	0.282	97	Düşük gelir
Lesoto	0.287	101	0.287	101	0.159	111	0.292	104	0.215	93	0.287	99	0.285	95	0.287	96	Alt orta gelir
Mali	0.268	106	0.268	106	0.200	99	0.272	108	0.214	94	0.268	104	0.265	102	0.260	104	Düşük gelir
Gambiya	0.261	107	0.261	108	0.216	96	0.265	110	0.159	111	0.261	105	0.258	105	0.260	105	Düşük gelir
Kenya	0.254	109	0.256	110	0.180	108	0.264	111	0.173	106	0.240	110	0.245	110	0.252	106	Alt orta gelir
Komorlar	0.247	111	0.247	112	0.183	107	0.253	115	0.215	92	0.247	109	0.246	109	0.241	109	Düşük gelir
Çad	0.242	112	0.242	114	0.188	103	0.245	116	0.183	104	0.239	111	0.237	112	0.234	111	Düşük gelir
Seyşeller	0.239	114	0.239	115	0.111	121	0.296	102	0.161	110	0.238	113	0.238	111	0.239	110	Yüksek gelir
Madagaskar	0.228	117	0.229	117	0.180	109	0.231	118	0.177	105	0.226	116	0.225	115	0.177	119	Düşük gelir
Burundi	0.223	118	0.224	118	0.171	110	0.225	119	0.143	116	0.223	117	0.220	116	0.198	116	Düşük gelir
Gine	0.193	121	0.193	121	0.135	115	0.198	122	0.147	115	0.186	120	0.188	120	0.064	124	Düşük gelir
Sierra Leone	0.177	123	0.177	123	0.119	119	0.180	124	0.096	120	0.175	123	0.170	122	0.044	125	Düşük gelir
Zambiya	0.146	124	0.146	125	0.080	124	0.151	125	0.031	125	0.152	124	0.135	124	0.145	121	Alt orta gelir
Ekvator Ginesi	0.145	125	0.147	124	0.121	116	0.180	123	0.087	122	0.143	125	0.141	123	0.137	122	Üst orta gelir

Tablo 10. Avrupa &Merkezi Asya Ülkelerinin Makroekonomik Performans Sıralamaları

Ülke adı	Model 1	Sıra 1	Model 2	Sıra 2	Model 3	Sıra 3	Model 4	Sıra 4	Model 5	Sıra 5	Model 6	Sıra 6	Model 7	Sıra 7	Model 8	Sıra 8	Gelir Grubu
Birleşik Krallık	0.638	4	0.685	5	0.501	5	0.834	4	0.524	5	0.330	70	0.340	63	0.638	4	Yüksek gelir
Rusya	0.554	5	0.687	4	0.507	4	0.603	13	0.535	4	0.664	6	0.393	31	0.553	5	Üst orta gelir
İtalya	0.485	12	0.503	14	0.314	42	0.638	11	0.305	54	0.690	5	0.352	54	0.485	8	Yüksek gelir
Türkiye	0.463	15	0.478	18	0.364	21	0.505	28	0.419	15	0.349	61	0.416	18	0.463	11	Üst orta gelir
Özbekistan	0.459	17	0.463	20	0.399	14	0.468	34	0.420	14	0.450	21	0.442	9	0.323	70	Alt orta gelir
Çek Cumhuriyeti	0.458	18	0.506	13	0.314	41	0.569	16	0.417	16	0.485	14	0.418	16	0.458	13	Yüksek gelir
Estonya	0.455	19	0.456	22	0.320	36	0.567	17	0.444	12	0.455	18	0.440	10	0.455	14	Yüksek gelir
Avusturya	0.443	20	0.447	23	0.272	64	0.679	8	0.349	32	0.476	16	0.419	14	0.443	15	Yüksek gelir
Macaristan	0.434	22	0.445	24	0.285	51	0.511	26	0.345	33	0.433	23	0.406	22	0.430	18	Yüksek gelir
KıBir Kuşak Bir Yols	0.432	23	0.432	29	0.332	31	0.562	18	0.306	53	0.423	24	0.311	84	0.432	17	Yüksek gelir
Kazakistan	0.421	27	0.425	31	0.374	16	0.465	37	0.394	19	0.402	35	0.403	23	0.416	24	Üst orta gelir
Polonya	0.418	29	0.459	21	0.276	60	0.495	30	0.356	29	0.481	15	0.351	55	0.418	23	Yüksek gelir
Belarus	0.401	38	0.402	41	0.341	25	0.432	44	0.345	34	0.400	36	0.392	33	0.401	33	Üst orta gelir
Letonya	0.400	39	0.401	42	0.275	62	0.485	32	0.351	31	0.403	34	0.396	27	0.400	34	Yüksek gelir
Hırvatistan	0.399	40	0.406	39	0.310	44	0.467	35	0.303	56	0.399	37	0.392	32	0.399	35	Yüksek gelir
Slovenya	0.398	41	0.398	43	0.250	74	0.521	24	0.308	51	0.410	31	0.393	30	0.398	36	Yüksek gelir
Kuzey Makedonya	0.392	43	0.393	44	0.320	37	0.421	48	0.327	39	0.391	39	0.390	34	0.391	39	Üst orta gelir
Romanya	0.392	44	0.405	40	0.332	30	0.454	39	0.345	35	0.352	59	0.361	44	0.392	38	Üst orta gelir
Portekiz	0.385	46	0.387	47	0.241	77	0.492	31	0.228	86	0.377	44	0.344	58	0.385	41	Yüksek gelir
Sırbistan	0.378	48	0.382	48	0.294	47	0.415	49	0.308	52	0.371	48	0.356	48	0.376	45	Üst orta gelir
Azerbaycan	0.378	49	0.380	50	0.325	34	0.398	55	0.354	30	0.377	45	0.369	41	0.377	44	Üst orta gelir
Gürcistan	0.364	57	0.365	59	0.276	61	0.385	59	0.309	49	0.358	56	0.356	49	0.364	50	Alt orta gelir
Slovakya	0.355	62	0.357	63	0.220	94	0.448	41	0.291	61	0.354	58	0.342	60	0.355	57	Yüksek gelir
Moldova	0.349	63	0.350	65	0.277	59	0.371	69	0.312	48	0.346	63	0.344	57	0.348	58	Alt orta gelir
Litvanya	0.346	66	0.347	67	0.223	92	0.443	43	0.296	58	0.360	55	0.341	62	0.346	60	Yüksek gelir
Karadağ	0.344	67	0.344	69	0.188	104	0.381	62	0.244	82	0.340	66	0.342	61	0.344	62	Üst orta gelir
Bulgaristan	0.341	69	0.352	64	0.259	69	0.390	57	0.314	46	0.340	65	0.335	67	0.341	63	Üst orta gelir
Kırgız Cumhuriyeti	0.334	71	0.335	71	0.261	68	0.340	81	0.262	74	0.335	68	0.330	68	0.333	67	Alt orta gelir
Arnavutluk	0.324	74	0.325	74	0.249	75	0.349	76	0.232	85	0.320	76	0.317	75	0.323	71	Üst orta gelir
Tacikistan	0.323	75	0.323	75	0.239	79	0.327	87	0.263	72	0.324	73	0.318	74	0.322	72	Düşük gelir
Bosna Hersek	0.318	80	0.320	78	0.235	82	0.347	77	0.267	71	0.316	79	0.316	77	0.318	76	Üst orta gelir
Ermenistan	0.315	83	0.316	84	0.231	87	0.336	82	0.244	81	0.314	82	0.314	80	0.309	81	Üst orta gelir
Yunanistan	0.295	97	0.297	96	0.138	113	0.381	63	0.056	123	0.252	108	0.273	101	0.295	91	Yüksek gelir
Lüksemburg	0.282	102	0.282	103	0.119	118	0.848	3	0.252	78	0.291	98	0.339	65	0.282	98	Yüksek gelir
Ukrayna	0.277	104	0.285	102	0.195	100	0.295	103	0.211	97	0.296	92	0.261	104	0.277	100	Alt orta gelir

Çalışmada elde edilen performanslar sonrasında 6 farklı bölge ve gelir guruplarına göre her bölgenin en iyi performans gösteren 5 ülkesi belirlenmiş ve bu ülkelerin temsiliyet gücüne göre ilgili bölgelerden finans merkezi olma durumu değerlendirilerek 19 ülke seçilmiştir. Seçilen ülkelerin en iyi performansa sahip olanlarının küresel finans merkezi diğerlerinin bölgesel finans merkezi olma potansiyeli olduğu düşünülmektedir. Seçim yapılırken bölgelerde yer alan toplam ülke sayısıda dikkate alınmıştır. İlgili ülkeler grubunu Doğu Asyayı temsilen Çin, Pasifik bölgesini temsilen Singapur, Endonezya, Latin Amerika ve Karayipleri temsilen Panama ve Şili, Orta Doğu ve Kuzey Afrika İran İsrail Küveyt ve Cezayir, Güney Asyayı temsilen Hindistan Nepal ve Sri Lanka, Sahra Altı Afrikayı temsilen Mozambik ve Moritanya, Avrupa'yı temsilen İngilter ve İtalya, Avrupa'nın ve Asyanın keşisim noktası olması nedeniyle Rusya ve Türkiye, Orta Asyayı temsilen Özbekistan oluşturmaktadır.

