T.C.
ÇANAKKALE ONSEKİZ MART ÜNİVERSİTESİ
LİSANSÜSTÜ EĞİTİM ENSTİTÜSÜ

İŞLETME ANABİLİM DALI

KAMU-ÖZEL İŞBİRLİĞİ İLE YAPILAN ULAŞIM ALTYAPISI YATIRIMLARININ DOĞRUDAN YABANCI YATIRIMLAR ÜZERİNDEKİ ETKİSİ: GELİŞMEKTE OLAN ÜLKELER ÖRNEĞİ

YÜKSEK LİSANS TEZİ

BEDİRHAN CULFA

TEZ DANIŞMANI
DR. ÖĞR. ÜYESİ GÜNEŞ TOPÇU

ÇANAKKALE – 2025

T.C.
ÇANAKKALE ONSEKİZ MART ÜNİVERSİTESİ
LİSANSÜSTÜ EĞİTİM ENSTİTÜSÜ

İŞLETME ANABİLİM DALI

KAMU-ÖZEL İŞBİRLİĞİ İLE YAPILAN ULAŞIM ALTYAPISI YATIRIMLARININ DOĞRUDAN YABANCI YATIRIMLAR ÜZERİNDEKİ ETKİSİ: GELİŞMEKTE OLAN ÜLKELER ÖRNEĞİ

YÜKSEK LİSANS TEZİ

BEDİRHAN CULFA

TEZ DANIŞMANI
DR. ÖĞR. ÜYESİ GÜNEŞ TOPÇU

ÇANAKKALE – 2025

T.C.
ÇANAKKALE ONSEKİZ MART ÜNİVERSİTESİ
LİSANSÜSTÜ EĞİTİM ENSTİTÜSÜ

Bedirhan CULFA tarafından Dr. Öğr. Üyesi Güneş TOPÇU yönetiminde hazırlanan ve **27/08/2025** tarihinde aşağıdaki jüri karşısında sunulan "**Kamu-Özel İşbirliği ile Yapılan Ulaşım Altyapısı Yatırımlarının Doğrudan Yabancı Yatırımlar Üzerindeki Etkisi: Gelişmekte Olan Ülkeler Örneği**" başlıklı çalışma, Çanakkale Onsekiz Mart Üniversitesi Lisansüstü Eğitim Enstitüsü **İşletme Anabilim Dalı**'nda **YÜKSEK LİSANS TEZİ** olarak oy birliği ile kabul edilmiştir.

Jüri Üyeleri	**İmza**
Dr. Öğr. Üyesi Güneş TOPÇU (Danışman)	……
Doç. Dr. Ümran ŞENGÜL	……
Prof. Dr. Mine ŞENEL	…….

Tez No : 10754853

Tez Savunma Tarihi : 27/08/2025

……

Prof. Dr. Melis ULU DOĞRU

Enstitü Müdürü

../../2025

ETİK BEYAN

Çanakkale Onsekiz Mart Üniversitesi Lisansüstü Eğitim Enstitüsü Tez Yazım Kuralları'na uygun olarak hazırladığım bu tez çalışmasında; tez içinde sunduğum verileri, bilgileri ve dokümanları akademik ve etik kurallar çerçevesinde elde ettiğimi, tüm bilgi, belge, değerlendirme ve sonuçları bilimsel etik ve ahlak kurallarına uygun olarak sunduğumu, tez çalışmasında yararlandığım eserlerin tümüne uygun atıfta bulunarak kaynak gösterdiğimi, kullanılan verilerde herhangi bir değişiklik yapmadığımı, bu tezde sunduğum çalışmanın özgün olduğunu, bildirir, aksi bir durumda aleyhime doğabilecek tüm hak kayıplarını kabullendiğimi taahhüt ve beyan ederim.

Bedirhan CULFA

27/08/2025

TEŞEKKÜR

Bu tezin gerçekleştirilmesinde, yardımlarını benden esirgemeyen, danışman olarak değil de kendi tezi gibi önem veren kıymetli hocam Dr. Öğr. Üyesi Güneş TOPÇU'ya, her zaman yanımda duran, destekleyen anneme, babama, abime ve yeğenime, yükseklisans yapmam konusunda en büyük etken olan ve pes etmeme nedenim olan kıymetli hayat arkadaşıma ve son olarak her zaman moral olan patili dostuma teşekkürlerimi sunarım.

Bedirhan CULFA

Çanakkale, Ağustos 2025

ÖZET

KAMU-ÖZEL İŞBİRLİĞİ İLE YAPILAN ULAŞIM ALTYAPISI YATIRIMLARININ DOĞRUDAN YABANCI YATIRIMLAR ÜZERİNDEKİ ETKİSİ: GELİŞMEKTE OLAN ÜLKELER ÖRNEĞİ

Bedirhan CULFA
Çanakkale Onsekiz Mart Üniversitesi
Lisansüstü Eğitim Enstitüsü
İşletme Anabilim Dalı Yüksek Lisans Tezi
Danışman: Dr. Öğr. Üyesi Güneş TOPÇU
27/08/2025, 77

Ülkelerin kalkınabilmesi için doğrudan yabancı yatırımlar (DYY) oldukça önemlidir. Hükümetler, yabancı yatırımcı çekebilmek için altyapılarını güçlendirmelidirler. Altyapı yatırımları arasında da üretilen malların hızlı ve kesintisiz ulaşabilmesi için ulaşım altyapı yatırımları büyük önem taşımaktadır. Özellikle gelişmekte olan ülkeler, altyapı yatırımlarını yapabileceği yeterli deneyimi ve bütçesi yoksa, bu konuda uzman olan taraflara Kamu-Özel İşbirliği (KÖİ) yolu ile altyapı yatırımlarını yaptırabilmektedirler. Bu çalışmada, Kamu-Özel İşbirliği yöntemi ile finanse edilen ulaşım altyapısı yatırımlarının (KÖU'nun) DYY üzerindeki etkisi incelenmiştir. Örneklem olarak 24 gelişmekte olan ülke seçilmiş ve 2006-2022 yılları arasına ait panel veri kullanılmıştır. Bağımlı değişken olarak DYY, bağımsız değişken olarak KÖU ve kontrol değişkenleri olarak ise kişi başına düşen gayrisafi yurt içi hasıla (KGS), politik istikrar ve dışa açıklık oranı kullanılmıştır. Regresyon analizi kullanılmış ve değişkenlerin parametreleri Sabit Etkiler modeli ve Driscoll-Kraay (1998) dirençli standart hataları ile tahmin edilmiştir. Analiz sonucunda DYY ve KÖU arasında pozitif ve anlamı bir ilişki çıkmıştır. Politika önerisi olarak, gelişmekte olan ülkeler KÖU projelerine önem vermelidirler; çünkü bu projeler ülkelere DYY çekmeye katkı sağlamaktadır.

Anahtar Kelimeler: Doğrudan Yabancı Yatırım, Kamu-Özel İşbirliği, Ulaşım Altyapısı, Ekonomik Kalkınma, Bölgesel Kalkınma

ABSTRACT

IMPACT OF TRANSPORTATION INFRASTRUCTURE INVESTMENTS FINANCED THROUGH PUBLIC PRIVATE PARTNERSHIPS ON FOREIGN DIRECT INVESTMENTS: THE CASE OF DEVELOPING COUNTRIES

Bedirhan CULFA
Çanakkale Onsekiz Mart University
School of Graduate Studies
Master of Science Thesis in Business Administrion
Advisor: Prof. Dr. Güneş TOPÇU
08/27/2025, 77

Foreign direct investments (FDIs) are highly important for the development of countries. Governments should increase their investment in infrastructure to attract foreign investors. Among infrastructure investments, transportation infrastructure investments are of great importance for the rapid and uninterrupted delivery of goods. Particularly developing countries that are lack of sufficient experience and budget for infrastructure investments may benefit from Public-Private Partnerships (PPPs). This study examines the impact of transportation infrastructure investments financed through PPPs on FDI. 24 developing countries were selected as a sample and panel data for the period from 2006 to 2022 were used. The dependent variable is FDI, the independent variable is PPP-financed transportation infrastructure investments, and the control variables are GDP per capita, political stability, and trade openness. Regression analysis was used and the parameters of the variables were estimated with Fixed Effects model and Driscoll-Kraay (1998) standard errors. The analysis revealed a positive and significant relationship between FDI and PPP financed transportation infrastructure investments. As a policy recommendation, developing countries should prioritize transportation infrastructure projects financed through PPPs as these projects contribute to attracting FDI.

Keywords: Foreign Direct Investment, Public Private Partnerships, Transportation Infrastructure, Economic Development, Regional Development

İÇİNDEKİLER

Sayfa No

JÜRİ ONAY SAYFASI……..……... i
ETİK BEYAN…… ii
TEŞEKKÜR…….. iii
ÖZET ……..…….…….. iv
ABSTRACT …….. v
İÇİNDEKİLER ……..…… vi
SİMGELER ve KISALTMALAR…….....……. x
TABLOLAR DİZİNİ…….…. xi
ŞEKİLLER DİZİNİ……..……...…….….. xii

BİRİNCİ BÖLÜM
GİRİŞ

1.1. Araştırma Probleminin Belirlenmesi ...…….……. 2
1.2. Araştırmanın Amacı ……....…….. 2
1.3. Araştırmanın Önemi ……....…….. 2
1.4. Araştırmanın Kısıtlılıkları ……. 3

İKİNCİ BÖLÜM
YABANCI YATIRIM ÇEŞİTLERİ 4

2.1. Yabancı Portföy Yatırımlar ...……..... 4
2.2. Doğrudan Yabancı Yatırımlar ……...…..…… 5
2.2.1. Yeşil Alan …….……..... 7
2.2.2. Kahverengi Alan …… 8

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM 9
DOĞRUDAN YABANCI YATIRIM TEORİLERİ

3.1. Doğrudan Yabancı Yatırım Teorileri ……. 9
3.1.1. İçselleştirme Teorisi ……... 9
3.1.2. Eklektik (OLI) Paradigma …….. 10
Mülkiyet Avantajı …….. 10
Konumsal Avantaj ……. 11
İçselleştirme Avantajı …… 11
3.1.3. Oligopolistik Tepki Teorisi …… 12
3.1.4. Ürün Yaşam Evreleri Teorisi ……. 12

DÖRDÜNCÜ BÖLÜM 14
ULAŞIM KORİDORLARI

4.1. Tarihi Ticaret Yolları ..……..... 14
4.1.1. İpek Yolu ……..…….. 15
4.1.2. Baharat Yolu …….. 16
4.1.3. Amber Yolu (Kehribar Yolu) …...…….. 17
4.2. Güncel Ulaşım Koridorları ……... 18
4.2.1. Bir Kuşak Bir Yol Projesi ……... 18
Bangladeş-Çin-Hindistan-Myanmar (BCIM) …… 20
4.2.2. Zengezur Koridoru …...…….. 21
4.2.3. Kalkınma Yolu Projesi ……... 22
4.2.4. Uluslararası Kuzey-Güney Ulaştırma Koridoru ……. 23

BEŞİNCİ BÖLÜM 25
KAMU-ÖZEL İŞBİRLİĞİ İLE YAPILAN ULAŞIM ALTYAPISI MODELLERİ

5.1. Kamu-Özel İşbirliği Modeli Uygulamaları ……... 25
5.1.1. Yap-İşlet-Devret Modeli …… 25
5.1.2. Yap-İşlet Modeli …… 28
5.1.3. Yap-Sahip Ol-İşlet Modeli ……. 29

5.1.4. Yap-Sahip Ol-İşlet-Devret Modeli …… 29
5.1.5. Satın Al-Yap-İşlet Modeli …….. 29
5.1.6. İşletme Hakkı Devri Modeli ……... 30
5.1.7. Yap-Kirala-Devret Modeli ……. 30
5.2. Kamu-Özel İşbirliği ile Yapılan Ulaşım Altyapısı Yatırımları ……. 30
5.3. Kamu-Özel İşbirliği ile Geliştirilen Ulaşım Projesi Örnekleri ..……. 31
5.3.1. Corredor C (Arjantin) …… 31
5.3.2. Rodoanel Mário Covas (Brezilya) …….. 31
5.3.3. Autopista Al Mar 1 (Kolombiya) ……... 32
5.3.4. 1915Çanakkale Köprüsü (Türkiye) …… 32
5.4. Kamu-Özel İşbirliği Modelinin Dezavantajları ……. 32

ALTINCI BÖLÜM
LİTERATÜR TARAMASI 34

YEDİNCİ BÖLÜM
VERİ ve YÖNTEM 44

7.1. Veri Seti ve Örneklem ……...……... 44
7.1.1. Değişkenler …… 44
Bağımlı Değişken …..…… 45
Bağımsız Değişken ……..……. 45
Kontrol Değişkenleri ……..…… 45
7.2. Metodoloji ……...……...……... 47
7.2.1. Hipotez …….. 47
7.2.2. Ekonometrik Model ……... 48
7.3. Panel Veri Analizi ……...……...…… 48
7.3.1. Panel Veri Sınama Testleri ……. 49
7.4. Sabit Etkiler Modeli …….……. 50
7.5. Panel Verilerinde Varsayımlar ……...……. 51
7.5.1. Çoklu Doğrusal Bağlantısızlık Testi …….. 51
7.5.2. Değişen Varyans Testi ……..…….. 51
7.5.3. Otokorelasyonsuzluk Testi ……..……... 52

7.5.4. Birimlerarası Korelasyonsuzluk Testi …… 52

SEKİZİNCİ BÖLÜM
AMPİRİK BULGULAR 53

8.1. Betimleyici İstatistikler ……. 53
8.2. Korelasyon Matrisi …… 54
8.3. Panel Veri Sınama Testi Sonuçları …… 54
8.4. Ekonometrik Varsayımların Test Sonuçları ……... 55
8.4.1. Varyans Büyütme Faktörü (VIF) Sonuçları ……... 55
8.4.2. Modifiye Edilmiş Wald Testi Sonuçları ……. 56
8.4.3. Modifiye Edilmiş Bhargava, Franzini, Narendranathan (1982) Testi Sonuçları ……..... 56
8.4.4. Pesaran Yatay Kesit Bağımlılık Testi Sonuçları (Peseran CD Test 2015) 57
8.5. Regresyon Sonuçları …….. 58

SONUÇ 60

KAYNAKÇA ...……. 63

SİMGELER VE KISALTMALAR

DAO	Dışa Açıklık Oranı
$	Amerikan Doları
BCİM	Bangladeş-Çin-Hindistan-Myanmar Ekonomik Koridoru
DYY	Doğrudan Yabancı Yatırım
ENF	Enflasyon
FDI	Foreign Direct Investment
GDP	Gross Domestic Product
GSYH	Gayrisafi Yurt İçi Hasıla
IMF	Uluslararası Para Fonu
İHD	İşletme Hakkı Devri
KGS	Kişi Başına Düşen Gayrisafi Yurt İçi Hasıla
Km	Kilometre
KÖİ	Kamu-Özel İşbirliği
KÖU	Kamu-Özel İşbirliği ile Yapılan Ulaşım Altyapısı Yatırımları
KUR	Döviz Kuru
MÖ	Milattan Önce
MS	Milattan Sonra
OECD	Ekonomik İşbirliği ve Kalkınma Örgütü
POL	Politik İstikrar
PPP	Public-Private Partnerships
R$	Brezilya Reali
SYİ	Satın Al-Yap-İşlet
TDK	Türk Dil Kurumu
WGI	Dünya Yönetişim Göstergeleri
Yİ	Yap-İşlet
YİD	Yap-İşlet-Devret
YKD	Yap-Kirala-Devret
YPY	Yabancı Portföy Yatırımları
YSİ	Yap-Sahip Ol-İşlet
YSİD	Yap-Sahip Ol-İşlet-Devret

TABLOLAR DİZİNİ

Tablo No	Tablo Adı	Sayfa No
Tablo 1	Literatür bulguları	40
Tablo 2	Değişkenlerin beklenen etkileri	47
Tablo 3	Özet istatistikler	53
Tablo 4	Korelasyon tablosu	54
Tablo 5	Panel veri sınama testleri sonuçları	55
Tablo 6	VIF sonuçları	55
Tablo 7	Modifiye edilmiş Wald testi sonuçları	56
Tablo 8	Modifiye Edilmiş Bhargava Testi Sonuçları	56
Tablo 9	Pesaran test sonuçları	57
Tablo 10	Regresyon sonuçları	58

ŞEKİLLER DİZİNİ

Şekil No	Şekil Adı	Sayfa No
Şekil 1	İpek yolu güzergâhı	16
Şekil 2	Baharat yolu güzergâhı	17
Şekil 3	Amber yolu güzergâhı	18
Şekil 4	Bir kuşak bir yol projesi güzergâhı	20
Şekil 5	Bangladeş-Çin-Hindistan-Myanmar (BCIM) güzergâhı	21
Şekil 6	Zengezur koridoru güzergâhı	22
Şekil 7	Kalkınma yolu projesi güzergâhı	23
Şekil 8	Uluslararası Kuzey-Güney ulaştırma koridoru güzergâhı	24
Şekil 9	YİD projelerinde kullanılan özel amaçlı şirket modeli	26
Şekil 10	Panel veri modellerinde sınama yol haritası	49

BİRİNCİ BÖLÜM
GİRİŞ

Ülkelerin ekonomik olarak güçlenmeleri geçmişten günümüze ülkeler için önemli unsurlardan biri olmuştur. Ekonomik kalkınmanın bir parçası da yabancı sermaye yatırımı ve onun en önemli parçası olan doğrudan yabancı yatırımlardır (DYY'lerdir). DYY ülkelere birçok avantaj sağlamaktadır. Bu avantajlardan bazıları ise istihdam sağlanması, cari açığın finansmanı, kişi başına düşen gelirde artış ve teknoloji ve bilgi aktarımıdır. Hükümetler, yabancı yatırımcıyı ülkelerine çekebilmek için vergi indirimleri, faiz indirimleri, altyapı yatırımları ve hukuki düzenlemeler gibi yatırımcıya birçok fayda sağlayacak düzenlemeler yapmaktadırlar. Bu çalışmada ulaşım altyapısı yatırımlarının finansmanında kullanılan Kamu-Özel İşbirliği (KÖİ) modelinin DYY'ye olan etkisi incelenecektir.

KÖİ, ilk olarak 1660'larda İngiltere'de yol projesinde kullanılmıştır (Boz, 2013). KÖİ, kamunun yükümlülüğündeki projelerin, kamunun yeterli ekonomik kaynağı olmaması ve eksik teknolojik ve bilgi birikimi gibi sorunlardan kaynaklı projeyi yapamaması durumunda, kullanılan kapsamlı bir modeldir. Bu model ile teknoloji ve bilgi transferi sağlanır ve proje ödemeleri uzun senelere yayılarak ödenir. KÖİ ile genellikle birçok ulaşım altyapı projesi (havalimanı, yol, köprü, tünel vb.) yapılmaktadır. Gelişmemiş ülkelerde genellikle daha temel ihtiyaçlara dayalı altyapı projeleri finanse edilirken gelişmekte olan ülkelerde ise daha kompleks projeler yapılabilmektedir.

Çalışmada örneklem olarak 24 gelişmekte olan ülke seçilmiştir. Çalışmaya ait değişkenlerin verileri Dünya Bankası web sitesinden temin edilmiştir. Araştırma sonuçları Stata BE17 programı ile analiz edilmiştir. Araştırmanın modelini belirlemek için sırasıyla F-Homojenlik, Breusch-Pagan LM ve Hausman Spesifikasyon Testleri yapılmıştır. Çıkan sonuçlara göre Sabit Etkiler modelinin çalışma için daha uygun olduğu gözlemlenmiştir. Uygun model belirlendikten sonra panel veri ekonometrik varsayım testleri yapılmıştır. Veride yatay kesit bağımlılığı ve değişen varyans problemleri çıktığından dolayı regresyon parametreleri Driscoll-Kraay (1988) dirençli standart hataları ile tahmin edilmiştir. Çıkan sonuçlara göre Kamu-Özel İşbirliği ile yapılan ulaşım altyapısı yatırımlarının (KÖU), DYY üzerindeki etkisi anlamlı ve pozitif çıkmıştır.

1.1. Araştırma Probleminin Belirlenmesi

Devletler gerekli ihtiyaçlar doğrultusunda ulaşım altyapılarını geliştirmektedir. Ulaşım altyapısının vatandaşların ihtiyaçlarını karşılaması ve ekonomik kalkınmaya olan katkısı, sağladığı önemli unsurlardan sadece ikisidir. Bunun yanında, ulaşım altyapısı sayesinde ülkeye yabancı yatırımcı gelebilir ve istihdamda artış sağlanabilir. Ulaşım altyapısı yatırımları her ne kadar çok önemli bir ihtiyaç olsa da ülkelerin bu yatırımları yapması için gerekli maddi olanakları ve/veya bilgi ve teknolojik birikimi olmayabilir. Gelişmekte olan ülkelerin kalkınabilmesi için gerekli yatırımların yapılması gerekmektedir; fakat bu ülkeler finansal açıdan yeterli kaynak bulamayabilirler. Büyük bütçeler kullanılarak finanse edilen ulaşım altyapısı yatırımlarının gelişmekte olan ülkelere doğrudan yabancı sermaye girişinde rolü olup olmadığı önemli bir konudur.

1.2. Araştırmanın Amacı

Bu araştırmadaki temel amaç; gelişmiş ülkelere göre ulaşım altyapısı yapmakta finansal zorluk yaşama olasılığı fazla olan gelişmekte olan ülkelerin bu projeleri KÖİ yöntemi ile yaptığı taktirde, ülkelerine yabancı yatırımcı çekip çekemediğini araştırmaktır.

1.3. Araştırmanın Önemi

Yapılan literatür taramaları sonucunda altyapı yatırımlarının DYY'ye olan pozitif etkisi birçok çalışmada görülmüştür. Altyapı yatırımlarını yapabilecek bilgi ve deneyimi eksik veya yeterli bütçesi olmayan ülkeler hem yatırımcı çekebilmek hem de vatandaşlara hizmet edebilmek için bu projeleri KÖİ yöntemi ile yapabilir. Gelişmekte olan ülkelere gelecek yabancı yatırımcılar, ülkenin kalkınmasına pozitif anlamda katkı sağlayabilir. Literatür incelendiğinde yapılan çalışmalarda ulaşım altyapısı ile DYY arasındaki ilişkinin incelenmiş olduğu; fakat KÖU'nun DYY'ye olan etkisinin ise sınırlı kaldığı görülmüştür. Bu çalışma ile literatürdeki bu boşluk doldurulmaya çalışılacaktır. Araştırma sonuçları, karar vericilerin altyapı yatırım projelerini uygulama biçimine katkı sunması açısından fayda sağlamaktadır.

