T.C.

BANDIRMA ONYEDİ EYLÜL ÜNİVERSİTESİ

SOSYALBİLİMLER ENSTİTÜSÜ

ULUSLARARASI TİCARET VE LOJİSTİK ANABİLİM DALI

Yüksek Lisans Tezi

AB ÜLKELERİ VE TÜRKİYE'NİN TAŞIMA MODLARI AÇISINDAN DEĞERLENDİRİLMESİ

İrem KARCI

205016002

Tez Danışmanı:

Doç. Dr. Çağatay BAŞARIR

Bandırma 2024

T.C.

BANDIRMA ONYEDİ EYLÜL ÜNİVERSİTESİ

SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ

ULUSLARARASI TİCARET VE LOJİSTİK ANABİLİM DALI

Yüksek Lisans Tezi

AB ÜLKELERİ VE TÜRKİYE'NİN TAŞIMA MODLARI AÇISINDAN DEĞERLENDİRİLMESİ

İrem KARCI

205016002

Tez Danışmanı:

Doç. Dr. Çağatay BAŞARIR

Bandırma 2024

ETİK BEYAN SAYFASI

TÜRKİYE CUMHURİYETİ

BANDIRMA ONYEDİ EYLÜL ÜNİVERSİTESİ

SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ MÜDÜRLÜĞÜNE

Bu belge, bu tezdeki bütün bilgilerin akademik kurallara ve etik ilkelere uygun olarak toplanıp sunulduğunu beyan ederim. Bu kural ve ilkelerin gereği olarak, çalışmada bana ait olmayan tüm veri, düşünce ve sonuçları andığımı ve kaynağını gösterdiğimi ayrıca beyan ederim.(09/02/2024)

ÖZET

AB ÜLKELERİ VE TÜRKİYE'NİN TAŞIMA MODLARI AÇISINDAN DEĞERLENDİRİLMESİ

İrem KARCI

Günümüzde sürdürülebilir rekabet ortamında taşımacılık sektörünün önemi her geçen gün artarak pazarlama ve ekonomik faaliyetlerine ivme kazandırmaktadır. Demiryolu, denizyolu, karayolu, havayolu ve boru hattı taşımacılığı gibi farklı modlar kullanılarak eşyaların, canlıların, malların ve hizmetlerin etkili bir biçimde taşınabilmesi mümkündür. Üretilen ürünlerin müşterilerin istek ve ihtiyaçlarını karşılamak amacıyla doğru yerde ve doğru zamanda alıcılarına ulaştırılmasını sağlayan taşıma modları, uluslararası ticarette de etkin bir rol oynamaktadır. Uluslararası ticaretteki pazarlama faaliyetleri, taşımacılık sektöründeki gelişmeler ile birlikte ithalat ve ihracat üzerinde büyük ölçüde etkili olmaktadır. Taşımacılık ülkelerin kalkınmasında ve bölgeler arası dengesizliğin giderilmesinde etkili bir rol üstlenmektedir. Tüm taşımacılık faaliyetleri ülkelerin ekonomilerinin kalkınmasında destekleyici bir konumdadır.

Bu çalışmanın amacı Türkiye ve seçilmiş AB ülkeleri olan Almanya, Fransa, İtalya, Hollanda İrlanda, İspanya'nın taşımacılık modları kullanımlarını 1990-2021 yılları itibariyle değerlendirmektir. Çalışmada ikincil veriler kullanılarak karşılaştırılmalı analiz yapılmıştır. Araştırmanın birinci bölümünde uluslararası ticaret kavramı ve uluslararası ticaret teorileri, taşıyıcının türüne göre ve taşımanın türüne göre taşımacılık türleri, Lojistik Performans Endeksi açıklanmıştır ve ilgili alan taraması yapılmıştır. Çalışmanın ikinci bölümünde ise Türkiye, Almanya, Fransa, İtalya, Hollanda, İrlanda ve İspanya'nın genel ekonomik görünümü anlatılmıştır ve bu ülkelerin 1990-2021 yılları arasındaki karayolu, havayolu ve demiryolu taşımacılık performansları grafik yardımıyla incelenmiştir.

Anahtar Kelimeler: Avrupa Birliği, Dış Ticaret, Lojistik Performans Endeksi, Taşıma Modları, Türkiye.

ABSTRACT

EVALUATION OF EU COUNTRIES AND TURKIYE IN TERMS OF TRANSPORTATION MODES

İrem KARCI

In today's sustainable competitive environment, the importance of the transportation sector is increasing day by day, accelerating marketing and economic activities. It is possible to transport goods, living beings, goods and services effectively by using different modes such as rail, maritime, road, air and pipeline transportation. Transportation modes, which ensure that the products produced are delivered to their buyers at the right place and at the right time in order to meet the demands and needs of the customers, also play an active role in international trade. Marketing activities in international trade, together with the developments in the transportation sector, have a great impact on imports and exports. Transportation plays an effective role in the development of countries and in eliminating the imbalance between regions. All transportation activities are in a supportive position in the development of the economies of countries.

The aim of this search is to evaluate the transportation mode utilization of Turkiye and selected EU countries, namely Germany, France, Italy, the Netherlands, Ireland and Spain, for the years 1990-2021. In the study, a comparative analysis was made using secondary data. In the first part of the study, the concept of international trade and international trade theories, transportation types according to the type of carrier and the type of transportation Logistics Performance Index is explained and the related literature review is made. In the second part of the study, the general economic outlook of Turkiye, Germany, France, Italy, the Netherlands, Ireland and Spain is explained and the road, air and rail transportation performances of these countries between 1990-2021 are analyzed with the help of graphs.

Keywords: European Union, Foreign Trade, Logistics Performance Index, Transportation Modes, Türkiye.

ÖNSÖZ

Tez çalışmamın her aşamasında benden desteğini ve sabrını esirgemeyen, görüş ve önerileriyle yol gösteren, engin bilgi ve tecrübelerini benimle paylaşan değerli hocam ve tez danışmanım Sayın Doç. Dr. Çağatay Başarır'a teşekkürlerimi ve pozitif kişiliği, ilgisi ve güveni için de minnetlerimi sunarım. Yüksek lisans eğitimim boyunca, bana rehberlik etmiş, bilgi ve tecrübelerini esirgememiş tüm değerli hocalarıma, arkadaşlarıma ve beni her koşulda destekleyen sevgili aileme sonsuz teşekkür ve saygılarımı sunarım.

İrem KARCI

Bandırma/BALIKESİR, 2024

İÇİNDEKİLER

ETİK BEYAN SAYFASI.....iii
ÖZET.....iv
ABSTRACT.....v
ÖNSÖZ.....vi
İÇİNDEKİLER.....vii
TABLOLAR.....x
GRAFİKLER.....xi
KISALTMALAR.....xiii
GİRİŞ.....1

BİRİNCİ BÖLÜM
ULUSLARARASI TİCARET KAPSAMI VE TAŞIMACILIK KAVRAMI

1. ULUSLARARASI TİCARET TANIMI VE TARİHSEL GELİŞİMİ.....3
2. ULUSLARARASI TİCARET TEORİLERİ.....5
   2.1. Klasik Dış Ticaret Teorileri.....7
      2.1.1. Merkantilizm.....7
      2.1.2. Mutlak Üstünlükler Teorisi.....7
      2.1.3. Karşılaştırmalı Üstünlükler Teorisi.....8
      2.1.4. Faktör Donatımı Teorisi.....8
   2.2. Modern Dış Ticaret Teorileri.....9
      2.2.1. Nitelikli İşgücü Teorisi.....9
      2.2.2. Teknoloji Açığı Teorisi.....9
      2.2.3. Ürün Dönemleri Teorisi.....10
      2.2.4. Tercihlerde Benzerlik Teorisi.....11
      2.2.5. Ölçek Ekonomileri Teorisi.....11
      2.2.6. Monopolcü Rekabet Teorisi.....11
3. ULUSLARARASI TAŞIMACILIK TÜRLERİ.....12
   3.1. Taşıyıcının Türüne Göre Uluslararası Taşımacılık.....12

3.1.1. Karayolu Taşımacılığı 13
3.1.2. Denizyolu Taşımacılığı 15
3.1.3. Demiryolu Taşımacılığı 16
3.1.4. Havayolu Taşımacılığı 18
3.1.5. Boru Hattı Taşımacılığı 20
3.1.6. Nehir (İç Suyolu) Taşımacılığı 22
3.2. Taşımanın Türüne Göre Uluslararası Taşımacılık 22
3.2.1. Tek Türlü (Unimodal) Taşımacılık 22
3.2.2. Çok Türlü (Multimodal) Taşımacılık 23
3.2.3. Türler Arası (İntermodal) Taşımacılık 25
3.2.4. Kombine Taşımacılık 27
4. LOJİSTİK PERFORMANS ENDEKSİ (LPI) 28
5. İLGİLİ ALAN TARAMASI 32
5.1. Doğrudan Alan Taraması 32
5.2. Dolaylı Alan Taraması 37

İKİNCİ BÖLÜM

TÜRKİYE VE AVRUPA BİRLİĞİ ÜLKELERİ TİCARET HACMİ VE TAŞIMACILIK MODLARI

1. TÜRKİYE'NİN GENEL DURUMU VE TAŞIMACILIK MODLARINDAKİ DEĞİŞİMLERİ 44
1.1. Türkiye'nin Genel Durumu ve Ekonomik Yapısı 44
1.2.Türkiye'nin Lojistik ve Taşımacılıktaki Rolü 45
2. ALMANYA'NIN GENEL DURUMU VE TAŞIMACILIK MODLARINDAKİ DEĞİŞİMLERİ 52
2.1. Almanya'nın Genel Durumu ve Ekonomik Yapısı 52
2.2. Almanya'nın Lojistik ve Taşımacılıktaki Rolü 54
3. FRANSA'NIN GENEL DURUMU VE TAŞIMACILIK MODLARINDAKİ DEĞİŞİMLERİ 60
3.1. Fransa'nın Genel Durumu ve Ekonomik Yapısı 61
3.2. Fransa'nın Lojistik ve Taşımacılıktaki Rolü 62
4. İTALYA'NIN GENEL DURUMU VE TAŞIMACILIK MODLARINDAKİ DEĞİŞİMLERİ 69

4.1. İtalya'nın Genel Durumu ve Ekonomik Yapısı 69
4.2. İtalya'nın Lojistik ve Taşımacılıktaki Rolü 71
5. HOLLANDA'NIN GENEL DURUMU VE TAŞIMACILIK MODLARINDAKİ DEĞİŞİMLERİ 76
5.1. Hollanda'nın Genel Durumu ve Ekonomik Yapısı 76
5.2. Hollanda'nın Lojistik ve Taşımacılıktaki Rolü 78
6. İRLANDA'NIN GENEL DURUMU VE TAŞIMACILIK MODLARINDAKİ DEĞİŞİMLERİ 84
6.1. İrlanda'nın Genel Durumu ve Ekonomik Yapısı 84
6.2. İrlanda'nın Lojistik ve Taşımacılıktaki Rolü 86
7. İSPANYA'NIN GENEL DURUMU VE TAŞIMACILIK MODLARINDAKİ DEĞİŞİMLERİ 91
7.1. İspanya'nın Genel Durumu ve Ekonomik Yapısı 91
7.2. İspanya'nın Lojistik ve Taşımacılıktaki Rolü 93

SONUÇ VE ÖNERİLER 100
KAYNAKÇA 105

TABLOLAR

Tablo 1.1: 2023 Lojistik Performans Endeksi İlk 15 Ülke ve Türkiye Skorları.....31

Tablo 2.1: Seçilmiş Ülkelerin 2021 Yılı Dış Ticaret Hacmi (Milyon ABD Doları) Rakamları.....43

GRAFİKLER

Grafik 2.1: Türkiye'nin 1990-2021 Yılları Arası Karayolu, Demiryolu ve Denizyolu Taşımacılık (Milyon Ton) Göstergeleri 46

Grafik 2.2: Türkiye'nin 2000 Yılı, 2010 Yılı ve 2021 Yılı Karayolu, Demiryolu ve Denizyolu Taşımacılığı Oranlarının Dağılım Göstergeleri 49

Grafik 2.3: Türkiye'nin 1990-2021 Yılları Arası Karayolu, Demiryolu ve Denizyolu Taşımacılığı Oranlarının Dağılım Göstergesi 51

Grafik 2.4: Almanya'nın 1990-2021 Yılları Arası Karayolu, Demiryolu ve Denizyolu Taşımacılık (Milyon Ton) Göstergeleri 56

Grafik 2.5: Almanya'nın 2000 Yılı, 2010 Yılı ve 2021 Yılı Karayolu, Demiryolu ve Denizyolu Taşımacılığı Oranlarının Dağılım Göstergeleri 58

Grafik 2.6: Almanya'nın'nın 1990-2021 Yılları Arası Karayolu, Demiryolu ve Denizyolu Taşımacılığı Oranlarının Dağılım Göstergesi 60

Grafik 2.7: Fransa'nın 1990-2021 Yılları Arası Karayolu, Demiryolu ve Denizyolu Taşımacılık (Milyon Ton) Göstergeleri 64

Grafik 2.8: Fransa'nın 2000 Yılı, 2010 Yılı ve 2021 Yılı Karayolu, Demiryolu ve Denizyolu Taşımacılığı Oranlarının Dağılım Göstergeleri 66

Grafik 2.9: Fransa'nın 1990-2021 Yılları Arası Karayolu, Demiryolu ve Denizyolu Taşımacılığı Oranlarının Dağılım Göstergesi 68

Grafik 2.10: İtalya'nın 1990-2021 Yılları Arası Karayolu, Demiryolu ve Denizyolu Taşımacılık (Milyon Ton) Göstergeleri 72

Grafik 2.11: İtalya'nın 2000 Yılı, 2010 Yılı ve 2021 Yılı Karayolu, Demiryolu ve Denizyolu Taşımacılığı Oranlarının Dağılım Göstergeleri 73

Grafik 2.12: İtalya'nın 1990-2021 Yılları Arası Karayolu, Demiryolu ve Denizyolu Taşımacılığı Oranlarının Dağılım Göstergesi 75

Grafik 2.13: Hollanda'nın 1990-2021 Yılları Arası Karayolu, Demiryolu ve Denizyolu Taşımacılık (Milyon Ton) Göstergeleri 80

Grafik 2.14: Hollanda'nın 2000 Yılı, 2010 Yılı ve 2021 Yılı Karayolu, Demiryolu ve Denizyolu Taşımacılığı Oranlarının Dağılım Göstergeleri.....81

Grafik 2.15: Hollanda'nın 1990-2021 Yılları Arası Karayolu, Demiryolu ve Denizyolu Taşımacılığı Oranlarının Dağılım Göstergesi 83

Grafik 2.16: İrlanda'nın 1990-2021 Yılları Arası Karayolu, Demiryolu ve Denizyolu Taşımacılık (Milyon Ton)Göstergeleri 87

Grafik 2.17: İrlanda'nın 2000 Yılı, 2010 Yılı ve 2021 Yılı Karayolu, Demiryolu ve Denizyolu Taşımacılığı Oranlarının Dağılım Göstergeleri.....89

Grafik 2.18: İrlanda'nın 1990-2021 Yılları Arası Karayolu, Demiryolu ve Denizyolu Taşımacılığı Oranlarının Dağılım Göstergesi 90

Grafik 2.19: İspanya'nın 1990-2021 Yılları Arası Karayolu, Demiryolu ve Denizyolu Taşımacılık (Milyon Ton) Göstergeleri 95

Grafik 2.20: İspanya'nın 2000 Yılı, 2010 Yılı ve 2021 Yılı Karayolu, Demiryolu ve Denizyolu Taşımacılığı Oranlarının Dağılım Göstergeleri.....97

Grafik 2.21: İspanya'nın 1990-2021 Yılları Arası Karayolu, Demiryolu ve Denizyolu Taşımacılığı Oranlarının Dağılım Göstergesi 98

KISALTMALAR

AB : Avrupa Birliği

ABD : Amerika Birleşik Devletleri

AIHM : Avrupa İnsan Hakları Mahkemesi

BENELUX : Belçika, Hollanda ve Lüksemburg'un ortak ekonomi birliğidir.

BM : Birleşmiş Milletler

DSÖ : Dünya Sağlık Örgütü

GSYİH : Gayri Safi Yurtiçi Hâsıla

IBRD : Avrupa İmar ve Kalkınma Bankası

IDA : Uluslararası Kalkınma Birliği

IMF : Uluslararası Para Fonu

İMKB : İstanbul Menkul Kıymetler Borsası

NATO : Kuzey Atlantik Anlaşması Örgütü

OECD : Ekonomik Kalkınma ve İşbirliği Örgütü

OPEC : Petrol İhraç Eden Ülkeler Teşkilatı

OSCE : Avrupa Güvenlik ve İş Birliği Konferansı

RO-LA : Rollende Landstrasse

RO-RO : Roll on - Roll-of

T.C. : Türkiye Cumhuriyeti

UNESCO : Birleşmiş Milletler Eğitim, Bilim ve Kültür Kurumu

WB : Dünya Bankası

WHO : Dünya Sağlık Örgütü

WTO : Dünya Ticaret Örgütü

GİRİŞ

Lojistik faaliyetler müşterilerin ihtiyaçlarını karşılamak üzere çeşitli hammadde, yarı-mamul ve ürünlerin ürünün başlangıç noktasından varış yerine ulaşana kadar planlanmasını, yürütülmesini, teslimatını, depolanmasını, elleçlenmesini ve bu süreç boyunca tarafların bilgilendirilmesi gibi faktörleri içermektedir. Lojistik faaliyetlerde yedi doğru temel alınmaktadır. Bu doğrular; doğru ürün, doğru yer, doğru zaman, doğru malzeme, doğru müşteri unsuru, doğru miktar ve doğru maliyettir. Stratejik hedefleri gerçekleştirmek için lojistik faaliyetler önemlidir. Lojistiğin yedi doğrusunun içinde yer alan doğru yer, doğru ürün ve doğru zaman unsurları taşıma modunun doğru seçilmesine bağlıdır. Taşıma modunun doğru seçilmesi lojistik operasyonlarda ve faaliyetlerde rekabet avantajı sağlanmasına yardımcı olmaktadır.

Taşımacılık insanlık tarihinin başlamasıyla var olan ve önemi her geçen gün aratarak devam eden bir faaliyettir. Teknolojik ilerlemeler ve dünyanın küresel bir pazar haline gelmesiyle birlikte taşımacılık önemini artırmaktadır. Taşımacılık faaliyetleri denizyolu, karayolu, havayolu, demiryolu ve boru hattı taşımacılığı olarak gerçekleştirilmektedir. Taşıma modunun seçim sürecinde modlar birbiriyle karşılaştırılmakta, taşıma modlarının sağladığı avantaj ve dezavantajlar mukayese edilmektedir. Taşıma türünün belirlenmesindeki amaç, tüm taşıma modlarından dengeli bir şekilde yararlanılmasını sağlamaktır.

Taşımacılık, bölgelerarası dengesizliği gideren ve ülkelerin kalkınmasına destek olan bir yapıdadır. Bu nedenle ulaştırma politikaları ekonomik gelişme aracı olarak görülmektedir. Tüm taşımacılık türlerinin ülkelerin ekonomik kalkınmalarına destekleyici katkıları bulunmaktadır. Taşımacılık sektöründe gerçekleştirilen faaliyetler üretim-tüketim arasında köprü görevi görmektedir.

Dünyada yaşanan gelişmelerin çoğu taşımacılık sektörünü etkilemektedir. Bölgesel düzeyde meydana gelen krizler, afetler ve pandemiler küresel düzeye de sıçrayarak büyük çapta etki yaratmaktadır. Bu etkiler ülkelerin ekonomilerinde dalgalanmalar ve bozulmalar meydana getirmektedir. Kısıtlamalara neden olan bu olaylar

tedarik zincirinin bozulmasına sebebiyet vermektedir. Ülkelerin üretimlerinin azalması taşımacılık faaliyetlerinin olumsuz etkilenmesine ve ülkenin ticaretinin azalmasına sebep olmaktadır. Bozulan tedarik zinciri sonucunda ülke ekonomileri olumsuz etkilenerek ürün ve hizmetlere olan erişimi zorlaştırmaktadır. Dış ticaret fazlası vererek ekonomik büyümeyi hedefleyen bir ülke küresel çapta ticaret gerçekleştirerek ihracat faaliyetleri gerçekleştirmeyi amaçlamaktadır.