Tablo 11. Bölgelere Göre En İyi Makroekonomik Perofrmansa Sahip Ülkeler

Bölge	Ülke	Gelir Grubu
Doğu Asya ve Pasifik	Çin	Üst orta gelir
	Singapur	Yüksek gelir
	Endonezya	Alt orta gelir
	Güney Kore	Yüksek gelir
	Laos	Alt orta gelir
Latin Amerika ve Karayipler	Panama	Yüksek gelir
	Şili	Yüksek gelir
	Peru	Üst orta gelir
	Dominik Cumhuriyeti	Düşük ve orta gelir
	Ekvador	Üst orta gelir
Orta Doğu ve Kuzey Afrika	İran	Üst orta gelir
	İsrail	Yüksek gelir
	Kuveyt	Yüksek gelir
	Birleşik Arap Emirlikleri	Yüksek gelir
	Cezayir	Üst orta gelir
Güney Asya	Hindistan	Düşük ve orta gelir
	Nepal	Düşük gelir
	Sri Lanka	Alt orta gelir
	Bangladeş	Alt orta gelir
	Butan	Düşük ve orta gelir
Sahra-altı Afrika	Mozambik	Düşük gelir
	Moritanya	Alt orta gelir
	Tanzanya	Düşük gelir
	Botsvana	Düşük ve orta gelir
	Gabon	Üst orta gelir

Avrupa ve Orta Asya	Birleşik Krallık	Yüksek gelir
	Rusya	Üst orta gelir
	İtalya	Yüksek gelir
	Türkiye	Üst orta gelir
	Özbekistan	Alt orta gelir

4.3.2. Yabancı Yatırımlar ve Büyümeyi Etkileyen Faktör: Dinamik Panel Veri Analizi

Ekonometrik analizlerde kullanılan serilerin birim kök içermesi elde edilen sonuçların tutarsız olacağını göstermekte olduğu için çalışmada öncelikle kullanılacak serilerin durağanlık mertebeleri incelenmesi gerekmektedir. Serilerin durağanlık dereceleri belirlenirken kullanılacak modellerin yatay kesit bağımlılığı içerip içermediğine ilişkin olarak farklılık arz etmektedir. Panel veri analizinde hangi tür birim kök testinin kullanılmasının uygunluğunu belirlemek amacıyla literatürde yatay kesit bağımlılığı testi kullanılmaktadır. Çalışmada kullanılan veri seti T>N olduğu için yatay kesit bağımlılığı bu duruma uygun olan Breusch Pagan Lagrange Çarpanı Testi(1980) ile incelenmiş ve sonuçlara göre panel birimler arasında korelasyon olduğu tespit edilmiştir. Bu durum çalışmada kullanılan kesitler arasında bir ilişki olduğunu göstermektedir. Ayrıca değişkenlere ait durağanlık incelemesinin yatay kesit bağımlılığını göz önünde bulunduran ikinci nesil panel veri birim kök testleri yapılması gerektiğine işaret etmektedir.

Tablo 12. Breusch Pagan Lagrange Çarpanı Testi Sonuçları

Model	X^2	p
FDI	324.427	0.0000
Growth	573.080	0.0000

Çalışmada kullanılan serilerin ikinci nesil Pesaran CADF testi ile yapılan durağanlık incelemesi sonucu cari dengeyi temsil eden CAB, genel hükümet harcamalarını ifade eden GNE değişkenleri dışında I (1) düzeyinde durağan olduğu belirlenmiştir.

Tablo 13. Birim Kök Testi Sonuçları

	t-bar	cv10	cv5	cv1	Z[t-bar]	P-value
FDI	-1.786	-2.110	-2.200	-2.380	-0.156	0.438
ΔFDI	-3.862	-2.100	-2.210	-2.400	-8.870	0.000
GROWTH	-1.879	-2.110	-2.200	-2.380	-0.566	0.286
ΔGROWTH	-3.109	-2.100	-2.210	-2.400	-5.738	0.000
M2	-1.920	-2.110	-2.200	-2.380	-0.746	0.228
ΔM2	-2.536	-2.100	-2.210	-2.400	-3.354	0.000
CAB	-2.365	-2.110	-2.200	-2.380	-2.691	0.004
SAV	-1.537	-2.110	-2.200	-2.380	0.932	0.824
ΔSAV	-2.626	-2.100	-2.210	-2.400	-3.726	0.000
GFCF	-1.982	-2.110	-2.200	-2.380	-1.016	0.155
ΔGFCF	-2.592	-2.100	-2.210	-2.400	-3.587	0.000
OPEN	-1.705	-2.110	-2.200	-2.380	0.197	0.578
ΔOPEN	-2.765	-2.100	-2.210	-2.400	-4.305	0.000
EMP	-1.098	-2.110	-2.200	-2.380	2.853	0.998
ΔEMP	-2.661	-2.100	-2.210	-2.400	-3.874	0.000
GNE	-2.400	-2.110	-2.200	-2.380	-2.842	0.002

Çalışmada kullanılan serilerin tamamının durağan halleri alınarak, dinamik panel veri analizi Arelano ve Bond Genelleştirilmiş Momentler, Arelano ve Bond İki Aşamalı Genelleştirilmiş Momentler Tahmincisi ve Arelano ve Bond İki Aşamalı Genelleştirilmiş Momentler Tahmincisi (Dirençli Standart Hata) kullanılarak sonuçlar elde edilmiştir.

Tablo 14 ve 15'de yer alan Doğrudan Yabancı Yatırımlar (FDI) ve Büyüme (Growth) değişkenleri için kurulan modeller incelendiğinde; Wald Testi sonucuna göre($p<0.05$), açıklayıcı değişkenlerin birlikte bağımlı değişkeni açıklamada anlamlı olduğu görülmektedir. Ancak araç değişkenlerin içsellik sorunu taşıyıp taşımadığını gösteren Sargan Testine göre($p<0.05$), araç değişkenlerin yani geçerli olmadığı tespit edilmiştir. Bununla birlikte modelde 1. dereceden ve 2. dereceden otokorelasyonun varlığı Arelano ve Bond otokorelasyon testi ile sınanmış ve AR (1) ve AR (2) test istatistiği sonuçları modellerde %5-%10 istatistiksel anlamlılık düzeyinde birinci ve ikinci dereceden otokorelasyon varlığını göstermiştir. Bu nedenle ilgili modeller için Arelano ve Bond İki Aşamalı Genelleştirilmiş Momentler Tahmincisi kullanılarak yeniden tahminler elde edilmiştir. Elde edilen modellerde yer alan tüm değişkenlerin istatistiksel olarak anlamlı

olduğu belirlenmiştir. Açıklayıcı değişkenlerin birlikte bağımlı değişkeni açıklamada anlamlı olduğu (Wald testi $p<0.05$), istenildiği gibi araç değişkenlerin içsellik sorunu taşımadığını (dışsal olduklarını) dolayısıyla araç değişkenlerin geçerli olduğunu tespit edilmiştir (Sargan Testi $p>0.05$). Arelano ve Bond otokorelasyon testi sonucuna göre modelde, AR (1) test istatistiğinin negatif ve istatistiksel olarak anlamlı ($p<0.05$); AR (2) test istatistiğinin ise istatistiksel olarak anlamsız ($p>0.05$) olduğu belirlenmiştir. Dinamik panel veri analizinde birinci dereceden otokorelasyon istenen ancak ikinci dereceden otokorelasyon istenmeyen bir sonuçtur. İki aşamalı GMM modeli GMM modeli sonucu ortaya çıkan içsellik ve otokorelasyon sorununu ortadan kaldırmıştır. Ancak iki aşamalı GMM çözümünden elde edilen standart hatalar aşağı doğru saplamalı olduğu için model sonunda dirençli hataların düzeltilmesine yönelik uyarı vermektedir. Bu nedenle Windmeijer (2005) dirençli standart hatalar kullanılarak modeller tekrar hesaplanmıştır. İki aşamalı GMM ile elde edilen katsayılar ile dirençli hatalar ile hesaplanan iki aşamalı GMM katsayıları aynıdır. Ancak standart hatalar yerine dirençli standart hatalar kullanıldığı için katsayıların istatistiksel anlamlılık dereceleri de farklılık göstermektedir. İki aşamalı GMM ile elde edilen sonuçlara göre bağımsız değişkenlerin bağımlı değişkeni açıklamada anlamlı olduğu, ayrıca daha önce bahsedildiği gibi Arellona ve Bond testi ile sonucunda beklenildiği gibi ikinci dereceden otokorelasyon olmadığı tespit edilmiştir.