1.4. Araştırmanın Kısıtlılıkları

Araştırmada seçilen bağımsız değişken (KÖU) verilerinin gelişmekte olan ülkeler için kısıtlı sayıda olmasından dolayı araştırma örneklemi 24 ülke ile sınırlı kalmıştır.

İKİNCİ BÖLÜM
YABANCI YATIRIM ÇEŞİTLERİ

Ekonomik büyüme, bir dönemden diğer döneme geçerken gayrisafi milli hasılanın reel olarak artması olarak tanımlanabilir (Çetinkaya, 2004). Ülkelerin ekonomik olarak büyümeleri ve tasarruf açığı, dış ticaret açığı gibi sorunlarla başa çıkabilmeleri için yabancı yatırımcı çekmeleri oldukça önemli bir unsurdur (Acar, 2016; Çetinkaya, 2004). Özellikle gelişmekte olan ülkelerde sermaye akışlarının en etkili yöntemlerinden birisi yabancı sermaye yatırımı çekmek olarak görülmektedir (Bénassy-Quéré vd., 2007). Doğrudan yabancı sermaye sayesinde ekonomik büyüme sağlanabilmektedir (Çetinkaya, 2004).

Yabancı sermaye yatırımları, yabancı portföy yatırımları (YPY) ve DYY olmak üzere ikiye ayrılmaktadır (Acar, 2016).

2.1. Yabancı Portföy Yatırımlar

"Portföy yatırımı, doğrudan yatırım ya da rezerv varlıklara dahil olmayan, borç veya hisse senetlerini içeren sınır ötesi işlemler ve pozisyonlar olarak tanımlanır" (IMF, 2009:110). YPY'nin pozitif etkileri arasında; döviz dengesizliğinin giderilmesi, piyasalarda derinlik kazandırma gibi unsurlar yer alırken, negatif etkileri arasında; pahalıya borçlanma, kamu bütçe açıklarını azaltmak için iç borçlanmaya dönme gibi etkiler yer almaktadır (Bildirici, 2008, aktaran Aydemir ve Genç, 2015).

Eğer sermaye akışlarındaki belirsizlik fazlaysa ve nakit, piyasalara hızlı bir şekilde girip aynı hızlı çıkıyorsa bu paranın sıcak para olduğunu söyleyebiliriz (Bildirici, 2008, aktaran Aydemir ve Genç, 2015). Sıcak para tanım olarak kısa vadeli krediler ve portföy yatırımları sayesinde ülkeye giriş yapan kısa vadeli yabancı paralardır (Bulut ve Aykırı, 2018). Sıcak para portföy yatırımları sayesinde herhangi bir ülkeye giriş yapar (Bulut ve Aykırı, 2018). Bu türdeki döviz akımları, tahvil, yabancıların hisse senedi veya kısa vadeli borç senedi alımları, döviz kuru arbitrajı, faiz arbitrajı, net varlık, kısa vadeli krediler gibi

farklı finansal ürünleri ve işlemleri içermektedir (Bulut ve Aykırı, 2018; Demirel, 2006; Kasaboğlu, 2020). Sıcak para olarak adlandırılmasının sebebi, fon yöneticilerinin olası risk durumunda risklere hızlı tepki vermesinden kaynaklanmaktadır (Köylü, 2018).

Sıcak paranın ülkeye giriş yöntemlerinden birisi de carry trade işlemleridir. Carry trade anlam olarak, faizi düşük para birimi ile borç yapılarak yüksek faizli para birimine yapılan yatırıma denmektedir (İlhan, 2019). 1980'li yıllar ile popülerleşen liberalleşme politikaları ile ülkeler arasındaki sermaye akışlarında artış sağlanmış ve küreselleşme ile finansal piyasalarda yüksek hareketlilik sağlanmıştır (Güler, 2019). Ayrıca 2000'li yılların başı ile küresel çapta artış gösteren likidite ile yeni bir ivme kazanmıştır (Sakarya ve Ateş, 2016). Bu bahsedilen dönemler ile "Carry trade" popülerlik kazanmış olup, İsviçre ve Japonya gibi faizin düşük olduğu ülkelerden bu ülkelerin para birimleri ile borç alınıp, yüksek faizli ülkelere finansal yatırım yapılmaya başlanmış olup portföy yatırımlarındaki akışlarda artış sağlanmıştır (Finnsson, 2007). Bu arbitrajın kârlı olabilmesi için yerel paranın değer kaybetmemesi oldukça önemli bir unsurdur (İlhan, 2019).

2.2. Doğrudan Yabancı Yatırımlar

DYY, çok uluslu bir şirketin üretimini, ana merkezi sınırlarının dışına taşıyarak ve yabancı ülkelerde satın alma, yeni şirket kurma, ortak olma, stratejik birleşmeler, yatay yatırımlar, dikey yatırımlar gibi giriş stratejilerini kullanarak yatırım yapmasıdır (Sayar, 2018; Demirel, 2006; Kurtaran, 2007). DYY yapan uluslararası işletmenin merkezinin olduğu ülkeye ana ülke denirken yatırım yapmış olduğu ülkeye ise ev sahibi ülke denmektedir (Filizöz, 2003). Ekonominin küreselleşmesi, DYY'nin ekonomik olarak katkı sağlaması, liberal piyasaların gelişmesi gibi unsurlardan dolayı DYY'de artış sağlanmıştır (Dunning, 1994).

DYY yapılan ülkelere yatırım yapan şirket ya da kişiler, ev sahibi ülkeye giderek şirket yönetimini kendileri kontrol ederler; YPY yatırımcıları ise yerli şirketlere kontrolsüz olarak ortaklık etmekte ve kararları yöneticilere bırakmaktadırlar (Goldstein ve Razin, 2005). Yöneticilerin kararları her zaman yatırımcı ile aynı olamayacağından dolayı portföy

yatırımında tam kontrol sağlanamaz. Bu sebepten dolayı doğrudan yatırıma göre portföy yatırımın daha az etkin yönetime sahip olduğu söylenebilmektedir (Goldstein ve Razin, 2005). DYY ile yatırım yapan bir yatırımcı şirketin yönetiminde olacağı için şirket hakkında daha fazla bilgiye sahiptir ve karar alma konusunda etkilidir, YPY'de ise bu mümkün değildir.

DYY sermaye piyasalarına katma değer avantajı sağlamaktadır; fakat bununla birlikte DYY'ye ait yatırım maliyetleri de bulunmaktadır (Goldstein ve Razin, 2005). Bu maliyetler başlıca 2 kısımda sınıflandırılabilir. Bunlardan ilki yatırımcının projeyi doğrudan yönetebilmesi için uzmanlık kazanana kadar olan süreci kapsayan başlangıç maliyetidir (Goldstein ve Razin, 2006). İkincisi ise bilgi temelli maliyettir. Yatırımcıların bu tür durumlarda yatırım projesinin ekonomik temelleri hakkında daha fazla bilgiye sahip olmaları, potansiyel alıcılarının bilinmesi, gelecekteki beklentiler gibi konularda daha fazla bilgiye sahip olmaları, bilgi temelli maliyetten kurtulmalarını sağlamakta ya da daha az zarar görmelerine olanak vermektedir (Goldstein ve Razin, 2006).

DYY teorileri temel olarak mikro (endüstriyel organizasyon) ve makro-finans (sermaye maliyeti) olmak üzere ikiye ayrılabilir (Razin, 2002). DYY mikro olarak pazar eksikliklerine, çok uluslu işletmelerin pazar gücünü arttırma hedeflerine ve maliyet avantajına odaklanmaktadır (Razin, 2002). Mikroekonomik unsurlar oluştuğunda çok uluslu şirketler ticaret yapmak yerine doğrudan yatırım yapmayı daha ucuz bulmaktadır (Razin, 2002). Makro finans teorilerine göre ise işletmeler iki farklı şekilde faydalardan yararlanabilmektedirler bunlar; ürün üstünlüğünün sağladığı faydalar ya da maliyet avantajlarından kaynaklanan faydalardan oluşmaktadır (Razin, 2002). Maliyet avantajlarından faydalanmak isteyen işletmeler, bu avantajları, ölçek ekonomilerinden, çoklu tesis ekonomisi, üstün pazarlama, gelişmiş teknoloji ve dağıtım gibi çeşitli seçenekler üzerinden sağlayabilmektedir (Razin, 2002).

Küresel sermaye ile DYY daha çok önem kazanmıştır (Özcan ve Arı, 2010). Uluslararası alanda iş yapmak isteyen firmalar çeşitli yöntemler aracılığıyla kendi ülke sınırlarının dışına çıkıp, DYY'nin getirdiği faydalardan yararlanmak isteyebilmektedirler

(Kurtaran, 2007). İhracat beraberinde ulaşım masrafını da getirdiği için DYY yolu ile hedef pazara girmek maliyet açısından daha fazla avantaj sağlamaktadır (Özcan ve Arı, 2010). Büyüme ve ticaret teorilerinden yola çıkılırsa sermaye akımlarının, sermayeyi ithal eden ülkenin ekonomisine katkı sağladığı görülmektedir (Özcan ve Arı, 2010). DYY, risk paylaşımı, teknolojik ve yönetimsel uzmanlık transferi, pazar disiplini gibi hem yatırımı yapan ülke için hem de yatırımı alan ülke için bazı avantajlar sağlamaktadır (Albuquerque, 2003; Ostry ve Gestrin, 1993; Özcan ve Arı, 2010). DYY'nin sağladığı avantajların farkına varan ülkeler, ticari düzenlemeler ve kurumsal düzenlemelerle ülkelerini daha cazip hale getirmeye çabalamaktadırlar (Özcan ve Arı, 2010).

DYY'nin gerçekleşmesi için bazı faktörlere ihtiyaç vardır. Bunlar; yatırım kârlılığı, doğal kaynaklar, ticaret açığı, finansal piyasa açıklığı, ulaşım ve altyapı, büyüme oranı, çalışan maliyeti, vergi oranları, iş gücü becerileri, küresel pazar erişimi, yatırım ortamı, ekonomik ve siyasi faktörler gibi unsurlardır (Bayraktar, 2015; Bora, 2013; Hauid vd., 2020; Kurtaran, 2007). Dolayısıyla yatırımcı çekmek için ülkeler bazı faktörleri yerine getirmeli ve iş yapma kolaylığı sağlayıp ülkelerini daha cazip hale getirmelidir (Bayraktar, 2015).

DYY giriş şekline göre kırmızı ve kahverengi alan olmak üzere ikiye ayrılmaktadır (Tütüncü ve Tekin, 2021).

2.2.1. Yeşil Alan

Yeşil alan yatırımları, gelişmekte olan ülkeler için oldukça önemli olarak bilinmektedir (Hayali, 2012). Bu tür yatırım yapacak olan yatırımcılar genelde ucuz iş gücü olan bölgeleri seçmektediler (Ayaz, 2018). Bu yatırımlar, yeni yatırımlar olarak bilinmektedir ve bu sebepten dolayı ülkeler açısından çok daha verimlidir (Tütüncü ve Tekin, 2021).

Yeni yatırımların bazı avantajları olduğu gibi, bazı dezavantajları da bulunmaktadır, bunlardan bazıları aşağıda verilmiştir:

Avantajlar (Ayaz, 2018; Şişeci ve Erdem, 2023)

- Düşük bakım ve materyal maliyetleri,
- Tasarım esnekliği ve yeni tasarım imkanları,
- Döviz sağlanması,
- Yeni işletmeler kurularak, yeni iş imkanları,
- Kalıcı olması.

Dezavantajlar (Şişeci ve Erdem, 2023):

- Yeni tesis kurulumunda yaşanabilecek kamu kaynaklı onay problemleri,
- Yoğun talep kaynaklı olarak sanayi bölgesinde yaşanabilecek alan sıkıntısı.

2.2.2. Kahverengi Alan

Kahverengi alan, mevcut ülkedeki bir işletmeyi devralma ya da birleşmeden oluşmaktadır (Tütüncü ve Tekin, 2021). Yeni bir işletme kurulmasa da, yapılan araştırmalar kahverengi alan yatırımlarının DYY'yi pozitif anlamda etkilediği gözlemlenmiştir (Kazaz v.d., 2023). Kahverengi alanın içeriği bir şirket ile birleşme ya da satın alma olduğu için sıfırdan şirket kurmaya göre daha az kar sağlamaktadır (Musa, 2017).

Yeşil alan yatırımları ekonomik büyümeye, kahverengi alan yatırımlarına göre daha fazla katkı sağlamaktadır (Şişeci ve Erdem, 2023).

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM
DOĞRUDAN YABANCI YATIRIM TEORİLERİ

Bu bölümde DYY teorilerinden bahsedilecektir.

3.1. Doğrudan Yabancı Yatırım Teorileri

Yapılan literatür taramaları doğrultusunda DYY'yi açıklayan teoriler arasında en önemlileri olarak içselleştirme, eklektik, oligopolistik ve ürün yaşam evreleri teorileri tespit edilmiştir (Güngördü ve Yılmaz, 2016; Kurtaran, 2007; Nayak ve Choudhury, 2014; Şahin, 2018). Bu bölümde DYY'yi açıklayan teorilerden bahsedilecektir.

3.1.1. İçselleştirme Teorisi

İçselleştirme teorisi Cason ve Buckley tarafından 1976 yılında geliştirilmiştir, işletmelerin içselleştirme yöntemini kullanarak rakiplerine karşı rekabet üstünlüğü kazanması üzerine bir araştırma yapmışlardır (Armutcuoğlu ve Şanlısoy, 2016). Teorinin önemi yurt dışına yatırım yapacak olan işletmenin yatırım yapacağı ülkeyi seçmesi üzerinde durmasıdır (Başarır, 2013). Bu teoriye göre, yurt dışındaki piyasalarda riskler olmasından kaynaklı, işletmeler yurt dışı yatırımını dolaysız olarak yapmaktadır (Şahin, 2018). Ayrıca lisanslama, ortak girişim gibi pazara giriş stratejilerinin maliyetini yüksek olarak gören bu teori, yurt dışı faaliyetlerini neden işletmenin kendisinin yapması gerektiğini açıklar (Divrik ve Baykal, 2022). Piyasalarda düzensizlik ve gecikmeler gibi riskler bulunmasından kaynaklı, işletmeler kontrolü ele alır ve üretim kanallarını içselleştirir (Kurtaran, 2007).

İçselleştirme kararında belirleyici olarak dört farklı faktör belirlenmiştir (Basılgan ve Akman, 2019):

- Bölgeye özgü.
- Endüstriye özgü

- Firmaya özgü.
- Ülkeye özgü.

İşletmeler içselleştirme yöntemlerini kullanarak maliyetleri en aza düşürmeye çalışırlar ayrıca ürünlerinin taklit edilmesi ve çalınması gibi tehlikelerden sakınırlar (Aslan, 2013; Eryiğit, 2010). İçselleştirmenin faydası maliyetini geçmediği sürece içselleştirme devam eder (Aslan, 2013).

3.1.2. Eklektik (OLI) Paradigma

Yabancı üretimi ve avantajlarını yeterince açıklayamayan teorilerden dolayı, eklektik bir paradigmaya ihtiyaç duyulmuştur (Dunning, 1980). Eklektik kelime anlamı olarak "seçmeci" anlamını taşımaktadır (TDK, t.y.). John Harry Dunning tarafından geliştirilen eklektik paradigma, daha öncesindeki birçok teorilerin birleşmesiyle oluşmuştur (Demirel, 2006). DYY'yi açıklayan teoriler arasındaki en geniş kapsamlı teori olarak bilinmektedir (Demirel, 2006). Dunning, önceki teorilerden derleme yaptığı için "teori" kavramı yerine "paradigma" denmektedir, bu paradigmaya göre işletmelerin yurt dışına açılmadan önce kendi iç pazarında faaliyette bulunması gerekmektedir (Can ve Utlu, 2018). Bu teoriye göre çokuluslu işletmelerin başka bir ülkede faaliyette bulunabilmesi için bazı ek avantajlara ihtiyacı vardır (Dunning, 2003).

Bu teori, uluslararası faaliyette bulunan işletmelere aşağıdaki avantajları sağlamaktadır, (Arık vd., 2014):

Mülkiyet Avantajı

Bir işletmenin uluslararası pazarlarda faaliyette bulunabilmesi, üretim yapabilmesi ve açıldığı pazarlardaki yerli firmalarda rekabete girebilmesi için ek mülkiyet avantajına ihtiyacı vardır (Hirsch, 1976). Mülkiyet avantajı işletmelere teknik bilgi ve beceri, yönetici

deneyimi, yenilik ve teknoloji gibi bazı faydalar sağlamaktadır (Arık vd., 2014; Dunning, 1988).

Konumsal Avantaj

Konumsal avantaj, işletmelerin yurt içindeki pazarların doygunluğu ya da yurt dışındaki pazarlardaki fırsatları değerlendirmesi gibi durumlarda gittiği pazarın büyüklüğü, doğal kaynaklar, işçi maliyetleri, vergi gibi avantajlardan fayda sağlamasıdır (Dunning, 1988).

İçselleştirme Avantajı

İçselleştirme, işletmeye ait hakların, avantajların başka bir işletmeye satmadan ve kiralamadan, işletmenin faaliyetlerini kendi başına yürütebilmesidir (Dunning, 1988).

İşletmelerin, yurt dışına yatırımı içselleştirme yöntemiyle yapmasının bazı avantajları vardır (Güngördü ve Yılmaz, 2016):

- Ortaklarından kaynaklanabilecek dezavantajları azaltır.
- Ürün kalitesini yükseltir.
- Pazarlamada avantaj sağlar.
- Ürünün üretim-dağıtım-pazarlama gibi süreçlerinde tam kontrol sağlar.

Eklektik paradigmanın oluşabilmesi için bu üç avantajın gerçekleşmesi oldukça önemlidir (Can ve Utlu, 2018). Bu üç avantaja sahip olmayan işletmeler için franchising, lisans anlaşmaları ve ihracat gibi dışa açılma yöntemlerinin daha iyi olacağı düşünülmektedir (Can ve Utlu, 2018).

3.1.3. Oligopolistik Tepki Teorisi

DYY'leri oligopolistik bir biçimde açıklamaya çalışan teoridir (Kurtaran, 2007). Oligopolistik piyasada az sayıda firma bulunmaktadır (Kurtaran, 2007). Az sayıda işletme bulunmasından dolayı bir firmanın yapacağı fiyat ve satış gibi politikalar diğer firmaları da etkilemektedir (Kurtaran, 2007). Knickerbocker tarafından geliştirilen bu teoriye göre işletmeler, risklerden ve belirsizliklerden kaçınmaya meyilli olduklarından genelde lider firma bir ülkeye yatırım yaptıktan sonra oluşan sonuçlara göre diğer firmalar lider firmayı takip ederler ve bu sebepten dolayı bu teoriye "Lideri Takip Et" teorisi de denilmektedir (Demirel, 2006).

3.1.4. Ürün Yaşam Evreleri Teorisi

DYY ve uluslararası ticaret arasındaki ilk dinamik yorum ürün yaşam evreleridir (Yücetürk, 2018). Raymond Vernon tarafından geliştirilmiştir (Şimşek ve Behdioğlu, 2006). Bu teoriye göre ürün ortaya çıkarken yenilik, olgunlaşma ve standartlaşma evrelerinden geçmektedir (Kurtaran, 2007; Şimşek ve Behdioğlu, 2006). Pazar doygunluğu olmayan ve alım gücünün yüksek olduğu piyasalarda bu teori gözlemlenebilmektedir (Demirel, 2006). İşletmeler üretimi olağan akışına bırakmayıp önceden tahmin ederler ve akışı hızlandırırlar; işletmelerin DYY yapma nedenleri arasında tekelci avantajı koruma isteği mevcuttur (Kurtaran, 2007).

Aşağıda, bu üç evre ile ilgili bilgiler verilmektedir:

- Yenilik: Bu aşamada yeni bir ürün geliştiren firma tekelci firma olacaktır (Şimşek ve Behdioğlu, 2006).
- Olgunlaşma: Üretilen ürünü diğer firmalar da üretmeye başlayacak dolayısıyla üretici sayısında artış olacaktır (Şimşek ve Behdioğlu, 2006). İşletmenin olgunlaşmasında artış olması yeni ürün geliştirilebilmesini de artırmaktadır (Arık vd., 2014).
- Standartlaşma: İlk aşamada, ürünü üreten, tek firma olduğu için monopol güce sahipti; fakat olgunlaşma aşamasında üretici sayısı arttığı için bu doğrultuda işletmenin tekelci

özelliği ortadan kalkmakta ve üretim standart hale gelmektedir (Şimşek ve Behdioğlu, 2006).

İşletme ilk başta ürünün üretim ve pazarlama faaliyetlerini kendi ülkesinde gerçekleştirip ihracatçı konumundayken, maliyet avantajı gibi faktörlerden kaynaklı olarak zamanla üretimini dış ülkelere kaydırır ve bu doğrultuda ülke en başta ihracatçı konumda iken, üretiminin yurt dışına kaymasından sonra ithalatçı konuma evrilir (Demirel, 2006; Arık vd., 2014).

DÖRDÜNCÜ BÖLÜM
ULAŞIM KORİDORLARI

Ticaret koridorları tarihten günümüze ticaretin güvenli bir şekilde gerçekleşmesi için oldukça önemli olmuştur. Yapılan literatür taramaları doğrultusunda geçmiş yollar "ticaret yolu", güncel yollar ise "ulaşım koridorları" olarak geçmektedir. Bu bölümde ilk olarak tarihi ticaret yollarından ve ardından güncel ulaşım koridorlarından önemli olan koridorlar açıklanacaktır.

Ulaştırma altyapı yatırımı yapılmasının en büyük nedenlerinden birisi de ülkeye doğrudan yabancı yatırımcı çekmektir. Kurulan lojistik ağı sayesinde, faaliyette bulunacak şirketler satacağı malları kolay bir şekilde nakledebilirler. Yabancı şirketlerin de faaliyette bulunabileceği yeni sanayi bölgeleri oluşabilir. Ulaşımın artmasıyla beraber gelecek turistler sayesinde uluslararası zincir olan firmalar da bu ülkelere yatırım yapmaya gelirler. Ticaret yolları oluşturulurken yeni yollar yapılabilir ya da mevcut yollar geliştirilebilir. Aşağıda eski tarihlerden bu yana yapılmış ve yapılmakta olan önemli ticaret yolları ve ulaşım koridorlarından bahsedilecektir.