Bu çalışmanın amacı, seçilmiş AB ülkeleri ve Türkiye'nin karayolu taşımacılığı, demiryolu taşımacılığı ve denizyolu taşımacılığı kullanımlarını 1990-2021 yılları ele alınarak değerlendirmektir. Çalışma iki bölümden oluşmaktadır. İlk bölümde uluslararası ticaret kavramı, ticaret teorileri, taşımacılık kavramı, taşımacılık modları ve Lojistik Performans Endeksi (LPI) açıklanmıştır ve doğrudan ve dolaylı alan taraması yapılmıştır. İkinci bölümde ise seçilmiş ülkeler olan Türkiye, Almanya, Fransa, İtalya, Hollanda, İrlanda ve İspanya'nın genel ekonomik görünümleri incelenmiş, ülkelerin Lojistik Performans Endeksi'ndeki konumları hakkında bilgi verilmiş ve 1990-2021 yılları arasında karayolu, demiryolu ve denizyolu taşımacılığı verileri grafikler yardımıyla yorumlanmıştır. Taşımacılık türlerinden hangisinin daha fazla kullanıldığı ve yıllar boyunca izledikleri performans incelenmiştir. Son olarak sonuç kısmında daha sonraki çalışmalar için önerilerde bulunulmuş ve çalışmanın sonuçları açıklanmıştır.

BİRİNCİ BÖLÜM

ULUSLARARASI TİCARET KAPSAMI VE TAŞIMACILIK KAVRAMI

1. ULUSLARARASI TİCARET TANIMI VE TARİHSEL GELİŞİMİ

En eski tarihlerde bile insanlar kıt kaynakları, ihtiyaçları doğrultusunda kullanmaya çalışmışlardır. İşbirliği içinde olan toplumlar üretimde uzmanlaşma seviyesine gelmişlerdir ve üretimde uzmanlaşan toplumlar daha fazla mal ve hizmet üretir ve tüketir hale gelmişlerdir. Uzmanlaşma ile tüketiciler arasında mal ve hizmet değişimi yaşanmaya başlamıştır. Bu yapılan değişimler takas olarak adlandırılmıştır. Bu takaslar sonucu ticaret ortaya çıkmıştır.

Bir ülkenin tek başına tüm ihtiyaçlarını karşılaması olanaksızdır. Her ülkenin kendi şartlarına uygun olarak uzmanlaşacağı ürün ve hizmetler vardır. Bu uzmanlaşmada ülkenin konumu, sahip olduğu kaynakları, teknolojik olanakları gibi faktörler belirleyici olmaktadır (Onursal, 2013: 38). Her ülke uzmanlaştığı ürünün fazlalıklarını başka bir ülkenin uzmanlaştığı ürünü ile değiştirmektedir ve bu ürünler ülkelerin uluslararası ticaret yapabilmelerine olanak sağlamaktadır. Bu durum ülkeleri birbirine yakınlaştırırken aynı zamanda ülkelerin birbirine bağımlı hale gelmelerine neden olmaktadır. Ülkelerin bağımlılıklarının artması sonucunda ülke içi veya dışında ortaya çıkan fiyat farklılıkları uluslararası ticaret yaparak dengeye oturmaktadır (Bedlek ve Bozyiğit, 2022: 4). Aynı ülke sınırları içerisinde gerçekleşen mal ve hizmet değişimi ulusal ticaret, farklı ülke sınırları içerisinde gerçekleşen ise uluslararası ticaret olarak adlandırılmaktadır.

Uluslararası ticaret, üretilen mal ve hizmetlerin bir ücret karşılığında son kullanıcılara ulaştırılması ile sonuçlanan alım-satım faaliyetleridir (Elitaş ve Şeker, 2017: 52). Bu alım-satım faaliyetleri sürekli tekrarlanmakta ve bu faaliyetlere çok sayıda işletme ve kuruluş katılmaktadır. Bu işlemler karşılığında çeşitli ödemeler alınmaktadır. Bu işlemlerin yapılabilmesi için ticaretin farklı ülkeler arasında gerçekleşmesi ve ürünlerin değiş tokuş edilmesi gerekmektedir. Bu ticareti gerçekleştiren ülkeler, kendi

ülkeleri için katma değer üretmekte ve ülke ekonomilerine katkı sağlamaktadır (Çivi ve Erol, 2008: 100).

Uluslararası ticaretin tarihçesine bakıldığında oldukça eski olduğu ve ilkçağlardan itibaren gerçekleştirildiği bilinmektedir. Orta çağda yapılan İpek Yolu ve Baharat Yolu uluslararası ticaretin ilk örnekleri olarak adlandırılmaktadır. Daha sonra ise coğrafi keşifler ile ticaret yolları değişmiştir ve yeni kıtalar keşfedilmiştir (Acar, 2021: 174). Bunun sonucunda sömürgecilik yaygınlaşmıştır ve uluslararası ticarete olan bakış açışı değişiklik göstermiştir. Köle ticareti ile sömürgelerinden değerli madenler elde eden Batı Avrupa ülkeleri sanat, bilim ve sanayide gelişim göstermiştir. Bununla birlikte sanayi devriminin temelleri atılmıştır. 18.yy'da ortaya çıkan Sanayi Devrimi ile insan gücü yerine buharlı makilerinin önemi ortaya çıkmıştır ve daha az maliyetlerle seri üretime geçiş yapılmıştır. Sanayi Devriminin ortaya çıkması ile kırsalda yaşayan insanlar şehir kentlerine göç etmeye başlamışlardır (Bayraktutan, 2003: 176). Bununla birlikte şehirleşmede artış görülmüştür. Rekabetin arttığı bu dönemlerde savaşlar görülmüş ve bu durum 20. yüzyılın ortalarına kadar devam etmiştir.

Ticaret ve taşıma ilişkisi tarihsel olarak insanlık tarihinde önemli bir rol oynamaktadır. Ticaret, mal veya hizmetlerin değiş tokuşunu ifade ederken, taşıma, ticaretin gerçekleşmesini sağlayan malzemelerin ve ürünlerin bir yerden başka bir yere taşınmasını kapsamaktadır. Ticaret ve taşıma ilişkisinin tarihsel gelişimi incelendiğinde ilk olarak Antik Dönemler ele alınmaktadır. Antik Dönemlerde insanlık tarihine bakıldığında, ticaret ve taşıma önemli bir rol oynamaktadır. Antik uygarlıklar, çeşitli ticaret yolları inşa etmişlerdir. İnşa ettikleri su yolu ve karayolu ile hayvanlar aracılığıyla eşyalar taşınmıştır. Özellikle Orta Çağ'da kervanlar ve deniz yolu ticaretinin Doğu ve Batı arasındaki ticarette büyük bir rol oynadığı görülmektedir (Tahiroğlu, 2023: 49).

Diğer bir dönem olan Keşif Çağı'nda ise 15. ve 16. yüzyıllarda Avrupa'nın denizaşırı keşifleri, ticaretin ve taşımanın uluslararası boyutta artmasına yol açmıştır. Kolonileşme, yeni ticaret yollarının keşfi ve deniz yolu ticaretinin gelişimi, bu dönemin ticaret ve taşıma tarihinde dönüm noktalarındandır. 18. ve 19. yüzyılda Sanayi Devrimi'nin başlaması, taşıma ve ticaretin dönüşümüne neden olmuştur. Demiryolları, buharlı gemiler ve sonrasında motorlu araçlar ticaretin ve taşımanın hızını artırarak

küresel ticaret ağlarının oluşmasına katkı sağlamıştır (Acar ve Köseoğlu, 2014: 7). Son olarak 20. yüzyıl boyunca ve özellikle sonrasında, hava taşımacılığı ve konteyner gemileri gibi yeni teknolojilerin ticaret ve taşıma alanında devrim yarattığı görülmüştür. Küreselleşme süreci, ticaret ve taşımanın daha da entegre olmasını sağlayarak uluslararası ticaretin hacmini önemli ölçüde artırmıştır.

Günümüzde ticaret ve taşıma ilişkisi, küresel ekonominin temelini oluşturmaktadır. Hızlı kargo taşımacılığı, limanlar, otoyollar, demiryolları, havaalanları ve dijital ticaret platformları gibi altyapılar, ticaretin ve taşımanın dünya çapında gerçekleşmesini sağlamaktadır.

2. ULUSLARARASI TİCARET TEORİLERİ

Uluslararası ticaret teorileri, ülkeler arasındaki ticaretin nedenlerini ve sonuçlarını açıklamaya çalışmaktadır. Uluslararası ticaret teorileri genellikle farklı faktörlerin ticaret üzerindeki etkilerini incelerken, lojistik de dış ticarette önemli bir rol oynamaktadır. Uluslararası ticaret teorileri ile lojistik arasındaki ilişki incelendiğinde İlk olarak Klasik Ticaret Teorileri ele alınmaktadır.

Klasik ticaret teorileri, karşılaştırılmalı üstünlük ve faktör yoğunluğu gibi kavramlarla ticaretin nedenlerini açıklamaktadır. Bu teorilere göre, ülkeler farklı üretim avantajlarına sahip olmakta ve avantajlara dayalı olarak ticaret yapmaktadırlar (Akın, Karamustafa ve Öztürk, 2020: 221). Nakliye maliyetleri, ürünlerin bir ülkeden diğerine taşınması için gereken maliyetleri temsil eder ve ticaretin desenlerini etkilemektedir. Lojistik, nakliye maliyetlerini azaltmaya ve ticareti kolaylaştırmaya yardımcı olmaktadır. Böylece ticaretin klasik teorilerle öngörülen şekilde gerçekleşmesini sağlamaktadır. Bir diğer uluslararası ticaret teorisi ise modern ticaret teorisidir. Modern ticaret teorisi, firmaların ürün çeşitliliği ve inovasyon gibi faktörlerle ticaret yapmasını açıklamaktadır. Bu teori, lojistiğin önemini vurgulamaktadır. Çünkü küresel tedarik zinciri yönetimi, firmaların ürünleri ve hizmetleri dünya çapında tedarik etmelerine ve dağıtmalarına olanak tanınmaktadır (Bakkalcı, 2013: 72). Lojistik, mal ve hizmet akışını yöneterek tedarik zincirinin etkinliğini artırmakta ve ticaretin bu yeni teorilere uygun şekilde gerçekleşmesine yardımcı olmaktadır. Endüstriyel yerleşme teorileri ise, firmaların

üretim tesislerini nereye yerleştireceklerini açıklamaktadır. Lojistik, bu teorilerle yakından ilişkilidir. Çünkü tesislerin coğrafi konumu, tedarik zinciri ve dağıtım ağlarının tasarımını etkilemektedir. Lojistik, üretim tesislerinin ve depoların stratejik olarak yerleştirilmesine yardımcı olmakta, böylece dış ticaretteki malların etkin ve verimli bir şekilde taşınmasını sağlamaktadır (Acar ve Benli, 2021: 49). Son olarak rekabet teorileri, firmalar arasındaki rekabetin nasıl şekillendiğini açıklamaktadır. Lojistik, rekabetin bir parçası olarak hızlı ve güvenilir teslimat süreçlerini sağlayarak firmaların rekabet avantajı elde etmelerine yardımcı olmaktadır (Kılıç, 2022: 13). Özellikle e-ticaret gibi alanlarda, lojistik hızı ve müşteri memnuniyetini artırarak rekabetçi bir avantaj sağlamaktadır. Tüm teoriler incelendiğinde, lojistik uluslararası ticaret teorileriyle yakından ilişkilidir ve uluslararası ticaretin analizinde ve uygulanmasında önemli bir rol oynamaktadır.

17. yüzyıldan günümüze kadar olan dönemde uluslararası ticaret ve üretimin faydalarını açıklamak ve ekonomide kazançlı çıkmanın nasıl sağlanacağı üzerine kurulan bazı teoriler bulunmaktadır. Uluslararası ticaret teorilerinin başlıca amacı mal ve hizmet alım satımlarının nedenini açıklamaktır. Uluslararası ticaret teorisinin yanıtlamak zorunda olduğu üç sordu vardır.

1. Ülkeler neden dış ticaret yaparlar, dış ticaret yapmanın bir ülkeye sağladığı yarar nedir?
2. Bir ülkenin hangi malları dışarıdan alıp, hangi malları ise dışarıya satacağı neye göre belirlenmektedir?
3. Bir ülkenin dış ticaretteki ihraç ettiği ürünler ile ithal ettiği ürünlerin fiyatının oranı nasıl oluşmaktadır?

Uluslararası ticaret ilk kez bilimsel olarak Adam Smith'in 1776'da yayınladığı kitabı Ulusların Zenginliği ile incelemiştir (Smith, 1776). Daha sonra Adam Smith'in teorisine David Ricardo, John Stuart Mill, Alfred Marshall, Eli Heckscher, Bertil Ohlin, John Maynard Keynes, Jacob Viner ve Paul Samuelson önemli katkılarda bulunmuşlardır.

2.1. Klasik Dış Ticaret Teorileri

Klasik dış ticaret teorileri, uluslararası ticaretin nedenlerini ve sonuçlarını açıklamaya yönelik temel yaklaşımları içermektedir. Klasik Dış Ticaret Teorileri merkantilizm, mutlak üstünlükler teorisi, karşılaştırmalı üstünlükler teorisi ve faktör donatımı teorisinden oluşmaktadır. Ele alınan teoriler aşağıda ayrıntılı bir şekilde incelenmiştir.

2.1.1. Merkantilizm

Merkantilist dönemden önce dünyada yaygın olarak uluslararası ticaret görülmemiştir. Sadece uzak doğu ile Avrupa arasında yaşanan ve Türkiye'yi bir köprü haline getiren İpek Yolu bu durumun bir istisnası olmuştur. Merkantilist dönem feodal devletlerin yerine ulusal devletlerin kurulduğu bir dönemdir. Yeni oluşan ulusal devletlerin resmi ekonomisi merkantilizm olmuştur. Merkantilizm feodalizmin yıkılması ile 15. yüzyıl ve 18. yüzyıl arasında üç yüz yıllık bir sürede Batı Avrupa'ya egemen olan siyasi ve iktisadi bir sistemdir (Aktop, 2022: 1). Uluslararası ticaret politikasındaki temel amaç hazinenin altın stokunu arttırmaktır. Merkantilizm çok fazla devlet müdahalesine dayanan bir sistemdir (Holslag, 2006: 135). İhracatın arttırılması ve ithalatın hammadde hariç en aza indirgenmesi, böylelikle ihracat fazlası yaratmak önemlidir.

Merkantilizme göre, bir ülkenin zenginliği sahip olduğu altın ve gümüş gibi değerli madenler ile ölçülmektedir (Laperche and Uzunidis, 2009: 4). Bu doğrultuda, yoğun devlet müdahalesi, ihracatın artırılması, ithalatın azaltılması ve ticaret filosu oluşturulması gibi politikalar benimsenmiştir (Aydemir ve Güneş, 2006: 145). Merkantilizm görüşünde dünya serveti sabittir. Bu nedenle uluslararası ticaretten bir taraf kazançlı bir taraf ise aynı ölçüde zararlı çıkmaktadır. Yani bir ülke zenginleşirken aynı ölçüde diğer ülke ise fakirleşmektedir (Öztürk, 2005: 5).

2.1.2. Mutlak Üstünlükler Teorisi

Mutlak üstünlükler teorisi 1776 yılında yayınlanan Adam Smith'in Ulusların Zenginliği adlı eserinde ortaya atılmıştır. Teori merkantilizmin ticaretin sıfır toplamlı kazanç sağlamadığı gerekçesiyle yanlış bulup eleştirmesi sonucu ortaya çıkmıştır (Yazıcıoğlu, 2022: 29). Emek-değer teorisi olan mutlak üstünlükler teorisine göre bir ülke

karşı ülkeye göre hangi malları daha düşük maliyetle üretiyorsa o malların üretiminde uzmanlaşmalı ve bunları dışarıya satmalı, pahalıya ürettiklerini ise dış ülkelerden alıp ithal etmelidir (Palacıoğlu, 2018: 3). Adam Smith bu teoriyle uzmanlaşmaya ve serbest uluslararası ticarete önem vermiştir. Dünya serveti ve üretimi bu şekilde artabilecektir. Kısacası uluslararası ticarette serbestlik olmalıdır, sadece stratejik önemi olan sanayi dallarında korumacı bir politika izlenmelidir.

2.1.3. Karşılaştırmalı Üstünlükler Teorisi

Karşılaştırmalı üstünlükler teorisi 1817 yılında David Ricardo tarafından öne atılmıştır. Teoriye göre, önemli olan üretimde üstünlük derecesidir. Bir ülke, diğer ülkelere göre hangi ürünlerin üretiminde daha yüksek oranda üstünlük sahibiyse o ürünlerde uzmanlaşmalıdır (Topuz ve Coşkun, 2018: 674). Bir ülke bütün ürünlerde üstün olsa dahi karşılaştırmalı olarak en fazla üstünlüğe sahip olduğu mallarda uzmanlaşmalıdır, daha az üstün olduğu ürünleri ise dışarıdan alıp ithal ederek daha fazla refaha ulaşabilmektedir (Durmaz, 2019: 50). Bir ülke ancak daha düşük fırsat maliyetiyle ürettiği ürünlerde diğer ülkelere göre karşılaştırmalı üstünlüğe sahip olmaktadır.

2.1.4. Faktör Donatımı Teorisi

Faktör donatımı teorisi, karşılaştırmalı üstünlükler teorisini farklı bir açıdan ele almaktadır. Faktör piyasaları, mal piyasaları ve ulusal piyasalar arasında aynı zamanlı etkileşim olmasına olanak sağlayan bir genel denge modelidir. Heckscher-Ohlin modeli olarak da adlandırılan bu teoride ürünlerin üretiminde üretim faktörlerinin ve faktör yoğunluğun aynı olmadığına değinilmiştir (Şahin, 2016: 175). Emek ve sermaye başlıklarına önem verilmektedir ve bir ülke bir ürünü üretirken maliyet üstünlüğü elde etmelidir. Teori, maliyet üstünlüğü elde etmenin yolunun faktör donatımı olduğunu savunmaktadır. Bir ülke maliyet üstünlüğü elde etmek için faktör donatımı üstünlüğüne ihtiyaç duymaktadır. Bir ülke üretim faktöründe üstün olduğu ürünlerin, o ürünlerin daha yoğun olarak kullanıldığı ürünlerde karşılaştırmalı üstünlük sağlamaktadır. Ülke bu ürünlerin üretimini daha uygun fiyata gerçekleştirmekte ve bu ürünlerde uzmanlaşmaktadır (Aslan ve Terzi 2006: 3).

2.2. Modern Dış Ticaret Teorileri

Faktör donatımı teorisine göre ülkeler kendilerinde daha çok olan hammaddeler ile en ucuz olarak ürettikleri üretim faktöründe uzmanlaşmalı ve bu ürünler üzerinden ihracat yapmalıdır. Faktör donatımı teorisinden yola çıkarak Wassily Leontief bu teoriyi bir ampirik teste sokmuştur ve bu testin ismine Leontief Paradoksu adı verilmiştir. Leontief, ABD dış ticaretini incelemiştir ve ABD'nin ihracatını emek üzerinden, ithalatını ise sermaye üzerinden gerçekleştirdiği sonucuna varmıştır. ABD'de sermayenin fazla, emeğin ise daha az olduğu sonucuna varan Leontief, Faktör Donatımı Teorisi'nin doğru olmadığını ileri sürmüştür. Bu paradoksun ardından yeni görüşler ortaya çıkmıştır ve modern uluslararası ticaret teorileri oluşmuştur.