Yabancı yatırımlara ilişkin modelde yer alan sonuçlar, tüm değişkenlerin %10 istatistiksel anlamlılık düzeyinde anlamlı olduğunu göstermektedir. Küreleşme literatürü incelendiğinde iki temel katmanın öneminin vurgulandığı görülmektedir. Bunlardan ilki ticaret ve sınır ötesi ilişkiler iken ikinci uluslararası finansal akımlardır. Uluslararası finansal akımların küreselleşmenin ilk katmanı sayılan ticareti, özellikle ara mal ticaretini tetikleyeceği düşünüldüğünden küreselleşme açısından daha önemli hale geldiği bilinmektedir. Çünkü üretim, doğrudan yabancı yatırım tarafından kurulan yabancı tesislerin mülkiyeti, yabancı firmalara dış kaynak kullanımı veya küresel bir değer zincirinde yoluyla gerçekleşebilir. Sonuçlara göre dışa açıklık, tasarruflar, sabit sermaye yatırımları ve devlet harcamalarının yabancı yatırımları pozitif etkilediği tespit edilmiştir.

Tablo 14. Doğrudan Yabancı Yatırımlara (FDI) İlişkin Model Sonuçları

FDI_{it}	GMM		GMM2		GMM2R	
	β	p	β	p	β	p
FDI_{it-1}	-0.187	0.001	-0.182	0.000	-0.182	0.041
$OPEN_{it}$	0.0516	0.053	0.0527	0.000	0.0527	0.058
GNE_{it}	0.509	0.000	0.514	0.000	0.514	0.008
SAV_{it}	0.366	0.000	0.359	0.000	0.359	0.007
$GFCF_{it}$	0.409	0.000	0.424	0.000	0.424	0.056
N/g	324/18		324/18		324/18	
Wald(df)	71.92	0.000	3209.17	0.000	37.30	0.000
Sargan Testi	108.99	0.000	16.324	0.995		
AR(1)	-9.674	0.000	-2.2791	0.023	-2.017	0.044
AR(2)	-3.658	0.000	-1.242	0.214	-1.1384	0.255

Bir ekonominin açıklığı, bir ulusun başka bir ülkeyle sahip olacağı ithalat ve ihracat ilişkilerinin boyutunu belirleyen kilit bir faktördür (Asiedu ve Lien, 2004). Birçok yatırımcının diğer ülkelerden ithal edilen ara girdilere ihtiyacı olduğu için, açıklık sadece ihracat için değil, ithalat için de önemlidir. Ticarette daha fazla açıklığın yeni yatırım fırsatları sağladığı ve yerel ve uluslararası pazarlar arasındaki bağı güçlendirdiği genel olarak kabul edilmektedir (Tintin, 2013). Literatürdeki çalışmalar yüksek ticaret açıklığının güçlü ve önemli ölçüde daha fazla yabancı yatırım çekmek için fırsatlar yarattığını vurgulamaktadır (Faroh & Shen, 2015). Yabancı ülkeler yatırım için daha büyük bir pazar boyutunu tercih ederler çünkü piyasa boyutunun daha yüksek derecede gelişme gösterdiğine inanılır (Cuyvers, 2000). Piyasa büyüklüğünün doğrudan yabancı yatırım girişi ile pozitif ve anlamlı bir ilişkisi olması beklenmektedir (Cheng & Kwan, 2000). Modelde piyasa büyüklüğü GSYH'nin en iyi belirleyicileri olan yatırımlar ve tasarruflar ile temsil edilmiştir.

Ev sahibi ülkenin ekonomik kalkınması ve büyümesindeki yabancı yatırım etkisi birçok çalışmada tartışılmıştır. Ancak, bu tür bir etkinin derecesi, ev sahibi ülkenin insan sermayesi, altyapısı, finansal ve kurumsal gelişimi ve ticaret politikaları gibi özümseme kapasitesine bağlıdır (Makki & Somwaru, 2004). Daha yüksek kamu harcamaları, daha fazla özel yatırımı

teşvik ettiği için ekonomik büyümeyi iyileştirmektedir (Chen & Lee, 2005). Genel hükümet harcamaları altyapı için bir vekil olarak kullanılır. Yüksek bir harcama oranı, kamu harcamalarının bir kısmı altyapıya yatırıldığı için harcama modellerinde istikrarı gösterebilir, dolayısıyla model sonucunda elde edildiği gibi pozitif ve anlamlı bir ilişki beklenmektedir.

Büyüme modeline ilişkin sonuçlar incelendiğinde yatırımların, tasarruf oranın, yabancı yatırımların ve istihdam oranın büyümeyi pozitif, para arzı ve cari denge ise büyümeyi negatif yönde etkilemektedir.

Tablo 15. Büyümeye (Growth) İlişkin Model Sonuçları

$Growth_{it}$	GMM		GMM2		GMM2R	
	β	p	β	p	β	p
$Growth_{it-1}$	-0.323	0.000	-0.277	0.000	-0.277	0.000
SAV_{it}	0.461	0.000	0.390	0.000	0.390	0.000
$GFCF_{it}$	0.175	0.058	0.130	0.000	0.130	0.065
$M2_{it}$	-0.105	0.006	-0.094	0.000	-0.094	0.001
CAB_{it}	-0.099	0.071	-0.100	0.000	-0.100	0.021
FDI_{it-1}	0.131	0.008	0.137	0.000	0.137	0.060
EMP_{it}	0.992	0.000	0.887	0.000	0.887	0.003
N/g	324/18		324/18		324/18	
Wald(df)	165.06	0.000	246.94	0.000	70.92	0.000
Sargan Testi	95.619	0.000	11.776	0.999		
AR(1)	-7.283	0.000	-2.912	0.004	-2.545	0.011
AR(2)	-4.811	0.000	-2.291	0.022	-1.584	0.113

Gayri Safi Yurtiçi Hâsıla (GSYİH), belirli bir ülkenin coğrafi sınırları içinde üretilen tüm piyasa ve bazı piyasa dışı mal ve hizmetlerin değeridir ve bir ülke ekonomisinin büyüklüğünün, ekonomik refahının ve vatandaşlarının satın alma gücünün bir göstergesidir (Callen, 2008). GSYH deki büyüme bir ülkenin gelişimini göstermektedir. Literatürde tasarruf oranları ve yatırımlar GSYH'yi en iyi açıklayan değişkenler olduğunu

göstermektedir. İçsel büyüme modellerinde, doğrudan yabancı yatırımın, üretime yeni teknolojilerin dâhil edilmesini teşvik ederken (Borensztein, De Gregorio, & Lee, 1998) emek yoluyla ev sahibi ekonomideki bilgiyi artırarak uzun vadeli büyümeyi teşvik ettiğinden, genellikle yerel yatırımdan daha üretken olduğu varsayılır (De Mello Jr, 1997). Sonuçlar yabancı yatırımların büyümeyi olumlu etkilediğini vurgulamaktadır.

Çalışma sonucu elde edilen bulgular güzergâhta belirlenen ülkelerin finansal olarak birbirleri ile ortak paydada birleşebilecekleri seçilen ülkelerin en iyi performansa sahip olanlarının küresel diğerlerinin bölgelesel finans merkezi olma niteliği taşığıdığını göstermektedir. Ülkelerin finans merkezleri vasıtası ile kendi aralarında birlikte hareket etmeleri dolayısıyla Bir Kuşak Bir Yol projesinde kara, ekonomik ve deniz koridoruna ilave olarak bir finans koridoru oluşturarak ülke ekonomilerine katkıda bulunabileceklerdir.

SONUÇ VE DEĞERLENDİRME

Birçok medeniyete ev sahipliği yapmış olan İpek Yolu hem tarihi hem de kültürel büyük bir mirastır. Bu mirasın bugünlere kalmasında birçok devletin ve medeniyetin katkısı bulunmaktadır. Bu yol sayesinde kültürler ve medeniyetler dünyaya açılmıştır. Dünyanın en önemli ve büyük mücadeleleri ve rekabetleri bu yol üzerinde gerçekleşmiştir. Bilim ve Felsefe yine bu yol üzerinden dünyaya açılmıştır. Bugün dünya tarihini anlamanın geçmişte yaşamış kültür ve medeniyetleri tanımanın yolu İpek Yolu'ndan geçmektedir.