4.1. Tarihi Ticaret Yolları

Ticaretin küresel olmasıyla birlikte güvenli yollara ihtiyaç ortaya çıkmış, tüccarlar sorunlarla başa çıkabilmek için bazı yolları takip etmiş ve bu yollar tüccarları ulaşabilecekleri hedefe en güvenilir şekilde götürmeyi hedeflemiştir (Gök, 2023). Tacirlerin ve kervanların bu yolları sıklıkla kullanmasıyla birlikte bu yollar zamanla ticaret yolu olarak şekillenmiştir (Gök, 2023). Bilinen ilk ticaret yolları, İpek Yolu, Baharat Yolu ve Amber (Kehribar) Yoludur (Denk, 2006; Gök, 2023; What are the Spice Routes?, t.y.). Sonraki bölümde bilinen ilk ticaret yollarından bahsedilecektir.

4.1.1. İpek Yolu

İpek Yolu Çin, Anadolu, Akdeniz, Avrupa, Kızıldeniz ve Afrika'yı kapsamaktadır. Tarihin en önemli ticaret yollarından ve altyapılarından birisidir (Yereli, 2014). MÖ 130'da Çin Hanedanlığı tarafından resmen kurulmuş olup MÖ 130- MS 1453 yılları arasında ticaretin gerçekleşmesini sağlayan ticaret yoludur (Mark, 2018).

Batı'dan Doğu'ya giden mallar (Mark, 2018):

- Atlar
- Bal
- Meyve
- Altın ve gümüş
- Develer
- Silah
- Yün, battaniye, kilim ve halı
- Hayvan kürkleri

Doğu'dan Batı'ya giden mallar (Mark, 2018)

- İpek
- Çay
- Fil dişi
- İlaç
- Kâğıt
- Barut
- Baharat
- Porselen



Şekil 1. İpek yolu güzergâhı.

Kaynak: *(Yiğit, 2023). Scribblemaps kullanılarak revize edilmiştir (https://www.scribblemaps.com).*

4.1.2. Baharat Yolu

Bir diğer eski ticaret yollarından birisi de Baharat Yolu'dur. Baharat yolu, Doğu ile Batı'yı bağlayan deniz yoludur (What are the Spice Routes?, t.y.). Baharat Yolu yaklaşık olarak 4000 sene önce Hint Okyanusu ve Kızıldeniz üzerinden malların batıya taşınması ile başlamıştır (Türkhan, t.y.). Baharat Yolu'nun uzunluğu 8.000 km ile 12.000 km arasındadır, Çin'in Xi'an şehrinden başlarken Antakya, Halep ve Şam şehirlerine ulaşmaktadır. Baharat Yolu'nun, İpek Yolu'ndan farkı deniz yolu ile yapılmış olması ve adını da tıpkı İpek Yolu'ndaki gibi ön plana çıkan ürünü baharattan almış olmasıdır (Çelik, 2023). Baharatların günümüzdeki kullanımı yiyecek ve içeceklerde tat ve güzel bir koku vermesi iken baharatlar geçmişte bu amacın dışında ilaç ve güzel koku olarak da kullanılmaktaydı (Türkhan, t.y.). Buzdolabı icat edilmediğinden dolayı baharatların etlerin bozulmasını engellemesi ve baharatın statü göstergesi olarak zenginler tarafından önemsenmesi gibi unsurlardan dolayı baharat, o dönem için oldukça önemlidir (Çelik, 2023). Baharat yolu ile tarçın, biber, zencefil, zerdeçal, kakule gibi ürünler taşınmıştır (Çelik, 2023; What are the Spice Routes?, t.y.).

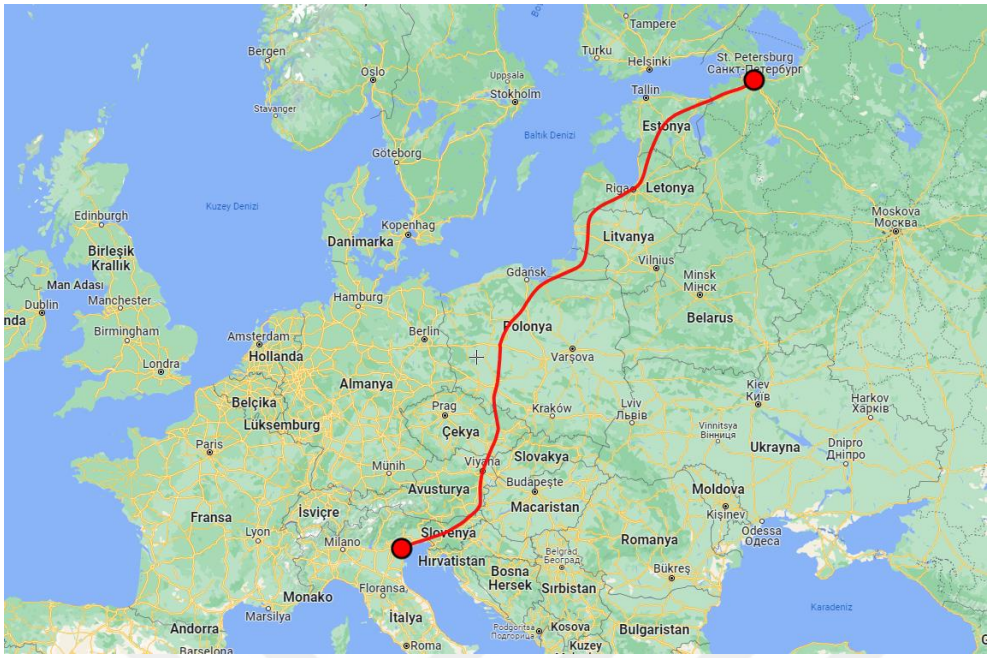


Şekil 2. Baharat yolu güzergâhı.

Kaynak: *(Durak, 2021). Scribblemaps kullanılarak revize edilmiştir (https://www.scribblemaps.com).*

4.1.3. Amber Yolu (Kehribar Yolu)

Amber yolu yani bir diğer ismiyle Kehribar Yolu, MÖ. 3000'li yıllara dayanmaktadır (Dalkıranoğlu, 2017). Bu ticaret yolu üzerinde fosilleşmiş ağaç reçinesi olarak bilinen kıymetli taş olan kehribar taşı taşınmaktaydı, bu taş o zamanlar kimileri için dekorasyon malzemesi olarak tercih edilirken kimileri için ise hastalıkları tedavi ettiğini düşünüldüğü için tercih edilmekteydi (Dünyanın Kültürel Mirası Olarak Tarihi Ticaret Yolları, 2021). Amber Yolu, Baltık Denizi ve Kuzey Denizi'ndeki maden yataklarında bulunan kehribar taşının, Akdeniz'e taşınması ile gerçekleşen bir ticaret yoludur (Ticarete Yön Veren Tarihi Yollar, t.y.). Bu ticaret yollarının günümüzdeki izleri Polonya, Litvanya gibi ülkelerde bulunmaktadır (Dünyanın Kültürel Mirası Olarak Tarihi Ticaret Yolları, 2021).



Şekil 3. Amber yolu güzergâhı.

Kaynak: *(THIÉBAUD, 2016). Scribblemaps kullanılarak revize edilmiştir (https://www.scribblemaps.com).*

4.2. Güncel Ulaşım Koridorları

Bir önceki bölümde anlatıldığı üzere tarihsel yollar eski çağlarda faaliyet göstermiştir. Öte yandan günümüzde bu yolların bazıları artık kullanılmamakla beraber bazıları yeniden canlandırılmaya çalışılmakta ve önemli yatırımlar gerçekleşmektedir. Bu yeni kuşak koridorlardan bazıları İpek Yolu'nun devamı niteliğinde olan "Bir Kuşak Bir Yol" Projesi, Zengezur Koridoru, Kalkınma Yolu Projesi ve Uluslararası Kuzey-Güney Ulaştırma Koridoru'dur. Bu bölümün geri kalanında bu güncel koridorlardan bahsedilecektir.

4.2.1. Bir Kuşak Bir Yol Projesi

Çin, 20. Yüzyılın ikinci yarısından itibaren ekonomik olarak büyük gelişmeler kaydetmiştir (Durdular, 2016), Çin Devlet Başkanı'nın, Kazakistan ve Endonezya'ya 2013

yılında gerçekleştirmiş olduğu ziyaretler ve bu ziyaretlerde, İpek Yolu Ekonomi Kuşağı ve Deniz İpek Yolu'nun yapılması hakkında konuşulmuştur (Karamurtlu, 2020). Bu görüşmeler neticesinde Bir Kuşak Bir Yol Projesi meydana çıkmıştır. Çin, bu proje ile 60 kadar ülkeye yüz milyarlarca yatırım yapma niyetini ortaya koymuştur (Okur, 2017). Bu proje ile Çin Halk Cumhuriyeti küresel çapta hegemonya girişiminde bulunmuştur (Karabulut, 2020). Bu projenin demiryolu güzergahı Pekin'den Londra'ya uzanmaktadır (Üzümcü ve Akdeniz, 2014).

Bu projenin kara güzergahında 6 koridor bulunmaktadır (Özsümer, 2019: 1357):

- Çin-Hindiçini Yarımadası Ekonomik Koridoru
- Çin-Pakistan Ekonomik Koridoru
- Çin-Merkez ve Batı Asya Ekonomik Koridoru
- Çin-Bangladeş-Hindistan-Myanmar Ekonomik Koridoru
- Çin-Moğolistan-Rusya Ekonomik Koridoru
- Yeni Avrasya Kara Köprüsü Ekonomik Koridoru

Deniz güzergahında ise 2 koridor bulunmaktadır (Ateş ve Seymen, 2022: 284):

- Çin-Hint Okyanusu-Afrika-Akdeniz Deniz Ekonomik Koridoru
- Güney Pasifik Ekonomik Koridoru

Projenin hedefleri arasında, halklar arasında birebir bağların kurulması, finansal bütünlük, engelsiz ticaret, olanakların birbirine bağlanabilirliği ve politika koordinasyonu bulunmaktadır (Durdular, 2016). Projenin 2049 yılında bitmesi planlanmakta olup 100 trilyon dolar harcanacağı öngörülmektedir (Yılmaz, 2020).



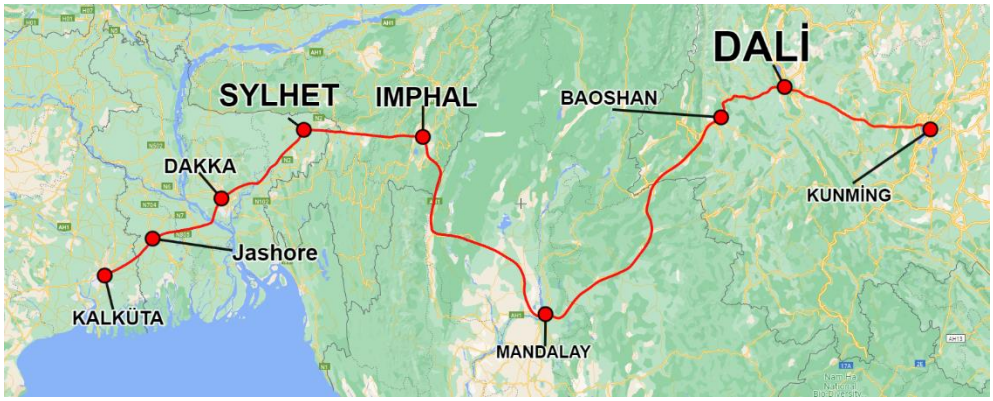
Şekil 4. Bir kuşak bir yol projesi güzergâhı.

Kaynak: *(Ünlü, 2021). Scribblemaps kullanılarak revize edilmiştir (https://www.scribblemaps.com).*

Bangladeş-Çin-Hindistan-Myanmar (BCIM)

Bir Kuşak Bir Yol ticaret yolunun en önemli güzargâhlarından birisi Bangladeş-Çin-Hindistan-Myanmar (BCIM) olarak görülmektedir. Bu başlıkta BCIM'den bahsedilecektir.

Üyeleri gelişmekte olan ülkelerden oluşan Bangladeş-Çin-Hindistan-Myanmar (BCIM) Ekonomik Koridoru, Çin Halk Cumhuriyeti tarafından yürütülmekte olan ekonomik işbirliği neticesinde oluşmuştur (Gökten, 2019). Geçmişi 1999 yılına dayanmakta olup, geri kalmış bölgeleri birleştirmek amacıyla kurulmuştur (Karim ve Islam, 2018). 18-19 Aralık 2013 tarihlerinde resmi onay almasıyla birlikte resmi olarak kurulmuştur (Rahman, 2014). Sınırları Güneybatı Çin'in kara içi bölgelerinden Hindistan'ın Doğu bölgelerine kadar dayanmakta olup, Bangladeş, Mynmar ve Hindistan'ın kuzeydoğusundaki az gelişmiş ülkeleri kalkındırma amaçlı kurulmuş bir projedir. Koridorun yürürlüğe girmesi halinde bölgesel kalkınmanın artacağı beklenmektedir (Gökten, 2019).



Şekil 5. Bangladeş-Çin-Hindistan-Myanmar (BCIM) güzergâhı.

Kaynak: *(Singh 2021). Scribblemaps kullanılarak revize edilmiştir (https://www.scribblemaps.com)*.

4.2.2. Zengezur Koridoru

Zengezur Koridoru da devletlerarası ticari ilişkilerde önem taşıyan bir altyapı projesidir. Zengezur koridoru geçmiş yıllarda hayvancılık, sulak topraklar, tarım, bakır, tuz madenleri ve ipek yolu güzergahında bulunmasından dolayı ticaret ve zanaatkarlık gibi konularda gelişmiş olduğu için tarihte önemli yer edinmiştir (Üste ve Aydın, 2022). Günümüzde ise uzun yıllar boyunca Azerbaycan ve Ermenistan arasında gerginlik yaratan Dağlık Karabağ sorunları doğrultusunda iki ülke arasında yaşanan savaş doğrultusunda 2020'de Azerbaycan lehine zafer ile sonuçlanmış olup, Azerbaycan ve Nahçıvan arasındaki bağlantıyı sağlayan 43 kilometrelik Zengezur Koridoru önem kazanmıştır (Hamzatlı ve Büber, 2022). Zengezur koridoruyla beraber Bakü-Zengezur-Nahçıvan-Akdeniz arasında kara ve demiryolu hattı yapılması planlanmaktadır (Memmedov ve Hasanoğlu, 2023).

Zengezur koridorunun tamamlanması durumunda Azerbaycan ve Türkiye için siyasal, ekonomik ve güvenlik alanlarında fayda sağlanması beklenmektedir (Tütünsatar, 2022). Bu koridorun tamamlanması ile iki ülke arasındaki yapılacak ticaretlerde İran devre dışı bırakılarak, iki ülke birbiriyle direkt olarak bağlanabilecektir (Memmedov ve Hasanoğlu, 2023).

Beklenen Etkiler (Tarhan, 2024; Tütünsatar, 2022):

- Bölgesel işbirliğinin artması.
- Güney Kafkasya'da yeni engerasyon açılımlarının olması.
- Ekonomik anlamda ciddi kazanç olması.
- İki ülke arasındaki yolun kısalmasıyla birlikte lojistik masraflarının düşmesi beklenmektedir.



Şekil 6. Zengezur koridoru güzergâhı.

Kaynak: *(Zengezur Koridoru: İran Projeye Neden Karşı Çıkıyor?, 2023)*

4.2.3. Kalkınma Yolu Projesi

Kalkınma Yolu Projesi ile Türkiye ile Basra Körfezi Limanı'nda yer alan Faw Limanı'nın bağlanması beklenmektedir (Kalkınma Yolu'nu kim, nasıl gördü?, 2024). Toplamda 1200 kilometrelik, demir yolu ve otoyola sahip olacaktır Türkiye'den Basra Körfezi'ne: Kalkınma Yolu Projesi, 2023). Proje 2024 yılı itibariyle yapım aşamasındadır; bu projenin en önemli unsurlarından birisi olan Faw Limanı'na ilk geminin 2025 yılı sonunda yanaşması beklenmekte, Türkiye'de yapılması beklenen hızlı tren inşaatının da 2025 yılı sonunda tamamlanması beklenmektedir (Duman, 2024). Türkiye Cumhuriyeti

Ulaştırma ve Altyapı Bakanı tarafından bu proje, Yeni İpek Yolu olarak nitelendirilmektedir (Bakan Uraloğlu projenin detaylarını paylaştı: Kalkınma Yolu Projesi ile Türkiye daha da güçlenecek!, 2024). Proje sona erdiğinde Avrupa ve Basra Körfezi arasında yapılacak ticaretin 12 ile 15 gün arasında kısalması beklenmekte olup, aynı zamanda da maliyet avantajı sağlaması beklenmektedir (Duman, 2024).



Şekil 7. Kalkınma yolu projesi güzergâhı.

Kaynak: *(Türkiye'den Basra Körfezi'ne: Kalkınma Yolu Projesi, 2023)*

4.2.4. Uluslararası Kuzey-Güney Ulaştırma Koridoru

Uluslararası Kuzey-Güney Ulaştırma Koridoru'nun temelleri 2000 senesinde Rusya, Hindistan ve İran tarafından atılmıştır; sonraki senelerde ise Azerbaycan ve Türkiye dahil olmak üzere 10 ülke daha yer almıştır (Deveci, 2023). Rusya'yı, Azerbaycan ve İran bağlantısı ile, Hindistan'a bağlayan bu proje, demir yolu, kara yolu ve gemi taşımacılığını içeren, toplamda 7.200 km'yi bulan projedir (Özkan, 2024). Bu proje, Bir Kuşak Bir Yol Projesi'ne aykırı olarak oluşturulmuş bir proje değildir, üye ülkeler arasında Hindistan hariç diğer tüm ülkeler, Bir Kuşak Bir Yol Projesi'nin üyeleridir (Ticaret Bakanlığı, 2019). Tamamen bitmiş bir proje değildir, inşası devam eden projeler mevcuttur, toplamda 100'den fazla proje yer almaktadır ve proje maliyetinin 38 milyar dolardan fazla olması

planlanmaktadır (Özkan, 2024). Projede 3 güzergâh bulunmaktadır, Ermenistan'ın önerisiyle bir güzergâh daha eklenmesi planlanmaktadır (Özkan, 2024).



Şekil 8. Uluslararası Kuzey-Güney ulaştırma koridoru güzergâhı.

Kaynak: *(Güngör 2023). Scribblemaps kullanılarak revize edilmiştir (https://www.scribblemaps.com).*

Görüldüğü üzere, bu altyapı projeleri, epey maliyetli olmakta ve ülkelerin bu projelere finansman bulması zorlaşmaktadır. Bu durumda ülkelerarası finansman yolları denenmekte ya da Dünya Bankası gibi kuruluşlardan yardım alınarak bu projelerin gerçekleşmesi sağlanmaktadır. Projelerin finansmanı için farklı metotlar kullanılmaktadır. 5. bölümde, bu metotlardan birisi olan KÖİ yatırım finansman modelinden bahsedilecektir.

BEŞİNCİ BÖLÜM
KAMU-ÖZEL İŞBİRLİĞİ İLE YAPILAN ULAŞIM ALTYAPISI MODELLERİ

Altyapı projelerinin finansmanı için çeşitli yöntemler kullanılmıştır. Bu yöntemlerden bazıları tahvil ihracı, özkaynak finansmanı ve doğrudan kredi gibi finansmanı olmak üzere, bu finansman yöntemlerini farklı biçimlerde uygulama seçenekleri mevcuttur (Bahtiyar ve Bayındır, 2021). Bu çalışmada bu yöntemlerden birisi olan KÖU işlenecektir.

KÖİ modeli, genellikle özelleştirmeler olarak bilinmektedir (Gerrard, 2001). Altyapı ve üstyapı yatırım ve hizmetlerinin gerçekleşmesi için kamu ile özel sektörü bir araya getiren bir modeldir (Tunç ve Özsaraç, 2015). Kamu projelerinde yaşanılan maddi sıkıntılar ve bu projelerin uzun sürmesi gibi problemlerden dolayı, projelerin yapılabilmesi için çeşitli yöntemler geliştirilmiştir. Model doğru bir şekilde uygulandığında maliyet avantajı sağlayarak toplumsal değer yaratabilir, verimlilik artışı sağlanabilir, yeni yatırım imkanları sunulabilir, proje tasarımında yeni yaklaşımlar geliştirilebilir ve dünya çapında uzmanlık sağlanabilirken, proje kötü bir şekilde uygulandığında, projenin yaratabileceği bu değerler geçersiz olmaktadır (Mohammed vd., 2023). KÖİ modelinin ilk uygulamaları, yol inşaat projelerini gerçekleştirmesi nedeniyle 1660'larda İngiltere'de başlamıştır (Boz, 2013).

KÖİ uygulama yöntemleri olarak Yap-İşlet-Devret (YİD), Yap-İşlet (Yİ), Yap-Sahip Ol-İşlet (YSİ), Yap-Sahip Ol-İşlet-Devret (YSİD), Satın Al-Yap-İşlet (SYİ). İşletme Hakkı Devri (İHD) ve Yap-Kirala-Devret (YKD) modelleri sıklıkla görülen yöntemlerdir (Alagöz ve Yokuş, 2017; Durucasu ve Acar, 2015; Eriçok 2023; Keşli, 2009; Tokatlıoğlu ve Şen, 2019; Uysal, 2017). Bu bölümün geri kalanında, bahsedilen modeller açıklanacaktır.

