

A COMPARATIVE ANALYSIS OF COUNTRIES ON A BELT AND ROAD PROJECT WITH MOORA*

DOI: 10.17261/Pressacademia.2021.1488

PAP- V.14-2021(14)-p.64-68

Hamide Arslan

Istanbul Commerce University, Finance Institute, Financial Economy, Istanbul, Turkey.

hamidearslan07@gmail.com, ORCID: 0000-0002-3256-4295

To cite this document

Arslan, H., (2021). A comparative analysis of countries on a belt and road project with MOORA. PressAcademia Procedia (PAP), 14, 64-68.

Permanent link to this document: <http://doi.org/10.17261/Pressacademia.2021.1488>

Copyright: Published by PressAcademia and limited licensed re-use rights only.

ABSTRACT

Purpose- The rapid change that the world has experienced with globalization has accelerated world trade, and at the same time, the desire of countries to reach economies of scale has brought about economic integrations and even integration processes as in the EU example. The Silk Road is one of the oldest and most critical trade routes. One of the most important commercially, my power to be one of the most important in the world. The foundation of the Silk Road is the basis for the revival of the People's Republic of China. China has initiated the One Bird One Road project to become a cruise in international markets. Countries not only buy with China, their own success is investment, trade, utility and other non-business expenditures. For this reason, you will not be satisfied with the successes not only in China but in all countries. It is widely believed that the One Belt One Road project will make positive economic, social and cultural contributions to 65 countries on the belt and increase the welfare level of the countries. In the study, it is aimed to obtain the performance ranking of a Belt One Road project according to the economic indicators of 60 selected countries on the belt in 2020.

Method- In the study, the performance of the countries according to the economic indicators will be ranked with the "MOORA" method, which is one of the "Multi-Criteria Decision Making" methods.

Results- As a result of the analysis made according to 13 different indicators of 60 countries, China, India, Bahrain, Singapore and Egypt are the top five countries with the best performance.

Conclusion- The point of view that the identified countries can create a financial corridor within the scope of the One Belt One Road project route is considered as the contribution of the study to the literature.

Keywords: One road one belt, economic performance, MOORA

JEL Codes: G00, F01

BİR KUŞAK BİR YOL PROJESİ ÜZERİNDE BULUNAN ÜLKELERİN MOORA İLE KARŞILATTIRMALI ANALİZİ

ÖZET

Amaç- Dünya'nın küreselleşme ile beraber yaşamış olduğu hızlı değişim dünya ticaretini hızlandırmış aynı zamanda ülkelerin ölçek ekonomisine erişme isteği ekonomik bütünleşmeleri hatta AB örneğinde olduğu gibi entegrasyon süreçlerini de beraberinde ortaya çıkarmıştır. İpek Yolu, en eski ve en kritik ticaret yollarından biridir. Ticari aynı zamanda stratejik etkilerden dolayı, dünyanın en mühim güzergâhlarından biri olma özelliğini taşımaktadır. İpek Yolu'nun yeniden canlanabilmesindeki temel aktör Çin Halk Cumhuriyeti'dir. Çin, uluslararası piyasalarda gösterdiği yükselişi sürdürülebilir hale getirmek amacıyla Bir Kuşak Bir Yol projesi'ni başlatmıştır. 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 olması beklenmektedir. Bir Kuşak Bir Yol projesinin, kuşak üzerinde bulunan 65 ülkeye ekonomik, sosyal ve kültürel anlamda olumlu katkılar yapacağı ve ülkelerin refah seviyesini arttıracığı görüşü hâkimdir. Çalışmada bir Kuşak Bir Yol projesinin, kuşak üzerinde bulunan seçilmiş 60 ülkenin ekonomik göstergelere göre 2020 yılı performans sıralamalarını elde etmek amaçlanmaktadır.

Yöntem- Çalışmada ekonomik göstergelere göre ülkelerin performansı "Çok Kriterli Karar Verme" yöntemlerinden biri olan "Moora" yöntemi ile performans sıralamaları yapılacaktır.

Bulgular- 60 ülkeye ait 13 farklı göstergeye göre yapılan analiz sonucunda Çin, Hindistan, Bahreyn, Singapur ve Mısır en iyi performans gösteren ilk beş ülkedir.

Sonuç- Belirlenen ülkeler kendi aralarında Bir Kuşak Bir Yol projesi güzergâhı kapsamında finans koridoru oluşturabileceklerine dair bir bakış açısı çalışmanın literatüre katkısı olarak değerlendirilmektedir.