Bir Kuşak Bir Yol projesinin, kuşak üzerinde bulunan 127 ülkeye ekonomik, sosyal ve kültürel anlamda olumlu katkılar yapacağı ve ülkelerin refah seviyesini arttıracağı görüşü çalışmada ifade edilmektedir. Ülkelerin sadece Çin ile değil, kendi aralarında da yatırım, ticaret, kültürel faaliyetler ve diğer iş birliklerini arttırmaları beklenmektedir. Bu sayede sadece Çin ile değil, tüm ülkelerin de kendi aralarında etkileşim içinde olmasısağlanmaktadır. Bu da kuşak üzerinde bulunan ülke ekonomilerini olumlu yönde etkileyecek gelişmelerden bir tanesidir. Bir Kuşak Bir Yol projesi ile ilgili planlanan olumlu adımların yanında, projenin hayata geçirilmesinin önündeki engellerden de bahsedilmektedir. Yatırım maliyetlerinin yüksek olması sebebiyle bu projeye bölgesel ve uluslararası desteğin yapılması gereklidir. Çoğunluğunu gelişmekte olan ülkelerin oluşturduğu bu projede, ülkelerin ekonomik anlamda Çin'e destek olup olamayacakları konusu netleşmemiştir. İkinci olarak, projenin Çin'in artan ekonomik gücünü bir araç olarak kullanarak Bir Kuşak Bir Yol projesi kapsamındaki ülkelere hâkimiyet kurma amacı taşıdığı yönünde endişeler de mevcuttur. Bu olumsuz noktalar projedeki ülkelerin, projeye karşı daha dikkatli hareket etmesine sebep olmaktadır. Bazı devletler iç siyasi istikrarsızlık, terörizm vb. ile mücadele ederken, Çin ise altyapı geliştirme projesini ülkenin egemenliğinden endişe ettiği için şüpheyle değerlendirmektedir. Bir Kuşak Bir Yol projesinin başarısı esasen ülkelerin Çin dış politikasına nasıl tepki verdiğine bağlı olduğu görülmektedir. Eğer Çin'in, benzersiz bu kalkınma projesi iyimserlikle karşılanırsa, bahsedilen zorlukların üstesinden gelmesi imkânsız görünmemektedir. Küreselleşme, dünyada bir taraftan tehdit ve adaletsizlik unsuru olarak algılanırken, diğer taraftan küreselleşmenin dünyaya yeni imkânlar sunduğu görüşü hâkimdir. Orta Asya ülkeleri, Türkiye ve projede yer alan bir çok

ülke Bir Kuşak Bir Yol projesi sayesinde küresel piyasalara dahil olma fırsatı yakalayabilecektir.

Çin, Bir Kuşak Bir Yol projesindeki alternatif yol güzergâhlarıyla yeni ticaret ve güvenlik bölgeleri inşa etmektedir. Birçok Afrika ve Asya ülkesi de Çin'in Bir Kuşak Bir Yol girişimine dâhil olmak için çaba göstermiştir. Bu Çin'in başarılı dış politikasının belirgin bir örneğidir. Çin'in Batı'ya doğru attığı ilk adım Orta Asya'yadır. Orta Asya, Çin'in enerji sektöründe özel ticaret merkezi ve ticaret alanıdır. Bir Kuşak Bir Yol projesi, altyapı geliştirme konusunda hayati bir rol oynamaktadır. Bir Kuşak Bir Yol projesi, sadece Çin için değil Orta Asya için de önemli bir girişimdir.

Bir Kuşak Bir Yol projesi, "İpek Yolu Ekonomik Kuşağı" ve "21. Yüzyıl Deniz İpek Yolu" projelerinin bir çatı altında toplanmış genel bir proje şeklidir. Bir Kuşak-Bir Yol Projesi, coğrafi sınırları kesin olarak çizilmemiş olmamakla beraber bir bölgelerarası, ülkelerarası hatta ve hatta kıtalararası altyapı, ticaret ve finans projesi niteliğini taşımaktadır. Bu proje batıda Avrupa ekonomik bölgesinin içine girerken ve doğuda da Avrasya ile Asya-Pasifik ekonomik eksenini içine almaktadır. Elde edilen istatistiklere göre, proje sınırlarındaki ülkelerin çoğu gelişmekte olan ekonomiler ya da ülkelerdir.

Bir Kuşak Bir Yol projesi ve işbirliği haliyle hem ilgili ülkelerin ekonomileri üzerinde büyük bir hareketlenme yaşanacak hem de Çin'in ihracatı daha kısa ve ekonomik bir vasıta ile Avrupa'ya erişebileceklerdir. Türkiye, son derece kritik jeopolitik üstünlüklere sahip olan bir konumda iken, Çin tarafından başlanmış bu proje için oldukça önem taşımaktadır. Çin ise Türkiye'nin ekonomik kalkınması için gereken teknik ya da yatırım yardımları sağlayabilir durumdadır. İki ülkenin birbirinden farklı beklentileri bulunmaktadır. Günümüzdeki Bir Kuşak Bir Yol projesi ile ilgili yapılmış araştırmaların geneli Çince olup Çin'in bakış açısından projenin nasıl yararlı ya da riskli olduğunun analizini kapsamaktadır. Böylece bu çalışma ile bu konudaki sınırlı Türkçe kaynaklara yeni katkılar sağlanması hedeflenmektedir.

Bu bağlamda çalışmada öncelikli olarak küreselleşme kavramı ele alınmıştır, küresel finans ve ekonomik merkezlerin analitik çerçevesi değerlendirilmiştir. Sonrasında Bir Kuşak Bir Yol projesinin kapsam ve içeriği belirtilmiş ve proje güzergahında bulunan ülkelerin mali

performansları belirlenmiştir. Belirlenen ülkeler kendi aralarında Bir Kuşak Bir Yol projesi güzergahı kapsamında finans koridoru oluşturabilecekleri öngörüsüne varılmıştır.

Çalışmanın dördüncü bölümünde öncelikle MOORA yöntemiyle 127 ülke için yaşam kalitesi, iş yapabilirlik, ticaret kolaylığı, ekonomik ve finansal yapı dikkate alınarak ile performans sıralamaları elde edilmiştir. Çalışmada elde edilen performanslar sonrasında 6 farklı bölge ve gelir guruplarına göre her bölgenin en iyi performans gösteren 5 ülkesi belirlenmiş ve bu ülkelerin temsiliyet gücüne göre ilgili bölgelerden finans merkezi olma durumu değerlendirilerek 19 ülke seçilmiştir. Seçim yapılırken bölgelerde yer alan toplam ülke sayısıda dikkate alınmıştır. İlgili ülkeler grubunu Doğu Asyayı temsilen Çin, Pasifik bölgesini temsilen Singapur, Endonezya, Latin Amerika ve Karayipleri temsilen Panama ve Şili, Orta Doğu ve Kuzey Afrika İran İsrail Kuveyt ve Cezayir, Güney Asyayı temsilen Hindistan Nepal ve Sri Lanka, Sahra Altı Afrikayı temsilen Mozambik ve Moritanya, Avrupa'yı temsilen İngilter ve İtalya, Avrupa'nın ve Asyanın keşisim noktası olması nedeniyle Rusya ve Türkiye, Orta Asyayı temsilen Özbekistan oluşturmaktadır. Burada kıtalar arasında kendi kıtasında ilk sırada yer alan ülke küresel finans merkezi olma patansiyeline sahip, kıta sırlamasındada diğer kalan ülkeler ise ulusal finans merkezi olma potansiyeline sahiptir.

Çalışmanın ikinci aşamasında seçilen bu ülkelerin yatırımlarını ve büyümelerini etkileyen faktörler incelenmiştir. Elde edilen sonuçlar ilgili ülkelerin yatay kesit bağımlılığı olduğunu yani birbirleri ile bütünleşik olduğunu göstermiştir. Ayrıca sonuçlara göre dışa açıklık, tasarruflar, sabit sermaye yatırımları ve devlet harcamalarının yabancı yatırımları pozitif etkilemektedir. Büyüme modeline ilişkin sonuçlar incelendiğinde ise yatırımların, tasarruf oranın, yabancı yatırımların ve istihdam oranın büyümeyi pozitif, para arzı ve cari denge ise büyümeyi negatif yönde etkilediği tespit edilmiştir.

Sonuç olarak güzergahta belirlenen bu 19 ülkenin ekonometrik model sonucu doğrultusunda; finansal olarak birbirleri ile ortak paydada birleştikleri tespit edilmiştir. Ülkelerin finans merkezleri vasıtası ile kendi aralarında birlikte hareket etmeleri dolayısıyla Bir Kuşak Bir Yol projesinde; kara, ekonomik ve deniz koridoruna ilave olarak bir finans koridoru oluşturarak ülke ekonomilerine katkıda bulunabileceklerdir.

Bir Kuşak Bir Yol projesi ortaya çıkışı itibari ile belli başlı hedefleri kendisine ilke edinmiştir. Bu hedeflerinden bir tanesi de finansal entegrasyondur. Bu noktada finansal entegrasyondan kastedilen para politikalarının uyumlaştırılması, yerel para birimlerinin kullanılmasının serbestleştirilmesi, çok taraflı ve çift taraflı finansal işbirliğinin geliştirilmesi ve finansal risklerin ortaya çıkarılması olarak tanımlanabilir. Bu bağlamda çalışmanın katkısı rpojenin geleneksel koridor mantığı çerçevesinde ekonomik, kara ve deniz koridoruna ilave olarak finans koridoru oluşturarak ülkelerin birbirleri arasında finans merkezleri yoluyla ortak paydada buluşabileceğine vurgu yapılmaktadır.

KAYNAKÇALAR

Acar, E. (2018). *Küreselleşme Neoliberalizm ve Su Yönetimi.* Bursa : Ekin Yayınevi.