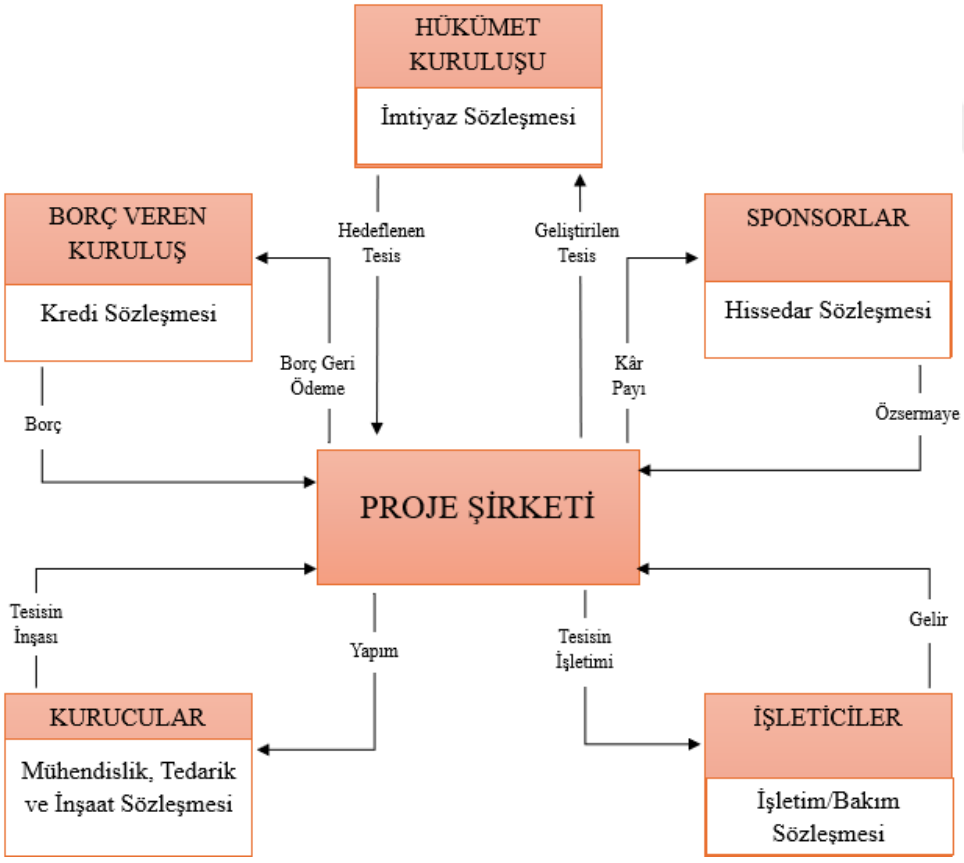
5.1. Kamu-Özel İşbirliği Modeli Uygulamaları

5.1.1. Yap-İşlet-Devret Modeli

KÖİ modelinin en tanınmış uygulamalarından birisi de YİD'tir. YİD kamunun görevi olan yatırım ya da hizmetlerin, özel sektör tarafından finansmanı ve işletme giderlerinin

üstlenilmesi, yapılacak tesisin belirlenmiş süre içerisinde inşa edilmesi, projenin tamamlanmasıyla beraber yapılan yatırımın önceden belirlenen süre çerçevesinde işletilmesi ve süre sonunda inşa edilen tesisin kamuya devredilmesidir (Yılmaz, 1999). YİD modelinde proje süresinin uzun olması, yüksek tutarlar, gelir-gider dengesi gibi unsurlar yüksek risk teşkil ettiğinden dolayı, projenin başarısı bu risklerin öngörülmesine ve ona uygun bir şekilde projenin yürütülebilmesine bağlıdır (Durucasu ve Acar, 2015). YİD modeliyle yatırım yapan işletmeler, konsorsiyum oluşturup projeyi bu yeni kurdukları şirket tarafından yönetmektedirler (Özer, 2012). Özel amaçlı şirket olarak bilinen bu yöntem ile taraflar, proje yönetimini kurmuş oldukları şirket üzerinden yürütmektedirler (Gatti, 2007).

Aşağıda YİD'e örnek bir özel amaçlı şirket (proje şirketi) modeli verilmiştir (Durucasu ve Acar, 2015):



Şekil 9. YİD projelerinde kullanılan özel amaçlı şirket modeli.

Kaynak: *Durucasu ve Acar, 2015*.

Yukarıdaki modeldeki ana taraflar, kamu tarafı (hükümet), borç veren kuruluş, sponsorlar, proje şirketi, kurucular ve işleticilerdir. Aşağıdaki bölümde bu taraflardan bahsedilecektir.

Hükümet Kuruluşu: Proje sorumluluğuna sahip olan taraftır. Kamu, sponsorlara YİD projesi sunar (Durucasu ve Acar, 2015). Proje ile ilgili olarak, proje şirketinin yapması gereken hizmetleri ve fiyat gibi hususları düzenler veya kontrol eder (Haberal ve Akdoğan, 2023). Başlangıçta sözleşmede belirtilen süre sonunda proje şirketi, projeyi kamuya devreder.

Borç Veren Kuruluş: KÖİ projeleri genellikle çok büyük ve karmaşık olduğu için proje finansmanı da karmaşıktır, proje finansmanında finansman türüne göre birçok banka veya birçok tahvil yatırımcısı bulunabilmektedir (Gatti, 2007). Bu kuruluşlar hem yerli hem de yabancı olabilmektedir. Borç veren kuruluş, kredi verecek şirketi seçerken, borç alacak olan şirketin itibarı, geçmişi ve finansman maliyeti gibi hususlara dikkat etmektedir (Gatti, 2007). Ayrıca toplum açısından faydalı olabilecek projelere, Dünya Bankası gibi kuruluşlar finansman sağlayabilmektedir (Gatti, 2007).

Sponsorlar: Tesisin inşası, finansmanı, işletilmesi ve bakımıyla sorumlu olan özel şirket/ler tarafıdır (Durucasu ve Acar, 2015). Sponsor şirketler hem yerli hem de yabancı şirketler olabilmektedir. Yabancı katılımcılar olmasıyla birlikte, ülkeye bilgi ve teknoloji transferi sağlanabilmektedir (Akçay, 2006, aktaran Uysal, 2017).

Proje Şirketi: Projenin inşası, işletilmesi ve bakımı gibi süreçlerin yürütülebilmesi için sponsorlar tarafından ortak bir şirket oluşturulmaktadır (Durucasu ve Acar, 2015). Sözleşmede belirtilen süre boyunca proje şirketi sponsorlar tarafından yönetilmektedir.

Kurucular: YİD projelerinin inşasıyla sorumludur, kurucular ve sponsorlar ortak da olabilir ayrı da olabilmektedir (Durucasu ve Acar, 2015).

İşleticiler: Proje şirketi ve işleticiler arasında belirli bir kâr payı karşılığında sözleşme yapılır (Durucasu ve Acar, 2015). İşleticilerin tesisin bakımını ve gelirlerini toplamak gibi yükümlülükleri mevcuttur (Durucasu ve Acar, 2015).

Bu model ile metrolar, hava limanları, köprüler, tüneller, otoyollar, toplu ulaşımlar, büyük elektrik santralleri, barajlar, maden işletmeleri ve geri dönüşüm tesisleri gibi birçok altyapı ve üstyapı projesi, proje başlangıcındaki ağır finansal yüke katlanılmadan yapılabilmektedir (Yap İşlet Devret Modelinde Uygulanan Usul ve Esasların Kalkınma Ajansları Açısından Analizi, t.y.; Özer, 2012; Tokatlıoğlu ve Şen, 2019;). Aşağıda YİD modelinin avantajları ve dezavantajları verilmiştir.

Modelin avantajları şunlardır (Akçay, 2006, aktaran Uysal, 2017):

- Teknoloji ve bilgi transferinin sağlanması,
- Kamu bütçesini kullanmadan yatırım finansmanını sağlayabilmesi,
- Yabancı sermaye girişimini pozitif anlamda etkileyebilmesi.

YİD modelinin riskleri ise şu şekilde verilmiştir (Akçay, 2006, aktaran Uysal, 2017):

- Yapılan yatırımın türüne göre (ulaşım, enerji vs.) oluşabilecek potansiyel riskler,
- Kamunun borçlarını ödeyememesi,
- Projenin kamulaştırılması,
- Projenin yapım ve tamamlanmama riskleri.

5.1.2. Yap-İşlet Modeli

Yİ kamu ile özel sektör arasındaki sözleşme sonucunda, projenin özel sektör tarafından tasarlandığı, finanse edildiği, işletildiği ve tesisin özel sektörde kaldığı bir KÖİ modelidir (Övgün vd., 2009). Yİ modeli ile kamunun özel sektör ile yaptığı anlaşma

sonucunda, kamu ihtiyaçları giderilmektedir (Uysal,2017). Yİ modelinde enerji sektörü uygulamaları sıklıkla görülmektedir (Uysal, 2017).

5.1.3. Yap-Sahip Ol-İşlet Modeli

YSİ modeli ile proje özel sektör tarafından yapılmaktadır, işletme hakkı süresi sözleşmeye bağlı olur; fakat bu işletme hakkı süresi sınırsız da olabilmektedir (Keşli, 2009). Gelişmekte olan ve gelişmemiş ülkelerde bu model kullanılarak modern su ve atıksu arıtma tesisleri inşa edilirken, gelişmiş ülkelerde ise YSİ modeli kullanılarak altyapı yenileme ihtiyaçları karşılanmaktadır (What Is the Build-Own-Operate (BOO) Model?, t.y.).

5.1.4. Yap-Sahip Ol-İşlet-Devret Modeli

Bu model ile kamunun yapması gereken projeler kamu-özel işbirliği sayesinde özel sektör tarafından yapılmaktadır (Keşli, 2009). YSİD modeli ile yapılan sözleşmeler 30 yıla kadar belirli bir süre için yapılmaktadır (Pekkarinen vd., 2012). Proje, özel sektörün tesise sahip olduğu, işlettiği ve tesisin süre sonunda kamuya devrettiği bir KÖİ modelidir (Keşli, 2009).

5.1.5. Satın Al-Yap-İşlet Modeli

Kamu kuruluşuna ait bir varlığın bir özel şirkete genellikle varlıkların geliştirilmesi, yenilenmesi ve işletilmesi için sözleşme karşılığında devredilmesidir (United Nations Economic Commission For Europe, 2008). Kamu kontrol hakkı ise sözleşme aracılığıyla sağlanır (United Nations Economic Commission for Europe, 2008).

5.1.6. İşletme Hakkı Devri Modeli

İHD ile kamuya ait bir tesisin belirli bir süreliğine işletme hakları özel sektöre devredilir (Eriçok, 2023). Mevcut işletmenin işletilmesi ve yenilenmesi gibi birtakım gereksinimler, devredilen özel şirket tarafından sağlanmaktadır (Ayanoğlu, 2007).

5.1.7. Yap-Kirala-Devret Modeli

YKD modeli genellikle kamuya ait olan arazinin, özel sektöre belirli bir süre ile kiralanarak üst tesis inşa edilmesidir (Uysal, 2019). YKD modellerinde projenin finansmanı, inşası ve işletilmesi özel sektör tarafından karşılanmakta, tesis kamu sektörüne kiralanmakta ve özel sektör yaptığı yatırımı bu kiralamalar sonucunda geri kazanmaktadır (Gil, 2013). Yapılan araştırmalar sonucunda bu projenin genellikle sağlık ve eğitim sektöründe kullanıldığı gözlemlenmiştir.

5.2. Kamu-Özel İşbirliği ile Yapılan Ulaşım Altyapısı Yatırımları

Toplumsal ihtiyaçların ve ekonomik kalkınmanın sağlanması için en önemli unsurlardan birisi ulaşımdır. Karayolu ulaşımı lojistik ve taşımacılık, turistik ve acil durumlar (ambulans, itfaiye) gibi ihtiyaçları giderebilmek için oldukça önemlidir. KÖU tarihi 1980 Latin Amerika ve 1990 Birleşik Krallık'a dayanmaktadır (ITF, 2017). 1990-2009 yılları arasında Avrupa bölgesinde 250 milyar Euro'yu aşan bütçe ile, 1.300'den fazla KÖU projesi imzalanmıştır (Kappeler ve Nemoz, 2010). KÖİ modeli ile büyük ölçekli projeler gerçekleşebilmektedir (Gatti, 2007). Yapılan araştırmalar sonucunda altyapı yatırımlarının büyük ölçüde olmasından kaynaklı, KÖİ uygulamalarına sıklıkla rastlanılmıştır.

Aşağıda KÖİ ile gelişmekte olan ülkelerde yapılan ulaşım altyapı projelerine bazı örnekler verilmiştir.

5.3. Kamu-Özel İşbirliği ile Geliştirilen Ulaşım Projesi Örnekleri

Bu bölümde gelişmekte olan ülkelerdeki, KÖU ile yapılan projelere bazı örnekler verilmiştir.

5.3.1. Corredor C (Arjantin)

Corredor C ücretli otoyolu, Arjantin'in Buenos Aires, Córdoba, Santa Fe ve Mendoza illerini kapsayan projedir (Corredor C, Argentina, t.y.). Proje ABD hükümetinin finansmanın sağladığı, proje inşasının yerel inşaat firması tarafından üstlenildiği bir KÖİ projesidir (Rufino, 2018). Arjantin ve Şili arasındaki ticaretin hacmi 3,9 milyar dolardır ve bu ticaretin %80'i bu güzergâh üzerinde gerçekleşmekte olduğundan bu yol oldukça önemli bir otoyoldur (InfraPPP, 2021). Arjantin ve Şili'yi birbirine bağlayan 876 km'lik bu otoyolun projesi, mevcut ücretli yolun yenilenmesi ve geliştirilmesini kapsamaktadır (InfraPPP. 2021). Yurt Dışı Özel Yatırım Şirketi (OPIC), bu proje için 400 milyon dolarlık bir yatırım finansmanı sağlamıştır (InfraPPP. 2021).

5.3.2. Rodoanel Mário Covas (Brezilya)

Bu proje, Brezilya'nın São Paulo Eyaleti'nde yer alan Rodoanel Norte karayolunun işletilmesi ve bakımını kapsayan, sözleşme süresi 31 yıl olan ve proje değeri 3,3 milyar R$ olan KÖİ modeli ile yürütülen projedir (Concessão para Exploração do Rodoanel Mário Covas, 2023). Projeye 2013'te başlanılmış olup projenin inşaatı 2018'den beri durmuş durumdadır (Elias, 2023). Mevcut anlaşma yarıda kalmış projenin tamamlanılmasını kapsamaktadır ve 2026'nın ikinci yarısında projenin tamamlanması beklenmektedir (Elias, 2023). Rodoanel Norde otoyolu 44 km'lik yolu kapsamakta ve başkent São Paulo ve çevresini etkileyen projenin özellikle şehir içlerindeki ağır vasıta trafiğini azaltması beklenmektedir (Elias, 2023).

5.3.3. Autopista Al Mar 1 (Kolombiya)

Bu proje, Kolombiya'nın Antioqyia eyaletinde yer alan San Jerónimo, Medellin ve Santa Fe de Antioquia şehirlerini birbirine bağlayan KÖİ ile yapılmış otoyoldur (Proyectos en Colombia, 2020). Bu otoyol 176 km uzunluğa sahiptir ve bu otoyol içerisinde 17 tünel ve 41 köprünün inşa edilmesi planlanmaktadır (InfraPPP, 2015). Proje 2019 IJGlobal Ödülleri'nde "Latin Amerika Karayolu Finansmanı" alanında ödül kazanmıştır (Proyectos en Colombia, 2020).

Projenin Amaçları aşağıdaki gibi verilmiştir (Proyectos en Colombia, 2020):

- Tarım ticaretini geliştirmek.
- Bölgedeki ana limanlarla bağlantıyı arttırmak.

5.3.4. 1915Çanakkale Köprüsü (Türkiye)

1915Çanakkale Köprüsü, Çanakkale'nin Gelibolu (Avrupa) ve Lâpseki (Anadolu) ilçelerini birbirine bağlamaktadır (Karayolları Genel Müdürlüğü, t.y.). Proje maliyeti 2,5 milyar Euro olup inşaat süresi 5 yıl sürmüştür (Çanakkale Köprüsü: Köprüyle ilgili bilinenler ve tartışmalar, 2022). Türkiye Cumhuriyeti'nin 100. yılını simgeleyen 2.023 metrelik orta açıklık ile dünya rekoru kırılmıştır (Açık vd., 2022). Bu projenin yapılma amaçları arasında, Pekin-Londra (Bir Kuşak Bir Yol) arası kesintisiz ulaşım sağlanması, yakıt ve enerji tasarrufu sağlanması (Açık vd., 2022), yeni iş kolları yaratması, turizmi ve sanayiyi geliştirmesi yer almaktadır.

5.4. Kamu-Özel İşbirliği Modelinin Dezavantajları

Bu çalışmanın önceki kısımlarında KÖİ finansman modelinin avantajlarından bahsedilmiş olup bu kısımda sadece KÖİ modelinin dezavantajlarından bahsedilecektir.

KÖİ finansman modelinin taraflar için birçok avantajı olsa da bazı dezavantajları mevcuttur.

Hükümet tarafının dezavantajları aşağıdaki gibidir:

- Projenin özel şirket tarafından tamamlanmaması.
- YİD gibi projelerde işletme süresi uzun yıllar olduğu için uzun vadeli finansal yüklerin olabilme ihtimali.
- Geçiş garantisi gerçekleşmeyen projelerde sübvansiyon maliyeti.

Özel şirket tarafının dezavantajları aşağıdaki gibidir:

- Şirketin kamulaştırılması.
- Hükümet tarafının borçlarını ödememesi.
- Proje riskine göre yapılacak sigortalar kaynaklı ekstra maliyetler.

Bu tür dezavantajların gerçekleşme olasılığından dolayı projeye başlamadan önce anlaşma esnasında her iki tarafın da tüm unsurlara anlaşma ile netlik kazandırması gerekmektedir.

ALTINCI BÖLÜM
LİTERATÜR TARAMASI

Arık vd. (2014), 7 yükselen ekonomi (Brezilya, Çin, Hindistan, Rusya, Meksika, Endonezya ve Türkiye) verilerini kullanarak 1990-2011 yılları arasında DYY'yi belirleyen faktörleri incelemiştir. Analiz yöntemi olarak sabit etkiler panel veri analizi metodu kullanılarak regresyon parametreleri tahmin edilmiştir. Yapılan analizler sonucunda DYY'yi etkileyen faktörler arasında; ev sahibi ülkenin DAO, piyasa büyüklüğü ve ekonomik istikrarın anlamlı etkisi olduğu tespit edilmiştir. Ayrıca, iş gücü maliyeti, döviz kuru ve sermaye birikiminin DYY üzerinde anlamlı etkisi bulunamamıştır. Buradan anlaşılacağı üzere ev sahibi ülkenin DAO, piyasa büyüklüğü ve ekonomik istikrarın sağlanması durumunda, DYY çekmesi beklenmektedir.

Özcan ve Arı (2010), 27 Ekonomik Kalkınma ve İşbirliği Örgütü (OECD) ülkelerinin verilerini kullanarak 1994-2006 yıllar arasında DYY'yi etkileyen faktörleri incelemiştir. Analiz yöntemi olarak dinamik panel veri analizi kullanılmış ve regresyon parametreleri GMM metoduyla tahmin edilmiştir. Yapılan analiz sonuçlarına göre hükümetler tarafından yapılan politikalar sonucunda, yatırım yapılan dönemin bir sonraki döneminde gayrisafi yurt içi hasıla (GSYH) büyüme oranlarında değişim gözlemlenmiştir. Buradan da anlaşılacağı üzere yapılan yatırımların etkisi bir sonraki dönemde gözlemlenebilmektedir. DYY yapacak olan şirketlerin önceliği kâr elde etmek ve pazar paylarını yükseltmek olduğu için, ekonomik büyümenin pozitif olduğu ve yüksek getiri sağlayan ülkeler, DYY yapacak olan şirketler için cazip hale gelmektedir. Şirketlerin ülkelere yatırım yapmak için bakmış olduğu bir diğer unsurun da altyapı yatırımlarının (yol, köprü, iletişim, internet, havayolu vb.) olduğu gözlemlenmiştir. Enflasyon ve DYY arasında pozitif ilişki tespit edilmiştir. Sonuç olarak büyüme oranı, altyapı düzeyi ve enflasyonun DYY'yi pozitif anlamda etkilediği gözlemlenmiştir. DAO ve cari dengenin ise DYY'yi negatif yönde etkilediği gözlemlenmiştir.

Asiedu (2013), 99 gelişmekte olan ülkenin verisini kullanarak 1984-2011 yılları arasında DYY, doğal kaynaklar ve kamu kurumları arasındaki etkileşimi araştırmıştır.

Analiz yöntemi olarak dinamik panel veri analizi kullanılmış ve regresyon parametreleri GMM tahmincisi ile tahmin edilmiştir. Yapılan analizler sonucunda doğal kaynakların DYY üzerinde negatif anlamda etkisi olduğu ve iyi kamu kurumlarının doğal kaynakların DYY üzerindeki negatif etkiyi hafiflettiği tespit edilmiştir. Kurumsal kalitenin yükseltilmesinin ülkeler için pozitif etkisi olacağı anlaşılırken, doğal kaynaklar açısından zengin olan ülkeler için pozitif etkinin daha fazla olacağı beklenmektedir Buradan da anlaşılabileceği üzere kurumların kalitesinin yükseltmesi ülkeler için DYY'yi pozitif anlamda etkilemesi beklenirken, doğal kaynaklar bakımından zengin olan ülkelerin kurumsal kalitelerini yükseltmesi durumunda diğer ülkelere göre DYY üzerinde daha fazla etki yapması beklenmektedir

Topçu (2023), 66 ülke verisini kullanarak 2008-2021 yılları arasında DYY girişi verilerini incelemiştir. Analiz yöntemi olarak panel veri analizi kullanılmış ve sabit etkiler kantil regresyon modeli kullanılmıştır. Yapılan analizlerin doğruluğunu sınamak için ayrıca rassal etkiler ve sabit etkiler modelleri kullanılmış Driscoll-Kraay (1998) dirençli standart hataları kullanılarak regresyon parametreleri tahmin edilmiştir. Bağımsız değişkenler olarak hukukun üstünlüğü ve regülasyon kalitesi kullanılmıştır. Kontrol değişkenleri olarak ise pazar büyüklüğü, belirsizlik, DAO, ekonomik büyüme, kurumlar vergisi ve altyapı kullanılmıştır. Yapılan analizler sonucunda hem gelişmiş ülkeler için hem de gelişmekte olan ülkeler için yasal ve düzenleyici sistemlerin kalitesinin DYY girişini pozitif anlamda etkilediği görülürken, gelişmekte olan ülkeler için bu iki değişkenin etkisinin daha önemli olduğu görülmüştür. Araştırmanın önemli unsurlarından birisi de politika sonuçlarıdır. Yasaların güçlü ve güvenilir olması yatırımcının ülkeye gelmesini pozitif anlamda etkilemektedir. Buradan da anlaşılacağı üzere yatırımcının bir ülkeye yatırım yapması için tek unsur yüksek kâr oranları, pazar payları gibi ekonomik unsurlar değildir. Yatırım yapan şirketin haklarını koruyacağı yasalar, bürokrasi, adalet gibi unsurlar da çok önemli olduğu için gelişmiş ülkelere yatırım yapması daha muhtemeldir. Ayrıca, gelişmekte olan ülkelerin yasal sistemlerini güçlendirmesi durumunda yatırımcının gelişmekte olan ülkeyi seçebilmesi beklenmektedir.