2.2.1. Nitelikli İşgücü Teorisi

Donald B. Keesing ve Peter B. Kenen işgücü niteliğinin her ülkede aynı olmadığını vurgulamıştır. Teori, gelişmiş ülkelerin birbirleriyle yaptıkları uluslararası ticaretin önemli bir bölümünü, işgücünün ülkeler arasındaki nitelik farklılıkları ile açıklanabileceğini söylemektedir (Uğur, 2022: 25). Bazı ülkelerde diğer ülkelere kıyasla işgücünün niteliği ve verimliliği daha fazladır. Bunun nedeni eğitimli işgücünün ve teknolojik olanakların sermayeye katkı vermesinden kaynaklıdır. Nitelikli işgücüne sahip olan bir ülke daha fazla ihracat yapmaktadır. İşgücü kalitesini arttırmaya yönelik sermaye yatırımlarının yapılması, işgücünün sermaye ile harmanlanması, insan gücü ile eğitim planlamaları yapmak ülkelerin nitelikli işgücüne sahip olmak amacıyla zenginleşmesine ve bu durumu uluslararası ticarete olumlu olarak yansıtmalarında teşvik edici olabilmektedir (Deviren, 2004: 4). Sonuç olarak nitelikli işgücüne sahip olan ülkeler bu faktöre ihtiyaç duyan ürünlerde uzmanlaşmalı, diğer ülkeler ise niteliksiz emekle üretilen ürünlerde uzmanlaşmalıdır.

2.2.2. Teknoloji Açığı Teorisi

Posner tarafından uluslararası ticareti açıklamak için teknoloji açığı teorisi geliştirilmiştir (Posner, 1961: 325). Ülkeler arasında üretim süreci ve üretim tekniklerindeki gelişmeler farklı hızlarla gelişme göstermektedir. Üretim süreci ve tekniklerinde üstün olan ülkeler karşılaştırmalı üstünlüğe sahiptir ve diğer ülkelere ihracat

yapmaktadır. Teori, uluslararası ticaret faaliyetini gerçekleştiren ülkelerin aynı üretim metoduna serbestçe ulaşılabilir olduğu görüşüne karşı çıkmaktadır. Teoride ülkelerin yeni bir ürün veya bir teknoloji geliştirdiklerinde bunun ilk ihracatçısı olacakları, daha sonra bu teknolojiye sahip olmaya başlayan diğer ülkelerin ellerinde bulunan doğal kaynaklar, işgücü, emek gibi avantajlar sayesinde rekabet ve maliyet üstünlüğüne erişmesiyle ithalatçı konumuna düşeceği vurgulanmıştır (Bayraktutan 2003: 180). Böylelikle ürünü ithal eden ülke benzer faktörleri elinde bulundurduğu için ürünü taklit ederek üretebilecektir (Ağcadağ ve Gövdere, 2021: 6). Bu sürecin sonunda ürünlerin üretilmesi daha az maliyetli olan ülkelere kaymakta ve ürünün üreticisi ülke konumuna gelmektedir.

2.2.3. Ürün Dönemleri Teorisi

Raymond Vernon tarafından ürün dönemleri teorisi, teknoloji açığı teorisi temel alınarak oluşturulmuştur (Vernon, 1966: 190). Teori, üretilen ürünlerin yaşam döngüsüne odaklanmaktadır. Bir ürün öncelikle bir ülkede birkaç firma tarafından üretilirken zaman içerisinde birçok ülke ve firma aynı ürünü üretir hale gelmektedir. Ürünler standartlaşır ve tüm ülkeler tarafından üretilir. İlk başta yüksek teknolojiye sahip gelişmiş ülkeler üretirken daha sonraları gelişmekte olan ülkeler ürünleri üretip ihraç eder hale gelmektedir. Teori, bir ürünün gelişimi esnasında birçok aşamadan geçtiğini ve ürünün dönemleri boyunca değiştiğini vurgulamaktadır. Yeni bir ürün şu aşamalardan geçmektedir (Albayrak ve Ağazade, 2017: 13).

- 1. Dönem (Yeni Ürün): İnovasyon yeteneğin sahip olan gelişmiş ülkede ürün üretilir. Üretim ilk etapta sınırlıdır daha sonraki zamanlarda daha geniş çapta üretilmeye başlanır. Ülke, ürünün üretilmesindeki teknolojiye tek başına sahiptir. Bu dönemde ürün ihraç edilmez, ülke sınırları içerisinde üretilip satılmaktadır.
- 2. Dönem (Olgun Ürün): Ülke sınırları içerinde üretilen ürün diğer ülkelere de satılmaya başlanır ve ürünün ihracat faaliyetleri gerçekleştirilir. Ülke ürünün üretilmesindeki teknolojiye tek başına sahip olmaya devam etmektedir. Bu dönemde ürünün üretilmesi ve teknolojisi standart hale getirilmektedir.
- 3. Dönem (Standart Ürün): Ülke ürünün lisansını diğer ülke ve firmalarla paylaşır ve lisanstan gelir elde etmeye başlar. Bu dönemde yüksek teknoloji ve bilgiye ihtiyaç kalmadan ürün üretilmeye başlanır. Ürünü üreten ülke üretime devam eder

fakat lisansı paylaşmaya başladığı için ihracatında düşüşler görülmektedir ve ürün gelişmekte olan ülkeler tarafından üretilmeye başlandığı için tüm dünyaya yayılmaktadır.

2.2.4. Tercihlerde Benzerlik Teorisi

Tercihlerde benzerlik teorisi, Staffan Burenstam Linder tarafından ileri sürülmüştür. Bu teori diğerlerine nazaran dış ticaretin nedenlerini arz yönlü değil, talep yönlü incelemektedir (Atik, 2006: 35). Uluslararası ticarete konu olan ürünler hammadde ve sanayi ürünü olarak ikiye ayrılmaktadır. Teori, uluslararası ticareti, ülkelerin kişi başına düşen gelirlerine göre karşılaştırarak açıklamaktadır. Gelir düzeyleri benzer olan ülkelerin ürün seçimindeki zevk ve beğenileri benzer olmaktadır ve ürün taleplerinin benzer olacağı düşünülmektedir (Şahin, 2016: 338.). Ülkelerin tercihleri ve gelirleri arasında bir benzerlik oluşmakta ve bu durum uluslararası ticareti artırmaktadır. Böylelikle benzer seviyede olan ülkeler birbirleriyle ticaret yapabilmektedir. Ülkelerin gelir seviyeleri birbirlerine yaklaştıkça ülkeler arasındaki ticaret de artış göstermektedir (Akça, 2022: 36).

2.2.5. Ölçek Ekonomileri Teorisi

Ölçek ekonomileri teorisine göre, ürünlerin maliyeti; üretim ölçeği ve üretim hacmine göre değişiklik göstermektedir (Yaslıkaya, 2019: 167). Pazar büyüklüğüne sahip olan ülkeler dışsal ve içsel ölçek ekonomilerinden faydalanarak, üretimden getiri elde edip ihracatlarını arttırmaktadır. Bir üründen çok fazla üretmek o malın parça başına maliyetini düşürmektedir ve daha çok üretip daha fazla satarak daha karlı hale getirilebilmektedir. Ölçek ekonomileri nedeniyle artan getiri sağlandığında, ülkeler aynı durumda olup aynı şartlara sahip olduklarında dahi daha karlı dış ticaret yapabilmektedir (Kraugman, 2012: 212). Gelişmekte olan ülkeler, ihracata yönelerek ölçek ekonomilerinden faydalanmaktadır.

2.2.6. Monopolcü Rekabet Teorisi

Monopolcü rekabet teorisi, faktör donatımı teorisinin savunduğu uluslararası ticarete konu olan ürünlerin homojen ve birbirinin aynısı olduğu görüşüne karşı çıkmaktadır. Teoriye göre, bir ülke aynı ürünü hem ihraç hem de ithal edememektedir,

bir üründe uzmanlaşıp ihraç edip diğer ürünleri dışarıdan almaktadır (Özel ve Sezgin, 2012: 288). Ticarete konu olan ürünlerin farklı olması sebebiyle ticaretten iki ayrı kazanç elde edilmektedir. Ticaret nedeniyle tüketiciler farklı özelliklere sahip ürünleri almaktadır ve fiyatlar gelirlerin artması sebebiyle düşme eğilimine girmektedir.

3. ULUSLARARASI TAŞIMACILIK TÜRLERİ

Uluslararası ticaret yapabilmenin en önemli kısmı lojistik faaliyetlerdir. Lojistik faaliyetlerin ise en önemli noktasını taşımacılık oluşturmaktadır. Taşımacılık, ürünlerin belirli bir noktadan alınıp ihtiyaç duyulduğu yerlere ulaştırılmasıdır (Demirci ve Tarhan, 2017: 114). Bir taşıma modu seçiminde maliyet, etkinlik, kapasite, hız ve taşıma kısıtlamaları unsurları etkili olmaktadır. Hasarsız ve en kısa sürede yapılabilen taşımacılık faaliyeti günümüz ticaretinde çok önemlidir ve rekabet edebilmenin ana bileşenidir.

Taşımacılık modu seçiminde maliyet ve fayda optimizasyonu göz önünde bulundurularak seçim yapılmaktadır (Görçün, 2019: 900). Maliyetler, doğrudan ve dolaylı olarak sıralandırılabilmektedir. Doğrudan maliyetlere; bakım masrafları, araç ücretleri ve yakıt masrafları örnek olarak verilebilirken, dolaylı maliyetler ise; zaman kaybı, trafik ve lojistik düzenlemeler olmaktadır. Hızlı, güvenilir teslimat, düşük hasar, esneklik ve yüksek hizmet kalitesi gibi faktörler ise fayda düzeyini etkilemektedir.

Taşıma modları kendi içlerinde avantaj ve dezavantajlara sahiptir. Taşımacılık kendi içinde ikiye ayrılmaktadır. İlki taşıyıcının türüne göre ikincisi ise taşıma türüne göre uluslararası taşımacılıktır.

3.1. Taşıyıcının Türüne Göre Uluslararası Taşımacılık

Karayolu, demiryolu, denizyolu, havayolu, boru taşımacılığı ve iç su (nehir) taşımacılığı taşıyıcının türüne göre uluslararası taşımacılık türleridir (Vural, Gencer ve Karadoğan, 2014: 76).

3.1.1. Karayolu Taşımacılığı

Karayolu taşımacılığı, tarihin ilk zamanlarında hayvanların evcilleştirilmesinden itibaren kullanılmaya başlanan bir taşımacılık modudur. Ticaretin hız kazandığı sanayi devriminden bu yana en kullanışlı taşıma modu olan karayolu taşımacılığı lojistiğin her alanında kullanılmıştır (Kuşdoğan, 2018:1). Kapıdan kapıya taşımacılık sisteminde en uygun olan taşımacılık modudur (Saygılı, 2014: 204). Karayolu taşımacılığının yapılabilmesi için ürünün bir yerden farklı bir yere ücret karşılığında gönderilmesi ve taşıyıcı ile gönderici arasında bir sözleşmenin olması gerekmektedir. Buna göre taşınacak ürünün olması, eşyanın taşınmasının üstlenilmesi, karşılığında ücret alınması ve taşıma modunun karayolu olarak seçilmesi gerekmektedir. Karayolu taşımacılığında kullanılan araçlar kamyonet, kuru yük ve dökme yük kamyonları, açık ve kapalı kasa kamyonlar, tanker ve traktörlerdir (Tek, 1999: 45). Yol, köprü ve otoyollar devletler tarafından yapılmaktadır ancak taşımacılık faaliyetinin yapılmasında kullanılan araçlar firmalara ait olmaktadır. Bu nedenle daha az sermaye yatırımına ihtiyaç duyulan bir taşıma modudur (Korkmaz ve Dilbaz Alacahan, 2013: 86). Uygun ve nitelikli taşıma faaliyetinin yapılabilmesi için nitelikli yolların kurulmuş olması gerekmektedir. Kısa ve orta mesafelerde daha ekonomik şartlar sunabilen bir taşıma modudur.

Uluslararası karayolu taşımacılığı insan ve yük taşımacılığı olmak üzere iki şekilde gerçekleştirilmektedir. İnsan taşımacılığı, ticari veya turistik amaçla bireylerin yer değiştirmesidir. Eşya taşımacılığı ise yüklerin taşınmasını ifade etmektedir. Karayolu ile eşya taşımacılığı, gönderici ve taşıyıcı olmak üzere iki taraf arasında sözleşme ve uluslararası karayolu ile eşya taşımacılığı ile ilgili anlaşmalar, usul ve esaslara bağlı olarak uygulanan, bir ücret karşılığında ürünlerin kapıdan kapıya aktarmasız teslimini sağlayan ve diğer taşıma modlarını destekleyen ve entegre olabilen bir taşıma türüdür (Aydın, Bitlisli ve Pala, 2013: 48). Her türlü eşyanın taşınmasına olanak sağlaması, kapıdan kapıya taşımacılığın mümkün olması, dünya üzerinde çok sayıda yere ulaşılabilir olması ile karayolu taşımacılığı çok fazla tercih edilebilir olmaktadır (Erdoğan, 1989: 223).

Karayolu taşımacılığının avantajları (Çancı ve Güngören, 2013: 202):

- Karayolu taşımacılığı ürünleri kapıdan kapıya taşıma imkanı sağlamaktadır. Bu sayede zamanın esnek kullanılabilmesi ve sevkiyat operasyon olanaklarının daha kapsamlı olabilmesi sağlanmaktadır.
- Diğer taşıma yöntemlerine göre esnek bir yapıya sahiptir. Dolayısıyla yükleme boşaltma gibi işlemler daha kolay bir şekilde gerçekleştirilebilmektedir.
- Her türlü araziye uygulanabildiği için diğer taşımacılık yöntemlerine kıyasla daha kolay ulaşım ağı kurulabilmektedir.
- Karayolu taşımacılığı diğer taşıma modlarına göre daha az ilk yatırım maliyetine sahiptir ve daha hızlıdır.
- Diğer taşıma modlarında olan bekleme sürelerini yok etmektedir ve ürünleri doğrudan varış noktasına teslim edebilmektedir.
- Sefer imkanları daha düzenli ve sık yapılmaktadır.
- Kısa sürede ulaştırılması gereken ürünler için hızlı sevkiyat çözümleri sunabilmektedir.
- Diğer taşıma modlarını da destekleyerek çok modlu taşıma imkanı sağlayabilmektedir.

Karayolu taşımacılığının dezavantajları (Saatçioğlu, 2006: 47):

- Hacmi yüksek ürünlerde ve mesafenin olduğu durumlarda diğer taşıma modlarına göre daha maliyetlidir.
- Bir seferde diğer taşıma modlarına göre daha az ürün taşınmaktadır.
- Karayolu taşımacılığı petrole bağımlıdır. Bu sebeple petroldeki fiyat dengesizlikleri karayolu taşımacılığını olumsuz etkilemektedir. Aynı zamanda petrol doğayı kirletmekte ve çevreye zarar vermektedir.
- Karayolu taşımacılığı kaza oranının en yüksek olduğu taşımacılık türüdür, bu nedenle en az güvenilendir.
- Uluslararası yapılan karayolu taşımacılığında gümrükte ve sınır geçişlerinde oluşan bekleme süreleri taşımacılık sürelerini uzatmaktadır.
- Olumsuz hava koşulları karayolu taşımacılığını olumsuz etkilemektedir ve bazı durumlarda seferlerini durdurmak zorunda bırakmaktadır.

3.1.2. Denizyolu Taşımacılığı

Denizyolu taşımacılığı milattan önce dört bin yıllarından itibaren gerçekleştirilmektedir. Denizyolu taşımacılığı, yolcu ve yüklerin bir yerden bir yere taşınmasında deniz yolları üzerinden götürülmesini ifade etmektedir. Denizyolu taşımacılığı önceleri yelkenli gemilerin kullanımı ile başlamıştır daha sonra buharlı gemilerin kullanımına geçilmesi ve ardından sanayi devrimiyle bugünkü ticaret filolarının temelini oluşturarak önemini arttırmıştır (İncekara, 2021: 121). Deniz taşımacılığın iki temel unsurunu gemiler ve limanlar oluşturmaktadır ve bir ülkenin gemi filosu ile liman olanakları o ülkenin başarılı olabilmesine imkan sağlamaktadır (Tunalı ve Akarçay, 2018: 114). Denizyolu taşımacılığı ile taşınacak eşyalar gemi ile konteynırlar içinde bir yerden bir yere taşınmaktadır. Tonaj, hacim ve mesafe arttıkça kullanılabilecek maliyeti en az olan taşıma modudur ve dünya ticaretinde önemli bir yere sahiptir (Bingöl, 2015: 33.

Denizyolu taşımacılığı en ekonomik taşıma modudur ve en çok kullanılandır bu sebeple ülkelerin gelişmelerinde de önemli bir paya sahiptir (Emeç, 2021:2). Denizyolu taşımacılığında tanker, konteynır, kuru yük, dökme yük, ro-ro gibi değişik türde gemiler kullanılmaktadır. Palet, konteynır, treyler ve layter taşıyabilecek bu gemiler ihtiyaca uygun olarak farklı boyutlarda yapılabilmektedir (Özdemir, 2009: 14-17). Denizyolu taşımacılığı ile ağırlıklı olarak kuru yük, dökme yük, sıvı ve gaz ve konteynıra konulabilen malzemeler taşınmaktadır. Aynı zamanda hızlı gitmenin önemli olmadığı durumlarda değersiz eşyalar da taşınabilmektedir (Kögmen, 2014:8).

Denizyolu taşımacılığı avantajları (Aras, 2016: 108):

- Yük ve yolcu taşımacılığı hızlı, güvenli, konforlu ve ekonomik gerçekleştirilmektedir.
- Çevreyi en az kirleten taşımacılık türüdür.
- Yolcu-km veya ton-km başına tüketilen enerji azdır ve bakım-onarım maliyetleri en az olan taşımacılık türüdür.
- Denizyolu taşımacılığı ile bir seferde en çok yük, en güvenli ve en ucuz şekilde taşınmaktadır.

- Ürün kaybının en az olduğu taşımacılık modudur ve kaza, arıza riskleri en az seviyededir.
- Limanların gelişimine katkı sağlayarak ülke ekonomisine fayda sağlamaktadır.
- Ülkeler arasındaki politik sebeplerden dolayı çıkan anlaşmazlıklardan en az etkilenen taşımacılık modudur.
- Diğer taşımacılık türlerine göre daha fazla çalışana ve teknolojiye ihtiyaç duyduğundan ülke için istihdam ve teknoloji yaratmaktadır.

Denizyolu taşımacılığının dezavantajları (Görçün, 2018:124):

- Ürünlerin ulaştırılmasında en yavaş olan taşımacılık türüdür.
- Tek taşıma modu olarak nadiren tercih edilmektedir. Limandan kapıya götürmek için diğer taşıma modlarının yardımına ihtiyaç duyulmaktadır.
- Mevsim koşullarından çok fazla etkilenmektedir. Fırtına gibi durumlarda seferlerini durdurmak zorunda kalmaktadır veya sefer sırasında denizde bekleyerek zaman kaybı yaratmaktadır.
- Ulaşım ağı kurulabilmesi için kıyı şeridine ve limanlara ihtiyaç duyulmaktadır bu nedenle altyapı yatırım maliyeti ve limanların inşa edilmesindeki yapım maliyetleri çok fazladır.

3.1.3. Demiryolu Taşımacılığı

Demiryolu taşımacılığı modern dünya ile ortaya çıkmıştır. Sanayi devriminin hız kazandığı yıllarda demiryolu taşımacılığı yeni pazarlar yaratmıştır ve demir-çelik sanayisinin gelişmesine katkıda bulunmuştur. Kömür, demir, çelik gibi ağır malzemelerin taşınmasında daha ucuz, hızlı ve koordineli bir şekilde taşımacılık yapılmasını sağlamıştır (Kaynak, 2002:24). Demiryolu taşımacılığında kuru yük trenleri, dökme yük trenleri, yolcu trenleri ve konteynır trenleri aracılığıyla yolcu ve yük taşımacılığı gerçekleştirilmektedir. Demiryolu taşımacılığın temel altyapı bileşenlerini raylı sistemler ve donanım ürünleri, çeken ve çekilen araçlar, aktarma istasyonları ve terminaller oluşturmaktadır (Kabasakal ve Solak, 2009: 28). Demiryolu taşımacılığı ile yük olarak ağır fiyat olarak ise nispeten yüküne oranla daha ucuz ürünler taşınmaktadır.

Demiryolu taşımacılığında altyapı ve üstyapı olmak üzere iki çeşit yol tipinden yararlanılmaktadır. Hattın geçtiği araziye doğrusal bir raylı sistem kurulmasını sağlayan altyapının ve dışarıdan gelen etkenlere karşı korunaklı olması için üst yapının sağlıklı çalışmasına olanak sağlayan yol altyapısının sorunsuz çalışması çok önemlidir. Altyapı ve üstyapının sorunsuz bir şekilde çalışması demiryolu taşıtlarının hızını ve diğer özelliklerini etkilemektedir.