Anahtar Kelimeler: Algoritmik trade, geçmişe dönük testler, getiri analizi, veri bilimi

JEL Kodları: D53, F47, G11,

* Bu yayın Hamide Arslan isimli öğrencinin Finans Enstitüsü, Finansal Ekonomi programındaki Lisansüstü (Doktora) tezinden üretilmiştir

1. GİRİŞ

Dünya'nın küreselleşme ile beraber yaşadığı köklü değişim dünya ticaretini hızlandırmış aynı zamanda ülkelerin ölçek ekonomisine erişme isteği ekonomik bütünleşmeleri hatta AB örneğinde olduğu gibi entegrasyon süreçlerini de beraberinde ortaya çıkarmıştır. İpek Yolu, en eski ve en kritik ticaret yollarından biridir. Ticari aynı zamanda stratejik etkilerden dolayı, dünyanın en mühim güzergâhlarından olan İpek Yolu, hızla değişim gösteren dünya düzenine entegre olarak yeniden canlandırılmaktadır. İpek Yolu'nun yeniden canlanabilmesindeki temel aktör Çin Halk Cumhuriyeti'dir. Çin, uluslararası piyasalarda gösterdiği yükselişi sürdürülebilir hale getirmek amacıyla Bir Kuşak Bir Yol projesi'ni başlatmıştır. Bu proje 65 ülkeyi, dünya nüfusunun %63'ünü, küresel mal ticaretinin %39'unu içine alan karşılıklı kazançları hedefleyen bir strateji olarak açıklanabilir. Devasa projenin topraklarında dünya nüfusunun %63'nün zengin kaynak rezervleri bulunmakta ve tahmini ekonomik ölçek 21 trilyon ABD doları olarak saptanmaktadır. Projenin hayata geçebilmesi için rota üzerindeki tüm ülkelerin ortak şekilde çalışması gerçekleştirilmesi gerekmektedir. Çin, "Bir Kuşak Bir Yol" girişimini başlatan ülke olması, bu projeyi tek başına gerçekleştirmesi anlamını taşımamaktadır. Bu projenin uygulanabilmesi için, İpek Yolu üzerindeki tüm ülkelerin ortak bir şekilde çalışması ve işbirliği içinde olmaları ile mümkündür. Tarihi İpek Yolu üzerindeki en önemli merkezlerden biri şüphesiz Türkiye'dir. Türkiye, Çin tarafından önerilmiş "Bir Kuşak Bir Yol" projesinin eksenini olarak dünyada yerini almaktadır. Mevcut uluslararası bölgede Türkiye ile Çin arasındaki ilişkinin güçlendirilmesi plânlı ve faydacı bir yol olarak belirlenmiştir. Diğer taraftan da Türkiye'nin eşsiz coğrafi üstünlüğü Çin'in gelişme stratesini hayata geçirmesi için oldukça fazla önem taşımaktadır. Hiç şüphesiz Türkiye "Bir Kuşak Bir Yol" projesinin inşa edilmesinde önemli bir rol üstlenecektir.

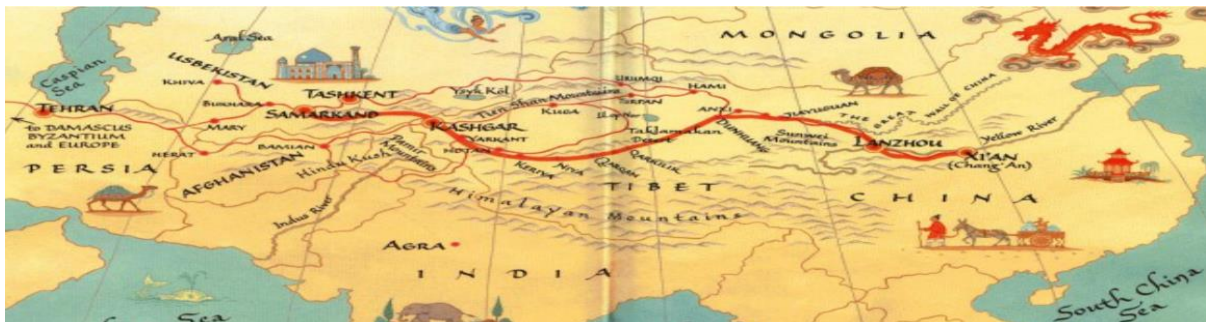
Bu bağlamda çalışmada bir Kuşak Bir Yol projesinin, kuşak üzerinde bulunan seçilmiş 60 ülkenin ekonomik göstergelere göre 2020 yılı performans sıralamalarını elde etmek amaçlanmaktadır.