Biswas (2002), 44 ülke verisini kullanarak 1983-1990 yılları arasında DYY akışlarını etkileyen geleneksel ve geleneksek olmayan faktörleri incelemiştir. Analiz yöntemi olarak

panel veri analizi kullanılmıştır. Geleneksel değişkenler olarak ücret oranı ve altyapıyı kullanılmıştır. Geleneksek olmayan değişkenler olarak rejim tipi, rejim süresi, sözleşme reddi, özel yatırımların kamulaştırılması, bürokrasinin kalitesi, hükümette yolsuzluk ve hukukun üstünlüğü kullanılmıştır. Yapılan analizler sonucunda geleneksek faktörleri, geleneksel olmayan faktörlerle etkileşime girerek DYY'yi etkilediği görülmüştür. Düşük ücret, iyi altyapı, güvence altına alınmış mülkiyet ve rejimin uzun olması faktörlerinin yatırımcıları ülkeye çekmesi beklenmektedir. Yatırımcının demokrasi olan ülkelere daha çok önem vermesinden dolayı rejim türü de DYY'yi etkileyen faktörler arasındadır Buradan da anlaşılacağı üzere geleneksel ve geleneksel olmayan olarak ayrılan faktörlerin bir arada uygulanması durumunda DYY'yi etkilemesi beklenmektedir.

Yasmin vd. (2003), 15 gelişmekte olan ülke verisini kullanarak 1970-1997 yılları arasındaki DYY verilerini incelenmiştir. Bu 15 ülkeyi seçerken ülkelerin gelir durumuna göre; üst-orta (Arjantin, Brezilya, Kore, Malezya ve Meksika), alt-orta (Kolombiya, Endonezya, Papua Yeni Gine, Peru ve Tayland) ve düşük gelirli (Pakistan, Sri Lanka, Kenya, Zambiya ve Hindistan) olmak üzere ülkeleri beşe ayırmıştır. Analiz yöntemi olarak panel veri analizi kullanmıştır. Panel veri analizi ile, DYY'yi etkileyen faktörleri daha net bir şekilde anlayabilmek adına havuzlanmış en küçük kareler yöntemi, rassal etkiler ve sabit etkiler modeli olmak üzere üç yaklaşım uygulanmıştır. Yapılan analiz sonucunda DYY'yi etkileyen faktörler, üst ve alt-orta gelirli ülkeler için iş gücü, dış borç ve ticaret açıklığı olarak bulunmuşken; düşük gelirli ülkeler için şehirleşme, pazar büyüklüğü, yaşam standardı, enflasyon ve cari hesap dengesi ve ücretler olarak bulunmuştur. Yani bu çalışmadan anlaşılabileceği üzere ülkelerin gelir seviyelerine göre DYY'yi etkileyen faktörler farklılık gösterebilmektedir.

Miškinis ve Juozėnaitė (2015), 3 farklı ülkenin (Yunanistan, İrlanda ve Hollanda) verilerini kullanarak 1974-2012 yılları arasındaki DYY girişini etkileyen faktörleri incelemiştir. Bu üç ülkenin belirlenmesinde etkin olan neden, ülke toprakları boyut olarak yakın olsa da DYY girişleri farklılık göstermesinden dolayı belirlenmiştir. VAR modeli tahmin edilmiştir. Ayrıca, Granger Nedensellik Testi, varyans ayrıştırma ve Etki-Tepki fonksiyonları ile dinamik değişkenler arasındaki ilişki tespit edilmiştir (Miškinis ve Juozėnaitė, 2015, 20). GSYH, döviz kuru, iş gücü maliyetleri, DAO ve enflasyon

değişkenleri analizde kullanılmıştır. Yapılan analizler sonucunda bir ekonomik ve parasal birlik içerisinde bulunan ülkelerin DYY çekmede daha etkili olduğu gözlemlenmiştir. Bir ülkenin para biriminin güçlü ve istikrarlı olması durumunda DYY çekmesini pozitif anlamda etkilemektedir. Yolsuzluk seviyesi, bütçe açığı ve kamu borcu düşük olan ülkeler ile, yatırım iklimi, iş yapma kolaylığı sıralamasında pozitif olan ülkelerin DYY çekmede daha avantajlı olduğu gözlemlenmiştir. Buradan da anlaşılacağı üzere devletlerin ekonomik kalkınma birliği gibi kuruluşlarda bulunması ya da para biriminin değerinin yüksek olması durumlarında DYY çekmesi beklenmektedir.

Çütçü ve Kan (2018), Türkiye verisini kullanarak 1970-2016 yılları arasında DYY'yi etkileyen faktörleri incelemiştir. Analiz yöntemlerinden Engle-Granger eşbütlenleme testi, FMOLS katsayı tahmincisi ve Toda-Yamamoto nedensellik testleri kullanılmıştır. Çalışmadaki değişkenler isek DAO, iş gücü maliyeti, KGS ve enflasyondur. Yapılan analizler sonucunda enflasyon ve işsizliğin DYY'yi negatif anlamda etkilediği görülmüştür. KGS ile DYY arasında pozitif anlamda ilişki tespit edilmiştir. DAO'da ise Todo-Yamamoto nedensellik testine göre nedensellik ilişkisi görülürken, FMOLS testi sonuçlarına göre anlamsızlık tespit edilmiştir. Buradan da anlaşılacağı üzere işsizliğin düşmesi, enflasyonun düşmesi ve KGS'nin yükselmesi durumunda yabancı yatırımcının ülkeye gelmesi beklenmektedir.

Yılgör vd. (2011), Türkiye'ye ait 1980-2008 yılları arasındaki verileri kullanarak ülkeye DYY gelişini etkileyen faktörleri incelemiştir. Analiz yöntemi olarak Toda Yamamoto (1985) nedensellik testi kullanılmıştır. Nedensellik etkisi incelenmiştir. Yapılan analizler sonucunda cari denge, DAO ve GSYH'nin DYY üzerinde doğru nedensellik rastlanmıştır.

Bu çalışmada ulaştırma altyapılarının DYY'e olan etkisi incelenmektedir. Bu amaçla öncelikle DYY'i etkileyen diğer tüm faktörler bu bölümde ele alınmaya çalışılmıştır. Şimdi ise daha spesifik olarak ulaştırma altyapılarının DYY'ye olan etkisiyle ilgili yapılan çalışmalardan bahsedilecektir.

Saidi vd. (2020), 46 gelişmekte olan ülkenin verisini kullanarak 2000-2016 yılları arasında ülkelerde ulaşım, lojistik, DYY ve ekonomik büyüme arasındaki ilişkiyi incelemiştir. Avrupa ve Orta Asya ülkelerini (ECA), Orta Doğu, Kuzey Afrika ve Alt-Sahra ülkelerini (MENA-SSA) ve Doğu Asya, Pasifik ve Güney Asya ülkelerini (EAPSA) içeren gelişmekte olan ülkelerden oluşan 46 ülkenin verisi toplanan küresel bir panel verisi toplanmış ve üç adet olmak üzere alt panel halinde düzenlemesi yapılmıştır. Analiz yöntemi olarak dinamik panel veri analizi kullanılmış ve GMM tahmincisi ile regresyon parametreleri tahmin edilmiştir. Yapılan analizler sonucunda tüm ülkeler için ekonomik büyüme ile DYY girişleri arasında pozitif anlamda ilişki olduğu görülmüştür. Analizlerden elde edilen sonuçlara göre ulaşım ve lojistik altyapısının, DYY çekiciliğine ve sürdürülebilir ekonomik büyümeye katkıda bulunduğu görülmüştür. Gelişmekte olan ülkelerin DYY çekmesi için yabancı sermaye girişini kolaylaştırması, yasal ve politika engellerin ortadan kaldırılması gereklidir. Hükümetlerin altyapı yatırımlarına önem vermesi, ekonomik ve mali düzenlemeler yapması gerekliliği söylenmiştir. Buradan da anlaşıldığı üzere hükümetlerin ekonomik kalkınma yolunda modern ulaşım ve lojistik altyapısına yapılan doğru yatırımlar ve politikalar izlenmesi durumunda, DYY'nin ülkeye gelmesi beklenmektedir.

Seetanah ve Khadaroo (2007), 25 Afrika ülkesine (Benin, Botsvana, Kamerun, Demokratik Kongo Cumhuriyeti, Etiyopya, Gabon, Gambia, Gana, Gine, Gine-Bissau, Kenya, Madagaskar, Malavi, Mali, Mauritius, Mozambik, Namibya, Nijer, Nijerya, Senegal, Güney Afrika, Uganda, Zambiya ve Zimbabve) ait 1985-2004 yılları arasındaki verileri kullanarak başta taşımacılık olmak üzere, mevcut altyapı yatırımlarının DYY'ye etkisini incelemiştir. Analiz yöntemi olarak dinamik panel veri analizi kullanılarak, 25 Afrika ülkesi için taşıma altyapısı ile DYY arasındaki ilişki araştırılmıştır. DYY'nin belirleyicileri olarak pazar büyüklüğü, DAO, insan sermayesi, vergi teşvikleri, altyapı kalitesi ve iş gücü maliyetleri gibi açıklayıcı değişkenleri içermiştir. Yapılan analizler sonucunda taşıma altyapısı yatırımlarının, kısa ve uzun vadede doğrudan yabancı yatırımcılar için ülkeleri cazip hale getirmede önemli olduğu gözlemlenmiştir. Modelde yer alan klasik değişkenler olan eğitim, DAO ve pazar büyüklüğü beklenen sonuçları vererek DYY'yi etkileyen faktörler olarak öne çıkmıştır. Buradan da anlaşıldığı üzere, taşımacılık ve altyapı yatırımlarının DYY girişlerini çekme stratejileri için çok önemli bir unsur olduğu söylenilebilir.

Shahbaz vd. (2021), Fransa ekonomisi üzerinde 1965-2017 yılları arasını kapsayan, eğitim ve ulaşım altyapısının DYY üzerindeki etkisini incelemiştir. Analiz yöntemi olarak ARDL eşbütünleme testi kullanılmıştır. Değişkenler arasında kointegrasyonun varlığını test edilmek için kullanılmıştır. Yapılan analizler sonucunda eğitim ve ulaşım altyapısının DYY çekmesi üzerinde pozitif anlamda etkisi vardır. Ayrıca ekonomik büyüme ile DYY arasındaki ilişkinin pozitif olduğu görülmüştür. Finansal kalkınmanın DYY çekmesi üzerinde engel teşkil ettiği araştırmalar sonucunda gözlemlenmiştir. Enerji tüketiminin DYY'yi teşvik ettiği gözlemlenirken, yenilenebilir enerji kullanımını teşvik ederek çevreye zarar vermeden kaynak ayrılması tavsiye edilmiştir. Buradan da anlaşılabileceği üzere Fransa hükümetinin doğru politikalar izlemesiyle beraber DYY çekmede etkili olabileceği söylenmiştir. Bu çalışmada araştırma evreni olarak Fransa yani gelişmiş ülke seçilmiş olsa da bu örneklerin yerine getirilmesi durumunda diğer gelişmiş ve gelişmekte olan ülkelerde de etkili olacağı çalışmada belirtilmiştir.

Batmaz ve Tunca (2007), Türkiye verisini kullanarak 1992-2003 yılları arasında DYY'nin bölgesel belirleyicilerini incelemiştir. Analiz yöntemi olarak VAR modeli ve eşbütünleşme analizi kullanılmıştır. Yapılan analizler sonucunda altyapı yatırımları, GSYH ve dışa açıklık ile DYY arasında pozitif anlamda ilişki vardır. Ücretler, döviz kuru ve faiz oranı ile DYY arasında negatif bir ilişki vardır. Buradan da anlaşılacağı üzere yapılmış olan ulaşım, enerji, haberleşme gibi yatırımlar sadece ülkede yaşayan vatandaşlar için etkili olmamakla beraber bu altyapı yatırımlarının yabancı yatırımcı çekmesini pozitif anlamda etkilediği görülmüştür. Altyapı yatırımları ile uygun yatırım ortamının oluşturulması yabancı yatırımcı çekmek için oldukça önemlidir.

Yapılan çalışmalar sonucunda altyapı yatırımlarının DYY üzerinde pozitif anlamda etkisi olduğu görülmüştür (Saidi vd., 2020; Shahbaz vd., 2021). Altyapı sistemi; otoyollar, köprüler, tüneller, limanlar, havalimanları, enerji altyapısı ve haberleşme sistemleri gibi altyapı yatırımlarını kapsamaktadır (Kurtaran, 2007). İyi bir altyapı yatırımı yapılan ülkede, yatırımların verimliliğinde pozitif anlamda artış olacağından dolayı yabancı yatırımcı çekmektedir (Kurtaran, 2007). Enerji, haberleşme ve ulaşım altyapısına yapılan yatırımlar yatırımcı çekmede en önemli belirleyiciler olarak bilinmektedir (Karagöz, 2007).

Literatür taraması sonucunda DYY ile ilgili yapılan çalışmalar, bu çalışmaların örneklemleri ve dönemi, kullanılan değişkenler ve bulgular Tablo 1'de özetlenmiştir.

Tablo 1.
Literatür bulguları

Yazar	Örneklem ve Dönemi	DYY'yi etkileyen faktörler	Bulgu
Arık vd. (2014)	Yükselen Ekonomi (1990-2011)	Piyasa Büyüklüğü	+
		Ticari Dışa Açıklık	+
		Ekonomik İstikrar	+
Yasmin vd. (2003)	Gelişmekte Olan Ülkeler (1970-1997)	İşgücü	+
		Dış Borç	+
		Ticari Dışa Açıklık	+
		Şehirleşme	+
		Pazar Büyüklüğü	+
		Yaşam Standardı	+
		Enflasyon	+
		Cari İşlemler	+
Seetanah ve Khadaroo (2007)	Afrika Ülkeleri (1985-2004)	Pazar Büyüklüğü	+
		Ticari Dışa Açıklık	+
		Beşeri Sermaye	+
Shahbaz vd. (2021)	Fransa (1965-2017)	Eğitim	+

Tablo 1'in devamı.			
Shahbaz vd. (2021)	Fransa (1965-2017)	Ulaşım Altyapısı	+
		Ekonomik Büyüme	+
		Finansal Kalkınma	-
Yılgör vd. (2011)	Türkiye (1980-2008)	Cari Denge	+
		Dışa Açıklık	+
		Gayrisafi Yurt İçi Hasıla	+
Özcan ve Arı (2010)	27 OECD Ülkesi (1994-2006)	Büyüme Oranı	+
		Altyapı Düzeyi	+
		Enflasyon	+
		Açıklık	-
		Cari Denge	-
Asiedu (2013)	99 Gelişmekte Olan Ülke (1984-2011)	Doğal Kaynakların Zenginliği	+
		Kurumsal Kalite	+
Topçu (2023)	66 Ülkenin Verisi (2008-2021)	Yasal ve Düzenleyici Sistemlerin Kalitesi	+
		Hukukun Üstünlüğü	+
Biswas (2002)	44 Ülkenin Verisi (1983-1990)	Ücret Miktarı	+

Tablo 1'in devamı.			
Biswas (2002)	44 Ülkenin Verisi (1983-1990)	Altyapı	+
		Mülkiyet Güvenliği	+
		Politik İstikrar	+
Miškinis ve Juozėnaitė (2015)	Yunanistan, İrlanda ve Hollanda'ya Ait Veriler (1974-2012)	Ekonomik İstikrar	+
		Yolsuzluk	+
		Bütçe Açığı	+
		Kamu Borcu	+
		Yatırım İklimine Uygunluk	+
		İş Yapma Kolaylığı	+
Çütçü ve Kan (2018)	Türkiye Verisi (1970-2016)	Enflasyon	-
		İşsizlik	-
		Kişi Başına Düşen Gelir	+
Saidi vd. (2020)	46 Gelişmekte Olan Ülkenin Verisi (2000-2016)	Ekonomik Büyüme	+
		Ulaşım ve Lojistik Altyapı	+
Batmaz ve Tunca (2007)	Türkiye Verisi (1992-2003)	Altyapı Yatırımları	+

Tablo 1'in devamı.			
Batmaz ve Tunca (2007)	Türkiye Verisi (1992-2003)	Gayrisafi Yurt İçi Hasıla	+
		Dışa Açıklık Oranı	+
		Ücret Miktarı	-
		Döviz Kuru	-
		Faiz Oranı	-

(+) Pozitif yönde etkilemektedir.
(-) Negatif yönde etkilemektedir.

YEDİNCİ BÖLÜM
VERİ ve YÖNTEM

Bu çalışmada KÖU'nun, DYY'ye olan etkisi test edilmiştir.

7.1. Veri Seti ve Örneklem

DYY'nin gelişmekte olan ülkeler için önemi, gelişmiş ülkelere göre daha fazla önem taşımaktadır. Bu amaç doğrultusunda KÖİ ile yapılan ulaşım altyapısı yatırımlarının DYY'ye olan etkisini ölçmek için IMF internet sitesinde (IMF, 2023) yer alan "Yükselen ve Gelişmekte Olan Ekonomiler" başlığı altındaki ülkeler örneklem olarak seçilmiştir. Tüm gelişmekte olan ülkelere ait yeterli veri bulunamadığı için, veri seti 24 ülkeyle sınırlı kalmıştır. Bu ülkeler: Arjantin, Brezilya, Bulgaristan, Çin, Kolombiya, Ekvador, Mısır, Gabon, Honduras, Hindistan, Endonezya, Irak, Jamaika, Kenya, Malezya, Meksika, Nijerya, Vietnam, Ukrayna, Türkiye, Senegal, Rusya Federasyonu, Filipinler ve Peru'dur. Veri sıklığı yıllık olup, 2006-2022 yılları arasındaki verileri kapsamaktadır. Bazı yıllar için veri bulunamadığından çalışmada dengesiz panel veri kullanılmıştır. Toplam gözlem sayısı 17 x 24 = 408'dir.

7.1.1. Değişkenler

Veri setinin tarih aralığı 2006-2022 seneleri arasını kapsamaktadır. 24 ülke yer alırken, 1 bağımlı, 1 bağımsız ve 3 tane kontrol değişkeni mevcuttur.

Bu çalışmada bağımlı değişken olarak DYY kullanılmıştır. Bağımsız değişken olarak ise KÖU değişkeni kullanılmıştır. Kontrol değişkenleri olarak ise; KGS, POL ve DAO değişkenleri kullanılmıştır. Tezin bu kısmında değişkenler sırasıyla açıklanacaktır.

Bağımlı Değişken

Bu araştırmada bağımlı değişken olan DYY'yi ölçmek için "World Bank Indicators" sayfasında yer alan GSYH'nin yüzdesi olarak belirtilen doğrudan yabancı yatırım net girişler verisi kullanılmıştır. DYY net girişler verisi şu kalemlerden oluşmaktadır: Öz sermaye, kazançların yeniden yatırımı ve diğer kısa vadeli ve uzun vadeli sermaye yatırımlarının toplamı (Worldbank Indicators, t.y.). Bağımlı değişkendeki toplam gözlem sayısı 408'dir.

Bağımsız Değişken

Bu araştırmada bağımsız değişken olarak KÖU verisi kullanılmıştır. Veriler World Bank Indicators sayfasından elde edilmiştir. Verilere küçük projeler ve taşınılabilir varlıklar dahil edilmemiştir (Worldbank Indicators, t.y.). Verilerde kullanılan projeler; yönetim ve kiralama sözleşmeleri, yeşil saha projeleri, büyük sermaye harcamalı işletme ve yönetim sözleşmeleri, yatırım taahhütleri, tesislere yapılan yatırımlar ve hükümet varlıklarına yapılan yatırımları içermektedir (Worldbank Indicators, t.y.). Bağımsız değişkendeki toplam gözlem sayısı 218'dir. Görüldüğü üzere bazı ülkeler için gözlem sayısı elde edilememiştir. KÖU projelerinin DYY'yi pozitif anlamda etkilemesi beklenmektedir. Bu değişkenini doğal logaritması alınmıştır.

Kontrol Değişkenleri

Kişi Başına Düşen Gayrisafi Yurt İçi Hasıla

KGS verileri Dünya Bankası web sayfasından alınmış. KGS, bir ülkenin refah seviyesini ve ekonomik düzeyini göstermede önemli unsurlardan birisidir. GSYH, bir ülkede belirli dönem içerisindeki üretilen mal ve hizmetlerin değerini ölçer (Özsoy ve Tosunoğlu, 2017). GSYH arttıkça, ekonomik büyüme olacağı düşünülür ve toplanacak verginin de artması beklenmektedir (Akıncı ve Atalay, 2021). Hükümetlerin daha iyi bir ekonomiye sahip olması için GSYH'i artırması oldukça önemli bir unsurdur. KGS değerleri arttıkça DYY'yi pozitif anlamda etkileyeceği beklenmektedir.

Bu değişkenini doğal logaritması alınmıştır. Bu kontrol değişkenindeki toplam gözlem sayısı 408'dir.

Politik İstikrar

Çalışmada kullanılan kontrol değişkenlerinden bir diğeri de POL'dur. WGI (Dünya Yönetişim Göstergeleri) verisinde 6 adet başlık vardır. Bu çalışmada, WGI'nin alt başlığı olan POL verisi kullanılmıştır. WGI verileri ülkeler arasındaki gelişmeleri kıyaslamak için kullanılan veridir ve POL verisi, terörizm ve siyasal istikrar gibi verileri ölçmektedir (Worldbank Indicators, t.y.). Çalışma verileri Dünya Bankası websitesinden alınmıştır. Hükümetin değişmemesi ve ülkede terör eylemlerinin olmaması durumunda yatırımcı açısından ülkenin daha cazip olması beklenmektedir. POL'un ülkelerde DYY'yi pozitif anlamda etkilemesi beklenmektedir. Bu kontrol değişkenindeki toplam gözlem sayısı 408'dir.

Dışa Açıklık Oranı

Çalışmada kullanılan kontrol değişkenlerinden bir diğeri de DAO'dur. Mal ve hizmetlerin, toplam ihracat ve ithalat meblağının, GSYH'ye oranı DAO'nun ortaya çıkmasını sağlamaktadır. Ülkelerin dışa açıldıkça, ülkelerin dış ticaret hacimleri yükselecektir ve yapılan araştırma sonuçları, DAO yüksek olan ülkelerde, olmayanlara göre büyüme oranının daha yüksek olduğunu göstermiştir (İlter ve Doğan, 2018).

DAO'nun yüksek olduğu ülkelerde ekonominin güçlü olduğu düşünülmektedir. Bu oranın DYY'yi pozitif anlamda etkilemesi beklenmektedir. Bu kontrol değişkenindeki toplam gözlem sayısı 387'dir.

Yapılan literatür taramalaları doğrultusunda değişkenlere ait beklenen etkiler Tablo 2'de gösterilmiştir.