Acar, İ. A., & Yavuz, A. (1998). Küreselleşme Olgusunun Finans Piyasaları Üzerine Etkisi. *Süleyman Demirel Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Dergisi,*, .267-280.

Accord, A. (2008). United Nations Conference on Trade and Development. *Agenda*.

Agenor, P.-R. (2004). oes globalization hurt the poor? International Economics and Economic Policy,. *doi:10.1007/s10368-003-0004-3* , 21-51.

AIIB. (2021). https://www.aiib.org/en/projects/approved/index.html adresinden alındı

Akdiş, M. (2000). *Global Finansal Sistem Finansal Krizler ve Türkiye.* Beta Basım Yayım Dağıtım.

Akpınar, R., & Taşçı, K. (2011). Metropoliten Bölgelerin Rekabet Gücünü Etkileyen Faktörlere Teorik Bir Bakış. *Akademik Bakış Dergisi*, 26.

Aktan, C., & Şen, Hüseyin. (1999). *GloballeÇme, Ekonomik Kriz ve Türkiye,.* Ankara: TOSYÖV Yayınları.

Albrow, M., & King, E. (1990). Globalization, knowledge and society. *International Sociology*.

Al-rodhan, N. R. (2006). Program on the Geopolitical Implications of Globalization and Transnational Security Definitions of Globalization : A Comprehensive Overview and a Proposed Definition. *Academic Journal of Interdisplinary Studies*, 1-21.

Altuğ, S., & Öz, S. (2012). Finansal Serbestleşme ve Yurtiçi Tasarruflar. *Ekonomik Araştırma Forumu Politika Notu*, 12-09.

Anonim. (2021, 05 10). *Çin, Rus enerji şirketi Sibur'dan hisse aldı.* http://www.ulusalkanal.com.tr/ekonomi/cin-rus-enerji-sirketi-sibur-dan-hisse-aldi-h133578.html adresinden alındı

Anonim. (2021, 05 10). *Pakistan'ın Gwadar Limanı 43 yıllığına Çin'in oldu.* https://www.dunyabulteni.net/asya/pakistanin-gwadar-limani-43-yilligina-cinin-oldu- h355396.html adresinden alındı

Apak, S. (2008). "İstanbul'un Finans Merkezi Olması" Projesinin Değerlendirilmesi.

Apple. (2020, 10 23). https://www.apple.com/tr/supplier-responsibility/, adresinden alındı

Arduino, A. (2016). *China's One Belt One Road: Has the European Union Missed the Train.* Singapore: S. Rajaratnam School of International Studies. : Policy Report.

Arestis, P., & Basu, S. (2004). Financial globalisation and regulation. *Research in International Business and Finance,,* 129-140.

Aris, S. (2016). One Belt, One Road: China's Vision of "Connectivity".

Aydın, M. K. (2000). Neoliberal Dalga ya da Küreselleşme. *Bilgi Sosyal Bilimler Dergisi, (2),,* 13-26.

Aydemir, C., & Kaya, M. (2007). Küreselleşme kavramı ve ekonomik yönü. *Elektronik Sosyal Bilimler Dergisi, 6(20),,* 260-282.

Başar, Ö., & Genç, E. (2020). ÜLKELERİN GÜVENLİ OLMALARININ TAHMİNİNDE LOJİSTİK REGRESYON, YAPAY SİNİR AĞLARI VE MOORA YÖNTEMLERİNİN KARŞILAŞTIRILMASI. *Journal of Life Economics,* 123-134.

Balay, R. (2004). Küreselleşme, Bilgi Toplumu ve Eğitim,. *Ankara Üniversitesi Eğitim Bilimleri Fakültesi Dergisi,,* 61-82.

Baldwin, C. Y. (1986). Competition in Global Industries. *Harvard Business Press.*

Balkanlı, O. A. (2002). Küresel Ekonominin Belirleyici Faktörleri Üzerine. *Uludağ Üniversitesi Ġktisadi ve Ġdari Bilimler Fakültesi Dergisi, Cilt.XXI, No:1*.

Balseven, H., & Erdoğdu, M. M. (2004). Mali Krizleri Önlemede Sermaye Kontrolleri: Malezya ve Şili Deneyimlerinden Türkiye İçin Dersler. *2004 Türkiye İktisat Kongresi: Gelişme Stratejileri ve Makroekonomik Politikalar Tebliğ Metinleri–I,* (s. 207-236).

Banerji, R. (2000). Poverty and primary schooling: field studies from Mumbai and Delhi. . *Economic and political weekly,* 795-802.

Bank, W. (2019). Belt and Road Economics: Opportunities and Risks of Transport Corridors. Washington.

Bilous, S. (2011). Indices of globalization as instruments for its measurement.

Bondaz., A. (2013). Rebalancing China's geopolitics. European Council on Foreign Relations.

Bordo, M., Eichengreen, B., Klingebiel, D., & Martinez-Peria, M. S. (2001). Is the crisis problem growing more severe?. *Economic policy, 16*(32), 52-82.

Borensztein, E., De Gregorio, J., & Lee, J. W. (1998). How does foreign direct investment affect economic growth? *Journal of international Economics*, *45*(1), 115-135.

Bourguignon, F., & Morrisson, C. (2002). Inequality among world citizens: 1820-1992. *American economic review*, 727-744.

Budak, A., & Emre, Z. (2006). Borsa Şirketleşmeleri ve İMKB Özelleşmesi.

Bulduk, Ü. (2014). *İpek Yolu'nda Kültürel Etkileşim:6-10. Yüzyıllarda Ticaret, Siyaset ve Din,*. Ankara: Türk Yurdu Yayınları.

Callen, T. (2008). Back to basics: what is gross domestic product? *Finance & Development, 45*.

Calvo, G. A., & Reinhart, C. M. (2002). Fear of floating. *he Quarterly journal of economics*, 379-408.

Can, M., & Doğan, B. (2016). Küreselleşme ve Enerji Tüketimi İlişkisi: Türkiye Örnekleminde Eşbütünleşme Analizi. *Maliye Dergisi,*, 59-70.

CASSIS, Y., & Eric Bussiere, . (2006). London and Paris as International Financial Centres in the Twentieth Century.

Cebeci, İ. (2011). Küreselleşme Yaklaşımları Kapsamında Küreselleşme Sürecinin Tarihsel Değerlendirmesi. *İstanbul Üniversitesi Sosyoloji Konferansları Dergisi.*

Cebeci, K. (2008). Küreselleşme Bağlamında Ulus-Devletin Egemenlik Gücünün Dönüşümü. 3 Türk Hukuk Sisteminde Normlar Hiyerarşisi ve Sayıştay Denetimine Etkileri, 23.

CFR. (2017). Beijing's Silk Road Goes Digital,.

Chan, S. (2017). The Belt and Road Initiative:Implications for China and East Asian Economies. *Copenhagen Journal of Asian Studies,*, 52-78.

Chen, Q. (2021, 05 11). *Yanlış anlamaları önlemek için Sri Lanka yeni hükümeti liman kenti inşaatı devam etmeyi onayladı.* http://www.thepaper.cn/newsDetail_forward_1301562 adresinden alındı

Chen, S. T., & Lee, C. C. (2005). Government size and economic growth in Taiwan: A threshold regression approach. *Journal of Policy Modeling*, *27*(9), 1051-1066.

Cheng, L. K., & Kwan, Y. K. (2000). What are the determinants of the location of foreign direct investment? *The Chinese experience. Journal of international economics, 51*(2), 379-400.

Chin, H., & He, W. (2016). *Global Sourcing Fung Business Intelligence Centre, The Belt and Road Initiative: 65 Countries and Beyond.*

Chinn, M. D., & Ito, H. . (2008). A New Measure of Financial Openness. *Journal of Comparative Policy Analysis: Research and Practice, 10(3), ,* 309-322.

Choi, S. R. (1984). *Economic rationale and consequences of international banking and financial centers.* Doctoral dissertation, University of Michigan.

Clemens, M. (2015). The Maritime Silk Road And The PLA.

Cuterela, S. (2012). Globalization: Definition, Processes and Concepts. *Romanian Statistical Review Supplement, ,* 137-146.

Cuyvers, P. (2000). ou can't have it all—at least at the same time. Segmentation in the modern life course as a threat to intergenerational communication and solidarity. *European Commission: Family issues between gender and generations, Luxembourg: Office for Official Publications of the European Communities,,* 30-43.

Cynamon, B. Z., & Fazzari, S. M. (2015). Rising inequality and stagnation in the US economy. *European Journal of Economics and Economic Policies: Intervention, 12*(2), 170-182.

Düğen, T. (2011). 21. Yüzyılda İpek Yolu. *21. Yüzyıl Dergisi,*(35), 46-50.

Dabour, N. (2000). The Role of Foreign Direct Investment (FDI) in Development and Growth in OIC Member Countries . *Journal of economic cooperation ,* 27-55.

DAWN. (2015). China's New Silk Road: What'S In It For Pakistan?.