2. BİR KUŞAK BİR YOL PROJESİNİN EKONOMİ POLİTİĞİ VE BİR KUŞAK BİR YOL PROJESİNDE İŞBİRLİĞİ MEKANİZMALARI

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 ulaşmaya 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'nu kimliğine özgü kılan temel sebep ise; din, ilim, kültür ve sanatta varılan yeniliklerin değiş tokuşunu kapsamasıdır. Fikirlerin değiş tokuşuyla beraber kültürler arası etkili iletişim sağlanmıştır. Ticari etkileşimin yanında, Hristiyanlık, Yahudilik ve diğer Batı dinleri de Doğu medeniyetlerini de etkisi altına almıştır. Hindistan'da ortaya çıkan Budizm İpek Yolu ile Çin ve Japonya'ya kadar ulaşmıştır. Hristiyanlık ise İpek Yolu üzerinden Çin'e kadar varmıştır. İpek Yolu üzerinde bulunan bölgede yapılan ticaretle beraber Şamanlık, Mani Dini, Mazdehizm ve İslamiyet gibi dinler de bu süreçte yayılma olanağı bulmuştur. Budizm'in etkisinde olan ticaret adamları, güzergâhta bulunan Budizm tapınaklarına hediyeler vermiş, maddi destekte bulunmuşlardır (Karaca, 2008).

İpek Yolu güzergâhları, iklim koşulları ve coğrafi şartların etkisiyle büyük düzlüklerde kurulan şehirlerle meydana gelmiştir. İlk etapta kervansarayların, hanların oluşmasıyla başlarken ticaretin yoğun olduğu bölgelerde şehirleşme yoluna gidilmiştir. Bu yol, farklı dönemlerde tehlike ile karşı karşıya kalmıştır (Pamuk, 2007). Ticari ve ekonomik rekabetlerin görüldüğü dönemlerde bu yol üzerinde tekel kurmaya çalışan ülkelerin birbirleriyle mücadele etme hali, bazı tehlikeleri de doğurmuştur. İpek Yolu güzergâhlarındaki tehlikeler nedeniyle kervanlar ve tacirler rotalarını sürekli değiştirmişlerdir. 2000 yıllık geçmişi bulunan İpek Yolu, 10.000 km uzunluğa sahip, kuş uçuşu ise 7.500 km'dir. Bu güzergâh Asya'yı Avrupa'ya, Hindistan'ı Çin'e bağlamaktadır. İpek Yolu'ndan kastedilen sadece tek bir yol değildir. Dönemin şartlarına, siyasi ve ekonomik koşullarına bağlı olarak yeni güzergâhlar eklenen ve genişleyen bir yol şebekesi durumundadır. Tarihi İpek Yolu Çin'in Xian şehrinde başlayarak Kansu yoluyla tarım havzası, Pamir ve Tanrı Dağları üzerinden Orta Asya, Afganistan, İran ve Akdeniz kıyılarına dek uzanmıştır.

Şekil 1: 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. Güney rotası ise; Çin – Pakistan – Afganistan – Suriye - Kuzey Afrika'dır. Bir diğer rota, deniz yoluyla Ürdün - Mısır - Doğu Akdeniz - İtalya'dan oluşmaktadır. 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, 2017). Bu vasıta ile 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. Günümüz dünyasındaki ekonomik kuralların temelleri bu yol üzerinde atılmaya başlanmıştır. Dünya ekonomisinde bütünleşme hızlanmakta ve bölgesel iş birliği de giderek artış göstermektedir. Proje inşaatını ilerletmek ve bölgesel işbirliğinin geliştirilmesine yöneltebilmek için var olan ikili ve çok taraflı işbirliği mekanizmalarından İpek Yolu ülkeleri faydalanmalıdır. İkili işbirliği kuvvetlendirilmeli, çok boyutlu ve çok kanallı iletişim ve dayanışma yoluyla ikili ilişkilerin genişçe bir şekilde gelişmesi teşvik edilmelidir. Kuşak ve Yol Girişiminin başlıca beş amacı bulunmaktadır. Şekil 2'de görüleceği üzere bunlar; politikaların koordinasyonu, tesislerin bağlantısı, engelsiz ticaret, finansal bütünleşme 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 2: 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. Dünya Bankası, 189 farklı ülkeden hissedar yapısı ile ülkelere fon sağlamayı hedefleyerek, projelere kredi sağlayan uluslararası bir finans kuruluşu konumundadır. Grup halihazırda Bir Kuşak Bir Yol kapsamındaki ülkelerle yakından ilgilenmiştir ve Asya Altyapı Yatırım Bankası (AIIB) ile kalkınma projeleri üzerinde derinlemesine çalışmaları devam etmektedir. Dünya Bankası, Bir Kuşak Bir Yol'un katılımcı ülkeleri için altyapı projelerine yaklaşık olarak 80 milyar ABD doları yatırım yapacağını bildirmiştir. ADB, 67 ülkeden hissedarı bünyesine katmış çok taraflı bir kalkınma bankasıdır. İsminden de anlaşılacağı üzere, banka geliştirmekte 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. 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). Kuşak ve Yol Projesi'nin "Kuşak" olarak isimlendirilen kara koridoru Çin'i Orta ve Güney Asya'ya ve daha sonra Avrupa'ya bağlar. "Yol" olarak isimlendirilen deniz koridoru ise Çin'in Güney Doğu Asya, Körfez ülkeleri, Doğu ve Kuzey Afrika ve Avrupa'ya bağlanmasına olanak tanımıştır. Proje' de son olarak Altı kara ekonomik koridoru saptanmıştır:

1. Çin-Moğolistan-Rusya Ekonomik Koridoru,
2. Yeni Avrasya Kara Köprüsü,
3. Çin- Orta Asya-Batı Asya Ekonomik Koridoru,
4. Çin-Çin Hindi Yarımadası Ekonomik Koridoru,
5. Çin-Pakistan Ekonomik Koridoru,
6. Bangladeş-Çin-Hindistan- Myanmar Ekonomik Koridoru.

Dünya Bankası'nın Kuşak ve Yol Projesi kapsamında ulaştırma koridorlarının risk ve imkânları analizinden hareketle, Bir Kuşak Bir Yol'un proje kapsamındaki ülkelerin ekonomilerine nasıl katkı sağlayabileceği ve risklerin neler olduğunun irdelenmesi, Çin Halk Cumhuriyeti'nin 100. Yılı kutlayacağı 2049 yılında tamamlanması planlanan projenin sürdürülebilirliğini yerine getirmek bakımından bir perspektif sunacaktır (Bank, 2019).

3. VERİ VE YÖNTEM

Çalışmada Bir Kuşak Bir Yol projesinin güzergahında bulunan 65 ülkeden seçilmiş 60 ülkenin 2020 yılına ait ekonomik göstergeleri ele alınmıştır. Projede yer alan Doğu Timor, Beyaz Rusya, Filistin, Suriye ve Myanmar verisi olmaması nedeniyle çalışma kapsamına alınmamıştır. Çalışmada kullanılan veriler dünya bankası ve IMF veri tabanlarından elde edilmiştir.

Table 1: Bir Kuşak Bir Yol Proje Güzergahında Bulunan Ülkeler

Bölge	Ülke	Tane
Kuzey Doğu Asya	Rusya, Moğalistan	2
Orta Asya	Kazakistan, Özbekistan, Tacikistan, Türkmenistan, Kırgızistan	5
Güney Doğu Asya	Singapur, Malezya, Endonezya, Myanmar, Tayland, Laos, Kamboçya, Vietnam, Brunei, Filipinler, Doğu Timor, Çin	12
Güney Asya	Hindistan, Pakistan, Bangladeş, Sri Lanka, Maldivler, Nepal, Bhutan	7
Batı Asya ve Kuzey Afrika	İran, Irak, Türkiye, Suriye, Ürdün, Lübnan, İsrail, Filistin, Suadia, Yemen, Umman, BAE, Kuveyt, Katar, Azerbeycan, Gürcistan, Ermenistan, Afganistan, Bahreyn, Mısır	20
Orta ve Doğu Avrupa	Polonya, Litvanya, Estonya, Letonya, Çek, Slovakya, Maceristan, Slovenya, Hırvatistan, Bosna Hersek, Karadağ, Sırbistan, Arnavutluk, Makedonya, Bulgaristan, Romanya, Ukrayna, Beyaz Rusya, Moldova	19
Toplam		65

Table 2: Değişkenler

Değişken	Kaynak
Toplam Yatırımlar/GSYH	Dünya Bankası, IMF
Tasarruflar/GSYH	
Doğrudan Yabancı Yatırım	
İnsani Gelişmişlik Endeksi	
İş Yapma Kolaylığı Endeksi	