Tablo 2.
Değişkenlerin beklenen etkileri

Değişken Adı	Kısaltma	Değişkenin Statüsü	Gösterge	Kaynak	Beklenen Etki
Kamu-Özel İşbirliği Modeli ile Yapılan Ulaşım Altyapısı Yatırımları	KÖU	Bağımsız Değişken	Ulaştırmada Kamu Özel Ortaklığı Yatırımının ($) (doğal logaritması alınmıştır)	The World Bank İnternet Sitesi	+
Kişi Başına Gayrisafi Yurt İçi Hasıla	KGS	Kontrol Değişkeni	Kişi Başına GSYH ($) (doğal logaritması alınmıştır)	The World Bank İnternet Sitesi	+
Politik İstikrar	POL	Kontrol Değişkeni	Siyasi İstikrar ve Şiddetin/Terörün Yokluğu: Tahmin	The World Bank İnternet Sitesi	+
Dışa Açıklık Oranı	DAO	Kontrol Değişkeni	Ticaret (GSYH'nin Yüzdesi)	The World Bank İnternet Sitesi	+

7.2. Metodoloji

7.2.1. Hipotez

Ulaşım altyapısı, yapıldığı yerdeki ekonomik aktiviteyi ve kalkınmayı artırıp sağladığı lojistik destek sayesinde üretilen malların sevkiyatına demir-kara-deniz yolları sayesinde olanak sağladığından yabancı firmaların ulaşım altyapısının iyi olduğu yerleri tercih etmesi ve bu yerlere yatırım yapması beklenmektedir. Bu çıkarıma göre aşağıdaki hipotez kurulmuştur:

Hipotez: KÖU'nun DYY'ye olan etkisi pozitiftir.

7.2.2. Ekonometrik Model

Kurulan hipotez aşağıdaki regresyon modeli kullanılarak test edilmiştir:

$$DYY_{it} = \alpha_i + \beta_1 \log K\ddot{O}U_{it} + \beta_2 \log KGS_{it} + \beta_3 POL_{it} + \beta_4 DAO_{it} + \varepsilon_{it}. \quad (1)$$

t = 1, 2 ,.., T,

i = 1,2, ……., I

Bu denklemde α_i bireysel sabit etkileri, β'lar eğilim katsayılarını, ε_{it} özgün hata terimini, i indeksi ülkeleri ve t indeksi de zamanı göstermektedir.

7.3. Panel Veri Analizi

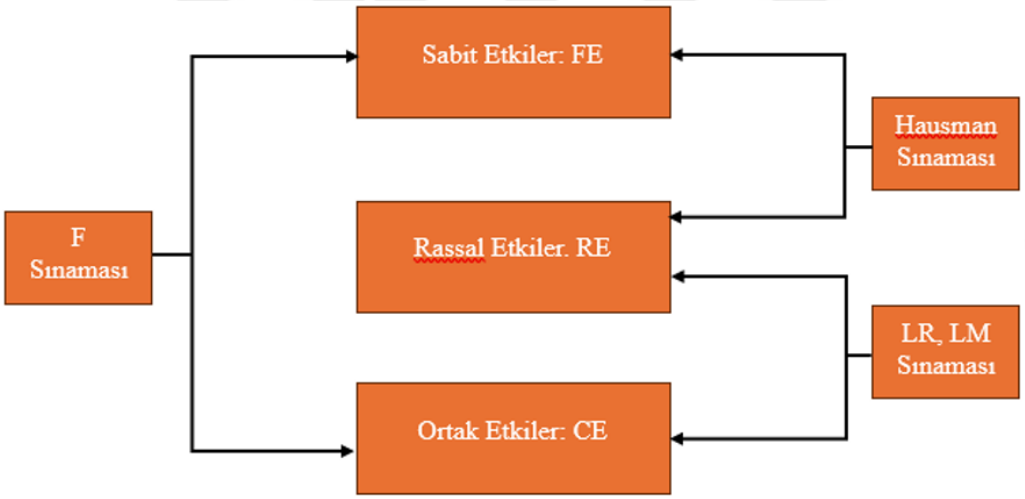
Bu çalışmada ekonomik araştırmalarda tercih edilen yöntemlerden birisi olan panel veri analizi kullanılmıştır. Panel veri analizinde yatay kesit ve zaman serisi verilerinin beraber kullanılması gözlem sayısı ve serbestlik sağlaması açısından avantaj sağlamakta olup (Yerdelen Tatoğlu, 2021) farklı birimlere ait gözlemlerin zaman içersinde değişikliği incelenmiş olunur. Eksik verilerde dahi panel veri analiz yöntemi kullanılabilmektedir (Yıldırım vd., 2013). Bu çalışmada kullanılan verilerde eksik gözlemler olmasından dolayı veri seti dengesiz paneldir. Analiz Stata BE17 programı ile yapılmıştır.

Panel verinin avantajları arasında, gözlemlenemeyen etkilerin modele dahil edilebilmesi mevcuttur ve sonrasında çıkan sonuçlara göre gözlemlenemeyen etkiler, uygun modele göre sınıflandırılmaktadır (Arı ve Zeren, 2011). Panel veride analizi kullanılarak daha karmaşık veri setleri incelenebilmektedir (Gujarati ve Porter, 2009). Zaman serisi ve yatay kesit analiz yönteminde bireysel homojenlik kontrol edilemezken, panel veri analiz

yönteminde bireysel homojenlik kontrol edilebilmektedir (Baltagi, 2008). Ayrıca panel veride gözlem sayısı, zaman serisine göre daha fazla olacağı için tahminler daha güvenilir olacaktır (Turhan ve Taşseven, 2010).

7.3.1. Panel Veri Sınama Testleri

Regresyon parametrelerinin doğru bir şekilde tahmini için uygun modelin seçilmesi gerekmektedir. Bu amaçla veri seti kullanılarak panel veri sınama testleri gerçekleştirilmelidir. Aşağıdaki şekilde, bu testlerin uygulanma sırası ve izlenecek yol haritası gösterilmiştir.



Şekil 10. Panel veri modellerinde sınama yol haritası.

Kaynak: *Çınar, 2021*.

Uygun modelin seçilmesi için aşağıdaki sıraya göre ilerlenmesi gerekmektedir (Çınar, 2021):

- F-Homojenlik Sınaması
- Likelihood Ratio (LR) (Olabilirlik Oranı) ve Breusch-Pagan Lagrangian Multiplier (LM) Sınamaları
- Hausman Sınaması

F-Homojenlik Sınaması Ortak Etkiler ve Sabit Etkiler modelleri arasında, LR ve LM Sınamaları Ortak Etkiler ve Rassal Etkiler modelleri arasında, Hausman Sınaması ise Sabit Etkiler ve Rassal Etkiler modelleri arasında tercih yapmak için kullanılır (Çınar, 2021). F-Homojenlik Sınamasının sıfır hipotezi, kesme parametrelerinin homojen olduğunu belirtmektedir; birim ya da zaman etkisi yoktur. Bu çalışmada LR ve Breusch-Pagan LM Sınamalarından Breusch-Pagan LM sınaması tercih edilmiştir. Bu sınamanın sıfır hipotezi ise birim etki varyansının sıfıra eşit olmasıdır (Breusch ve Pagan, 1980). Hausman testinin sıfır hipotezi ise hata terimi bileşenleri ile bağımsız değişkenlerin ilişkisiz olmasıdır (Hausman, 1978).

7.4. Sabit Etkiler Modeli

Panel veri analizinde kullanılan yöntemlerden birisi Sabit Etkiler modelidir. Bu modelde, her bir yatay kesit birim için sabit terim farklı değer oluşturmaktadır; bu oluşan değer doğrultusunda sabit katsayı, sabit değişken gibi ifade edilebilir (Yerdelen Tatoğlu, 2021:90).

Her birim için zaman serileri sabit kalmasından dolayı bu modele Sabit Etkiler modeli denmektedir (Asteriou ve Hall, 2007).

Sabit Etkiler modelinde açıklayıcı değişkenlerin gözlemlenemeyen bireysel etkilerle bağlantılı olduğu kabul edilmektedir (Greene, 2003).

Sabit Etkiler modelinin fonksiyonel biçimi aşağıdaki gibidir (Yerdelen Tatoğlu, 2021):

$$Y_{it} = B_{0it} + B_{1it}X_{1it} + B_{2it}X_{2it} + \cdots + B_{kit}X_{kit} + u_{it} \quad i = 1, \dots, N; t = 1 \dots, T)$$

Sabit etkiler fonksiyonundaki her bir X_{it} ve ε_{it} değerleri birbirinden bağımsız unsurlardır (Baltagi, 2005).

7.5. Panel Verilerinde Varsayımlar

Panel veri analizinde, yatay kesit analizinde olduğu gibi bazı ekonometrik varsayımlar vardır (Çınar, 2021). Bu varsayımlar sağlanamadığı takdirde tahminci, doğrusal en iyi sapmasız tahminci (BLUE) olma özelliğini kaybetme riski taşımaktadır (Çınar, 2021).

Bu çalışmada ekonometrik varsayımları test etmek için aşağıdaki testler sırasıyla yapılmıştır:

1. Çoklu Doğrusal Bağlantısızlık Testi - Varyans Büyütme Faktörü (VIF) Hesaplaması
2. Değişen Varyans Testi – Modifiye Edilmiş Wald Testi (Greene, 2000)
3. Otokorelasyonsuzluk Testi – Modifiye Edilmiş Bhargava, Franzini, Narendranathan (1982) Testi
4. Birimlerarası Korelasyonsuzluk Testi - Peseran Yatay Kesit Bağımlılık Testi (Peseran 2015 CD Testi)

7.5.1. Çoklu Doğrusal Bağlantısızlık Testi

Klasik çoklu doğrusal regresyon modelinin güvenilir olması için bağımsız değişkenler arasında çoklu bağlantının bulunmaması gerekmektedir (Konuk vd., 2021). Bu bağlantının incelenmesi için Varyans Büyütme Faktörü – Variance Inflation Factor (VIF) kullanılabilir. VIF bağımsız değişkenlerin arasında doğrusal olarak bağlantı olup olmadığını test etmektedir (Bayassova ve Kazan, 2016). VIF değerinin kabul edilebilir en yüksek değeri 10 olarak bilinmektedir (Hair vd., 1995).

7.5.2. Değişen Varyans Testi

Kurulan modeldeki hata terimi varyansı, açıklayıcı değişkenlerdeki değişimlerden etkilenmeden sabit kalmalıdır; eğer ki hata terimleri sabit kalmaz ise değişen varyans

durumu oluşur (Uçan ve Şahin, 2024). Sabit etkiler modelindeki değişen varyansı ölçmek için bu çalışmada Modifiye Edilmiş Wald Testi (Greene, 2000) kullanılmıştır. Bu testin sıfır hipotezi aşağıdaki gibidir:

H_0: Model hatalarının varyansı sabittir.

7.5.3. Otokorelasyonsuzluk Testi

Otokorelasyonsuzluk bir zaman serisindeki gözlemler arasındaki bağımlılığı göstermektedir (Özer vd., 2024). Kurulmuş olan modelde hata terimleri arasındaki ilişkiyi yani otokorelasyonu ölçmek için Modifiye edilmiş Bhargava, Franzini, Narendranathan (1982) (Bhargava vd., 1982) testi uygulanmıştır.

Bhargava vd. (1982) testi sonuçlarındaki kritik değer 1.8'dir; bu değerin altındaki sonuçlar değişkenler arasında birinci derecede otokorelasyon olduğunu ifade etmektedir (Çınar, 2021). Bhargava vd. (1982) otokorelasyon testinin sıfır hipotezi aşağıdaki gibidir (Bhargava vd, 1982):

H_0: Hata terimleri arasında otokorelasyon yoktur.

7.5.4. Birimlerarası Korelasyonsuzluk Testi

Paneli oluşturan yatay kesitler (ülkeler) arasında bağımlılık olup olmadığını öğrenmek için T<N olduğundan veriye uygun bir yatay kesit bağımlılık testi araştırılmış ve Pesaran (2015) CD Testi veriye uygulanmıştır. Bu test, yatay kesit ve zaman verileri sonsuza yaklaştığında hata terimleri arasında yatay kesit bağımlılığının kaybolacağını ve tahmincinin tutarlı olacağını varsayar (Pesaran, 2015).

Pesaran (2015) testinin sıfır hipotezi aşağıdaki gibidir:

H_0: Hata terimleri arasında zayıf bir şekilde yatay kesit bağımlılığı vardır.

SEKİZİNCİ BÖLÜM

AMPİRİK BULGULAR

Araştırmanın bu bölümünde KÖU'nun DYY üzerindeki etkisine dair ampirik bulgulara yer verilmiştir. Bu bölümde sırasıyla betimleyici istatistiklerden, korelasyon matrisinden, panel veri sınama testi sonuçlarından, panel veri ekonometrik varsayımların test sonuçlarından ve regresyon sonuçlarından bahsedilecektir.

8.1. Betimleyici İstatistikler

Değişkenlere ait betimleyici istatistikler aşağıdaki tabloda verilmiştir.

Tablo 3.
Özet istatistikler

Değişkenler	Gözlem Sayısı	Ortalama	Medyan	Std. Hata	Minimum	Maksimum
DYY	408	2,980	2,529	2,879	-4,541	31,227
KÖU	218	20,522	20,523	1,694	15,176	24,487
KGS	408	8,411	8,524	0,736	6,550	9,679
POL	408	-0,674	-0,569	0,723	-2,826	0,561
DAO	387	68,928	57,690	68,928	22,106	202,577

DYY, KÖU, KGS, POL ve VER verilerinin ortalamaları ve medyanları birbirine yakındır. DYY'nin normalde pozitif değer alması beklenmektedir; fakat veri setine bakıldığında bazı yıllarda bazı ülkelerde DYY'nin negatif değerler aldığı gözlenmiş ve bunun sebepleri araştırılmıştır. DYY'nin eksi değere sahip olduğu ülkeler Rusya, Irak, Mısır ve Nijerya'dır. Rusya'daki 2022 yılına ait eksi DYY değerlerinin Rusya'nın Ukrayna'ya başlatmış olduğu savaş dolayısıyla firmaların boykotta bulunması, Irak'taki 2013-2022 yılları arasındaki eksi değerlerin iç savaştan kaynaklanması, Mısır'daki 2011 yılına ait negatif değerlerin yapılan devrimden dolayı olması ve Nijerya'daki 2022 yılındaki negatif

değerlerin sivil halkın fidye için rehin alınması gibi politik krizlerden kaynaklandığı gözlemlenmiştir.

8.2. Korelasyon Matrisi

İncelenen 4 değişken arasındaki korelasyon katsayıları, Tablo 4'te gösterilmektedir. Korelasyon matrisi, iki değişken arasındaki ilişkiyi göstermektedir. İki bağımsız açıklayıcı değişken arasındaki korelasyon katsayısı 0,8'den yüksek ise çoklu doğrusal regresyon analizinde çoklu doğrusal bağlantı sorunu meydana gelmektedir (Gujarati, 2003). Tablo 4'te görüldüğü üzere korelasyon katsayılarının tamamı 0,8'den düşük seviyededir. Bu durumda değişkenler arasında çoklu doğrusal bağlantı probleminin olmadığı söylenilebilir.

Tablo 4.
Korelasyon tablosu

	KÖU	**KGS**	**POL**	**DAO**
KÖU	1,000			
KGS	0,1494	1,000		
POL	-0,0624	0,1420	1,000	
DAO	-0,3052	-0,1720	0,3225	1,000

8.3. Panel Veri Sınama Testi Sonuçları

Bu çalışmada önceki bölümde belirtilen testler yapılma sırasına göre uygulanmış ve şu sonuçlar elde edilmiştir:

F-Homojenlik sınamasına göre F-istatistiği 7,68 çıkmış ve sıfır hipotezi %1'lik anlamlılık seviyesinde reddedilmiştir. Bu sonuca göre Sabit Etkiler modeli Ortak Etkiler modeline göre tercih edilmiştir. Breusch-Pagan LM testi sonucuna göre Breusch-Pagan LM

test istatistiği 51,02 çıkmıştır. Sıfır hipotezi %1'lik anlamlılık düzeyinde reddedilmiştir. Bu test sonucuna göre Ortak Etkiler ve Rassal Etkiler modelleri arasından Rassal Etkiler modelinin geçerli olduğu sonucuna ulaşılmıştır. Hausman Spesifikasyon testinin sonucuna göre ise test istatistiği 15,83 çıkmış ve sıfır hipotezi %1'lik anlamlılık seviyesinde reddedilmiştir. Bu durumda Rassal Etkiler modeli yerine Sabit Etkiler modeli ile regresyon parametrelerinin tahmin edilmesi uygun olacaktır. Bu sonuçlar Tablo 5'de özetlenmiştir.

Tablo 5.
Panel veri sınama testleri sonuçları

Testler	**Test İstatistikleri**
F Testi	7,68***
Breusch-Pagan LM Testi	51,02***
Hausman Spesifikasyon Testi	15,83***

Not: ***, %1'lik anlamlılık düzeyini gösterir.

8.4. Ekonometrik Varsayımların Test Sonuçları

8.4.1 Varyans Büyütme Faktörü (VIF) Sonuçları

Tablo 6'da görüldüğü üzere değişkenler arasında çoklu doğrusal bağlantı problemi bulunmamaktadır; çünkü tüm VIF değerleri 5'ten küçüktür.

Tablo 6.
VIF sonuçları

Değişkenler	**VIF**	**1/VIF**
DAO	1,27	0,788
POL	1,18	0,849
KÖU	1,11	0,899

Tablo 6'nın devamı.

KGS	1,09	0,920
Mean VIF		1,16

8.4.2. Modifiye Edilmiş Wald Testi Sonuçları

Yapılan test sonuçları Tablo 7'de raporlanmıştır. Tüm test sonuçları H_0 hipotezinin reddedildiğini göstermektedir. Bu sonuca göre değişen varyans problemi vardır.

Tablo 7.
Modifiye edilmiş Wald testi sonuçları

Test	chi2	Prob>chi2
Wald Testi	2265,170	0.000

8.4.3. Modifiye Edilmiş Bhargava, Franzini, Narendranathan (1982) Testi Sonuçları

Çıkan Modifiye Edilmiş Bhargava, Franzini, Narendranathan (1982) testinin sonucuna göre Durbin-Watson test istatistiği kritik değer olan 1,8'in altında kaldığından bu durumda hata terimleri arasında birinci dereceden otokorelasyon problemi olduğu sonucuna ulaşılmaktadır. Test sonuçları Tablo 8'de gösterilmiştir.

Tablo 8.
Modifiye edilmiş Bhargava testi sonuçları

Test	İstatistik Değeri
Bhargava	0,752

8.4.4. Pesaran Yatay Kesit Bağımlılık Testi Sonuçları (Peseran CD Test 2015)

Test sonuçlarına göre H_0 hipotezi reddedilememektedir. Bu durumda hata terimleri arasında zayıf bir şekilde yatay kesti bağımlılığı vardır. Test sonuçları Tablo 9'da gösterilmiştir.

Tablo 9.
Pesaran test sonuçları

Test	**CD**	**p-value**
Pesaran	0	1.000

Ekonometrik varsayım test sonuçlarına göre kurulan modelde, çoklu doğrusal bağlantısızlık ile ilgili herhangi bir problem çıkmazken homoskedastisiti, otokorelasyonsuzluk ve birimler arası korelasyonsuzluk varsayımlarında problemler çıktığı gözlemlenmiştir. *"Homoskedastisiti, otokorelasyonsuzluk ve birimlerarası korelasyonsuzluk varsayımları tahmincilere özgü problemler olması sebebiyle, ilgili problem veya problemler ile karşılaştırılması durumunda çözüm olarak bu problem(ler)e karşı dirençli tahminciler kullanılabilmektedir"* (Çınar, 2021:410). Bu durumda homoskedastisiti, otokorelasyonsuzluk ve birimler arası korelasyonsuzluk varsayımları ihlal edildiğinden regresyon parametrelerini tahmin etmek için Driscoll-Kraay (1998) dirençli standart hata tahmincisi kullanılacaktır. Driscoll-Kraay (1998) dirençli standart hata tahmincisi yatay kesit bağımlılığını hesaba katarken aynı zamanda heteroskedasiti ve otokorelasyon olması durumunda da doğru hesaplamalar yapabilmektedir (Hoechle, 2007d). Driscoll-Kraay testi büyük N ve T gibi durumlarda bile güvenilir tahminler oluşturabilmektedir (Kırıkçı ve Yanar, 2020). Bu yüzden bu çalışmadaki regresyon parametreleri Driscoll-Kraay (1998) standart hata dirençli tahmincisi ile tahmin edilmiştir.

8.5. Regresyon Sonuçları

Tablo 10.
Regresyon sonuçları

Değişkenler	Model I
KÖU	0,215**
	(0,099)
KGS	-1,951***
	(0,300)
POL	0,918***
	(0,300)
DAO	0,019**
	(0,008)
Sabit	14,541***
	(2,091)
Toplam Gözlem Sayısı	215
R-Kare	0,136

Not: *** ve **, sırasıyla %1 ve %5'lik anlamlılık düzeylerini gösterir.

Analiz sonuçlarına göre kurulan regresyon modelinin açıklama gücünü gösteren R^2 değeri %13'tür. KÖU'nun, DYY üzerindeki etkisi ise pozitif ve %5 düzeyinde anlamlıdır. Bu durumda kurulmuş olan "KÖU'nun DYY'ye olan etkisi pozitiftir." hipotezi reddedilememektedir. Bu sonuçlar göstermektedir ki hükümetlerin KÖU yapmaları halinde, ülkeler yabancı yatırımcı için cazip hale gelmektedir. Altyapı yatırımı yapmak için çeşitli finansman modellerinden yararlanılabilir; KÖİ de bu finansman modellerinden biridir.

Altyapı yatırımı yapacak ülkelerin yeterli teknolojik ve bilgi birikimi ve yeterli maddi kaynağı yoksa, projenin hızlı gerçekleşmesi gerekiyorsa ve proje risklerinin özel sektör ile paylaşılması gibi unsurlar değer taşıyorsa projenin KÖİ finansman modeli ile yapılması hükümet için avantaj sağlayabilmektedir. Yapılmış olan köprüler, otoyollar ve tüneller gibi yatırımlar sayesinde lojistik sorunlar ve masraflar azalabilir. Çanakkale ilini örnek alırsak, 1915Çanakkale Köprüsü yapılmadan önce ihracat yapan kamyonlar denizi geçebilmek için vapur kullanıyordu. Bu ağır vasıtalar rölantide beklerken boşuna yakıt yakmakta ve aynı zamanda zaman kaybı yaşamaktaydılar. Yapılan köprü sayesinde sırada

bekleme olayı bitmiş ve ulaşım süresi 6 dakikaya kadar düşmüştür. Bu durumda hem zamandan hem de yakıttan tasarruf edilmiştir. Sonuç olarak ulaşım altyapıları sayesinde üretilen mallar bozulmadan taşınabilir, üretimde yaşanılacak sorunlar ortadan kalkar, lojistik süreleri azaltılabilir ve lojistik kesintisiz gerçekleşir. Bunun gibi sonuçlar doğrultusunda yapılan altyapı yatırımları, DYY'yi artırmaktadır.