De Mello Jr, L. R. (1997). Foreign direct investment in developing countries and growth: A selective survey. *The journal of development studies, 34*(1), 1-34.

Deloitte. (2007). İstanbul un Uluslararası Finans Merkezi Olma Potansiyelinin Değerlendirilmesi.

Deloitte. (2009). İstanbul'un Uluslararası Finans Merkezi Olma Potansiyelinin Değerlendirilmesi.

Demiröz, D. M. (2016). *KüreselleĢme Ģartlarında DıĢ Ticaretin Genel Teorisi.* İstanbul.

Desai, H. (2004). A multinational perspective on capital structure choice and internal capital markets. *The Journal of Finance*, 2451-2487.

Ding, X. (2014). İpek Yolu Ekonomik Kuşağı'nın Stratejik ve Fizibilite Analizi.

Diplomat, T. (2017). China’s 'Digital Silk Road': Pitfalls Among High Hopes.

Dolgov, S. I. (1998). *Globalization of the Economy: a New Word or a New Phenomenon.* Moscow: Ekonomika Publishers.

Dollar, D. 2015. "What the AIIB can learn from World Bank shortcomings", Brookings Institution, Washington DC.

Doğan, B., & Can, M. (2019). The Relationship Between Globalization and Income Distribution: An Empirical Analysis in the Context of South Korea. *Emerging Economic Models for Global Sustainability and Social Development*, 20-45.

DPT. (2009). Organizasyon Çalışma Grubu. Ankara.

Dreher, A. (2006). Does Globalization Affects Growth? Empirical Evidence from a New Index. *Applied Economics, 6*, 1091-1110.

Dreher, A., Gaston, N, & Martens, P. (2008). *Measuring Globalisation.* New York: NY: Springer New York.

Dreher, A., Gaston, N., & Martens, P. (2008). Measuring globalisation. *Gauging its Consequences Springer*.

Dufey, G., & Giddy, I. H. (1978). International financial planning: the use of market-based forecasts. *California Management Review, 21*(1), 69-81.

Durusoy, S. (2000). Finansal Liberalleşmenin Sorgulanmasının Nedenleri. *Dış Ticaret Dergisi,*, 15-25.

Eichengreen, B., & Shah, N. (2020). The correlates of international financial-center status. *Review of International Economics, 28*(1), 62-81.

Einzig, P. (1973). *The Euro-Dollar System: Practice and Theory of International Rates.* Basingstoke: Macmillan.

Elek, A. 2014. "The Potential Role of the Asian Infrastructure Bank ". *East Asia Forum*, East Asia Bureau of Economic Research.

Elliott, D. J. (2011). *Building a Global Financial Center in Shanghai.* China: Brookings.

Epstein, G. (2001). *Financialization, rentier interests, and central bank policy.* Department of Economics, University of Massachusetts.

Ergüder, B. (2016). Türkiye'de Finansallaşma ve Hukuk: İstanbul Tahkim Merkezi'nin Kuruluşu.

Ernst&Young. (2019). https://kyodonewsprwire.jp/prwfile/release/M101776/201301259558/_prw_PA1fl_ZWeM9uKM.pdf adresinden alındı

Ertekin, K. G. (2010). Küreselleşme. *Karadeniz Uluslararası Bilimsel Dergi* , 27-30.

Fakitesi, T. (2009). Building an International Financial Centre. *Abuja, PanelDiscussion on the Occasion of the 50th Anniversary of Central Bank of Nigeria.* Nigeria.

Fangye., Z. (2018). Developing and Open Economy and the Belt and Road, Routledge Handbook of the Belt and Road,. CamBir Kuşak Bir Yoldge.

Faroh, A., & Shen, H. (2015). Impact of interest rates on foreign direct investment: Case study Sierra Leone economy. *International Journal of Business Management and Economic Research, 6*(1), 124-131.

Figge, L., & Martens, P. . (2014). Globalisation Continues: The Maastricht Globalisation Index Revisited and Updated. . *Globalizations, 11(6),*, 875-893.

Fonu, İ. Y. (2015). Heilongjiang Finans.

Gökdere, A. (2001). Küresellemeye Genel Bir Bakış. *Ankara Avrupa Çalışmaları Dergisi,*, 71-101.

Gelekçi, C. (2005). Küreselleşme-Yerelleşme İlişkisi. *Sosyoloji Konferansları,*, 263-277.

Geng, S. (2021, 05 11). *Dışişler bakanlığı: 29 yabancı devlet lideri "Bir Kuşak Bir Yol"zirvesine katılacağını onayladı.* http://news.xinhuanet.com/world/2017-05/11/c_1120957675.html adresinden alındı

Giddens, A. (2000). *Elimizden kaçıp giden dünya.* İstanbul: Alfa Yayınları.

Giddens, A. (2000). *Üçüncü Yol: Demokrasinin Yeniden DiriliĢi.* İstanbul: Paradigma Yayınları.

Giddens, A. (2000). *The Third Way and its Critics.* CamBir Kuşak Bir Yoldge: Polity Press.

Global, E. (2015). *Riding the Silk Road: China sees outbound investment boom,*.

Gudmundsson, M. (2008). *Financial globalisation key trends and implications for the transmission mechanism of monetary policy.* Switzerland, : Press & Communications CH 4002 Basel.

Gygli, S., Haelg, F, Potrafke, N, & Sturm, J.-E. (2019). The KOF globalisation index–revisited. *The Review of International Organizations*, 1-32.

H.CHON, T. (2012). Global Political Economy: Theory and Practice. The United States: Pearson Education Inc.

Hall, S. (2012). Geographies of Money and Finance II: Financialization and Financial Subjects. *Progress in Human Geography, 36*(3).

Harms, P., & Lorz, O. (2012). Offshoring Along the Production Chain. *Canadian Journal of Economics* , 45-93.

He, A. (2019). "The Belt and Road Initiative Motivations, Financing, Expansion and Challenges of Xi's Ever-expanding Strategy" . CGI Papers.

Hebron, L., & Stack, J. F. (2013). Globalization: Debunking the myths. *Dorling Kindersley India*.

Held, D., & McGrew, A. (1993). *Globalization and the liberal democratic state.* CamBir Kuşak Bir Yoldge University Press.

Held, D., & McGrew, A. (2001). *The Oxford companion to politics of the world. (J. Krieger ve M. E. Crahan, Ed.). Oxford;*. New York: Oxford University Press.

Heshmati, A. (2006). Measurement of a Multidimensional Index of Globalization. *Global Economy Journal,, 6*(2). doi:doi:10.2202/1524-5861.1117

HEW, D. (2002). Singapur As a Regional Financial Centre.

Huang, P. (2021, 05 11). *AB "Güney Koridoru" enerji zirvesini düzenleyerek "Yeni İpek Yolu" inşa etmeyi planlamaktadır.* http://www.chinanews.com/gj/ywdd2/news/2009/05- 08/1684059.shtml adresinden alındı

Huang, Y., Dang, W., & Wang, J. (2012). Uluslararası Ekononi Düzeni Reformu:Çin neyi istiyor?).

Hummels, D. (2007). Transportation Costs and International Trade in the Second Era of Globalization. *Journal of Economic Perspectives* , 131-154.

Hurley J, Morris S and Portelance G (2018). "Examining the debt implications of the Belt and Road Initiative from a policy perspective". *CGD Policy Paper* 121. Washington, DC: Center for Global Development.

İçli, G. (2001). Küreselleşme ve kültür. *CÜ Sosyal Bilimler Dergisi, 25(2),*, 163-172.

IMF. (2000). *Offshore Financial Centers IMF Background Paper.*

İnci, T. (2008). Uluslararası Finans Merkezi Olarak İstanbul'un Yapılanması Ve Finans Kümelenmesi.

Irwin, D. A. (2007). GATT turns 60. *Wall Street Journal,* , 9.

İTO. (2000). *Bölgesel Finans ve Hizmet Merkezi İstanbul,.* İstanbul: İTO Yayınları.

İTO. (2008). *Uluslararası Finans Merkezi Olarak İstanbul'un Yapılanması ve Finans Kümelenmesi,.* İstanbul: İTO Yayınları.

Iwamoto, K. (2018). Five things to know about Asian trade megadeal RCEP.

Jaumotte, F., Lall, S., & Papageorgiou, C. (2013). Rising Income Inequality: Technology, or Trade and Financial Globalization? . *IMF Economic Review*, 271-309.

Johnson, H. G. (1976). Panama as a Regional Financial Center: A Preliminary Analysis of Development. *Economic Development and Cultural Change, 24*(2), 261-286.

Köse, A., Şenses, F, & Yeldan, E. (2003). *İktisat Üzerine Yazılar I: Küresel Düzen: Birikim, Devlet ve Sınıflar.* . İstanbul: İletişim Yayınları.

Kılıçarslan, A. (2014). Türk Finans Sistemi ve İstanbul Finans Merkezi'nin Türk Finans Sistemi Üzerindeki Muhtemel Etkileri.