Demiryolu taşımacılığı kapıdan kapıya hizmet sağlayamamaktadır. Bu hizmeti sağlayabilmek için diğer taşıma modlarıyla eşgüdümlü olarak çalışması gerekmektedir. Bu sebeple dayanıksız, çabuk bozulabilen, değeri çabuk düşebilen, kısa zamanda eskiyebilen ürünlerin taşınmasında uygun değildir. Demiryolu taşımacılığında genellikle gönderilen yükler katı dökme yükler, katı yakıtlar, petrol ve türevi kimyasallar, inşaat malzemeleri, çabuk bozulmayacak dayanıklı gıda ürünleri, tahıl ürünleri, orman ürünleri ve otomobil, otobüs gibi karayolu taşıtlarıdır.

Demiryolu taşımacılığının avantajları (Europen Environment Agency, 2023: 1 ; Şahbaz ve Yüksel, 2008: 2000).

- Demiryolu taşımacılığı ağır ve hacmi büyük olan ürünlerin taşınmasında avantaj sağlayan bir taşımacılık türüdür.
- Çevreye en az zarar veren taşımacılık türüdür ve enerji tasarrufu sağlamaktadır.
- Bir seferde çok ürün taşıdığı için yük başına birim maliyeti en aza indirgemektedir.
- Demiryolu taşımacılığı kış koşulları veya diğer olumsuz iklim koşulları gibi hava koşullarından etkilenmemektedir.
- Uluslararası taşımacılıkta transit geçiş üstünlüğü sağladığı için ülkeler demiryolu taşımacılığını tercih etmektedir.
- Diğer taşıma modlarına oranla kaza, yaralanma ve taşınan yükün zarar görme ihtimali daha düşüktür, bu sebeple daha emniyetlidir.
- Demiryolu sistemlerinin kuruluşu genellikle devletler tarafından sağlanmaktadır. Bu sebeple ilk yatırım maliyetleri oldukça düşüktür.

- Teknolojinin gelişmesiyle birlikte yüksek hızlı trenler ortaya çıkmıştır daha hızlı sürede teslimat yapmayı sağlamıştır.

Demiryolu taşımacılığının dezavantajları (Ekici ve Ferşadoğlu, 2024: 124 ; Doğan, 2021: 121):

- Demiryolu taşımacılığı kapıdan kapıya teslimat için uygun değildir. Bu sebeple kapıdan kapıya teslimat yapabilmesi için diğer taşıma modlarına ihtiyaç duymaktadır.
- Teslimat süreleri diğer taşımacılık türlerine göre daha uzun zaman almaktadır dolayısıyla daha geç teslimat yapılmaktadır.
- Her türlü yükün taşınmasına uygun değildir, daha spesifik ürünler taşınabilmektedir.
- Kısa mesafe yük taşımacılığına uygun değildir. Kısa mesafe taşınan yüklerde maliyetler artmaktadır.
- Ulaşım ağı kurmak için doğanın ve arazinin elverişli olması gerekmektedir. Bu sebeple her yere demiryolu altyapısı kurulamamaktadır.

3.1.4. Havayolu Taşımacılığı

Havayolu taşımacılığı ilk zamanlarda savaşlar için kullanılmaya başlanmıştır ve zaman içerisinde ülkelerin kendilerini savunmak için savaş uçakları yapmasıyla öncelikli hale gelmiştir (Aydın, 2022: 56). Savaşların ardından ticaretin önemli bir hale geldiği küresel dünyada uluslararası taşımacılığın içinde yer edinmiş, ticaretin küresel boyuta ulaşmasına ve gelişimine katkıda bulunmuştur. Havayolu taşımacılığı yolcu ve yüklerin havayolu aracılığıyla taşınmasını ifade etmektedir. Havayolu seferleri düzenli bir şekilde tekrarlanma durumuna göre tarifeli, tarifesiz ve charter olmak üzere üçe ayrılmaktadır. Tarifeli, seferlerini önceden duyurmaktadır ve bu düzene uyum göstermektedir. Tarifesiz, tarife dışında ortaya çıkan seferleri ifade etmektedir. Charter ise, turizm hizmeti sunmak amacıyla tur operatörleriyle anlaşarak yapılan seferleri ifade etmektedir (Gerede, 2002: 19).

Havayolu taşımacılığı, sahip olduğu geniş uçuş ağları sayesinde dünyayı tek bir küresel pazar haline getirmektedir ve şehirleri, ülkeleri, kıtaları birbirine bağlamaktadır.

Havayolu taşımacılığı dünyayı tek bir pazar haine getirerek ülkeleri, işgücünü, üretim olanaklarını birbirine yakınlaştırmaktadır. Bu sebeple ülkelerin birbiriyle olan etkileşimi artmakta ve uluslararası ticaret gelişerek küresel ekonomiye katkı sağlamaktadır (Surugiu ve Surugiu, 2015: 132). Havayolu taşımacılığı uzak mesafedeki lojistik faaliyetlerin ulaştırılmasında önemli faydalar sağlamaktadır. Teslim sürelerini kısaltmakta, stok maliyetlerini azaltmakta ve üretim sürecinde oluşacak engellerden korunmasını sağlayarak verimliliği arttırmaktadır. Havayolu taşımacılığı diğer taşımacılık türlerine göre çok daha hızlı teslimat sağlamaktadır (Altuntaş ve Kılıç, 2021: 188). Uzun mesafelerde taşıma süresi önemli ölçüde kısalmaktadır. Aynı zamanda deniz ve okyanus aşırı gerçekleştirilen ticarette havayolu taşımacılığı kısa bir sürede ticareti gerçekleştirmektedir. Alternatif taşımacılık türü olan denizyolu taşımacılığı ile ticaretin gerçekleşmesi çok uzun süreleri alırken havayolu taşımacılığı çok büyük bir süre avantajı sağlamaktadır. Hızlı gerçekleştirilen ulaşım sayesinde genellikle çabuk bozulabilen yaş meyve sebze gibi gıda ürünleri, kıymetli eşyalar ve evcil hayvanların taşınmasında kolaylık sağlamaktadır (Akoğlu ve Fidan, 2020: 33).

Havayolu taşımacılığının avantajları (Durak ve Yılmaz, 2016: 13 ; Yayla, 2021: 66):

- Havayolu taşımacılığı güvenlik ve emniyet sağlamaktadır. Ürünlerin kaybolması veya zarar görmesi çok düşük ihtimal dahilindedir.
- Havayolu taşımacılığı diğer taşıma modlarının ulaşmadığı yerlere erişim imkanı sağlamaktadır.
- Ticaretin küresel pazarda yapılabilmesi için sık ve düzenli uçuş seferleri düzenlenmektedir.
- Havayolu taşımacılığı diğer taşıma türlerine göre daha hızlı gönderim sağlamaktadır. Özellikle uzun mesafelerde kısa sürede teslimat imkanı sunmaktadır.
- Ürünü gönderen için stok tutma zorunluluğunu ortadan kaldırmaktadır.
- Uluslararası alanda kullanıldığı için politik sebeplere en az takılan taşımacılık türüdür.

Havayolu taşımacılığının dezavantajları (Şengür, 2004: 17):

- Havayolu taşımacılığı diğer taşımacılık türlerine göre birim maliyet ve ücret anlamında daha yüksektir.
- Havayolu taşımacılığında ilk yatırım maliyeti ve işletim maliyeti çok masraflıdır.
- Havayolu taşımacılığı kapıdan kapıya gönderim sağlayamamaktadır. Bunun için diğer taşımacılık modlarıyla entegre bir şekilde çalışması gerekmektedir.
- Kısa mesafeli gönderimlerde diğer taşımacılık türleriyle yoğun bir rekabet içindedir.
- Kötü hava koşullarından etkilenmektedir. Karlı, sisli ve yağmurlu havalar seferlerin iptal edilmesine veya aksamasına neden olmaktadır.
- Ağır ve boyut olarak büyük ürünlerin taşınmasında kullanılamamaktadır.
- Değeri düşük ürünlerin taşınmasında çok maliyetlidir bu nedenle tercih edilememektedir.

3.1.5. Boru Hattı Taşımacılığı

Uygarlığın ilk zamanlarından beri sıvıların boru hatlarıyla bir yerden bir yere taşınması bilinmektedir. Boru hattı taşımacılığının en önemli unsuru olan borular önceleri tahta veya kurşundan yapılmaktaydı ve asıl amacı su getirmekti. Boru hattı taşımacılığının önemini arttıran gelişme petrolün bulunmasıdır (Akpınar, 2005: 235). Bununla birlikte tahta ve kurşundan yapılan borular daha güvenli olan dökme demir ile yapılmaya başlanmıştır, daha sonra ise teknolojinin ilerlemesiyle tam kaynaklama sistemi ile borular üretilmiştir. Boru hattı taşımacılığı yer ve zamandan tasarruf etme imkanı sunabilen yüklü borular ile taşımacılık imkanı sağlayan bir taşımacılık türüdür.

Boru hattı taşımacılığı enerji taşımacılığında en çok tercih edilen taşımacılık modudur. Konvansiyonel boru hatları, bulamaçlı madde boru hatları ve kapsül madde boru hatları olmak üzere üç seçenek sunarak taşımacılık faaliyeti gerçekleştirmektedir. Konvansiyonel boru hatları ile petrol, doğalgaz, su gibi sıvı maddeler taşınmaktadır. Bulamaçlı madde boru hatları ile yoğunluğu fazla olan maden cevheri gibi ürünler taşınmaktadır. Kapsül madde boru hatları ile ise kapsüllere yüklenen buğday, çay, fındık gibi ürünler taşınmaktadır.

Küresel ölçekte sürekli artan enerji tüketimi ülkeleri birbirlerine enerjiye bağımlı hale getirmektedir. Bu sayede boru hattı taşımacılığı ön plana çıkmaktadır ve uluslararası düzeyde yapılan boru hattı taşımacılığı ülkelerin gelişimine katkıda bulunmaktadır. Boru hattı taşımacılığı hava koşullarından etkilenmediği için kesintisiz taşıma yapabilme imkanı sağlamaktadır.

Boru hattı taşımacılığının avantajları (Tozar ve Güzel, 2011: 3 ; Battal, 2016: 136 ; Keskin, 2016: 229):

- Doğalgaz, petrol ve türevleri tehlikeli madde sınıfında olan ürünlerdir bu nedenle özel prosedürlerle taşınması gerekmektedir. Diğer taşımacılık modları ile taşındığında kaza riski yüksektir, boru hattı taşımacılığı ile taşındığında kaza riski daha düşüktür ve daha emniyetlidir.
- Boru hattı taşımacılığı kesintisiz taşıma imkanı sunmaktadır ve diğer taşımacılık türlerine göre daha hızlı sevkiyat yapmaktadır.
- Boru hattı taşımacılığı çevreye zarar vermeden taşımacılık yapmaktadır.
- Boru hattı taşımacılığı olumsuz hava koşullarından ve trafik gibi olumsuz koşullardan etkilenmemektedir. Bu sebeple zamanında teslimat yapmaktadır.
- Üretim miktarı arttıkça ürün başına maliyet azalmaktadır.
- Taşıma sürecinde ürünün hasar ve zarar görmesi çok düşük bir ihtimaldir.

Boru hattı taşımacılığının dezavantajları (Şahin, 2012: 15; Oğuz ve Oğuz, 2019: 71):

- İlk yatırım maliyeti çok yüksek olan bir taşımacılık türüdür.
- Boru hattı taşımacılığında rekabet düzeyi en alt seviyededir ve genel olarak monopol bir piyasadır bu nedenle fiyatlarda artış görülebilmektedir.
- Kapıdan kapıya taşımacılık imkanı sağlamamaktadır.
- Taşınacak yükler sınırlıdır ve trafik akışı tek yönlüdür.
- Büyük miktarda arz ve talep gerektirmektedir.

3.1.6. Nehir (İç Suyolu) Taşımacılığı

Nehir (iç suyolu) taşımacılığı ürünlerin akarsular, göller, nehirler, su yolları ve su kanalları üzerinden ekonomik bir şekilde taşınmasına olanak sağlayan taşımacılık türüdür (Eski, 2022: 140). Dünyada en gelişmiş iç suyolu taşımacılığı Amerika'da Mississippi Nehri üzerinden gerçekleştirilmektedir. Avrupa kıtasında ise Rhine Nehri dünyanın en zengin ve yoğun olarak kullanılan iç suyoludur. Nehir (iç suyolu) taşımacılığının diğer taşımacılık modlarından en önemli farkı, taşımacılık faaliyetlerinin su yolunun geçtiği alanla sınırlı kalması, özel taşımacılık araçlarına ihtiyaç duyulması ve araç kapasitesinin suyun derinliğine bağlı olarak değişim göstermesidir (Çancı ve Erdal, 2003: 27).

Denizyolu taşımacılığı ile iç suyolu taşımacılığının temel özellikleri benzerlik göstermektedir. Fakat aralarında bazı farklılıklar bulunmaktadır. Bu farklılıklar (Kuyucak, 2010: 201):

- İç suyolu taşımacılığı mesafe olarak daha kısa yerlerde kullanıldığı için daha maliyetlidir.
- İç suyolu taşımacılığının yatırım maliyeti daha düşüktür, daha az çalışana ihtiyaç duyulmaktadır ve mevsimsel doğal koşullardan daha fazla etkilenmektedir.
- Su yolunun derinliğine ve olanaklarına göre araçların kapasiteleri ve özellikleri değişim göstermektedir.
- İç suyollarının ulaşım ağı nehirlerle sınırlıdır bu yüzden esnek bir taşıma modu değildir.
- Taşıma hızı daha düşüktür.

3.2. Taşımanın Türüne Göre Uluslararası Taşımacılık

Tek türlü (unimodal) taşımacılık, çok türlü (multimodal) taşımacılık, türler arası (intermodal) taşımacılık ve kombine taşımacılık taşımanın türüne göre uluslararası taşımacılık türleridir.

3.2.1. Tek Türlü (Unimodal) Taşımacılık

Tek modlu (unimodal) taşımacılık, ürünlerin tek bir taşımacılık türüyle taşınmasını ifade etmektedir (Fulser, 2015: 10). Karayolu, demiryolu, denizyolu, boru

hattı veya nehir (iç suyolu) taşımacılık faaliyetlerinden yalnızca bir tanesi kullanılarak taşımacılık faaliyeti başlamakta ve sonlandırılmaktadır. Kapıdan kapıya taşımacılık için yararlanılan ve entegre bir şekilde çalışan taşıma modları unimodal taşımacılıkta kullanılmamaktadır (Şeker, 2016: 90). Örneğin ürün, denizyolu taşımacılığıyla başladıysa araya başka hiçbir taşımacılık türü girmeden denizyolu taşımacılığıyla sonlandırılmaktadır. Unimodal taşımacılık, taşıma modlarının en geleneksel yöntemi olarak bilinmektedir.

Unimodal taşımacılığının en çok kullanıldığı alan uluslararası nakliyat taşımacılığıdır. Karayolu taşımacılığı kapıdan kapıya taşıma imkanı sunduğu için tek taşıma modu olarak kullanılması avantaj sağlamaktadır. Karayolu taşımacılığı diğer taşıma türleri arasında en maliyetsizi olduğu için tek modlu taşımacılıkta en fazla kullanılan taşımacılık türüdür (Ünsalan, 2018: 1).

Tek türlü (unimodal) taşımacılığın avantajları:

- Kısa mesafelerde kullanılmak için en uygun taşımacılık türüdür.
- Uluslararası evden eve nakliyat yapabilmek için çok uygun bir taşımacılık seçeneğidir.
- Kapıdan kapıya teslimat olanağı sunduğu için karayolu taşımacılığı yöntemi kullanıldığında en ekonomik taşımacılık türüdür.

Tek türlü (unimodal) taşımacılığın dezavantajları (Ateş, Karadeniz ve Esmer 2010: 85):

- Genellikle karayolu taşımacılığından faydalanıldığı için uzun mesafelerde teslimat çok uzun sürmektedir ve benzin kullanıldığı için çevreye zarar vermektedir.
- Kapıdan kapıya teslimat sadece karayolu taşımacılığında elverişli olduğu için tek türlü taşımacılıkta diğer taşıma modlarından çok fazla yararlanılamamaktadır.

3.2.2. Çok Türlü (Multimodal) Taşımacılık

Multimodal taşımacılık, iki veya daha fazla taşımacılık modunun kullanılarak eşyanın kalkış yerinden varış noktasına teslim edilmesini sağlayan bir taşımacılık türüdür

(Okşaş, 2014: 10). Multimodal taşımacılık farklı taşıma modlarının bir arada kullanılmasına imkan sağladığı gibi farklı taşıma ünitelerinin de bir arada kullanılmasına olanak sağlamaktadır (Yorulmaz, Deniz ve Akten, 2010: 264). Karayolu taşımacılığıyla getirilen bir dökme yük, konteynırlara konularak demiryolu taşımacılığına nakledilmesi multimodal taşımacılığa örnek olarak verilebilmektedir.

Multimodal taşımacılık uluslararası taşımacılıkta tedarik zincirinin aksamasını engelleyen çok önemli bir konumdadır. Çünkü eşyanın taşınmasını engelleyen coğrafi şartları taşıma türlerinin arasında değişim yaparak aşmaktadır. Aynı zamanda maliyet ve hız unsurları karşılaştırıldığında birden fazla taşıma türünün kullanılması taşımacılığı daha elverişli hale getirmektedir. Her taşıma modu kapıdan kapıya teslimat imkanı sağlayamamaktadır. Bu nedenle farklı taşıma türlerinin bir arada kullanılması kapıdan kapıya taşıma imkanı sağlamakta ve eşyanın daha güvenilir bir biçimde teslim edilmesine olanak sağlamaktadır. Multimodal taşımacılığın temel amacı, her taşımacılık modunun kendi avantajlarından yararlanarak entegre bir şekilde hepsini kullanmaktır.

Multimodal taşımacılığın avantajları (Alhan, 2022: 1135):

- Birden çok taşımacılık modunun kullanılması uluslararası ticareti hızlandırmakta ve teslimatın daha kısa sürede yapılmasına olanak sağlamaktadır.
- Tek bir taşıma sözleşmesi imzalanması ile aracı kurumlar ortadan kaldırılmakta ve tek lojistik sağlayıcısıyla irtibat kurulmaktadır. Bu durum karmaşayı ortadan kaldırmaktadır.
- Yükte oluşabilecek hasarlar ortadan kalkmakta ve daha güvenilir bir taşımacılık hizmeti sunulmaktadır.
- Birden fazla taşıma modu kullanıldığı için kapıdan kapıya taşımacılık hizmeti yapılabilmektedir.
- Tek bir taşıma moduna bağlı kalınmadığı için mevsimsel koşullardan ve olumsuz hava koşullarından daha az etkilenilmektedir.

Multimodal taşımacılığın dezavantajları (Görçün ve Görçün, 2018: 72:

- Kısa mesafe taşımalarda aktarma maliyeti çok yüksek olmaktadır.

- Tek bir taşıma modu olmadığı ve taşıma modu seçimleri her rotada ve yükte farklılık gösterdiği için bir standarda bağlı olarak hareket edilememektedir.
- Taşıma modu seçimine göre örneğin havayolu taşıma modunun seçilmesiyle taşımacılık maliyetleri artış gösterebilmektedir.
- Taşıma modlarının birbirinden ayrı özelliklere sahip olmaları uluslararası taşıma kalitesini olumsuz etkilemektedir.

3.2.3. Türler Arası (İntermodal) Taşımacılık

İntermodal taşımacılık, yüklerin tek ve aynı taşıma birimi ile veya iki veya daha fazla taşımacılık modu kullanılarak yükün elleçlenmeden taşınmasıdır (Deveci ve Çavuşoğlu, 2013: 99). İntermodal taşımacılığı oluşturan en önemli nokta aynı taşıma aracı veya aynı taşıma kabı ile taşımacılığın sürdürülmesidir. İntermodal taşımacılık, konteyner gibi taşıma kapları içerisine yerleştirilen yüklerin tüm taşıma süreci boyunca yükte herhangi bir bozulma olmadan en az iki taşıma modunun kullanılması ile taşınmasıdır. İlk kalkış yerinde konteyner içerisine konulan yük, son varış yerinde açılmaktadır. İntermodal taşımacılık yükü bir taşıma kabına koyarak tek bir yükmüş gibi taşınmasını ifade etmektedir ve taşıma kaplarının bir taşımacılık modundan diğer taşımacılık moduna geçişini kolaylaştıran bir teknoloji dizisidir (Şengür, 2016: 160).