KGS'in DYY'ye olan etkisi negatif ve %1 düzeyinde anlamlıdır. KGS'si yüksek olan ülkelerin pazarlarında doygunluk olabilir. Pazar doygunluğu sebebiyle yeni iş kurma imkanları olamayabileceği için KGS'nin yüksek olduğu ülkeler yabancı yatırımcı için avantajlı değildir. Ayrıca KGS'nin yüksek olduğu ülkelerde işçi hakları kanun ile garanti altında olabilir. İşçilik maliyetleri maaş ve sosyal haklar açısından işletmeler için yüksek maliyetli olabileceğinden yabancı yatırımcılar, bu ülkelere yatırım yapmaktan çekinebilirler.

POL'ün, DYY üzerindeki etkisi pozitif ve %1 düzeyinde anlamlıdır. POL'ün, DYY üzerinde yüksek etkisi olduğu gözlemlenmiştir. Hükümetlerin sık değişmemesi ve bunun sonucunda sıklıkla değişmeyen ülke politikaları ve düşük terör etkinlikleri gibi durumlar doğrultusunda ülke, yabancı yatırımcı için cazip hale gelebilmektedir. Diğer tüm değişkenler yabancı yatırımcılar için istenildiği gibi de olsa POL değişkeni, yabancı yatırımcının ülkeye yatırım yapıp yapmaması konusunda oldukça önemlidir, istenmeyen olaylar yaşanması ya da yaşanabilme ihtimali yatırımcının, yatırım yapmasını negatif anlamda etkileyebilmektedir.

DAO'nun, DYY üzerindeki etkisi pozitif ve %5 düzeyinde anlamlıdır. Ticari açıdan dışa açık ülkelerin uluslararası piyasalarda yaşanan gelişmelere hızlı ayak uydurması beklenir. Bu ülkeler yabancı yatırımcıları ülkesine çekebilmek için düşük gümrük vergisi gibi yatırımcıya avantajlar sağlayıp yatırımın cazip hale getirir. Öte yandan, dışa açık ülkelerin yabancı ülkeler ile anlaşmalar sağlayıp bazı hammaddeleri ucuza alması yatırımcı için cazip olsa da, tamamen dışa bağımlılık ülkeler için önemli bir tehdittir.

SONUÇ

Hükümetlerin, ülkelerin ekonomik kalkınmasını artırmak için yabancı yatırımcı çekmesi önemli bir unsurdur. DYY'nin, teknoloji transferi, bilgi transferi, istihdam ve sermaye girişi sağlaması gibi avantajlarından dolayı senelerdir popülerliği artmaktadır. Firmaların bir ülkeye yatırım yapabilmesi için o ülkede yapılmış olan ya da yapılması vaat edilen ulaşım altyapısı yatırımları firmalar için yatırım kararında belirleyici bir unsurdur. Bu gerekli ulaşım altyapısı yatırımlarının inşa edilebilme yollarından biri de KÖİ finansman modelidir.

Ulaşım koridorlarının amacı, geçmişte, güvenli ulaşım ve kültürel etkileşim gibi unsurlardı. Günümüzde ise düşük maliyet, verimlilik ve entegrasyon gibi amaçlar doğrultusunda ulaşım koridorları tekrardan hayata geçmektedir. Geçmişteki popülerliğini geri kazanan ulaşım koridorlarının tamamlanmasında finansman yöntemi olarak KÖİ kullanılabilmektedir. Bir Kuşak Bir Yol Projesi gibi çok büyük çaptaki projelerin tamamlanması için birçok ülkede yatırım yapılması gerekmektedir. Burada, proje sahibi ülke, yatırım yapacağı ülkeye KÖİ aracılığıyla kredi imkanları sunabilmektedir. Finansman yönteminde sağlanacak bu avantajlar sayesinde yeni KÖİ ulaşım altyapısı yatırımları ortaya çıkmaktadır.

Bu çalışmanın amacı, KÖİ ile finanse edilen ulaşım altyapısı yatırımlarının DYY üzerndeki etkisini araştırmaktır. Bu bağlamda, veri seti olarak, 2006-2022 dönemini kapsayan yıllık veri ve örneklem olarak ise 24 gelişmekte olan ülke kullanılmıştır. Bağımlı değişken DYY, bağımsız değişken KÖU ve kontrol değişkenleri KGS, POL ve DAO'dur.

Çalışmada panel veri analizi kullanılmıştır. Uygun modeli bulmak için F-Homojenlik Sınaması, Breusch-Pagan Lagrangian Multiplier (LM) Sınaması ve Hausman Sınaması kullanılmıştır. Yapılan panel veri sınama testleri sonuçlarına göre Sabit Etkiler Modelinin daha uygun olduğu sonucuna varılmıştır. Uygun model belirlendikten sonra, panel verideki ekonometrik varsayımların testleri yapılmıştır. VIF, Modifiye Edilmiş Wald Testi, Modifiye Edilmiş Bhargava, Franzini, Narendranathan (1982) Testi ve Peseran (2015) CD Testi

sırasıyla veriye uygulanmıştır. Çıkan sonuçlar doğrultusunda regresyon denklemi parametreleri Sabit Etkiler Modeli ve Driscoll-Kraay (1998) standart hataları ile tahmin edilmiştir.

Analiz sonuçlarına göre KÖU'nun DYY üzerindeki etkisi pozitif ve %5 düzeyinde anlamlıdır. Gelişmekte olan ülkelerin KÖU ile tamamlanan ulaşım altyapısı projeleri yürütmesi sonucunda ülkeye DYY gelmesi beklenmektedir. Ülkeler yabancı yatırımcı çekmek için ulaşım altyapılarını geliştirmeli ve köprüler, otoyollar ve tüneller gibi lojistiği kolaylaştıracak ve kesintisiz ulaşımı sağlayacak projeler gerçekleştirmelidir. Ülkelerin yatırım yapacağı bütçeleri yoksa ya da bu bütçeleri başka projelerde değerlendirmek istiyorlarsa ve projeleri tamamlayabilecek bilgi ve teknoloji eksikleri mevcutsa bu projeleri KÖİ ile hayata geçirebilirler.

KGS'nin, DYY üzerindeki etkisi ise negatif ve %1 düzeyinde anlamlıdır. Elde edilen bulgular ile Batmaz ve Tunca (2007) ve Yılgör (2011) tarafından elde edilen bulgular uyumludur. POL'ün DYY üzerindeki etkisi pozitif ve %1 düzeyinde anlamlıdır. Elde edilen bulgular ile Batmaz ve Tunca (2007) tarafından elde edilen bulgular uyumludur. DAO'nun, DYY üzerindeki etkisi ise pozitif ve %5 düzeyinde anlamlıdır. Elde edilen bulgular ile Arif vd. (2014), Batmaz ve Tunca (2007), Biswas (2014), Seetanah ve Khadaroo (2007) ve Yılgör vd. (2011) tarafından elde edilen bulgular uyumludur.

Sonuç olarak, gelişmekte olan ülkelerde KÖU, DYY'yi pozitif yönde etkilemektedir. Gelişmekte olan ülkelerde KÖU modeliyle finanse edilen altyapılar ülkelerin doğrudan yabancı yatırım çekmesini olumlu yönde etkilemektedir. Gerçekleştirilen bu projelerin ülkeye katkısı sadece ülkeye yabancı yatırımcı çekmekle sınırlı değildir; aynı zamanda bu projelerden yerel halk da faydalanacağından, bu projeler sosyoekonomik olarak da ülkeye katkı sağlar. Örnek olarak, bu projelerin yapım aşamasında, çeşitli işkollarında çalışan insanlar istihdam edilebilir. Proje bittikten sonra ise kurulan yeni işletmelerde yerel halk istihdam edilebilir. Ayrıca, bilgi ve teknoloji transferi sayesinde sonraki projeler daha az maliyet ile gerçekleştirilebilir.

Ülkelerin gelişmesinde, altyapı yatırımları önemli bir rol oynamaktadır. Her ülke altyapısını güçlendirip vatandaşlarına daha iyi bir hizmet sunmak ister; fakat özellikle gelişmekte olan ülkeler bu projeleleri finanse etmede finansal açıdan yetersizdir. İşte burada özel sektörün mali gücü ve o alandaki spesifik bilgi birikimi devreye girmektedir. KÖU ile sonuçlanmış birçok altyapı yatırımı mevcuttur. Bu çalışmada elde edilen sonuçlar da KÖU'nun yabancı yatırım çekmede ülkeye olumlu katkısı olduğunu göstermiştir.

Çalışmanın limitleri arasında ülkelerin veri paylaşmaması ya da eksik veri paylaşması nedeniyle gözlem sayısının sınırlı kalması vardır. Bu çalışma sonucunda elde edilen bulgular, araştırmanın amacını yerine getirse de, veri kısıtlılığından dolayı araştırma örneklemi 24 ülke ile sınırlı kalmıştır. Bu doğrultuda, gelecek çalışmalarda, gözlem sayısının artması durumunda, daha anlamlı sonuçlara ulaşılabilir.

KAYNAKÇA

Acar, M. (2016). "Doğrudan Yabancı Sermayenin Ekonomik Büyümeye Etkisi". *Türkiye Örneği. Kastamonu Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi*, 13(3), 92-105.

Açık, D. Balcıkoca, S. ve Yılmaz, B.N. (2022, 17 Mart). Bakan Karaismailoğlu yarın açılacak 1915 Çanakkale Köprüsü'nün özelliklerini anlattı. Anadolu Ajansı.

Akçay, B. (2006). "Kamu Alt Yapı Yatırımlarının Sermaye Piyasaları Aracılığıyla Finansmanı", SPK 7. Arama Konferansları, Ankara.

Akıncı, A. ve Atalay, M. (2021). "Türkiye'de Vergi Yükü ile Kişi Başına Düşen Gayri Safi Yurtiçi Hasıla Arasındaki İlişki: Fourier Yaklaşımı". *Sayıştay Dergisi*, 32(121), 127-152. https://doi.org/10.52836/sayistay.968784.

Alagöz, M. ve Yokuş, T. (2017). Kamu Özel İşbirliği (KÖİ) Yatırımları ve Ekonomik İllüzyon Etkisi. *KMÜ Sosyal ve Ekonomik Araştırmalar Dergisi*, 19 (32): 115-122, 2017.

Albuquerque, R. (2003). The Composition Of International Capital Flows: Risk Sharing Through Foreign Direct Investment. Journal of International Economics, 61(2), 353-383.

Arı, A. ve Zeren, F. (2011). CO2 Emisyonu ve Ekonomik Büyüme: Panel Veri Analizi. *Yönetim ve Ekonomi Dergisi*, 18(2), 37-47.

Arık, Ş., Akay, A. B. ve Zanbak, M. (2014). Doğrudan Yabancı Yatırımları Belirleyen Faktörler: Yükselen Piyasalar Örneği. *Anadolu Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, 14(2), 97-110. https://doi.org/10.18037/ausbd.12322.

Armutcuoğlu, T. H. ve Şanlısoy, S. (2016). Yabancı Patentlerin Doğrudan Yabancı Sermaye Yatırımları Üzerindeki Etkisi 1974-2012 Türkiye Örneği. *Kafkas Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi*, 7(12), 65-88.

Asiedu, E. (2013). Foreign Direct Investment, Natural Resources and Institutions. International Growth Centre, 3, 1-38.

Aslan, B. (2013). Dolaysız Yabancı Sermaye Yatırımlarının Ekonomik Büyümeye Üzerine Etkileri; Türkiye-Hindistan Örneği. Yüksek Lisans Tezi. Bilecik Şeyh Edebali Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Bilecik.

Asteriou D. ve Hall. S. (2007). *Applied Econometrics: A Modern Approach Using Eviews and Microfit Revised Edition*. Palgrave Macmillan, New York: USA.

Ateş, E. ve Seymen, D. (2022). Bir Kuşak Bir Yol Girişimi ve Türkiye: Türkiye Girişime Dâhil Olmalı mı?. (s. 284). *Gazi Akademik Bakış*, 16(31), 279-301. https://doi.org/10.19060/gav.1217290.

Ayanoğlu, T. (2007). İşletme Hakkı Devir Sözleşmeleri. *Journal of Istanbul University Law Faculty*, 65(1), 3-38.

Ayaz, N. (2018). Doğrudan Yabancı Yatırımlar İstihdam İlişkisi: Türkiye Örneği. Yüksek Lisans Tezi. Dokuz Eylül Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, İzmir.

Aydemir, O. ve Genç, E. (2015). Uluslararası Sermaye Hareketlerinin Belirleyicileri, Doğrudan Yabancı Yatırımlar Kapsamında Bir Analiz, Türkiye Örneği. *Optimum Ekonomi ve Yönetim Bilimleri Dergisi*, 2(2), 17-41. https://doi.org/10.17541/oeybd.54709.

Bahtiyar, E. ve Bayındır, S. (2021). Altyapı Yatırımlarının Mevcut Finansman Modelleri ile Sukuk Finansman Modelinin Mukayeseli Analizi. Doktora Tezi. İstanbul Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul.

Bakan Uraloğlu projenin detaylarını paylaştı: Kalkınma Yolu Projesi ile Türkiye daha da güçlenecek! (2024, 22 Nisan). Hürriyet. https://www.hurriyet.com.tr/gundem/bakan-uraloglu-projenin-detaylarini-paylasti-kalkinma-yolu-projesi-turkiye-daha-da-guclenecek-42450236.

Baltagi, B. H. (2005). Econometric Analysis of Panel Data. John Wiley & Sons Ltd.: Chichester.

Baltagi, B. H. (2008). Econometric Analysis of Panel Data (Vol. 4, s. 135-145). John Wiley&Sons: Chichester.

Basılgan, M. ve Akman, A. S. (2019). Doğrudan Yabancı Yatırımların Türkiye'nin İhracatı Üzerindeki Etkisi: Ampirik Bir İnceleme. *Ekonomi Bilimleri Dergisi*, 11(2), 168-208.

Başarır, Y. (2013). Doğrudan Yabancı Sermaye Yatırımlarının Ekonomik Büyüme Üzerine Etkisi: Türkiye Uygulaması. Yüksek Lisans Tezi. Anadolu Üniversitesi, Eskişehir.

Bayassova, A. ve Kazan, H. (2016). Gerçek Eylem Olarak Nöropazarlama: Tüketici Davranışları Uygulaması. *Uluslararası Sosyal ve Eğitim Bilimleri Dergisi*, 3(5), 71-86. https://doi.org/10.20860/ijoses.45248.

Bayraktar, N. (2015). Importance of Investment Climates for Inflows of Foreign Direct Investment in Developing Countries. *Business and Economic Research*, 5(1), 24-50. https://doi.org/10.5296/ber.v5i1.6762.

Bénassy-Quéré, A., Coupet, M. ve Mayer, T. (2007). Institutional Determinants of Foreign Direct Investment. *The World Economy*, 30(5), 764-782. https://doi.org/10.1111/j.1467-9701.2007.01022.x.

Bhargava, A., Franzini, L. ve Narendranathan, W. (1982). Serial Correlation and The Fixed Effects Model. *Review of Economic Studies*, 49, https://doi.org/10.2307/2297285.

Bildirici, Z. (2008). Kısa Vadeli Sermaye Hareketleri, Portföy Yatırımları ve Sıcak Para.

Bir Kuşak Bir Yol: 5 Başlıkta Merak Edilen Modern İpek Yolu. (2019, 15 Kasım). Stratejik Ortak. https://stratejikortak.com/2019/11/bir-kusak-bir-yol-5-baslikta-merak-edilen-modern-ipek-yolu.html.

Biswas, R. (2002). Determinants of Foreign Direct Investment. *Review of Development Economics*, 6(3), 492-504. https://doi.org/10.1111/1467-9361.00169.

Bora, S. M. (2013). The Effectiveness of Tax Incentives in Attracting Foreign Direct Investment to Ethiopia. a Research Paper in Partial Fulfilment of The Requirements for Obtaining The Degree of Master of Arts in Development Studies, *International Institute of Social Studies (ISS)*, The Hague.

Boz, S. S. (2013). Kamu Özel İşbirliği (PPP) Modeli. *İnönü Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi*, 4(2), 277-332. https://doi.org/10.21492/inuhfd.239839.

Bulut, Ö. U. ve Aykırı, M. (2018). Sıcak Para Hareketleri Bileşenlerinin İstikrarlılığı. *Kafkas Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi*, 9(18), 539-560. https://doi.org/10.9775/kauiibfd.2018.024.

Can, E. ve Utlu, N. (2018). Gelişmekte Olan Ülke Çokuluslu İşletmelerin Uluslararasılaşma Teorileri: Bir Literatür Taraması. *Yıldız Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, 2(2), 50-69.

Concessão para Exploração do Rodoanel Mário Covas (Estado de São Paulo). (2023, 9 Ağustos). RadarPPP. https://radarppp.com/resumo-de-contratos-de-ppps/concessao-para-exploracao-do-rodoanel-mario-covas-estado-de-sao-paulo/.

Corredor C, Argentina. (t.y.). Infrata. https://infrata.com/es/projects/corredor-c.

Çanakkale Köprüsü: Köprüyle ilgili bilinenler ve tartışmalar. (2022, 18 Mart). BBC. https://www.bbc.com/turkce/haberler-dunya-60793398.

Çelik, E. (2023, Aralık). Baharat Yolu. Erişim: 20 Mart 2024 https://www.tarihselbilgi.com/baharat-yolu/.

Çetinkaya, M. (2004). Türkiye Ekonomisinde Doğrudan Yabancı Sermaye Yatırımlarının Sektörel Dağılımının Önemi. *Selçuk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, (11), 239-260.

Çınar, M. (2021). *Panel Veri Ekonometrisi Stata ve EViews Uygulamalı*. Ekin Yayınevi: Bursa.

Çütçü, İ. ve Kan, E. (2018). Doğrudan Yabancı Sermaye Yatırımlarını Etkileyen Faktörler: Türkiye Örneği. *Sakarya İktisat Dergisi*, 7(3), 1-21.

Dalkıranoğlu, B. (2017). Dünya Tarihini Şekillendiren 8 Antik Ticaret Yolu. Erişim: 3 Ağustos 2024, https://listelist.com/antik-ticaret-yollari/.

Demirel, O. (2006). Doğrudan Yabancı Yatırımlar, Ekonomik Büyümeye Etkileri ve Türkiye Uygulaması Yüksek Lisans Tezi. Süleyman Demirel Üniversitesi. Sosyal Bilimler Enstitüsü, Isparta.

Denk, S. (2006), IX ve X Yüzyıllarda Bizans İmparatorluğunda Ticaret. Yüksek Lisans Tezi. Fırat Üniversitesi SBE, Elâzığ.

Deveci, M. (2023, 11 Eylül). Küresel jeopolitikte "koridor savaşları". Anadolu Ajansı. https://www.aa.com.tr/tr/dunya/kuresel-jeopolitikte-koridor-savaslari/2989257.

Divrik, B. ve Baykal, E. (2022). Uluslararası İşletmecilik Teorilerine Kavramsal Bir Bakış. *Alanya Akademik Bakış Dergisi,* 6(1), 1843-1846. https://doi.org/10.29023/alanyaakademik.1001720.

Duman, B. (2024). Kalkınma Yolu Projesi umut veriyor. Anadolu Ajansı. https://www.aa.com.tr/tr/analiz/kalkinma-yolu-projesi-umut-veriyor/3317669.

Dunning, J. H. (1980). Toward an Eclectic Theory of International Production: Some Empirical Tests. In the Eclectic Paradigm: A Framework for Synthesizing and Comparing Theories of International Business from Different Disciplines or Perspectives (pp. 23-49). Palgrave Macmillan: Londra.

Dunning, J. H. (1988). The Eclectic Paradigm of International Production: A Restatement and Some Possible Extensions. *Journal of International Business Studies*, 19(1), 1–31. https://doi.org/10.1057/palgrave.jibs.8490372

Dunning, J. H. (1994). Re-Evaluating the Benefits of Foreign Direct Investment. *Transnational Corporations*, 3 (1), s.23–51.

Dunning, J. H. (2003). An evolving paradigm of the economic determinants of international business activity. In Managing Multinationals in a Knowledge Economy: Economics, Culture (Vol. 15, pp. 3-27). *Emerald Group Publishing Limited*. https://doi.org/10.1016/S1571-5027(2003)15

Durak, H. (t.y.). Baharatın Tarihi ve Baharat Yolu. İlimge. https://www.ilimge.com/baharatin-tarihi-ve-baharat-yolu

Durdular, A. (2016). Çin'in "Kuşak-Yol" projesi ve Türkiye-Çin ilişkilerine etkisi. *Avrasya Etüdleri*, 49(1), 77-97.

Durucasu, H. ve Acar, E. (2015). Yap İşlet Devret (YİD) Modeli, Tarafları, Önemli Sözleşme Unsurları ve Belirsizlikleri. *The Journal of Academic Social Science*. https://doi.org/10.16992/ASOS.640

Dünya Bankası, (2024, Aralık). Official Exchange Rate (LCU per US$, period average). https://data.worldbank.org/indicator/PA.NUS.FCRF?view=chart.

Dünyanın Kültürel Mirası Olarak Tarihi Ticaret Yolları. (2021). Halkbank Kültür ve Yaşam. https://kulturveyasam.com/dunyanin-kulturel-mirasi-olarak-tarihi-ticaret-yollari/

Elias, J. (2023, 14 Mart). Via Appia Vence Leilão e irá Administrar Rodoanel Norte, em SP, por 31 anos. CNN Brazil. https://www.cnnbrasil.com.br/economia/macroeconomia/via-appia-concessao-rodoanel-norte-sp-2023/

Eriçok, R. E. (2023). Dünyada ve Türkiye'de Kamu-Özel İşbirliği Uygulamaları: Rakamsal Verilerle Bir Analiz. *Journal of Economic Policy Researches*, 10(2), 629-661. https://doi.org/10.26650/JEPR1310789

Filizöz, B. (2003). İnsan Kaynakları Yönetiminde Uluslararası Yaklaşım Gerekliliği. *Cumhuriyet Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Dergisi*, 4(1), 161-180.

Finnsson, S. A. (2007). "Carry Trade and the ISK", Kaupthing Bank Report.

Gatti, S. (2007). *Project Finance in Theory and Practice: Designing, Structuring and Financing Private and Public Projects*.

Gerrard, M. (2001). Public-Private Partnerships. *Finance and Development*, 38(3), 48-51.

Goldstein, I. ve Razin, A. (2005). Foreign Direct Investment vs. Foreiegn Portfolio Investment. *National Bureau Of Economic Research*.

Goldstein, I. ve Razin, A. (2006). An Information-Based Trade off Between Foreign Direct Investment and Foreign Portfolio Investment. *Journal of International Economics*, 70(1), 271-295.