Kılıçarslan, A. (2014). Türk Finans Sistemi ve İstanbul Finans Merkezi'nin Türk Finans Sistemi Üzerindeki Muhtemel Etkileri.

Kılıçarslan, A. (2014). Türk Finans Sistemi ve İstanbul Finans Merkezi'nin Türk Finans Sistemi Üzerindeki Muhtemel Etkileri.

Kızılçelik, S. (2004). *Zalimler ve Mazlumlar KüreselleĢmenin Ġnsani Olmayan Doğası,.* Ankara: Anı Yayınları.

Kabakçı Günay, E. (2017). *Küreselleşmenin Ekonomik Büyümeye Etkisi.* Doktora Tezi. Eskişehir: Anadolu Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü.

Kalkınma, U. (2015). *(İpek Yolu Ekonomi Kuşağı ve 21. Yüzyıl Deniz İpek Yolu'nun ortaklaşa İnşa Edilmesinin Teşvikinde Vizyon ve Faaliyetler).* http://www.mofcom.gov.cn/article/i/dxfw/jlyd/201601/20160101243342.shtml adresinden alındı

Kallkınç, H. (2004). *Kavramlar ve Açıklayıcılığını Yitirirken Küreselleşme Amerikanlaşma İlişkisi.* Ankara: Ümit Yayıncılık.

Karaca, R. (2008). *Güç Olma Stratejisi Çin.* İstanbul: IQ Kültür Sanat Yayıncılık.

Karluk, S. R. (1998). Uluslararası Ekonomi, . İstanbul.

Kaya, M. (2009). Küreselleşme Yaklaşımları. . *Dicle University Journal of Ziya Gokalp Education Faculty, 13.*

Kaypak, Ş. (2011). Küreselleşme Sürecinde Sürdürülebilir Bir Kalkınma İçin Sürdürülebilir Bir Çevre. *KMÜ Sosyal ve Ekonomik Araştırmalar Dergisi,*, 19-33.

Kongar, E. (2001). *Küresel Terör ve Türkiye,.* İstanbul: Remzi Kitapevi,.

Kroeber A. (2017). *Çin Ekonomisi: Herkesin Bilmesi Gerekenler,.* Ankara: Buzdağı Yayınevi.

Krueger, A. O. (1997). *Whither the World Bank and the IMF?* National bureau of economic research.

Kuangyi, Y. (2017). Dış İşleri Bakanlığı, Çin Halk Cumhuriyeti.

Kurt, O. (2015). Modern İpek Yolu Yeniden Canlanıyor, . *hazar World*, 8-9.

Larraín, F., & Velasco, A. (2002). How should emerging economies float their currencies. *Economics of Transition*, 365-392.

Laurenceson, J., Teng, K. K., & Wong, H. M. (2003). Shanghai as an International Financial Centre.

Lin, C. (2017). The Belt and Road and China’s Long-term Visions in the Middle East, .

Liu, H. (2015). Bir Kuşak ve Bir Yol Stratejisinin Güvenliği Konusunda Meydan Okuma ve Çin'in Seçimleri.

Lockwood, B., & Redoano, M. (2005). The CSGR globalisation index: An introductory guide. . *Centre for the Study of Globalisation and Regionalisation Working Paper,155(04)*, 185-205.

Mainelli, M. (2007). Market of markets: The Global Financial Centres Index. *Journal of Risk Finance,, 8*(3). doi:https://doi.org/10.1108/jrf.2007.29408caf.001

Makki, S. S., & Somwaru, A. (2004). Impact of foreign direct investment and trade on economic growth: Evidence from developing countries. *American journal of agricultural economics, 86*(3), 795-801.

Martens, P., & Zywietz, D. (2006). Rethinking globalization: a modified globalization index. *Journal of International Development, 18(3),*, 331-350.

Martens, P., Dreher, A., & Gaston, N. (2008). The Global Village and the social and cultural aspects of globalisation. *Bond University, Globalization & Development Center, 17*.

Merkezi, D. E. (2016). 2016 “Bir Kuşak Bir Yol” Büyük Veri Raporu. Ticaret Yayınevi.

Michael, B. (2003). Theorising the Politics of Globalisation: A Critique of Held et al.’s" Transformationalism". *Journal of Economic & Social Research, 5(1).*

Minghao, Z. (2015). China's New Silk Road Initiative. . Rome: Instituto Affari Internazionali.

Murphey, R. (1953). *Shanghai, key to modern China.* Harvard : Harvard University Press.

Nation, T. (2016). China To Build Mega Oil Pipeline From Gwadar Kashgar.

NDRC. (2015). Vision and Actions on Jointly Building Silk Road Economic Belt and 21st-Century Maritime Silk Road.

Nester, W. R. (2010). *Globalization: A Short History of the Modern World.* . New York: Palgrave Macmillan.

Nguyen, T. C., Nguyen, N. T., & Vo, D. H. (2020). Necessary conditions for establishing an international financial center in Asia. *Cogent Business & Management,, 7*(1).

Nordin, H. M., & Weissmann, M. (2018). "Will Trump make China great again? The belt and road initiative and international order". International Affairs,.

Otgonsuren, B. (2015). *Mongolia-China-Russia Economic Corridor Infrastructure Cooperation.* Bandaijima: The Economic Research Institute for Northeast Asia.: ERINA Report .

Oğuz, Y. (2021, 05 10). *Sri Lanka'daki terörist saldırılar ve 'Kuşak-Yol' projesi,* . https://www.aa.com.tr/tr/analiz/-sri-lankadaki-terorist- saldirilar-ve-kusak-yol-projesi/1473272 adresinden alındı

Pajhwok. (2017). China, Afghanistan Sign Agreement On Optic Fiber Link,.

Palan, R. (2000). Recasting political authority: Globalization and the state. *Globalization and its critics, Springer*, 139-163.

Pamuk, B. (2007). İpek Yolu Ticareti ve Erzurum,. *Tarih İncelemeleri Dergisi,, 22*(2), 25-43.

Pang, Z. (2021, 05 11). *Japonya'nın "Asya - Avrupa Yeni İpek Yolu" İmkansızlığı.* http://opinion.huanqiu.com/opinion_world/2013-11/4545624.html adresinden alındı

Pank, C. (2021, 05 11). *"Bir Kuşak Bir Yol" projesi ülkelerin potensiyeli derince kazılması lazım).* http://business.sohu.com/20170425/n490585824.shtml adresinden alındı

Pillalamarri, A. (2021, 05 11). *Project Mausam: India's Answer to China's 'Maritime Silk Road'.* http://thediplomat.com/2014/09/project- mausam-indias-answer-to-chinas-maritime-silk-road/ adresinden alındı

Poon, W. P. (2003). Are unsolicited credit ratings biased downward? *Journal of Banking & Finance, 27*(4), 593-614.

Pop, I. (2016). Strengths and Challenges of China's "One Belt, One Road" Initiative. . Centre for Geopolitics&Security in Realism Studies.

Preyer, G., Bos, M., & Bös, M. (2002). Borderlines in a Globalized World: New Perspectives in a Sociology of the World-system (C. 9). *Springer Science & Business Media.*

Putten, F., & Meijnders , M. (2015). China, Europe and the Maritime Silk Road,.

Putten, F., Seaman , J., Huotari, M., Ekman, A., & Iglesias , M. (2016). Europe and China's New Silk Roads,.

Qian, J. (2021, 05 11). *"Bir Kuşak Bir Yol" Zirvesi kapanış:Dünya ve Çin ne sonuçlar alacak.* http://news.cctv.com/2017/05/16/ARTIUjdeGzG2uyi2yT7MfnUI170516.shtml adresinden alındı

Rajan, R. S. (2001). Economic Globalization and Asia: Trade, Finance, and Taxation. *Asean Economic Bulletin (C. 18). .*

Randolph, J. (2001). G-index: Globalisation measured. . *World Markets Research Centre, 33.*

Randolph, J. (2001). G-Index:'globalisation measured. *World Markets Research Centre.*

Ray R and Wang K (2019). *China-Latin America Economic Bulletin, 2019 Edition.* Boston, MA: Global Development Policy Center, Boston University.

Recca. (2017). Afghanistan and China Sign Optic Fiber Agreement,.

Reed, H. C. (1981). *The preeminence of international financial centers.* Greenwood.

Report, T. (2016). One Belt One Road: Insights For Finland,.

Robert, R. (1994). International Financial Centres of Europe, North America and Asia.

Roberts, H. H., & Sydow, J. (1996). The offshore Mahakam Delta: Stratigraphic response of late Pleistocene-to-modern sea level cycle. *25th Annual Convention Proceedings*, 147-161.

Roberts, R. (1994). *Global Financial Centers London, New York, Tokyo,*. England.

Roychoudhury, S., & Vazques , K. (2016). What is new about the BİR KUŞAK BİR YOLCS-led New Development Bank?

Sönmez, M. (2014). İstanbul'un Diğer Finans Merkezleri ile Karşılaştırılması.

Sönmez, M. (2014). İstanbul'un Diğer Finans Merkezleri ile Karşılaştırılması. .