İntermodal taşımacılığın tercih edilmesindeki ana sebepler; konteyner ile yük taşımacılığında ortaya çıkan teknolojik gelişmeler, maliyetleri en az seviyede tutma gereksinimi, en hızlı sürede yüklerin varış noktasına ulaştırılma zorunluluğu, karayolu taşıma modunun diğer taşımacılık modlarına kaydırılması gerekliliği ve taşıma modlarının çevreye verdiği zararı en aza indirme isteğidir (Şeker, 2016: 93). İntermodal taşımacılık ile genellikle demiryolu ve karayolu taşımacılık modları, denizyolu ve karayolu taşımacılık modları ile demiryolu ve denizyolu taşımacılık modları birbirleriyle entegre bir şekilde kullanılmaktadır.

İntermodal taşımacılıkta konteyner veya treyler hiç açılmadan karayolu, denizyolu veya demiryolu ile taşınmaktadır. Kapatılan konteyner teslimat noktasında yeniden açılmaktadır.

İntermodal taşımacılığın avantajları (Kasilingam, 1998: 181; Çekerol, 2007: 14):

- Tek bir taşıma sözleşmesi imzalanmadığı için farklı taşıyıcılarla anlaşma yapabilme imkanı sağlamaktadır.
- Taşınacak yük için sadece bir taşıma modu seçilerek taşıma işleminin gerçekleştirilmesine gerek yoktur. Maliyet, hız ve güzergah için en uygun taşıma modu seçilerek, taşıma modlarının entegre bir biçimde kullanılmasına olanak sağlamaktadır.
- Taşınacak eşya bir taşıma biçiminin içinde açılmadan taşındığı için eşyada oluşabilecek zararlar önlenmektedir.
- Tek bir taşıma moduyla eşya taşınmadığı için bazı taşıma türlerinin ulaşamadığı noktalara diğer bir taşıma moduyla ulaşılmasına imkan tanımaktadır. Böylelikle kapıdan kapıya teslimat yapma olanağı sunmaktadır.
- Farklı taşımacılık modlarından yararlanıldığı için çevreye daha az zarar vermektedir.
- Diğer taşımacılık sistemlerine göre mevsimsel koşullardan daha az etkilenmektedir. Bu durum taşıma seferlerinde yaşanacak aksamalara engel olmaktadır.
- İntermodal taşımacılık farklı taşımacılık türleriyle entegre bir şekilde çalıştığı için sınır kapılarında beklemeyi ve beklemeden kaynaklı oluşabilecek trafik ve kaza oranlarını engellemektedir.

İntermodal taşımacılığın dezavantajları (Zeybek, 2007: 52):

- Taşımacılık modları arasında değişim yapabilmek için konteynerların değişmesinde özel ekipmanlara ihtiyaç duyulmaktadır. Bu durum maliyeti arttırmakta ve ekipman olmadan taşımacılık modları arasında değişim yapmayı engellemektedir.
- Kısa mesafede yapılacak ulaştırma faaliyetleri için maliyeti yüksek olmaktadır.
- Yük elleçlenmeden konteynerlara konularak taşıma yapılması ve farklı taşıma modlarının birlikte kullanılması nedeniyle dağınık bir taşıma sistemine sahiptir.
- İntermodal taşımacılıkta altyapı gereksinimi üst düzeydedir. İntermodal taşımacılık yapılabilmesi için liman, terminal ve lojistik merkezlerin varlığına

ihtiyaç duyulmaktadır. Aynı zamanda devlet otoritesinde bulunan ulusal yolların altyapısının da taşımacılık yapmaya elverişli olması gerekmektedir.

3.2.4. Kombine Taşımacılık

Kombine taşımacılık, taşıma faaliyetlerinin büyük ölçüde demiryolu, karayolu, denizyolu, boru hattı ve iç suyolu ile gerçekleştirilmesi, son aşamada ise karayolu taşımacılığının kısa bir mesafede kullanılmasını gerçekleştiren bir taşımacılık sistemidir (Long, 2012: 120). Kombine taşımacılığının temel amacı yoğun bir şekilde kullanılan karayolu taşımacılığını azaltarak diğer taşımacılık modlarına önem verilmesini sağlamaktır. Kombine taşımacılık, taşıma modlarının teknik ve ekonomik anlamda en etkin olduğu konumlarda kullanılmasına önem vermektedir. Kombine taşımacılık, eşyanın taşınmasında karayolu yerine demiryolunun kullanılmasını teşvik etmektedir, bunun nedeni taşıma modlarının dengeli olarak kullanılmasıyla verimliliği arttırmaktır (Evren ve Öğüt, 2006: 3). Kombine taşımacılık iki veya daha fazla taşıma modunun entegre bir şekilde kullanılmasına olanak sağladığı için kapıdan kapıya veya depodan depoya teslimat gerçekleştirmektedir.

Uluslararası taşımacılık faaliyetlerinin gerçekleştirilmesinde etkinliği arttıran kombine taşımacılık, bütün taşımacılık türleri arasında dengeyi sağlamaktadır. Kombine taşımacılıkta kullanılan bazı ulaştırma seçenekleri şöyledir (Gülsün ve Erkayman, 2018: 42):

Denizyolu-Karayolu (RO-RO)

Denizyolu-Demiryolu (RO-LA)

Denizyolu-Demiryolu-Karayolu

Karayolu-Denizyolu-Karayolu-Demiryolu

Kombine taşımacılık, yukarıda belirtilen taşımacılık türlerinin entegre bir şekilde çalışmasıyla eşyanın istenilen varış yerine gümrükleme, elleçleme ve depolama faaliyetlerini gerçekleştirerek istenilen zamanda varmasını sağlamaktadır. Kombine taşımacılığın gerçekleştirilmesi için özel araçlar gerekmektedir. Bu araçlar konteyner gemileri, treyler, kamyon ve konteyner taşıyan özel vagonlardır. İki veya daha fazla

taşımacılık modunun kullanılmasıyla gerçekleştirilen kombine taşımacılık, yükleme, boşaltma ve aktarma işlemlerinin hızlı gerçekleştirilmesi taşıma işleminin en kısa sürede gerçekleştirilmesini sağlamaktadır.

Kombine taşımacılığının avantajları (Çancı ve Erdal, 2013: 341):

- Coğrafi sebeplerle taşımacılığın yapılamadığı alanlara birden fazla taşımacılık faaliyeti kullanarak taşımacılık yapabilme imkanı sağlamaktadır.
- Karayolu taşımacılığının kullanımını azaltarak çevreye daha az zarar verilmesine yardımcı olmaktadır.
- Taşıma tekniklerinin gelişmiş olması sayesinde hızlı bir taşımacılık faaliyeti gerçekleştirmektedir.
- Farklı taşıma modları birbirine entegre edilmekte ve taşımacılık faaliyeti bir bütün olarak gerçekleştirilmektedir.
- Taşınacak eşya konteyner gibi sistemlerle götürüldüğü için eşyanın tek tek elleçlenmesi ve boşaltılmasına gerek kalmamaktadır.

Kombine taşımacılığının dezavantajları (Kaynak, 2004: 7):

- Kombine taşımacılık yapabilmek için taşınacak eşyanın üniteler haline getirilmesi gerekmektedir. Ancak her eşyanın konteyner veya paletlere konulması mümkün değildir.
- Taşıma ünitelerinin, terminallerin ve ulaştırma araçları birbiriyle uyumlu olmalıdır ve uyumlu olmasını sağlayan ekipmanlara ihtiyaç duyulmalıdır. Bu nedenle teknolojik altyapının kurulması maliyetlidir.
- Kombine taşımacılık, birden fazla taşımacılık türünün entegre bir şekilde çalışmasına imkan sağladığı için taşıma modlarının aralarında organizasyonun sistemli bir şekilde kurulması önemlidir.

4. LOJİSTİK PERFORMANS ENDEKSİ (LPI)

Lojistik kavramı, ilk olarak II. Dünya Savaşı'nın ardından askeri alanda kullanılan bir kavram olarak ortaya çıkmıştır. Daha sonra ticaret başta olmak üzere birçok farklı alanda önemli hale gelen bir kavrama dönüşmüştür (Bilgin ve Sunaoğlu, 2022: 327).

Lojistik, üretim sürecinden başlayarak son tüketiciye ulaşana kadar geçen süreçteki ürün, para ve bilgi akışının yönetilmesine olanak sağlayan faaliyetlerin tümüdür (Lambert ve diğerleri, 1998: 2). Lojistik faaliyetler, müşterilerin ihtiyaçlarını göz önüne alarak, hammaddenin başlangıç noktasından, ürünün tüketildiği son noktaya kadar olan tedarik zinciri içerisindeki ürünlerin, hizmetlerin ve bilgi akışının verimli ve etkili bir biçimde ulaştırılması, planlanması, kontrol edilmesi ve uygulanması olarak tanımlanabilmektedir (CSCMP, 2011: 1). Lojistik ve taşımacılık kavramlarının benzer kavramlar olarak düşünülmektedir ancak lojistik kavramı taşımacılık kavramına göre çok daha geniş bir alanı kapsamaktadır. Lojistik, hammadde, ara mal, malzeme ve tüm hizmetlerin tedariğini, stoklanmasını, üretilme sürecini ve ürünlerin tüketicilere ulaştırılmasını ve ürünlerin geri dönüşleriyle ilgili tüm süreçleri içermektedir. Lojistik faaliyetler, stoklama, elleçleme, depolama, sigortalama, gümrükleme, ambalajlama ve sipariş izleme gibi tüm süreci kapsamaktadır (Oğuz ve Oğuz, 2019: 66).

Lojistik hizmet kalitesinin belirlenmesi, kaynak kullanımının verimliliği, müşterinin hizmet hakkındaki görüşleri ve ürünün gönderim aşamasındaki süreçleri gibi aşamalar başarıyı tespit etmek amacıyla performans ölçümü yapmanın önemini ortaya koymaktadır (Baki ve Şimşek, 2004: 16). Lojistik sektörü, en hızlı büyüyen sektörlerden biri olmakla birlikte ülkelerin ekonomik performansına da katkı sağlayan bir yapıdadır. Ülkelerin lojistik performansının ölçülmesi tedarik zinciri boyunca lojistik hizmetlerin güçlü ve zayıf yönlerinin belirlenmesine ve ülkelerin rekabet avantajı yakalayabilmesine yardımcı olmaktadır (Mesic ve diğerleri, 2022: 14). Ülkelerin gelişmişlik düzeyleri lojistik performans ile paralel bir biçimde ilerlemektedir. Lojistik Performans Endeksi dünyadaki lojistik uzmanlarından anket yoluyla toplanan nitel verilere dayalı olarak oluşturulmaktadır ve 160 ülkenin lojistik performansını incelemektedir. Anketin uygulandığı uzmanlar, Global Ulaşım ve Ticareti Kolaylaştırma Ortaklığı (GFP), Uluslararası Yük Taşımacılığı Birliği (FIATA) ve Global Ekspres Derneği (GEA) ortaklığıyla belirlenmektedir (Roekel, 2017: 8).

Lojistik Performans Endeksi (LPI), ilk kez Dünya Bankası tarafından 2007 yılında yayınlanmaya başlamıştır. Ülkelerin lojistikte karşılaştıkları zorlukları ve fırsatları rakamlarla ortaya koyabilmeyi amaçlayan Lojistik Performans Endeksi ülkelerin ticaret

performansları hakkında bilgi edinilmesini sağlamaktadır. Endeks aynı zamanda gümrük sürecinin işleyişi, taşımacılık için gerekli alt yapının kalitesi ve lojistik maliyetleri hakkında genel bilgiler içermektedir (Marti ve diğerleri, 2017: 173).

2007 yılında yapılan ilk ölçümde yedi alan belirlenmiştir. 2007 yılından sonraki 2010, 2012, 2014, 2016, 2018 ve 2023 yıllarında yapılan Lojistik Performans Endeksi ölçümlerinde ise altı alan belirlenmiştir (Bozkurt ve Memertaş, 2019: 109). Ölçüm yapılan altı alan aşağıda ifade edilmektedir (Marti, Pueras ve Garcia, 2014: 2984; Çetinceli ve Cengiz, 2020: 1016)

- Lojistik Kalitesi ve Yetkinliği: Lojistik hizmetlerin kalitesi ve yeterliliğini ölçmektedir. Tarafların davranışları ve ilişkilerinin performansı ölçülmektedir.
- Gümrükler: Gümrük sevkiyat prosedürü, gümrük acentelerinin hızı ve anlaşılabilirliğinin etkinliği ve verimliliği ölçülmektedir. Yürürlükte olan ticaret mevzuatı ve ithalat-ihracat vergilerinin uygunluğuna dayanmaktadır.
- Takip ve İzleme: Gönderilerin izlenebilirliğinin ve takibini ölçmektedir. Ürünün son teslim noktası olan tüketiciye ulaşana kadar rotalar belirlenmektedir ve tedarik zincirindeki tüm taraflar dahil olmaktadır.
- Altyapı: Ülkelerin telekomünikasyon ve ulaşım altyapısının kaliteleri ölçülmektedir.
- Zamanlama: Ürünlerin teslimat süreleri ölçülmektedir. Ürünlerin planlanan sürede teslim edilebilme sıklığına bakılarak ölçüm yapılmaktadır.
- Uluslararası Sevkiyatlar: Rekabetçi fiyatlar ile sevkiyat yapabilme kolaylığını ölçmektedir.

Ülkelerin Lojistik Performans Endeksi yukarıdaki altı göstergenin ağırlıklı ortalamaları alınarak hesaplanmaktadır. Göstergelerin ölçümünde 1-5 puan arasında ölçüm yapılmakta ve en düşük 1 puan, en yüksek 5 puanı ifade etmektedir. Ülkelerin elde ettikleri Lojistik Performans Endeksi puanına göre dört grup oluşturulmaktadır (Bayat ve Özdemar, 2016: 2):

- LPI 1: Lojistikte kötü olan ülkeler,
- LPI 2: Lojistikte kısmen iyi performans gösteren ülkeler

- LPI 3: Lojistikte istikrarlı performans gösteren ülkeler,
- LPI 4: Lojistikte iyi performans gösteren ülkelerdir.

Lojistik Performans Endeksi puanlamasında 1 puan ve altında puan alan ülkeler lojistikte kötü performans gösteren ülkeler grubunda yer almakta, 4 puan ve üstü alan ülkeler ise lojistikte iyi performans gösteren ve lojistik dostu ülkeler kategorisinde yer almaktadır. En son yayınlanan 2023 Lojistik Performans Endeksi sıralamasındaki ilk 15 ülkenin performansları aşağıda yer almaktadır.

Tablo 1.1. 2023 Lojistik Performans Endeksi İlk 15 Ülke ve Türkiye Skorları

Ülke	LPI Skoru	Gümrük Skoru	Altyapı Skoru	Uluslararası Gönderi Skoru	Lojistik Kalitesi ve Yetkinliği Skoru	Zamanlama Skoru	Takip Skoru
Singapur	4.3	4.2	4.6	4.0	4.4	4.3	4.4
Finlandiya	4.2	4.0	4.2	4.1	4.2	4.3	4.2
Danimarka	4.1	4.1	4.1	3.6	4.1	4.1	4.3
Almanya	4.1	3.9	4.3	3.7	4.2	4.1	4.2
Hollanda	4.1	3.9	4.2	3.7	4.2	4.0	4.2
İsviçre	4.1	4.1	4.4	3.6	4.3	4.2	4.2
Avusturya	4.0	3.7	3.9	3.8	4.0	4.3	4.2
Belçika	4.0	3.9	4.1	3.8	4.2	4.2	4.0
Kanada	4.0	4.0	4.3	3.6	4.2	4.1	4.1
Hong Kong SAR, Çin	4.0	3.8	4.0	4.0	4.0	4.1	4.2
İsveç	4.0	4.0	4.2	3.4	4.2	4.2	4.1
B.A.E	4.0	3.7	4.1	3.8	4.0	4.2	4.1
Fransa	3.9	3.7	3.8	3.7	3.8	4.1	4.0
Japonya	3.9	3.9	4.2	3.3	4.1	4.0	4.0
İspanya	3.9	3.6	3.8	3.7	3.9	4.2	4.1
Türkiye	3.4	3.0	3.4	3.4	3.5	3.6	3.5

Kaynak: Dünya Bankası https://lpi.worldbank.org/international/global (Erişim Tarihi: 14.02.2024)

Dünya Bankası'nın hazırladığı 2023 Lojistik Performans Endeksi raporu lojistiğin dünya ticaretindeki önemi, ülkelerin lojistik performansları ve ülkelerin rekabet gücü hakkında önemli bilgiler vermektedir ve endekste toplam 139 ülke yer almaktadır. 2023 Lojistik Performans Endeksi'nde en başarılı ilk 15 ülke ve Türkiye'nin skorları yukarıda

gösterilmektedir. Buna göre Singapur, Finlandiya, Danimarka, Almanya Hollanda en başarılı lojistik performans skoruna sahip ülkelerde başı çekmektedir ve Singapur 4.3 puanla lojistik performans sıralamasında lojistik dostu ülkeler içerisinde zirvede yer almaktadır.

Dünya Bankası'nın 2023 Lojistik Performans Endeksi incelendiğinde son sırada yer alan ve lojistik dostu olmayan ülkenin 1.9 puanla Libya olduğu görülmektedir. Libya'yı takip eden ülkeler Afganistan, Somali, Haiti'dir ve bu ülkeler lojistik performansta başarısız ülkeler konumunda bulunmaktadır. Türkiye ise 3.4 LPI skoru ile 42. sırada yer almaktadır.

5. İLGİLİ ALAN TARAMASI

Çalışmanın bu kısmında konu ile ilgili olarak yapılan teorik ve ampirik çalışmalar incelenmiştir.

Doğrudan taşımacılık ile ilgili yapılan çalışmalar doğrudan alan taraması başlığında incelenmiştir.

5.1. Doğrudan Alan Taraması

YIL	YAZARLAR	ÇALIŞMA HAKKINDA
2005	Casaca ve Marlow	"Çok Modlu Lojistik Tedarik Zincirlerinde Kısa Mesafe Deniz Taşımacılığının Rekabet Gücü: Hizmet Kalitesi" isimli çalışmada AB'de denizyolu taşımacılığı ve yük taşımacılığının karayolundan denizyoluna kaydırılması konusunda yapılan birçok yayına rağmen istatistiklerin modlar arasında değişim gösterdiğini ortaya koymuştur. Avrupa'daki lojistik zincirinde kısa mesafe deniz taşımacılığının daha rekabetçi olabilmesi için sürecin hızlandırılması ve taşımacılık modunda ortaklıklar kurularak hizmetin optimum seviyeye ulaşması önerilmiştir.
2006	Islam ve diğerleri	"Multimodal Taşımacılık Yoluyla Kalkınmayı Teşvik Etme: Bangladeş Örneği" isimli çalışmada az gelişmiş ülkelerin taşımacılık modları değerlendirilerek Bangladeş'in taşımacılıkta kullanılan modları analiz edilmiştir. Ülkenin ekonomik olarak gelişmesi için

		taşımacılığa yönelmesi, altyapı yatırımları yapılması ve yasal düzenlemelerin gerekliliği öne sürülmüştür.
2007	Kara ve diğerleri	"Hatay İli İhracatçılarının Taşımacılıktan Kaynaklanan Sorunları ve Çözüm Önerileri" isimli çalışmada ihracatçıların denizyolu taşımacılığı ve karayolu taşımacılığı sorunlarını Hatay ili örneği üzerinden incelemiştir. Çalışmanın sonucuna göre başlıca sorunların uygulamalardan kaynaklı sorunlar, uluslararası yapı sorunları, taşımacı firmalardan kaynaklanan sorunlar ve Türkiye ekonomisi mevzuatından kaynaklı sorunlar olarak ele alınmıştır.
2008	Perakis ve Denisis	"Kısa Mesafe Deniz Taşımacılığı ve ABD'de Denizyolu Taşımacılığının Beklentileri" isimli çalışmada Amerika'daki denizyolu taşımacılığı incelenerek Ro-Ro ve konteyner taşımacılığı payının yüksek olduğu belirtilmiştir. Amerika'daki denizyolu taşımacılığı SWOT analizi yöntemi ile araştırılmıştır. Çalışmanın sonucuna göre denizyolu taşımacılığının faydaları özetlenip taşımacılığın payının artması için altyapı yatırımlarına ve yasal düzenlemelerin gerektiği belirtilmiştir.
2008	Ergin ve Çekerol	"İntermodal Yük Taşımacılığı ve Türkiye Hızlı Tüketim Malları Dağıtımı İçin Uygulama Denemesi" isimli çalışmada intermodal yük taşımacılığının Türkiye'de uygulanabilirliği, yük taşıma rotalarının ve modlarının bulunmasına yönelik yapılan bir çalışmadır. Çalışmanın sonucunda hızlı tüketim mallarının dağıtılması için üretim merkezlerinden tüketim merkezlerine ürün dağıtım akışında lojistik üs noktaları stratejik konum olarak belirlenmiştir.
2009	Ng	"Kısa Mesafe Deniz Taşımacılığının Rekabet Gücü ve Limanın Rolü: Kuzey Avrupa Örneği" isimli çalışmada Avrupa Birliği'nde denizyolu taşımacılığının maliyet avantajı karayolu taşımacılığı ile karşılaştırılmıştır. Çalışmada Batı Avrupa ile Baltık Bölgesi arasında dört rota belirlenerek belirlenen rotalarda taşıma maliyetleri ve denizyolu taşımacılığının maliyet avantajı belirlenerek kıyı bölgelerinde taşımacılığın optimum taşıma şeklinde olduğu belirtilmiştir.