Gök, O. (2023, 13 Aralık). Devletler Arası İlişkilerde Ticaret Yollarının Önemi: İpek Yolu. Akademik Araştırma Enstitüsü. https://akademikarastirma.org/devletler-arasi-iliskilerde-ticaret-yollarinin-onemi-ipek-yolu/

Gökten, K. (2019). Güvenlik ile Bölgesel Ekonomik İşbirliği Arasında: Bangladeş-Çin-Hindistan-Myanmar (BCIM) Ekonomik Koridoru. *Osmaniye Korkut Ata Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi*, 3(1), 99-113.

Gujarati, D. N. (2003). *Basic Econometrics*. Fourth Edition. Mc Graw Hill: New York.

Gujarati, D. N. ve Porter, D. C. (2009). *Basic Econometrics*. Fifth edition. Mc Graw Hill: New York.

Güler, A. (2019). Carry Trade Yatırımlarının Makroekonomik Belirleyicileri: Türkiye İçin Ardl Sınır Testi Uygulaması. *Journal of Management and Economics Research*, 17(1), 201-221.

Güncel Türkçe Sözlük, (t.y.). Ankara: Türk Dil Durumu (TDK). Erişim: 23 Eylül 2024, https://sozluk.gov.tr

Güngör, G. (2023). Uluslararası Kuzey-Güney Ulaştırma Koridoru ve Bölgesel Etkileri. Avrasya İncelemeleri Merkezi. Erişim: 13 Ekim 2024, https://avim.org.tr/tr/Yorum/ULUSLARARASI-KUZEY-GUNEY-ULASTIRMA-KORIDORU-VE-BOLGESEL-ETKILERI

Güngördü, A. ve Yılmaz, K. G. (2016). Uluslararası Ticaret ve Yatırım Teorisi Olarak Eklektik Paradigma: Geçmişten Günümüze Bir Bakış. *Atatürk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, 20(3).

Haberal, Z. ve Akdoğan, N. (2023). Kamu Özel İşbirliği Kapsamında Yap İşlet Devret Modelinin Devlet Muhasebe Standartları ve Uluslararası Muhasebe Standartları Açısından Değerlendirilmesi ve Örnek Bir Uygulama. *Muhasebe ve Denetime Bakış*, 23(69), 135-168. https://doi.org/10.55322/mdbakis.1203091

Hair, J. F. Jr., Anderson, R. E., Tatham, R. L. ve Black, W. C. (1995). Multivariate Data Analysis (3rd ed). Macmillan: New York.

Hamzatlı, M. ve Büber, H. (2022). *Zengezur Koridoru'nun Azerbaycan ve Türkiye'nin Dış Ticaretine Olası Etkileri*. Eğitim Yayınevi: İstanbul.

Haudi, H., Wijoyo, H. ve Cahyono, Y. (2020). Analysis of Most Influential Factors to Attract Doreign Direct Investment. *Journal of Critical Reviews*, 7(13).

Hausman, J. A. (1978). Specification Tests in Econometrics. Econometric. *Journal of the Econometric Society*, 1251-1271.

Hayali, A. S. (2012). A Comparative Analysis of FDI in Terms of "Quantity" and "Quality": Turkish Case. *Ege Akademik Bakış*, 12(3), 285-300.

Hirsch, S. (1976). An International Trade and Investment Theory of the Firm. *Oxford Economic Papers*, 28(2), 258-270.

Hoechle, D. (2007). Robust standard errors for panel regressions with Cross-Sectional Dependence. *The Stata Journal*, 7(3), 281-312.

IMF (2023). Groups and Aggregates Information. Retrieved July 2, from https://www.imf.org/en/Publications/WEO/weo-database/2023/April/groups-and-aggregates.

IMF. (2009). *Balance of Payments and International Investment Position Manual*. (Sixth Edition). Washington D.C.

InfraPPP, (2015). Colombia's ANI signs Autopista del Mar 1. Retrieved September 16, 2024, from https://www.infrapppworld.com/news/colombia-s-ani-signs-autopista-del-mar-1.

InfraPPP, (2021). Argentina to retender Route 3 & 205 concession in Buenos Aires. Accessed: September 11, 2024, https://www.infrapppworld.com/update/argentina-to-retender-route-3-205-concession-in-buenos-aires.

ITF, (2017). *Public Private Partnerships for Transport Infrastructure: Renegotiation and Economic Outcomes*, ITF Roundtable Reports, OECD Publishing, Paris. http://dx.doi.org/10.1787/9789282108130-en.

İlhan, B. (2019). Carry Trade 2000'li Yıllarda Türkiye İçin Mümkün mü? *Akademik Hassasiyetler*, 6(11), 189-204.

İlter, Ş. ve Doğan, B. B. (2018). Ticari ve Finansal Dışa Açıklık Oranı ile Ekonomik Büyüme Arasındaki Nedensellik İlişkisi: Türkiye Örneği. *Dicle Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi*, 8(15), 89-115.

Jensen, N. M. (2003). Democratic Governance and Multinational Corporations: Political Regimes and Inflows of Foreign Direct Investment. *International Organization*, 57(3), 587-616.

Kalkınma Yolu'nu kim, nasıl gördü? (2024, 26 Nisan). TRT Haber. https://www.trthaber.com/haber/dunya/kalkinma-yolunu-kim-nasil-gordu-853665.html

Kappeler, A. ve Nemoz, M. (2010). Public-Private Partnerships in Europe-before and During the Recent Financial Crisis (No. 2010/04). *Economic and Financial Report*.

Karagöz, K. (2007). Türkiye'de Doğrudan Yabancı Yatırım Girişlerini Belirleyen Faktörler: 1970–2005. *Yaşar Üniversitesi E-Dergisi*, 2(8), 929-948.

Karamurtlu, B. (2020). Kuşak Yol Projesi Bağlamında Çin Halk Cumhuriyeti'nin Küresel Hegemonya Girişimi. *Doğu Asya Araştırmaları Dergisi*, 3(6), 54-81.

Karayolları Genel Müdürlüğü, (t.y.). 1915 Çanakkale Köprüsü. Erişim: 9 Eylül 2024, https://www.kgm.gov.tr/Sayfalar/KGM/SiteTr/Projeler/ProjelerDetay.aspx?q=60.

Karim, M. A. ve Islam, F. (2018). Bangladesh-China-India-Myanmar (BCIM) Economic Corridor: Challenges and Prospects.

Kasaboğlu, G. (2020). Hedge Fonlar, Sıcak Para Hareketleri ve Para Krizleri: Türkiye Örneği. Doktora Tezi. Uludağ Üniversitesi. Sosyal Bilimler Enstitüsü, Bursa.

Kehribar Yolu. (2023, 20 Ağustos). Kozan Bilgi. https://kozanbilgi.net/2023/08/kehribar-yolu/.

Keşli, A. T. (2009). Kamu Özel Sektör İşbirliği (PPP) Projelerinin Hukuki Rejimi. Doktora Tezi, Marmara Üniversitesi. Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul.

Kırıkçı, M. B. ve Yanar, R. (2020). Kurumsal Yapı, Beşeri Sermaye ve Ekonomik Büyüme İlişkisi: Gelişmiş ve Gelişmekte Olan Ülkeler İçin Panel Veri Analizi. *Gaziantep Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, 19(2), 311-331. https://doi.org/10.21547/jss.695555.

Konuk, A., Aksoy, M. ve Ak, H. (2021). Çoklu Bağlantı Durumunda Kentleşme Göstergelerinden Agrega Üretim Miktarının Tahmini. *Bilimsel Madencilik Dergisi*, 60(2), 97-106. https://doi.org/10.30797/madencilik.889661.

Köylü, M. K. (2018) Ülkelere Giren Sıcak Paranın Finansal Piyasalarda Yaratığı Etkiler. 664-669.

Kurtaran, A. (2007). Doğrudan Yabancı Yatırım Kararları ve Belirleyicileri. *Atatürk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, 10(2), 367-382.

Mark, J. J. (2018). Silk Road, 2018. Reference Source. Retrieved September 5, 2024 from https://www.worldhistory.org/Silk_Road/.

Memmedov, A. ve Hasanoğlu, M. (2023). Hazar Denizi'nden Akdeniz'e Zengezur Koridoru. *Uluslararası Yönetim Akademisi Dergisi*, 6(2), 334-344. https://doi.org/10.33712/mana.1305013.

Miškinis, A. ve Juozėnaitė, I. (2015). A Comparative Analysis of Foreign Direct Investment Factors. *Ekonomika*, 94(2), 7-27. https://doi.org/10.15388/Ekon.2015.2.8230

Mohammed, N., Salem, Y., Ibanez, M. ve Bertolini L. (2023). How Can Public-Private Partnerships (PPPs) be Successful? Retrieved March 28, 2024, from https://www.worldbank.org/en/region/mena/brief/how-can-public-private-partnerships-ppps-be-successful.

Musa, X. (2017). Türkiye'de Doğrudan Yabancı Sermaye Yatırımların Belirleyicileri. Yüksek Lisans Tezi. İstanbul Ticaret Üniversitesi. Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul.

Nayak, D. ve Choudhury, R. N. (2014). A Selective Review of Foreign Direct Investment Theories.

Okur, M. A. (2017). "Bir Kuşak, Bir Yol" Projesi'nin Jeopolitiği, Türk Kuşağı ve Uygurlar. *Akademik Hassasiyetler*, 4(8), 45-55.

Ostry, S. ve Gestrin, M. (1993). Foreign Direct Investment, Technology Transfer and the Innovation-Network Model. *Transnational Corporations*, 2(3), 7-30.

Özcan, B. ve Arı, A. (2010). Doğrudan Yabancı Yatırımların Belirleyicileri Üzerine Bir Analiz: OECD Örneği. *İstanbul Üniversitesi Ekonometri ve İstatistik e-Dergisi*, (12), 65-88.

Özer, G., Merter, A. K., Aktaş, N. ve Bolat, A. (2024). Yönetim Kurulu Üyelerinin Komite Üyeliklerinin Firma Performansı Üzerine Etkisi: Borsa İstanbul'da İşlem Gören Şirketlerin Analizi. *Yaşar Üniversitesi E-Dergisi*, 19(74), 313-334. https://doi.org/10.19168/jyasar.1378597.

Özer, K. (2012). Yap-İşlet-Devret Modeli ve Türkiye Uygulamaları. *Ziraat Mühendisliği* (358), 30-35.

Özkan, A. (2024, 9 Eylül). 21. yüzyıl lojistiği ve barış. T24. https://t24.com.tr/yazarlar/akdogan-ozkan/21-yuzyil-lojistigi-ve-baris,46295.

Özsoy, C. E. ve Tosunoğlu, B. T. (2017). GSYH'nin Ötesi: Ekonomik Gelişmenin Ölçümünde Alternatif Metrikler. *Çukurova Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, 26(1), 285-301.

Özsümer, S. (2019). "Çin Ekonomisi ve Bir Kuşak Bir Yol Projesi". (s. 1357). İzmir: İzmir Ticaret Odası.

Paraf, (t.y.). Bir Zamanlar Ticarete Yön Veren Tarihi Yollar. https://www.paraf.com.tr/tr/parafmag/bir-zamanlar-ticarete-yon-veren-tarihi-yollar.html.

Pekkarinen, O., Piironen, M. ve Salminen, R. T. (2012). BOOT Business Model in Industrial Solution Business. *International Journal of Business Innovation and Research*, 6(6), 653-675.

Pesaran, M. H. (2015). "Testing Weak Cross-Sectional Dependence in Large Panels," Econometric Reviews, *Taylor & Francis Journals*, vol. 34(6-10), pages 1089-1117, December.

Proyectos en Colombia, Perú y Uruguay Financiados por CAF y CAF-AM Reciben el IJGlobal Awards 2019. (2020, 16 Temmuz). CAF Banco De Desarrollo De América Latina. https://www.caf.com/es/actualidad/noticias/proyectos-en-colombia-peru-y-uruguay-financiados-por-caf-y-caf-am-reciben-el-ijglobal-awards-2019/

Rahman, M. (2014, 16 Mart). BCIM-Economic Corridor: An Emerging Opportunity. CPD. https://cpd.org.bd/bcim-economic-corridor-an-emerging-opportunity-professor-mustafizur-rahman/

Razin, A. (2002). FDI Contribution to Capital Flows and Investment in Capacity. *National Bureau Of Economic Research*.

Rufino, (2018). Corredor vial C: el obrador se instala en Rufino. Retrieved September 11, 2024, from http://www.rufino.gob.ar/nota-version2.php?n=2284.

Saidi, S. Mani, V., Mefteh, H., Shahbaz, M. ve Akhtar, P. (2020). Dynamic Linkages Between Transport, Logistics, Foreign Direct Investment, and Economic Growth: Empirical Evidence from Developing Countries. *Transportation Research Part a: Policy and Practice*, 141, 277-293.

Sakarya, B. ve Ateş, F. (2016, Aralık). Carry Trade (ara kazanç) strateji ve Belirleyicileri Üzerine Bir Çalışma. In Second International Conference on Applied Economics and Finance, *Conference Full Paper Proceedings Book* (pp. 25-34).

Sayar, R. (2018). Doğrudan Yabancı Yatırımlar, Ekonomik Büyüme ve Dış Ticaret Arasındaki İlişki: Türkiye Örneği. *Gümrük ve Ticaret Dergisi*, (11), 72-80.

Scribblemaps (2014, 14 Ekim). Erişim adresi: https://www.scribblemaps.com.

Seetanah, B. ve Khadaroo, J. (2007). The Role of Transport Infrastructure in Attracting FDI in Africa. *Proceedings of the African Economic Conference*, 357-370.

Shahbaz, M., Mateev, M., Abosedra, S., Nasir, M. A. ve Jiao, Z. (2021). Determinants of FDI in France: Role of Transport Infrastructure, Education, Financial Development and Energy Consumption. *International Journal of Finance & Economics*, 26(1), 1351-1374.

Singh, R. (2021). BCIM-EC: Foundation, Prospects and Deadlocks. Retrieved October 11, 2024, from https://niice.org.np/archives/6984.

Şahin, D. (2018). Apec Ülkelerinde Doğrudan Yabancı Sermaye Yatırımlarının Belirleyicileri. *Kırıkkale Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, 8(2), 415-430.

Şimşek, M. ve Behdioğlu, S. (2006). Türkiye'de Dolaysız Yabancı Sermaye Yatırımlarının Ekonomik Büyüme Üzerindeki Etkisi: Uygulamalı Bir Çalışma. *Atatürk Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Dergisi*, 20(2), 47-65.

Şişeci, G. N. ve Erdem, E. (2023). Doğrudan Yabancı Sermaye Yatırımları, Enerji İthalatı ve Ekonomik Büyüme İlişkisi. *Ekonomik ve Sosyal Araştırmalar Dergisi*, 19(1), 23-40.

Tarhan, M. (2024). Zengezur Koridoru: Bölgesel İşbirliğine Açılan Kapı. Erişim: 17 Ağustos 2024, https://www.aa.com.tr/tr/dunya/zengezur-koridoru-bolgesel-isbirligine-acilan-kapi/3104747#.

Tax Foundation. (2023). Corporate Tax Rates around the World, 2023. Retrieved September 20, 2024, from https://taxfoundation.org/data/all/global/corporate-tax-rates-by-country-2023/.

Thıébaud, F. (2016, 10 Mayıs). Following the Amber Road. World of Gemstones. https://worldofgemstones.rocksandco.com/2016/05/10/following-amber-road/

Ticaret Bakanlığı, (2019). Uluslararası Kuzey-Güney Taşımacılık Koridoru. Erişim: 13 Ekim 2024, https://ticaret.gov.tr/blog/ulkelerden-ticari-haberler/iran/uluslararasi-kuzey-guney-tasimacilik-koridoru.

Tokatlıoğlu, M. ve Şen, S. (2019). Kamu Hizmetlerinin Sunum ve Finansmanında Kamu Özel İşbirliği Modeli: Avrupa Birliği ve Türkiye. *International Journal of Public Finance*, 4(2), 205-235.

Topçu, G. (2023). Impact of Legal and Regulatory Qualıtıes on FDI Inflow: A Comparıson of Developed and Developıng Countrıes. *Doğuş Üniversitesi Dergisi*, 25(1), 219-239. https://doi.org/10.31671/doujournal.1301332.

Tunç, G. ve Özsaraç, E. (2015). Türkiye'deki Kamu Özel İşbirliği Modelinin İyileştirilmesine Ait Öneriler, *3. Türkiye Deprem Mühendisliği ve Sismoloji Konferansı*, 14-16.

Turhan, M. ve Taşseven, Ö. (2010). Yönetim Fonksiyonlarının Uygulandığı Alanlarda Ortaya Çıkan Hata Değerlerinin Oluşturduğu Yeni İlişkilerin Panel Veri Modelleri ile İrdelenmesi. *İstanbul Üniversitesi İktisat Fakültesi Ekonometri ve İstatistik Dergisi* (11), 128-153.

Türkhan, M. S. (t.y.), Baharat Yolu. Erişim: 20 Mart 2024, https://ansiklopedi.tubitak.gov.tr/ansiklopedi/baharat_yolu.

Türkiye'den Basra Körfezi'ne: Kalkınma Yolu Projesi. (2023, 12 Nisan). TRT Haber. https://www.trthaber.com/haber/dunya/turkiyeden-basra-korfezine-kalkinma-yolu-projesi-760157.html

Tütüncü, A. ve Tekin, E. (2021). Ekonomik Özgürlüğün Doğrudan Yabancı Yatırımların Giriş Şekli Üzerindeki Etkisi: Gelişmekte Olan Ülke Örneği. *Maliye Dergisi*, 180, 270-292.

Tütünsatar, A. (2022). Zengezur Koridorunun Uluslararası Ticaret Politikası ve Lojistik Açıdan Önemi. *Türkiye Mesleki ve Sosyal Bilimler Dergisi* (8), 66-74. https://doi.org/10.46236/jovosst.1107596.

Uçan, O. ve Şahin, E. (2024). VIII. Internatıonal Halıch Congress on Multıdıscıplınary Scıentıfic Research the Book of Full Texts Volume-1.

United Nations Economic Commission For Europe, (2008), *Guidebook on Promoting Good Governance in Public-Private Partnership*, United Nations Publications: New York ve Genava.

Uysal, Y. (2017). Yerel Yönetimlerde Kamu Özel İşbirliği (KÖİ) Uygulamalarının İki Yönü: Avantajlar ve Dezavantajlar. *Kent Akademisi*, 10(30), 169-199.

Uysal, Y. (2019). Kamu-Özel İşbirliği (Yap-Kirala-Devret) Modeli ve Şehir Hastanelerinin Sağlık Hizmetlerindeki Değişim ve Dönüşüm Üzerine Etkileri. *Eskişehir Osmangazi Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Dergisi*, 14(3), 877-898. https://doi.org/10.17153/oguiibf.517120.

Ünlü, F. (2021), Çin'in Trilyon dolarlık Bir Kuşak Bir Yol Projesi. Erişim: 4 Ağustos 2024, https://lumbuzz.com/cinin-trilyon-dolarlik-bir-kusak-bir-yol-projesi.

Üste, A. N. ve Aydın, U. (2022). Güney Kafkaslarda Bölgesel Güvenlik Kompleksi Teorisi Bağlamında Zengezur Koridoru'nun Önemi. *Manisa Celal Bayar Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, 20(Özel Sayı), 261-274. https://doi.org/10.18026/cbayarsos.1120774

Üzümcü, A. ve Akdeniz, S. (2014). Yeni İpek Yolu: TRACECA ve Bakü-Tiflis-Kars Demiryolu projesi. *Avrasya Etüdleri*, 45(1), 11-39.

What are the Spice Routes? (t.y.). Unesco. Erişim Tarihi: 20 Nisan 2024. https://en.unesco.org/silkroad/content/what-are-spice-routes

What Is the Build-Own-Operate (BOO) Model? (t.y.). Fluence. https://www.fluencecorp.com/what-is-build-own-operate-model/

World Economic Outlook Database (2023), Groups and Aggregates Information. Retrieved May 9, 2024, from https://www.imf.org/en/Publications/WEO/weo-database/2023/April/groups-and-aggregates.

WorldBank (t.y.). Worldbank Indicators. Retrieved July 2, 2024, from https://data.worldbank.org/indicator.

Worldwide Governance Indicators, (t.y.). Worldbank. Retrieved October 28, 2024, from https://www.worldbank.org/en/publication/worldwide-governance-indicators.

Yap İşlet Devret Modelinde Uygulanan Usul ve Esasların Kalkınma Ajansları Açısından Analizi. (t.y.). Fırat Kalkınma Ajansı.

Yasmin, B., Hussain, A. ve Chaudhary, M. A. (2003). Analysis of Factors Affecting Foreign Direct Investment in Developing Countries. *Pakistan Economic and Social Review*, 59-75.

Yerdelen, F. T. (2021). *Panel Veri Ekonometrisi Stata Uygulamalı*. Beta Yayınevi: İstanbul.

Yereli, A. B. (2014). Yeniden canlanan İpek Yolunda ekonomik stratejiler. *Uluslararası İpek Yolunda Türk Dünyası Ortak Kültür Mirası Konferansı*. Ankara.

Yıldırım, K., Mercan, M. ve Kostakoğlu, S. F. (2013). Satın Alma Gücü Paritesinin Geçerliliğinin Test Edilmesi: Zaman Serisi ve Panel Veri Analizi. *Eskişehir Osmangazi Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Dergisi*, 8(3), 75-96.

Yılgör, M., Serel, A. ve Erçakar, M. E. (2011). Doğrudan Yabancı Yatırımların Gelişini Etkileyen Faktörler: Türkiye Üzerine Bir Model. *Balıkesir Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, 14(26), 119-132.

Yılmaz, O. (1999). Yap-İşlet-Devret Modeli ve Türkiye Uygulaması. Devlet Planlama Teşkilatı.

Yılmaz, S. (2020). Bir Kuşak Bir Yol Projesinin İktisadi Kapasitesi ve Çin Tarafından Uygulanan Borç Diplomasisi. *Iğdır Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, (24), 631-648.

Yiğit, B. (2023). İpek Yolu Haritası, Güzergahı ve Önemi Nedir? Erişim: 4 Ağustos 2024, https://www.mynet.com/ipek-yolu-ipek-yolu-haritasi-guzergahi-ve-onemi-nedir-170100289211.

Yücetürk, H. C. (2018). Uluslararası Sermaye Hareketleri, Ticaret ve Büyüme Üzerine Bir İnceleme. Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi. Alanya Alaaddin Keykubat Üniversitesi. Sosyal Bilimler Fakültesi, Antalya.

Zengezur Koridoru: İran Projeye Neden Karşı Çıkıyor? (2023, 28 Eylül). BBC. https://www.bbc.com/turkce/articles/c1r4nr42wl4o