Sade, G. (2021, 05 10). *'Kuşak ve Yol' Forumu: Çin'den borç batağına düşmekten korkan ülkelere teminat,.* https://tr.euronews.com/2019/04/28/kusak-ve-yol-forumu-cin-den-borc-batagina- dusmekten-korkan-ulkelere-teminat adresinden alındı

Sahoo, P., & Dash, R. K. (2009). Infrastructure development and economic growth in India. *Journal of the Asia Pacific economy, 14*(4), 351-365.

Salidjanova, N., & Koch-Weser, I. (2015). China's Economic Ties with ASEAN: A Country-by-Country Analysis. U.S.-China Economic Security Rewiev Commission.

Samimi, P., Lim, G. C., & Buang, A. A. (2011). Globalization measurement: notes on common globalization indexes. *Journal of Knowledge Management, Economics and Information Technology, 1(7),*, 197-216.

Samimi, P., Lim, G. C., & Buang, A. A. (2011). Globalization measurement: notes on common globalization indexes. . *Journal of Knowledge Management, Economics and Information Technology, 1(7), ,* 197-216.

Sarvari, B., & Szeidovitz, A. (2016). The Political Economics of the New Silk Road,.

Sassen, S. (1999). *Global financial centers.* Foreign Aff.

Schmukler, S. L. (2004). Financial globalisation: Gain and pain for developing countries. *Economic Review, 89(Q 2),*, 39-66.

Sen, G. (2016). China-One Belt and One Road Initiative:Strategic & Economic Implications. *Vivekananda International Foundation*.

Serkan, Ç. (2008). Uluslararası Sermaye Akımlarının Türkiye Ekonomisi Üzerindeki Etkileri.

Shangquan, G. (2000). Economic & Social Affairs Economic Globalization : Trends , Risks and Risk Prevention. *European Journal of Innovation Management, .*

Shephard, W. (2017). "The Real Role Of The AIIB In China's New Silk Road". Forbes Magazin,.

SHIRAI, S. (2007). Promoting Tokyo As an International Financial Center,.

Shoujun, C. (2015). *Sino-Gulf Relations: From Energy to Strategic Partners.* Yahudi Politika Merkezi.

Steger, M. B. (2017). *Globalization: A very short introduction.* Oxford University Press.

Stiglitz, J. E. (2002). *Küreselleşme Büyük Hayal Kırıklığı,.* İstanbul: Plan B Yayınları.

Şimşek. (2017). *Küreselleşme ve Yeni Devlet Kapitalizminin Yükselişi,.* Ankara: Türk Metal Sendikası.

Şimşek, G. (2017). İnsanlığın Kadim Varoluş Rotası: İpek yolu Ticareti ve Etkileri,. *Tarihsel Süreklilik İçinde İpek Yolu Paneli,,* (s. 2). Ankara.

Taşkın, D. (2016). Yeni Umutların Işığında Tarihi İpek Yolu Coğrafyası,. *Marmara Coğrafyası Dergisi*(34), 195-202.

Talas, M., & Bildirici, S. (2008). *Farklı Yönleriyle Küreselleşme.* İstanbul: Doğu Kütüphanesi.

Tang, Y. (2015). Bir Kuşak Bir Yol" projesindeki yatırım riskleri. *Uluslararası finans*, 24.

Tatum, M. (2020, 10 10). *(y.y.).* What is a Multinational Corporation? (with pictures).: https://www.wisegeek.com/what-is-a-multinational-corporation.htm adresinden alındı

Tağraf, H. (2002). Küreselleşme süreci ve çokuluslu işletmelerin küreselleşme sürecine etkisi. . *CÜ iktisadi ve idari Bilimler Dergisi, ,* 33–47.

TCMB. (2015). *Tasarruf Yatırım Dinamikleri ve Cari İşlemler Dengesi Gelişmeleri.*

Tekinalp, Ş. (2005). Küreselleşen dünyanın bunalımı: Çokkültürlülük. *Journal of istanbul Kültür University,*, 75-87.

The UN Environment Inquiry. (2017). *Financial Centres For Sustainability Reviewing G7 Financial Centers in Mobilizing Green And Sustainable Finance.* Italy: United Nations Environment Programme. https://www.cbd.int/financial/2017docs/unep-financialcentres2017.pdf adresinden alındı

Tintin, C. (2013). The determinants of foreign direct investment inflows in the Central and Eastern European Countries: The importance of institutions. *Communist and Post-Communist Studies, 46*(2), 287-298.

Tsen, W. H. (2005). THE DETERMINANTS OF FOREIGN DIRECT INVESTMENT IN THE MANUFACTURING INDUSTRY OF MALAYSIA. *Journal of Economic Cooperation among Islamic Countries,, 26*(2).

TSPAKB. (2005). İspanya Sermaye Piyasası. Gümbem Dergisi.

TSPAKB. (2007). Global Finans Merkezleri ve İstanbul.

TSPAKB. (2009). Hindistan Sermaye Piyasası. Gümdem Dergisi.

TSPAKB. (2011). *Sermaye Piyasasında Gündem Dergisi* .

Uzunoğlu, V. (2000). *Bölgesel Finans ve Hizmet Merkezi.* İstanbul.

Uzunoğlu, V. (2000). *Bölgesel Finans ve Hizmet Merkezi* . İstanbul.

Uzunoğlu, V. (2000). Bölgesel Finans ve Hizmet Merkezi : İstanbul.

Vujakovic, P. (2009). How to measure globalisation? A new globalisation index (NGI). *WIFO Working Papers.*

Vujakovic, P. (2009). How to Measure Globalisation? A New Globalisation Index (NGI). *WIFO Working Papers*.

Wallerstein, I. (2001). *Ütopistik ya da 21.Yüzyılın Tarihsel Seçimleri,.* İstanbul: Avesta Yayınları,.

Weinstein, M. (2005). *Globalization: what's new (Vol. 2).* New York: Columbia University Press.

Weiss, M. A. (2017). "Asian Infrastructure Investment Bank (AIIB)". Congressional Research Service R44754.

Wolf, C. (2008). Globalization: Meaning and measurement. *10*(1), 1-10. doi:https://doi.org/10.1080/08913810008443542

Wong, P. N., & Cheng, J. (2015). Global Internal And External Reaches China,.

Xia, W., & Shan, Y. (2021, 11 15). *Spotlight: China's "Belt and Road" girişimi Ortadoğu kalkınmasını hızlandırıyor.* http://news.xinhuanet.com/english/2016-01/19/c_135024451.htm adresinden alındı

Xv, W., & Liu, M. (2016). "Bir Kuşak Bir Yol" projesinin başarılar ve görünümleri hakkında kısa bir tartışma. *Manager's Journal*, 211.

Yüksel, P. (2017). BİR KUŞAK BİR YOLCS'ten Finansal Hamle: Yeni Kalkınma Bankası. Ankara: EkoAvrasya.

Yıldırım, T., & Mullineux, A. (2015). An empirical assessment of the Istanbul international financial centre project. *Cities, 48*, 1-7.

Yıldız, Ç. (2015). "Çin'in Uluslararası Finans Sistemine Cevabı: Asya Altyapı Yatırım Bankası". Ekonomik ve Sosyal Düşünce Araştırma Geliştirme Vakfı.

Yıldızoğlu, E. (2021, 05 10). *ABD-Çin gerginliği: Yeni Soğuk Savaş'a doğru mu?* . https://www.bbc.com/turkce/haberler-dunya-46692891 adresinden alındı

Yılmaz, M., & Divani, E. (2018). Ticaret Savaşları, Ekonomik Milliyetçilik, Yeni Merkantilizm Ve Dünya Ticaret Örgütünün İşlevsizliği. *İzmir Katip Çelebi Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi,*, 10-24.

Yam, J. (2004). Asian Finance. Speech at the Swiss National Bank Event. *International Centre for Banking and Monetary Studies,*. Geneva.

Yam, J. (2008). ompetition and Cooperation Among Global and Regional Financial Centres. BIS Review 58.

Yatsko, P. (2001). *New Shanghai: The rocky rebirth of China's legendary city*. John Wiley & Sons Incorporated.

Yeates, N. (2002). Globalization and social policy: From global neoliberal hegemony to global political pluralism. *Global Social Policy, 2*(1), 69-91.

Yeoh, B. S., & Chang, T. C. (2001). Globalising Singapore: debating transnational flows in the city. *Urban Studies, 38*(7), 1025-1044.

Yerdelen Tatoğlu, F. (2018). *İleri Panel Veri Analizi(3. baskı).* İstanbul: Beta Basım.

Zhao, K. (2016). "Bir Kuşak Bir Yol" hakkında Çin'in strateji araştırması. *Journal of Xinjiang Normal University*, 22-33.

Zhnag, J. (2015). Çin Yeni Uluslararası Ekonomi Düzeni Aramaktadır.

Zuo, F. (2014). Ortaklaşa "İpek Yolu Ekonomik Kuşağı"nı İnşa Etmesinde Karşılanacak Fırsatlar ve Zorluklar.