2009	Şahin ve diğerleri	"Taşımacılık Maliyetlerinin Analizine Yönelik Bir Yaklaşım ve Bir Vaka Çalışması" isimli çalışmada Türkiye'de denizyolu, karayolu ve demiryolu modları için tek tek taşıma maliyetleri analiz edilmiş ve denizyolu taşımacılığı maliyetlerinin diğer taşımacılık modlarına göre daha az olduğu ortaya konulmuştur.
2010	Nguyen ve Tongzon	"Avustralya'nın Taşımacılık ve Lojistik Sektörü ile Ticaret Arasındaki Nedensel İlişki: Avustralya Örneği" isimli çalışmada 1988-2006 yılları arasında üç aylık dönemi kapsamaktadır. Çalışmada VAR modeli kullanılarak Granger Nedensellik Testi ve Etki-Tepki fonksiyonları uygulanmıştır. Çalışmanın sonucuna göre Avustralya'nın ABD, Çin ve Japonya gibi büyük ekonomilerle olan ticaretinde ve taşımacılık hizmetlerinde etkin bir rol oynadığı vurgulanmıştır.
2010	Gürsoy	"Ulaşım Modu Seçimi için Bir Yöntem" isimli çalışmada uygun taşıma modunun seçimi problemini çözmek amacıyla geliştirilen bir AHP modeli Türkiye'de karayolu, denizyolu, demiryolu kombinasyonuyla gerçekleştirilen taşımalar üzerinde uygulanarak oluşturulan modelin etkinliğini kanıtlamıştır. Çalışma multimodal taşımacılıkta en uygun taşıma kombinasyonunu belirleyen faktörleri ortaya koyarak, bu alandaki stratejik kararlar için önemli bir yol haritası sunmaktadır.
2012	Saatçioğlu ve Kolbaşı	"Türkiye Lojistik Sektöründe Denizyolu-Demiryolu Entegrasyon Sürecinin İncelenmesi" isimli çalışmada demiryolu ve denizyolu taşıma modları arasında entegrasyonun sağlanabilmesi için Türkiye'nin öncelikle atması gereken adımları tartışmakta ve bu süreçte Türkiye'nin sağlayacağı avantajlara vurgu yapmaktadır. Çalışmanın sonucuna göre demiryolu altyapısının yetersiz olduğu, liman bağlantılarının geliştirilmesinin zorunluluğu ve denizyollarında ulaştırma hızının diğer taşıma modlarına göre yetersiz olduğu sonucuna ulaşılmıştır.
2013	Atar ve diğerleri	"Kısa Mesafe Deniz Taşımacılığının Avantajları ve Kombine Taşımacılıktaki Önemi Üzerine Bir Çalışma" isimli çalışmada karayolu taşımacılığına alternatif olarak öne çıkan kısa mesafe deniz taşımacılığı ve kombine

		taşımacılık modları; emisyonlar, taşıma maliyetleri, yakıt tüketimi ve taşıma maliyetleri ve süreleri açısından karayolu taşımacılığı ile karşılaştırılmıştır. Asıl amaç kombine taşımacılığın avantajlarını vurgulayarak, karayolu taşımasına alternatif olarak daha sürdürülebilir ve verimli bir seçenek sunmasıdır.
2014	Saygılı	"İntermodal Taşımacılığın Maliyet Avantajları: Karayolu-Denizyolu entegrasyonu Üzerine Bir Araştırma" isimli çalışmada denizyolu-karayolu entegrasyonu taşımacılık maliyetlerinin verimli ve etkin kullanımının belirlenmesi araştırılmıştır. Çalışmanın sonucuna göre intermodal taşımacılığın verimli kullanıldığı uygunluk ve maliyet açısından avantajları saptanmıştır.
2015	Takım ve Ersungur	"Taşıma Şekillerine Göre Türkiye'de Dış Ticaretin Analizi: Mevcut Durum, Sorunlar ve Beklentiler" isimli çalışmada dış ticaret kavramı incelenmiştir. Çalışmanın sonucuna göre Türkiye'de ihracatın büyük bir kısmının denizyolu ile gerçekleşmesine rağmen ihracatta limanların demiryolu bağlantılarının yeterli ölçüde kullanılmadığı görülmüştür. Çalışmada ihraç edilecek ürünlerin alıcıya zamanında ve düşük maliyetle ulaştırılmasını sağlayacak etkin, verimli ve devamlılığı sağlayan bir taşıma siteminin henüz kurulmadığına dikkat çekilmiştir.
2018	Deran ve Erduru	"Karayolu ve Denizyolu Yük Taşımacılığı Sektörlerinin Finansal Performans Analizi: Türkiye Cumhuriyeti Merkez Bankası Sektör Bilançoları Üzerine Bir Araştırma" isimli çalışmada Türkiye'de denizyolu ve karayolu yük taşımacılığı performanslarının finansal performans ve gelişimleri açısından farklılığının tespitine yönelik bir çalışma yapılmıştır. Araştırmada Merkez Bankasından elde edilen veriler kullanılarak Veri Oran analizi yöntemi kullanılmıştır. Çalışmanın sonucuna göre denizyolu taşımacılığının karayolu taşımacılığına göre daha güçlü olduğu sonucuna varılmıştır.
2018	Keser ve diğerleri	"Ulaştırmada Karayolları: Türkiye'deki Gelecek Beklentileri" isimli çalışmada karayolu taşımacılığının 20 yıllık öngörüsüne yönelik karayollarından elde edilen

		gelirler, yapılan altyapı harcamaları, karayollarındaki kaza sayıları ve otoyol uzunluğu verileri ele alınarak istatistiksel tahminleme yöntemi uygulanmıştır. Elde edilen tahminlere göre karayollarına yapılan harcamaların gelecek yıllarda da devam edeceği hatta artış yaşanacağı fakat bu artışın 10 yıldan uzun sürmeyeceği ve trafik kazalarında düşüş yaşanacağı belirlenmiştir. Çalışmanın sonucuna göre gelecek 20 yılda karayoluna yapılan yatırımların devam edeceği sonucuna ulaşılmıştır.
2020	Wu	"VAR Modellerine Dayalı Liman Lojistiği ve Uluslararası Ticaret Arasındaki İlişki" isimli çalışmada 2014-2018 yıları arasındaki yıllık veriler kullanılarak Gri Korelasyon Testi, VAR modeli tabanlı etki-tepki fonksiyonları, Johansen Eşbütünleşme testi ve Granger Nedensellik testi analizleri kullanılarak liman lojistiği ve uluslararası ticaret arasındaki ilişki incelenmiştir. Çalışmanın sonucuna göre liman lojistiği ve uluslararası ticaretin gelişmesi için hükumetlerin çaba sarfetmesi, işletmelerdeki personelin düzenli ve etkili eğitim almasının önemli olduğu vurgulanmıştır.
2020	Yazır ve diğerleri	"COVID-19'un Denizcilik Endüstrisi Üzerindeki Etkileri: Bir İnceleme" isimli çalışmada Covid-19 pandemisinin denizcilik endüstrilerine etkisi kruvazör sektörü, tanker, konteyner ve kuru yük açısından incelenmiştir. Pandemi döneminde gerçekleştirilen düzenlemelerin ve kısıtlamaların charter oranlarını, navlun oranlarını, gelir ve kazançları ve insan kaynaklarının olumsuz etkilendiği belirlenmiştir. Çalışmanın sonucuna göre Covid-19 farkındalığının geliştirilmesi, oluşan risklerin azaltılması, denizcilik ile ilgili sektörlerin iyileştirilmesi gerekliliği vurgulanmıştır.
2020	Notteboom ve Haralambides	"COVID-19 Sonrası Dönemde Liman Yönetimi ve Yönetişimi" isimli çalışmada pandemi sürecinde konteyner limanlarında konteyner elleçlemelerinin ciddi seviyede azaldığı görülmüştür. Bunun sonucunda tedbir olarak liman otoritelerinin tarafından yeni modellerin geliştirilmesi gerekliliği ifade edilmiştir.

2021	Özoğlu ve Demirci	"Türkiye'de Karayolu Taşımacılığının Değerlendirilmesi: Bir Literatür Taraması" isimli çalışmada Türkiye'de karayolu yük taşımacılığı ile ilgili 2000-2020 arasında ortaya çıkarılan makaleler ve tezler ile araştırılarak yapılmıştır. Çalışmanın sonucunda yapılan araştırmalarda karayolu yük taşımacılığının geniş bir yelpazede ele alınmasına rağmen konu ile ilgili az sayıda çalışma yapıldığı görülmüştür.
2022	Taşdelen ve diğerleri	"Covid-19 Pandemisinin Denizyolu Taşımacılığına Etkisi: Türkiye Örneği" isimli çalışmada Türkiye'de 2020 yılında başlayan Covid-19 Pandemisi Türkiye'deki deniz ticaretine etkisi, TCMB ödemeler dengesinde bulunan navlun ve sigorta, ihracat ve ithalat verileri kullanılmıştır. Kullanılan veriler 2010-2022 döneminde EVDS veri tabanından alınarak durum analizi yapılmıştır. Çalışma sonuçlarına göre pandemi döneminde Türkiye'de navlun sürekli düşüş gösterirken ihracat ve ithalat değerleri sürekli yükselmiştir.
2022	Xu ve diğerleri	"COVID-19'un Taşımacılık ve Lojistik Üzerindeki Etkisi: Çin Örneği" isimli çalışmada Covid-19 sürecinin havayolu taşımacılığına, karayolu taşımacılığına ve denizyolu taşımacılığına etkileri araştırılmıştır. Çalışmanın sonucuna göre Covid-19 pandemisinin karayolu ve havayolu taşımacılığını olumsuz etkilendiği görülürken, denizyolu taşımacılığında aynı etki bulunamamıştır.

5.2. Dolaylı Alan Taraması

Doğrudan taşımacılık ile ilgili olmayan lojistik ile ilgili yapılan çalışmalar dolaylı alan taraması başlığı altında incelenecektir.

YIL	YAZARLAR	ÇALIŞMA HAKKINDA
2008	Oda	"Türkiye'de Lojistik Sektörü ve Dış Ticaret Üzerine Etkileri" isimli çalışmada 129 çalışma ele alınmıştır ve lojistik sektörünün güçlü ve zayıf yönleri incelenmiştir. Araştırmanın sonucunda Türkiye'nin lojistik sektöründe

		güçlü yanının konumu olduğu zayıf yanının ise altyapı eksikliği olduğu vurgulanmıştır.
2008	Behar ve Manner	"Lojistik ve İhracat" isimli çalışmada 2001 yılı verileri çekim modeli kullanılarak araştırılmıştır. Çalışmanın sonucuna göre lojistiğin önemi vurgulanmakta ve karayoluyla ticaret yapan ülkeler, denizaşırı ülkelerle ticaret yapabilmek için sınır ülkelerin lojistik altyapısından faydalanmaktadır.
2009	Işık	"Türkiye'de Lojistik Hizmetlerinin Gelişiminin İhracat Odaklı Büyümeye Etkileri" isimli çalışmada 1990Q1-2005Q4 dönemi ele alınmıştır. Çalışmada Granger Nedensellik Analizi uygulanmıştır. Çalışmanın sonucunda ulaştırma gelirlerinin sanayi üretim endeksine, sanayi üretim endeksinden ihracata ve ulaştırma sektörü gelirlerinden ihracata doğru tek taraflı nedensellik ilişkileri tespit edilmiştir.
2011	Adıgüzel	"Lojistiğin Dış Ticaret Üzerine Etkileri ve Türkiye Örneği" isimli çalışma, Türkiye'de lojistiğin mevcut durumu hakkında bilgi sunmaktadır. Araştırmanın sonucuna göre dış ticaretteki gelişmelerin etkin ve doğru lojistik faaliyetlerin uygulanması ile mümkün olacağı tespit edilmiştir.
2011	Korinek ve Sourdin	"Yüksek Kaliteli Lojistik Hizmetler Ne Kadar Ticaret Kolaylaştırıcı" isimli çalışmada 2010 Lojistik Performans Endeksi verileri kullanılmıştır ve çekim modeli analizi yapılmıştır. Analizin sonucunda ülkelerin gelişmişlik düzeylerine göre gümrükler, kalite ve yeterlilik gibi faktörlerin ülkeler üzerinde etkiler gösterdiği ortaya çıkmıştır.
2012	Felipe ve Kumar	"Orta Asya'da Ticaret Kolaylaştırmanın Rolü: Bir Çekim Modeli" isimli çalışmada 2005 yılı verileri ve çekim modeli kullanılmıştır. İhracatçı ve ithalatçı ülkeler arasındaki ticaret ilişkisi, ülkeler arası mesafe, kişi başına GSYH ve LPI endeksleri gibi değişkenler incelenmiştir. Araştırmanın sonucuna göre altyapının ihracatçılar için gümrüklerin ise ithalatçılar için ticarette önemli değişkenler olduğu belirtilmiştir.

2013	Housman ve diğerleri	"Lojistik Performansın Ticaret Üzerindeki Etkisi" isimli çalışmada 2005 yılı verileri kullanılarak LPI'nın ikili ticaret üzerindeki etkilerini çekim modeli analizi ile araştırmıştır. Araştırmanın sonucuna göre lojistik gelişmeler ile dış ticaret hacmi arasında anlamlı bir ilişki olduğu ortaya koyulmuştur.
2013	Lan ve Bo	"Uluslararası Lojistiğin Uluslararası Ticaret Üzerindeki Etkisi" isimli çalışmada 2007-2012 verileri kullanılarak Çin'in uluslararası lojistik ve uluslararası ticaret değişkenlerini regresyon analizi ile incelenmiştir. Çalışmanın sonucuna göre uluslararası lojistiğin uluslararası ticareti teşvik edici etkisi olduğu görülmüştür.
2014	Gürsoy	"Lojistik Sektörünün Dış Ticaretteki Rolü ve İşletmeler Üzerindeki Etkisi" isimli çalışma anket çalışmasıyla analiz edilmiştir. Çalışmanın sonucuna göre Türkiye'nin coğrafi konumu, taşıma şekillerinin entegrasyonu için uygun bir konum sunsa da kara, hava ve deniz taşımacılığında çok başarılı bir sektör olarak değerlendirilmediği sonucuna ulaşılmıştır.
2014	Göze	"Türkiye'de Lojistik Hizmetlerindeki Gelişimin Dış Ticaret Üzerine Etkileri" isimli çalışmada lojistik sistemi içerisinde dış ticaretin güçlü ve zayıf yönleri incelenmiştir. Çalışmanın sonucuna göre Türkiye'de lojistiğin genç ve dinamik bir sektör olduğu belirlenmiştir. Ülkenin coğrafi konumunun avantajına değinilmiştir. Ancak bu avantajlı konumun ekonomik gelişmeye ve ticaret hacmine yeterli yansımadığı ortaya konulmuştur.
2016	Tunç ve Kaya	"Türkiye'de Lojistik Sektörünün Gelişmesinde Dış Ticaretin Rolü Üzerine Bir Nedensellik Analizi" isimli çalışmada 1991-2014 yılları arasında Granger Nedensellik Analizi kullanılarak inceleme yapılmıştır. Analiz sonuçlarına göre Türkiye ekonomisinde lojistik ve dış ticaret arasında iki yönlü bir nedensellik ilişkisine, ihracat ve taşımacılık gelirleri arasında ise tek yönlü ilişki olduğu görülmüştür.
2016	Daşkan	"Türkiye'de Lojistik Hizmetlerdeki Gelişimin Dış Ticaret Üzerine Yansımaları" isimli çalışmada Türkiye'nin lojistik sektörünün güçlü ve zayıf yönleri incelenmiştir. Çalışma İzmir ilindeki lojistik firmaların mülakat yöntemi

		ile analiz yapılmıştır. Çalışmanın sonucuna göre Türkiye'nin sağlam bir altyapıya ihtiyaç duyduğu belirlenmiştir.
2017	Yapraklı ve Ünalan	"Küresel Lojistik Performans Endeksi ve Türkiye'nin Son 10 Yıllık Lojistik Performansının Analizi" isimli çalışmada Türkiye'de 2007, 2010, 2012, 2014 ve 2016 yıllarındaki LPI raporları incelenmiştir. Çalışmanın sonucuna göre Türkiye'nin son 10 yılda lojistik performansında ilerleme kaydettiği belirlenmiştir. Ancak dünya sıralamasında ciddi bir değişiklik yaşanmadığı görülmüştür.
2017	Bozma ve diğerleri	"Lojistik Performansının Ekonomik Büyüme Üzerindeki Etkisi" isimli çalışmada 2007-2014 yılları arasında 69 ülke örneği için havuzlanmış panel veri analizi kullanılarak lojistik performans endeksinin ekonomik büyüme üzerindeki etkisi incelenmiştir. Modelde değişkenler olarak işgücü, sermaye yatırımları, doğrudan yabancı sermaye ve dış açıklık kullanılmıştır. Elde edilen sonuçlara göre lojistik performans endeksinin ekonomik büyüme üzerindeki etkisi pozitif bulunmuştur.
2018	Kılıç ve Koçdemir	"Dış Ticaret ve Lojistik Arasındaki İlişki: Yükselen Piyasa Ekonomisindeki Ülkelerde Panel Veri Analizi" isimli çalışmada 1990-2017 yılları aylık veriler kullanılarak panel veri analizi kullanılmıştır. Çalışmanın sonucuna göre yükselen piyasa ekonomisindeki ülkelerde taşımacılık giderleri ihracat ve ithalat arasında uzun dönemli ve çift yönlü bir ilişki bulunmuştur.
2018	Z. Kaplan	"Türkiye'nin Lojistik Performansının Dış Ticarete Etkisi" isimli çalışmada 2007-2016 yılları arasındaki veriler çekim modeli yöntemiyle incelenmiştir. Çalışmanın sonucuna göre kurulan yedi adet regresyon sonucunda lojistik hizmet kalitesi dışındaki tüm lojistik performans göstergelerinin Türkiye'nin dış ticaretine olumlu yönde etkilediği sonucuna varılmıştır.
2018	Emirkadı	"Lojistik Sektörü ve Türkiye Dış Ticaretine Etkileri" isimli çalışmada Türkiye'de lojistik sektörü ve dış ticaret kavramları incelenmiştir. Çalışmanın sonucuna göre Türkiye'nin sahip olduğu olanaklar göz önüne alındığında, ulusal bir ulaştırma politikasına ihtiyaç duyulduğu belirlenmiştir.