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).

$$X = \begin{bmatrix} X_{11} & \dots & X_{1N} \\ \vdots & \ddots & \vdots \\ X_{M1} & \dots & X_{MN} \end{bmatrix}$$
 şeklinde matrisinin oluşturulmasının ardından, verilerin normalizasyon süreci gerçekleştirilir. Çalışmada kullanılan

değişkenlerin süreci en büyükleme veya en küçükleme durumuna göre tanımlanmasının ardından, $X^*_{ij} = \frac{x_{ij}}{\sqrt{\sum_{i=1}^m x_{2ij}^2}}$ formülü kullanılarak

normalize edilir ve değişkenlerle aşağıdaki işlem uygulanır.

$$y_i^* = \sum_{j=1}^g x_{ij} - \sum_{j=g+1}^n x_{ij}$$

Burada; $i = 1, 2, \dots, g$; g en büyükleme değişken $i = g+1, g+2, \dots, n$; en küçükleme değişken değerlerini göstermektedir. Elde edilen y_i^* değerleri ise, en büyüğü 1 değerini almak şartı ile sıralanır (Başar & Genç, 2020).

4. BULGULAR

Çalışma amacı bağlamında tasarruf fazlası olan ülkelerden Yatırım ihtiyacı olan ülkelere bir akış olacağı dikkate alınarak yatırımlar/GSYH, tasarruflar/GSYH, doğrudan yabancı yatırımlar ve finansal bir merkezin hem yaşanabilir hem de iş yapma açısından esnekliği dikkate alınarak İnsani Gelişmişlik Endeksi ve İş Yapma Kolaylığı Endeksi olmak üzere 5 farklı değişken kullanılarak MOORA yöntemi ile ülkelerin performans sıralamaları elde edilmiştir. Singapur, Çin, Bahreyn, İtalya ve İran'ın incelenen ülkeler arasında en iyi performans gösteren ilk beş ülke olduğu tespit edilmiştir. Afganistan, Kamboçya ve Yemen gibi son sıralarda yer alan ülkelerin ise sıralamada geride kalması insani gelişmişlik, iş yapabilirlikte kolaylık dikkate alındığında beklenen bir sonuç olmakla beraber bu tür değişkenlere bağımlı olarak tasarruf ve yatırımcı bazında yaşadıkları ekonomik sorunlardan kaynaklanmaktadır. Türkiye ise ilgili ülkeler arasında 16. sırada yer almaktadır. 2020 yılında nadir ekonomik büyüme gösteren ülkeler arasında yer alan Türkiye'nin performansının çalışmada ele alınmayan Döviz kuru, enflasyon vb. ekonomik/finansal değişkenler dikkate alındığında değişebileceğine dikkat edilmesi gerekmektedir.

Table 3: MOORA Sonuçlarına göre Ülke Sıralaması

Ülke	Skor	Sıra	Ülke	Skor	Sıra	Ülke	Skor	Sıra
Singapur	0.886271	1	Çek Cumhuriyeti	0.636296	21	Litvanya	0.555028	41
Çin	0.860999	2	Estonya	0.635624	22	Bangladeş	0.550738	42

Bahreyn	0.814766	3	Tayland	0.635099	23	Bosna Hersek	0.544499	43
İtalya	0.771447	4	Makedonya	0.63278	24	Umman	0.543102	44
İran	0.751875	5	Kazakistan	0.630723	25	Pakistan	0.537975	45
Butan	0.719338	6	Vietnam	0.629346	26	Ermenistan	0.536608	46
Katar	0.711818	7	Brunei	0.626863	27	Mısır	0.534233	47
Macaristan	0.709002	8	Letonya	0.625967	28	Moldova	0.530744	48
Hindistan	0.697402	9	Sırbistan	0.606089	29	Türkmenistan	0.529853	49
Sri Lanka	0.69538	10	Suudi Arabistan	0.605011	30	Filipinler	0.519039	50
Slovenya	0.692695	11	Ürdün	0.599872	31	Kırgızistan	0.514815	51
Fas	0.685811	12	Gürcistan	0.598176	32	Peru	0.514669	52
İsrail	0.682701	13	Lübnan	0.593118	33	Maldivler	0.513609	53
Özbekistan	0.674992	14	Arnavutluk	0.592219	34	Tacikistan	0.512731	54
Hırvatistan	0.668665	15	Polonya	0.588308	35	Azerbaycan	0.481472	55
Türkiye	0.656601	16	Kuveyt	0.580195	36	Kenya	0.472182	56
Belarus	0.655457	17	Rusya	0.571962	37	Ukrayna	0.457336	57
Endonezya	0.654159	18	Karadağ	0.561959	38	Kamboçya	0.423845	58
Birleşik Arap Emirlikleri	0.637425	19	Laos	0.560489	39	Afganistan	0.415131	59
Malezya	0.63678	20	Slovakya	0.560398	40	Yemen	0.293483	60