2019	B. Kaplan	"Türkiye'de Lojistik Sektörünün Dış Ticaret Üzerine Etkileri" isimli çalışmada Türkiye'de lojistik sektörü, lojistik sektörünün dış ticaret ile etkileşimi ve otomotiv sektörünün dış ticaret hacmine sağladığı katkılar incelenmiştir. Çalışmanın sonucuna göre dış ticaret ve lojistik arasında doğru orantılı ilişki bulunarak bu iki kavramın birbiriyle bütünleşik bir şekilde ilerlediği görülmektedir.
2019	Oğuz ve diğerleri	"Seçilmiş Asya Ülkelerinin Lojistik Performanslarının TOPSIS Yöntemi ile Değerlendirilmesi" isimli çalışmada Güney Kore, Singapur, Endonezya, Hong Kong, Tayvan, Tayland ve Malezya ülkeleri örnek alınarak lojistik performanslarının TOPSİS yöntemi ile sıralamaktadır. Ülkelerin lojistik performansları, lojistik performans kriterleri dikkate alınarak sıralanmaktadır. Yapılan sıralamaya göre lojistik performansın en yüksek olduğu ülke Singapur, en düşük ise Endonezya olduğu tespit edilmiştir.
2020	İncekara	"Türkiye'de Lojistik ve Ulaştırma Harcamaları ve İhracat İlişkisinin Ekonometrik Analizi" isimli çalışmada 1960-2018 yıllık verileri kullanılarak Granger Nedensellik Testi ve Toda Yomamoto Nedensellik Testi uygulanmıştır. Ulaştırma harcamaları ve ihracat değişkenleri arasındaki ilişki ele alınmıştır. Çalışmanın sonucuna göre ulaştırma harcamaları ile ihracat arasında çift yönlü nedensellik ilişkisi bulunmuştur.
2020	Bardakçı ve diğerleri	"G-7 ve E-7 Ülkelerinde Lojistik Performans, Ekonomik Büyüme ve Finansal Gelişme İlişkisi" isimli çalışmada 2007-2018 yılları arasında E-7 ve G-7 ülkeleri için ekonomik büyüme, lojistik performans ve finansal kalkınma arasındaki ilişkiyi incelemiştir. Bu amaçla toplamda dört adet model oluşturulmuştur. Çalışmanın sonucuna göre E-7 ülkeleri için lojistik performans endeksi ile finansal gelişme arasında uzun vadeli ilişki olmadığı görülmüştür. Lojistik performans ile ekonomik büyüme arasında uzun vadeli ilişki görülmüştür. Bu bağlamda ülkelerdeki ekonomik büyüme, lojistik yapısına yapılan yatırım ve finansal büyüme için faydalı yatırımların gerekliliği ön plana çıkmıştır.
2021	Yaman ve diğerleri	"Lojistik Sektörü ve Ekonomik Büyüme Arasındaki İlişkinin İncelemesi: G20 Ülkeleri Üzerine Bir Araştırma" isimli çalışmada 1997-2017 yılları arasında G-20 ülkeleri örnek alınarak lojistik sektörü ile ekonomik büyüme

		arasındaki ilişki incelenmiştir. Araştırmada GSYH ve toplam iç yük taşımacılığı verileri kullanılarak Pedroni panel eş bütünleşme testi uygulanmıştır. Elde edilen sonuçlara göre paneller arasında nedensellik konusunda kesin olmayan bulgular sunmaktadır. Lambda-Pearson istatistikleri paneller arasındaki ilişkinin çift yönlü olduğunu gösterirken, grup ortalaması istatistiği nedenselliğin olmadığı yönündeki sonuçlara ulaşılmıştır.
2023	Özbek	"Ekonomik Büyüme ile Gümrük ve Lojistik Sektörü İlişkisi: Gelişmekte Olan Ülkeler Üzerine Bir Panel Veri Analizi" isimli çalışmada 2007-2018 yıllarına ait lojistik ve gümrük ile ekonomik büyüme arasındaki ilişki 10 ülke açısından ele alınmaktadır. Çalışmada panel veri analizi yöntemi kullanılmaktadır. Yapılan çalışmada ihracat kontrol değişken olarak kullanılmıştır. Ampirik bulgular ise örnek alınan ülkelerin lojistik sektörünün ekonomik büyüme üzerinde negatif etkisi olduğu görülmüştür. İhracattaki artışların ise ekonomik büyümede pozitif etkisinin olduğu sonucuna varılmıştır.

İKİNCİ BÖLÜM
TÜRKİYE VE AVRUPA BİRLİĞİ ÜLKELERİNİN TİCARET HACMİ VE TAŞIMACILIK MODLARI

Bu bölümde Avrupa Birliği ülkeleri içinde yer alan dış ticaret hacmi açısından Türkiye ile benzer büyüklüklere sahip ülkeler taşıma modları açısından karayolu taşımacılığı, demiryolu taşımacılığı ve denizyolu taşımacılığı bakımından 1990-2021 yılları itibariyle değerlendirilmiştir. Seçilen ülkeler Almanya, Fransa, İtalya, Hollanda, İrlanda ve İspanya'dır. Veri kısıtlılığı sebebiyle AB ülkelerinin yıllar itibariyle tüm verilerine erişilememiştir ve bu sebeple AB ülkelerinin tümüne yer verilememiştir. Verileri bulunan ülkelerin ise dış ticaret hacimleri incelenmiş ve Türkiye ile potansiyel rakip olabileceği düşünülen ülkeler çalışmada ele alınmıştır. Çalışmanın amacı seçilmiş ülkelerin karayolu, demiryolu ve denizyolu taşımacılığı kullanımlarını incelemek ve değişimleri göstermektedir. Buna bağlı olarak çalışmada istatistiksel veriler kullanılarak karşılaştırılmalı analiz yapılmıştır.

Ülkelerin seçim kriterini oluşturan 2021 yılı Dış Ticaret Hacimleri verileri aşağıdaki tabloda yer almaktadır.

Tablo 2.1. Seçilmiş Ülkelerin 2021 Yılı Dış Ticaret Hacmi (Milyon ABD Doları) Rakamları

ÜLKE	DIŞ TİCARET HACMİ
TÜRKİYE	538.640.094
İSPANYA	462.901.537
ALMANYA	1.917.763.908
FRANSA	1.573.917.046
İTALYA	1.161.105.795
HOLLANDA	1.407.581.311
İRLANDA	1.078.777.402

Kaynak: OECD https://data.oecd.org/trade/trade-in-goods-and-services.htm (Erişim Tarihi: 08.10.2023)

1. TÜRKİYE'NİN GENEL DURUMU VE TAŞIMACILIK MODLARINDAKİ DEĞİŞİMLERİ

Türkiye Cumhuriyeti Akdeniz, Karadeniz, Doğu Anadolu, İç Anadolu, Marmara ve Ege bölgesi olarak yedi bölgeden oluşmaktadır. Türkiye'nin büyük bir bölümü Anadolu'da, diğer bir bölümü ise Trakya'da bulunan kıtalararası bir ülkedir. Bulgaristan, Yunanistan, Gürcistan, İran, Ermenistan, Azerbaycan, Irak ve Suriye Türkiye'nin komşu ülkelerini oluşturmaktadır (Doğan ve Sertkaya Doğan, 2022: 335). Türkiye'nin başkenti Ankara'dır, ikinci büyük şehri ve ülkenin ekonomi merkezi ise İstanbul'dur. Türkiye 85 milyon nüfusa sahiptir ve büyük çoğunluğu genç nüfus oluşturmaktadır.

Türkiye'nin toplam yüzölçümü yaklaşık olarak 783,562 km^2dir.Türkiye üç tarafı denizlerle çevrili bir yarımada ülkesidir ve iki boğaza sahiptir. İstanbul Boğazı, Marmara Denizi'ni Karadeniz'e bağlarken, Çanakkale Boğazı Marmara Denizi'ni Ege Denizi'ne bağlamaktadır (Yılmaz, 2007: 8). Bu boğazlar, Avrupa ve Asya kıtalarını birbirine bağlayan su geçişleri olarak coğrafi geçişlere sahiptir. Coğrafi konum itibariyle deniz ticareti, turizm ve kültürel etkileşim açısından stratejik bir konuma sahiptir ve uluslararası ilişkiler ve ticaret açısından büyük bir öneme sahiptir.

1.1. Türkiye'nin Genel Durumu ve Ekonomik Yapısı

Türkiye'nin ekonomik yapısının genelini; tarım, sanayi ve hizmet, finans ve bankacılık sektörleri oluşturmaktadır. Tarım ürünleri arasında buğday, mısır, pamuk, zeytin ve üzüm yer alırken, sanayi sektörü otomotiv, tekstil, makine, kimyasallar ve elektronik alanlarında önemli bir rol oynamaktadır. Turizm ise Türkiye'nin en önemli gelir kaynakları arasında yer almaktadır. Türkiye 1990 yılından itibaren önemli finansal krizlerle karşılaşmıştır. Bu krizler; 1994 krizi, 2000 ve 2001 krizleri ve 2007 yılında ABD'de başlayan ve etkilerinin Türkiye'de de görüldüğü Mortgage krizidir. Mortgage krizinde 2008 yılı sonu itibariyle İMKB bileşik fiyat endeksine göre menkul kıymetler yaklaşık % 8 oranında değer kaybetmiştir (Yıldırım, 2010: 47). Bu krizlerin ardından tüm dünyada etkisini gösteren Çin'in Wuhan kentinde 2019 yılının Kasım ayında ortaya çıkan Covid-19 Pandemisi Türkiye'de 2020 yılının mart ayında etkisini göstermiştir. Bu tarihten itibaren salgın hızla yayılmış ve tüm ülkeyi etkisi altına almıştır. Önlem olarak sınır kapıları kapatılmıştır. Bu nedenle küresel tedarik zincirinde bozulmalar meydana

gelmiştir. Kırılgan bir ekonomiye sahip olan Türkiye'nin Covid-19 pandemisi ile birlikte birçok sektör bu pandemiden etkilenmiştir. Ekonominin daraldığı bu dönemde para politikaları ve maliye politikalarından yardım alarak çözümler üretilmeye çalışılmıştır (Sertkaya ve Baş, 2021: 151).

Türkiye'nin 2021 yılı itibariyle ekonomik yapısına bakıldığında, GSYİH satın alma paritesinde 11. Sırada olduğu görülmektedir. Türkiye'nin dünyadaki üye olduğu kuruluşlara bakıldığında; Birleşmiş Milletler (BM), Dünya Sağlık Örgütü (WHO), Kuzey Atlantik Anlaşması Örgütü (NATO), Dünya Ticaret Örgütü (WTO), Ekonomik İşbirliği ve Kalkınma Teşkilatı (OECD) ve G-20 olarak örneklendirilebilmektedir (Biresselioğlu, 2012: 244).

1.2. Türkiye'nin Lojistik ve Taşımacılıktaki Rolü

Türkiye, Asya ve Avrupa kıtasını birbirine bağlayan köprü niteliğinde bir ülkedir ve Afrika-Avrupa arası en kısa yollara sahip kara yolu taşımacılığının gerçekleştirildiği diğer ülkelere kıyasla jeopolitik üstünlüğe sahip bir konumda yer almaktadır. Avrupa ve Asya ülkeleri arasında transit deniz, kara ve demir yolu güzergahları Türkiye üzerinden geçmektedir. Aynı zamanda Avrupa'dan başlayarak Orta Doğu ve Kuzeydoğu Afrika ülkelerinde sonlanan demiryolu ve karayolu ulaşımının geçiş güzergahı Türkiye'dir (Çelik, 2020: 208).

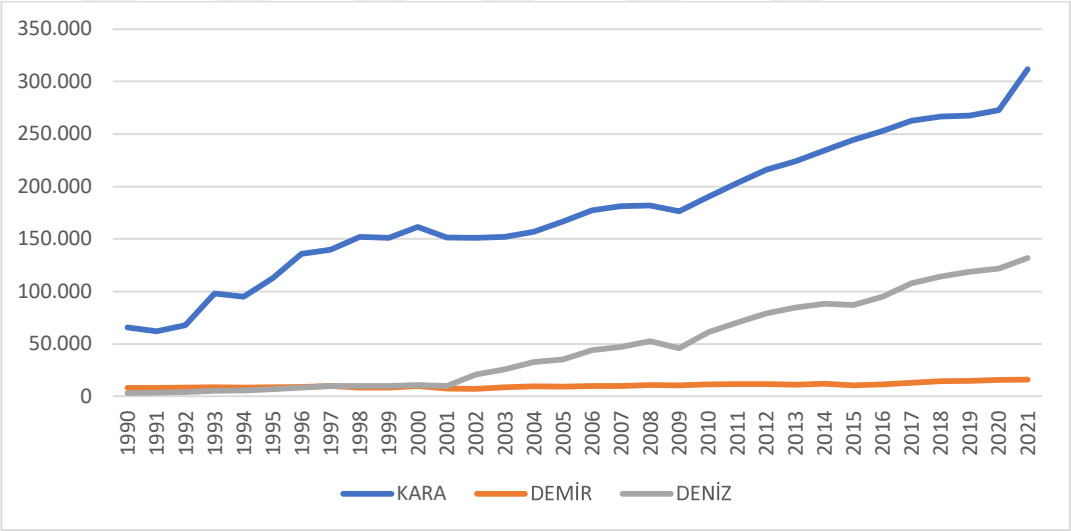
Türkiye'nin birçok ülkeyle sınırı olması nedeniyle çok sayıda gümrük kapısı bulunmaktadır. Bu gümrük kapıları; Yunanistan sınırında Pazarkule, İpsala ve Uzunköprü gümrük kapıları; Bulgaristan sınırında Kapıkule, Hamzabeyli ve Dereköy gümrük kapıları; Gürcistan sınırında Türkgözü, Aktaş ve Sarp gümrük kapıları; Azerbaycan sınırında Dilucu gümrük kapısı; İran sınırında Gürbulak, Kapıköy, Esendere ve Borualan gümrük kapıları; Suriye sınırında Karkamış, Yayladağı olmak üzere toplam 11 adet gümrük kapısı; Irak sınırında Şemdinli-Derecik, Çukurca-Üzümlü, Habur ve Gülyazı gümrük kapıları; Ermenistan sınırında ise Akyaka ve Alican gümrük kapıları bulunmaktadır (Daştan, 2021: 61 ve Terzi, 2018: 40).

T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı'nın resmi rakamlarına göre Türkiye'de toplam 71 adet liman başkanlığı bulunmaktadır. Bu limanlara; İstanbul limanı, Bandırma

limanı, İzmir limanı, İzmit limanı, Mersin limanı, Antalya limanı, İskenderun limanı, Ambarlı limanı, Gemlik limanı örnek olarak gösterilebilmektedir.

Türkiye'nin Lojistik Performans Endeksi sıralamasındaki konumu ve alt göstergeleri incelendiğinde 155 ülke arasında 2007 yılında 34. sırada yer aldığı, 2010 yılında 39. sıraya gerilediği, 2012 yılında tekrardan 27. sıraya yükseldiği görülmüştür. 2014 yılına gelindiğinde 160 ülke içerisinde 30. sırada, 2016 yılında ise 34. sırada yer almıştır. 2018 yılına bakıldığında tüm yılların içerisinde en kötü sıralamada yer alarak 47. sıraya gerilemiştir (Sümer, 2021: 62). 139 ülkenin bulunduğu 2023 LPI'de Türkiye 42. sırada yer almıştır. 2018 yılındaki endekse göre beş sıra ilerleme kaydetmiş olsa da Türkiye'nin daha önceki endekslerdeki performansından uzak olduğu dikkat çekmektedir.

Aşağıda Türkiye'nin 1990-2021 yılları arasındaki karayolu, demiryolu ve denizyolundaki taşımacılık verileri gösterilmektedir.



Grafik 2.1. Türkiye'nin 1990-2021 Yılları Arası Karayolu, Demiryolu ve Denizyolu Taşımacılık (Milyon Ton) Göstergeleri

Kaynak: OECD https://data.oecd.org/transport/container-transport.htm#indicator-chart ; https://data.oecd.org/transport/freight-transport.htm#indicator-chart (Erişim Tarihi: 10.04.2023)

Grafikte Türkiye'nin karayolu, demiryolu ve denizyolu verileri kullanılmıştır. Grafik incelendiğinde Türkiye'nin 1990'dan 2021 yılına kadarki süreçte en çok kullandığı taşımacılık modunun karayolu taşımacılığı olduğu görülmektedir. Karayolu

taşımacılığını denizyolu taşımacılığı takip ederken, en az kullanılan modun demiryolu taşımacılığı olduğu görülmektedir. Karayolunun istikrarlı bir şekilde artarak lojistik faaliyetlere katkı sağladığı görülürken denizyolu kullanımına 2000 yılından itibaren ağrılık verildiği ve yıllar içerisinde büyüme göstererek geliştiği ve daha çok kullanıldığı görülmektedir. Demiryolu taşımacılığının ise artış göstermeden yıllar içerisinde stabil bir biçimde uluslararası ticarete katkı sağladığı görülmektedir.

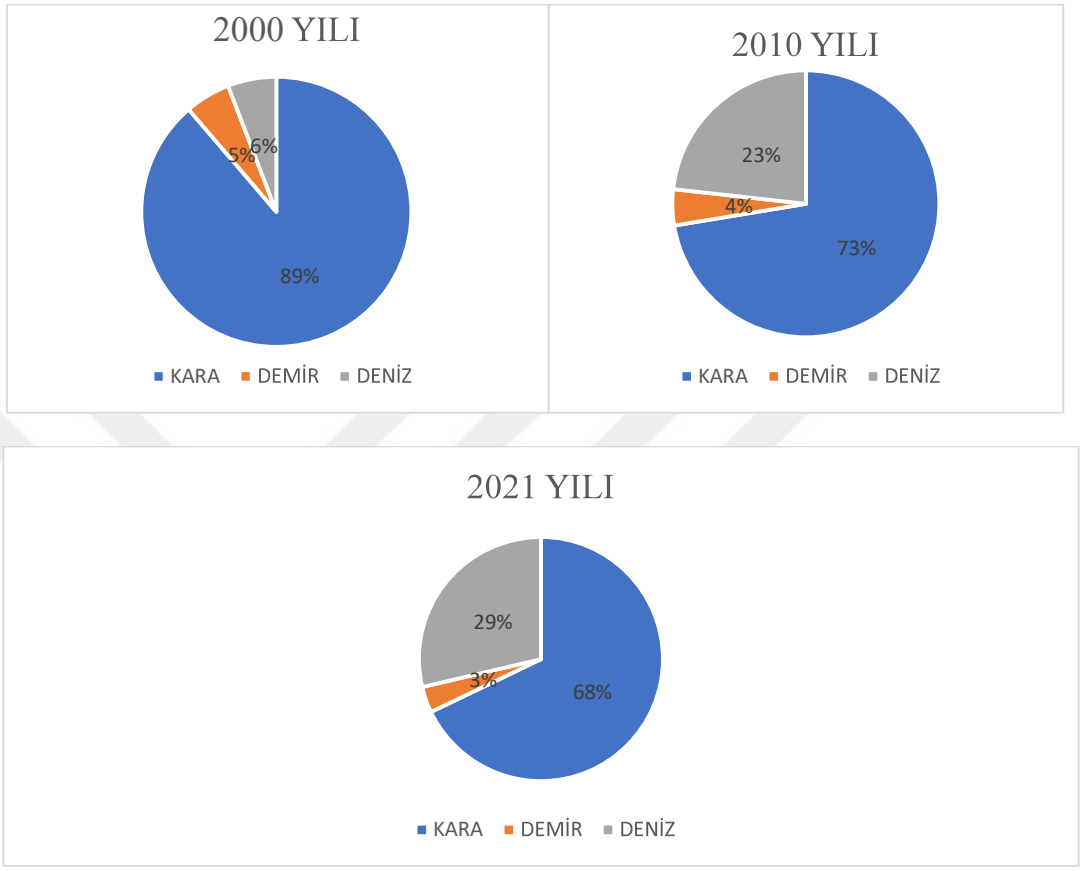
Grafik incelendiğinde 2000 ve 2001 yıllarında kırılmaların meydana geldiği görülmektedir. Bu kırılmaların nedeni 2000 ve 2001'de ülkede yaşanan krizlerdir. 2000 yılında bankaları yeni düzenlemeler yapmaya zorlayan likidite krizi ortaya çıkmıştır (Kahraman Akdoğu, 2012: 198). Bu krizin etkisi ile Merkez Bankası'ndan dolar rezervleri çıkmış ve borçlanma faizlerinde artış yaşanmıştır. 2000 krizinin etkileri giderek büyümüş ve sonucu olarak 2001'de yeni bir krizin meydana gelmesine yol açmıştır. Türkiye dövize yönelik yapılan saldırıyı yüksek faiz ile, döviz rezervlerinin harcanması ile ve IMF'e 7,5 milyar dolar borçlanma ile 2000'de yaşanan krizin üstesinde gelebilmiştir (Uygur, 2001: 22). Ancak bu krizin zorlukla üstesinden gelinmesi oluşabilecek yeni tehditlere karşı Türkiye'nin savunmasız kalmasına neden olmuştur. Bu nedenle 2001 yılında yeni bir kriz meydana gelmiştir. Bu krizde yerli ve yabancı kaynaklarda dövize saldırı meydana gelmiştir ve gecelik faizlerde çok yüksek bir oranda artış gerçekleşmiştir (Sungur, 2015: 245). Türkiye 2000 ve 20001 krizi, ekonomik istikrarsızlığın ve kötü yönetimin bir sonucu olarak ortaya çıkmıştır. Kriz sonucunda ekonomik reformlar yapılmaya başlanmıştır ve Türkiye ekonomik istikrarı sağlamak için uzun bir süre uğraşmıştır. Grafikteki bu yıllardaki düşüşün sebebi de 2000 ve 2001 yıllarında yaşanan krizlerdir. 2002 yılına gelindiğinde kriz etkisini hafifletmiş ve karayolu ve denizyolu taşımacılığı artış seyrine girmiştir.