5. SONUÇ

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, savaşları ve rekabetleri bu yol üzerinde gerçekleşmiştir. Bilim ve Felsefe yine bu yol üzerinden dünyaya açılmıştır. Bugün dünya tarihini anlamının geçmişte yaşamış kültür ve medeniyetleri tanımanın yolu İpek Yolu'ndan geçmektedir. Bir Kuşak Bir Yol projesinin, kuşak üzerinde bulunan 65 ülkeye ekonomik, sosyal ve kültürel anlamda olumlu katkılar yapacağı ve ülkelerin refah seviyesini arttıracacağı görüşü hâkimdir. 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 olması beklenmektedir. Bu da kuşak üzerinde bulunan ülke ekonomilerini olumlu yönde etkileyecek gelişmelerden bir tanesidir.

Bu bağlamda çalışmada öncelikli olarak bir kuşak bir yol projesinin ekonomi politikası ve bir kuşak bir yol projesinde işbirliği mekanizmaları, projesinin kapsam ve içeriği dikkate alınarak değerlendirilmiştir. Sonrasında proje güzergahında bulunan ülkelere seçilmiş 60 ülkenin ekonomik performansları 5 farklı gösterge dikkate alınarak MOORA yöntemi ile belirlenmiştir. Bulgular neticesinde Asya kıtasında yer alan ülkelerin daha iyi performans sergiledikleri ancak İran gibi ülkelerin döviz kuru, enflasyon vb. ekonomik sorunları nedeniyle performanslarının düşük kaldığı tespit edilmiştir. Bu proje eski İpek Yolu'nun yeniden canlandırılması şeklinde yorumlanıyor olsa da, dünyanın büyük bir bölümünün bir şemsiye altında bütünleşmesiyle küresel ekonomi üzerinde büyük bir etkisi yaratma kabiliyetine sahiptir. Bu nedenle proje üzerinde değerlendirmeler sadece ticari faaliyetler üzerinden değil finansal süreçlerde dikkate alınarak yapılmalıdır. Bu nedenle projede yer alan ülkelerin finansal entegrasyonunda önemlidir. Ülkelerin tamamı için olmasada bir finans koridorunda aralarından seçilmiş ülkeler ile oluşturulabilir. Bu noktada çalışma sonucunda en iyi performans gösteren 35 ülkenin kendi aralarında Bir Kuşak Bir Yol projesi güzergahı kapsamında finans koridoru oluşturabilecekleri öngörülmekte ve bu bağlamda ilerleyen çalışmalarda bu ülkeler dikkate alınarak incelemelerin yapılması düşünülmektedir.

KAYNAKÇA

- Bank, W. (2019). Belt and Road Economics: Opportunities and Risks of Transport Corridors. Washington, .
- Deniz Başar, Ö. & Güneren Genç, E. (2020). Ülkelerin güvenli olmalarının tahmininde lojistik regresyon, yapay sinir ağları ve Moora yöntemlerinin karşılaştırılması. Journal of Life Economics, 7 (2), 123-134.
- Düğün, T. (2011). 21. Yüzyılda İpek Yolu. 21. Yüzyıl Dergisi,(35), 46-50.
- Karaca, R. (2008). Güç Olma Stratejisi Çin. İstanbul: IQ Kültür Sanat Yayıncılık.
- Pamuk, B. (2007). İpek Yolu Ticareti ve Erzurum. Tarih İncelemeleri Dergisi, 22(2), 25-43.
- Pop, I. (2016). Strengths and Challenges of China's "One Belt, One Road" Initiative. Centre for Geopolitics&Security in Realism Studies.
- Taşkın, D. (2016). Yeni Umutların Işığında Tarihi İpek Yolu Coğrafyası. Marmara Coğrafyası Dergisi (34), 195-202.
- Yüksel, P. (2017). BRICS'ten Finansal Hamle: Yeni Kalkınma Bankası. Ankara: EkoAvrasya. <https://campuspress.yale.edu/tribune/chinas-silk-road-resurrection-of-an-ancient-concept/>