Grafikte 2008 ve 2009 yıllarında da kırılmalar olduğu gözlemlenmektedir. Bunun nedeni 2007 ve 2008 yıllarında ABD'de ortaya çıkan ve küresel çapta dünyayı etkileyen finansal sistemlerde büyük artışlara yol açan bir krizdir. ABD'de konut sektöründe yaşanan ve konut kredisi krizi olarak nitelendirilen küresel bir ekonomik kriz meydana gelmiştir. Bu kriz Mortgage krizi olarak adlandırılmaktadır (Akcan, 2019: 240). Bunun sonucunda çoğu ülkede ekonomik resesyon meydana gelmiştir. Türkiye'de bu krizin

sonucu olarak ekonomik büyüme yavaşlamış, oranlarda artış olmuş ve kamu maliyesi sıkıntıya girmiştir. Kredi piyasalarında yaşanan sıkıntıların Türkiye'nin taşımacılık sektörünü etkilemesi kaçınılmaz olmuştur. İthalat ve ihracat hacminde azalmalar taşıma talebinde azalmalara neden olmuştur ve taşımacılığın maliyetlerinin artmasına sebep olmuştur. Krizden çıkış yolu olarak Türkiye ekonomik politikaları düzenlemeye girmiş ve ekonomik tasarruf çabaları sürdürmüştür (Engin ve Göllüce, 2016: 31).

Grafikte 2015 yılında denizyolu taşımacılığında azalmanın meydana geldiği gözlemlenmektedir. Bu azalışın sebebi olarak; 2015 yılında Rusya ile yaşanan ambargo krizi ve Türkiye'nin komşu ülkeleri olan Suriye ve Irak'ta yaşanan savaşlar sebep olarak gösterilebilmektedir. Denizyolunun akışındaki bu azalış, dönemin siyasi, ekonomik ve jeopolitik dinamiklerine bağlı olarak şekillenmiş olabilmektedir.

Grafikte 2020 yılında karayolu taşımacılığının artış gösterdiği gözlemlenmektedir. 2020 yılında tüm dünyada etkisini gösteren Covid-19 pandemisi bu durumun ana sebebi olarak görülmektedir. Covid-19 pandemisi birçok kısıtlamaya, seyahat yasaklarına ve tedarik zincirinde aksamalara neden olmuştur. Sağlık sektöründe acil malzemelere ihtiyaç duyulması, gıda malzemelerinin hızlıca ulaştırılması gerekliliği karayolu taşımacılığının etkisini ön plana çıkarmıştır. Aynı zamanda pandemi döneminde fiziksel mağazalara olan erişim kısıtlamaları e-ticaretin ve online alışverişin kullanımını ve eve teslimat ile getirilen market ve yemek alışverişleri çevrimiçi alışveriş kullanımını arttırmıştır. E-ticaret aracılığıyla yapılan alışverişler karayolu taşımacılığının kullanımını arttırmıştır. Bu faktörler 2020 yılında karayolu kullanım talebinin artmasının sebepleri arasında yer almaktadır. Özellikle karayolu taşımacılığıyla sağlık, gıda ve diğer temel malzemelerin taşımacılığında karayolu taşımacılığı kritik bir rol oynamıştır.



Grafik 2.2. Türkiye'nin 2000 Yılı, 2010 Yılı ve 2021 Yılı Karayolu, Demiryolu ve Denizyolu Taşımacılığı Oranlarının Dağılım Göstergeleri

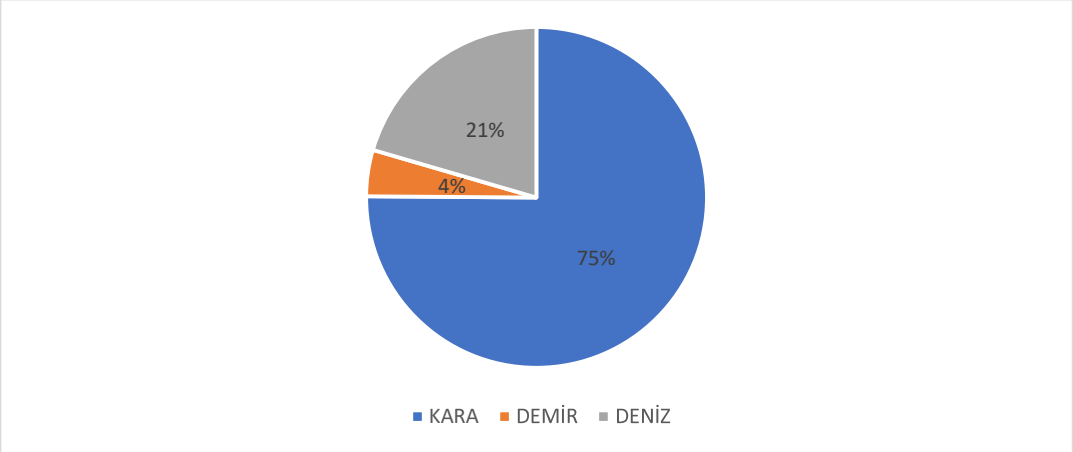
Kaynak: OECD https://data.oecd.org/transport/container-transport.htm#indicator-chart https://data.oecd.org/transport/freight-transport.htm#indicator-chart (Erişim Tarihi: 10.04.2023)

Yukarıda Türkiye'nin sırasıyla 2000, 2010 ve 2021 yıllarının taşımacılık dağılımları gösterilmiştir. 2000 yılında en büyük payı %89 oranıyla karayolu taşımacılığı oluştururken denizyolu %6'lık paya, demiryolu ise %5'lik paya sahip olmaktadır. Türkiye'de yurtiçi taşımacılık ve konumu itibariyle Avrupa ülkelerine yakın olması sebebiyle ağırlıklı olarak karayolu taşımacılığı kullanılmaktadır. 2010 yılına gelindiğinde karayolu taşımacılığı kullanımın %73'e gerilediği, denizyolu taşımacılığının %23 ile ön plana çıktığı görülmektedir. Bu süreçte hükumet politikalarının denizyolu taşımacılığına önem verdiği ve uluslararası ticaretin geliştirilmesi önem arz ettiğinden deniz aşırı ülkelere ticaretin gerçekleştirilmesi sonucu denizyolu taşımacılığının artış gösterdiği

öngörülmektedir. Az miktarda kullanılan demiryolu ulaşımı ise %4'e gerilemiştir. Türkiye'de demiryolu yerine genel olarak kara yolu ulaşımı tercih edilmektedir. Bunun sebebi hız problemidir. Karayolu ticarete konu olan malı daha hızlı yerine ulaştırdığı ve aynı zamanda kara yolu ile kapıdan kapıya taşımacılık gerçekleştirilebildiği için karayolu taşımacılığı demiryoluna kıyasla tercih edilmektedir. Bu nedenler demiryolu taşımacılığının payının az olmasına sebep olmaktadır.

2000 yılının ardından 2010 yılına kadarki süreçte Türkiye lojistik hizmetlerde hızlı bir gelişim döneminin içine girmiştir. Ulaşımın daha kolay yapılabilir hale gelmesi, küreselleşme ve ülkelerin işbirliği içinde sürdüğü ilişkiler lojistik sektörünün büyümesini gerçekleştirmiştir. Lojistik sektörü bu tarihlerden itibaren yurtdışında bürolar açmaya ve uluslararası düzeyde hizmet vermeye başlamıştır (Uçar, 2007: 61). 2021 yılı verileri incelendiğinde ise karayolu taşımacılığının %68'e, demiryolu taşımacılığının %3'e gerilediği görülmektedir. Türkiye'nin denizyolu taşımacılığına verdiği önem giderek devam etmiş ve %29'a yükselmiştir.

2020 yılı mart ayında Türkiye'de etkisini gösteren Covid-19 pandemisi ulusal ve uluslararası ticareti önemli ölçüde etkilemiştir. Hükumetin uyguladığı sokağa çıkma yasağı, evden çalışma gibi önlemler kademeli olarak kapanmayı beraberinde getirmiştir. Pandemi denizyolu taşımacılığının pozitif bir ivme kazanmasını sağlamıştır. Bunun sebebi denizyolu taşımacılığı ile diğer taşıma türlerine göre uzak mesafelerde daha uygun fiyatla taşımacılık yapılabilmesi ve daha fazla ürünün taşınmasına olanak sağlaması olarak öngörülmektedir (Dokucu, 2022: 60). Bu sebeplerle uluslararası ticarette deniz aşırı ülkelerle yapılan ticarette son dönemlerde denizyolu taşımacılığı ön plana çıkmaktadır.



Grafik 2.3. Türkiye'nin 1990-2021 Yılları Arası Karayolu, Demiryolu ve Denizyolu Taşımacılığı Oranlarının Dağılım Göstergesi

Kaynak: OECD https://data.oecd.org/transport/container-transport.htm#indicator-chart https://data.oecd.org/transport/freight-transport.htm#indicator-chart (Erişim Tarihi: 10.04.2023)

Grafikte Türkiye'nin üç farklı taşımacılık modunun 1990-2021 yılları arasındaki oranlarının ortalamaları alınarak yüzde cinsinden kullanım miktarları incelenmiştir. Buna göre %75 karayolu taşımacılığı, %21 denizyolu taşımacılığı ve %4 demiryolu taşımacılığı ulusal ve uluslararası ticarette tercih edilmektedir. Karayolu taşımacılığının daha yüksek yüzde ile tercih edilmesinin sebepleri arasında; Türkiye'nin geniş bir karayolu ağına sahip olması, karayoluyla daha esnek taşımacılık yapılması ve maliyetlerin düşük olması sebepleri yer almaktadır. Özellikle kısa mesafelerde, ülke içinde ve bölgesel taşımacılıklarda kara yolu daha sık bir biçimde tercih edilmektedir. Demiryolu taşımacılığı ise büyük hacimli yüklerin daha ekonomik bir biçimde taşınmasına olanak sağlamaktadır. Türkiye'de hükumetin yaptığı hızlı tren projeleri demiryolu taşımacılığının geliştirilmesine yönelik yapılan çalışmalardır. Türkiye'nin ulusal ve uluslararası demiryolu ağı sürekli geliştirilmeye çalışılmakta ve ticarette önemli bir rol oynaması için teşviklerde bulunmaktadır. Türkiye'nin üç tarafının denizlerle çevrili olması ve kıyı şeridinin uzun olması denizyolu taşımacılığının kullanımını ön plana çıkarmaktadır. Yıllar içerisinde ticaretin geliştirilmesine yönelik çabalar denizyolu taşımacılığının önemini giderek arttırmıştır. Türkiye'nin sahip olduğu 71 liman

başkanlığı bulunmaktadır. Bu limanlar uluslararası ticaretin merkezleri olarak işlev görmektedir ve uluslararası ticarete katkı sağlamaktadır.

2. ALMANYA'NIN GENEL DURUMU VE TAŞIMACILIK MODLARINDAKİ DEĞİŞİMLERİ

Almanya, Orta Avrupa'da bulunan bir ülkedir. 16 eyaletten oluşan ülkenin başkenti ve en büyük şehri Berlin'dir. 83,2 milyon nüfusa sahip olan Almanya, Avrupa Birliği'nin en büyük ülkesidir. Ülkenin toplam yüzölçümü 357.578 km^2'dir. Almanya coğrafi olarak Alp Dağları ve Kuzey Denizi'nin arasında bulunmaktadır. Komşu ülkeleri, Lüksemburg, Çekya, Polonya, Hollanda, İsviçre, Avusturya, Fransa, Danimarka ve İsviçre'dir (T.C Ticaret Bakanlığı, 2021: 2). Almanya'da nüfusun büyük çoğunluğu kentlerde yaşamaktadır. Almanya'nın en önemli kentleri; Berlin, Münih, Hamburg, Dortmund, Düsseldorf, Stuttgart, Essen, Bremen ve Frankfurt'tur.

2.1. Almanya'nın Genel Durumu ve Ekonomik Yapısı

1990 yılında Doğu ve Batı Alman blokları birleşmiştir. Almanya birleştikten sonra Avrupa Birliği ve NATO'ya üye olmuştur (Tekin, 2012: 50). Almanya, İkinci Dünya Savaşı'nın ardından sanayisiyle ön plana çıkan bir ülke konumuna gelmiştir. Sanayide gösterdiği başarılar sayesinde Almanya dünyanın önde gelen ekonomileri arasına girmiştir. GSYİH verilerine göre, ABD, Çin ve Japonya'dan sonra dördüncü ekonomik güce sahip ülke Almanya'dır (Bakari, 2017: 2). Avrupa Birliği'nde ise ekonomisi en güçlü ülkedir. Almanya ekonomisi, otomotiv, kimya ve sanayi sektörlerinde ağırlıklı olarak faaliyet göstermektedir. Bunun yanında son dönemlerde telekomünikasyon sektöründe de ön plana çıktığı görülmektedir (Ersungur, Bayramoğlu ve Pabuççu, 2017: 255).

Almanya'nın kuzeyinde Ren Nehri yer almaktadır. Ren Nehri Almanya'nın ana ekonomik kaynakları arasında yer almaktadır. Frankfurt ve Köln gibi şehirlerin kurulmasında Ren Nehri etkili olmuştur. Bu şehirler, Almanya'nın ticaretine ve zenginliğine katkıda bulunmaktadır. Almanya hammadde ve petrol bakımından sınırlı kaynaklara sahiptir. Bu nedenle kıtasal birlik kurmak ve Avrupa kaynaklarına kolay ulaşım sağlamak amacıyla Avrupa Birliği'nin kurucu üyesi olmuştur. 2019 yılında

açıklanan dünyanın 500 markası arasına Almanya 8 şirketini dahil edebilmiştir. Bu markalar; Mercedes-Benz, Audi, Bosch, Siemens, Allianz, BMW, Porsche ve Deutsche Telekom'dur. Otomotiv sanayisi Almanya'nın önde olduğu alanlardan biridir ve tüm dünyaca bilinen ünlü markalara sahiptir (Felekoğlu, 2020: 70).

1992 ve 1993 yıllarında Avrupa'da Döviz Kuru Mekanizması Krizi meydana gelmiştir ve Almanya en çok etkilenen ülkelerden biri olmuştur. 1992 yılından 1997 yılına kadarki süreçte Almanya ekonomisi durgunluk dönemi yaşamıştır. Bunun sonucu olarak Almanya maliye politikaları uygulamıştır. Almanya kamu borcunu azaltmak amacıyla vergilere zam yapmıştır, bu sayede enflasyonun düşürülebileceği öngörülmüştür. Ancak zamlar sonucunda 1992 yılında enflasyon oranı %5'e yükselmiştir. Bu dönemde büyüme oranı çok düşmüştür ve borçlanma meydana gelmiştir. Sonuç olarak büyümenin yavaş olması, işsizliğin artması ve mali bozulmalar 1993-1999 dönemini Almanya'nın en kötü ekonomik döneminin olmasına sebep olmuştur (Demir, 2022: 53).

1999 yılında Avrupa Merkez Bankası kurulmuştur. 11 üye ülke tarafından kurulan Avrupa Merkez Bankası euro ortak para birimini kullanmaya başlamıştır (Murphy, 2000: 1). 1994 yılında gerçekleşen Meksika Krizi, 1997 Asya Krizi ve 1999 yılındaki petrol fiyatlarından kaynaklanan olumsuzluklar da Almanya ekonomisi etkileyen faktörler olarak listelenebilmektedir. 2008 yılında ABD'de başlayan Mortgage Krizi Almanya'da da etkilerini göstermiştir. Almanya'nın IKB Deutsche lndustrye Bankası'nın 11 milyar dolarlık fonu çökmüştür. Bu durum Almanya ekonomisini olumsuz etkilemiştir (Duman, 2011: 82). Almanya krizden etkilenen bankalarını bu olumsuzluktan kurtarmak amacıyla 670 milyar dolarlık bir fon oluşturmuştur. Krizin etkisi olarak Almanya ekonomisi resesyona girmiştir. Almanya ekonomisinin en önemli sektörlerinin başında gelen otomotiv endüstrisi de zarar görmüştür. Bu dönemde işsizlik yükselmiş ve gelirlerde ciddi kayıplar verilmiştir (Hiç, 2009: 45). Almanya resesyona karşı sahip olduğu sektörleri canlandırmak amacıyla fon sağlamıştır ve hükumet politikaları uygulamıştır (Ay ve Uçar, 2015: 22). Almanya korumacı politikalar uygulayarak krizin etkilerini azaltmak için çaba göstermiştir.

2008 yılında yaşanan küresel krizin etkisiyle 2011 yılında Avrupa'da borç krizi başlamıştır. Almanya bu krizden çok fazla etkilenmemiştir ancak ülkenin büyüme

oranlarında düşüş gerçekleşmiştir. Avrupa'da gerçekleşen bu borç krizi sebebiyle 2010 yılından sonra Almanya ekonomisi bir durgunluk döneminden geçmiştir (Jannsen ve Kooths, 2012: 369). 2014 yılından itibaren Almanya ekonomisi kendini toparlayarak GSYİH'de büyüme göstermiştir.

2019 yılının sonundan itibaren tüm dünyayı etkisi altına alan Covid-19 pandemisi Almanya'da 24 Ocak 2020 tarihinde görülen ilk vaka ile ortaya çıkmıştır. DSÖ verilerine göre Almanya dünyada Covid-19 vakasının en çok görüldüğü altıncı ülke olmuştur (Hüsmenoğlu ve Kuşaklı, 2021: 161). Almanya Covid-19 pandemi sürecini başarılı bir şekilde atlatmıştır. Almanya hükumeti salgınla mücadele kapmasında 750 milyar euro'luk bir ekonomi paketi açıklamıştır. Açıklanan bu ekonomi paketinin amacı büyük şirketler için istikrar anlamında önlemler almak, küçük işletmeler ve ülkedeki vatandaşlar için ise bu süreçteki olumsuz etkilerden korumaktır (Narlikar, 2020: 3). Almanya ekonomisi Covid-19 pandemisinden kaynaklı 2020 yılında %5 küçülmüş ve işsizlik %1 oranında artış göstermiştir. Ancak Almanya daha önceki yıllarda bütçe fazlası verdiğinden kaynaklı çok fazla etkilenmemiştir (Güner, 2021: 91).

2.2. Almanya'nın Lojistik ve Taşımacılıktaki Rolü

Almanya dünya ihracatında 2003 yılından 2009 yılına kadarki süreçte birinci ülke konumunda yer almıştır. 2009 yılında Çin ve ABD, Almanya'yı geçmiştir ve ülke üçüncü sırada yer almıştır. Dış ticaret fazlası veren ülkelere bakıldığında ABD'den sonra en çok dış ticaret fazlası veren ülke Almanya'dır. Konumu itibariyle Avrupa'nın ortasında yer alan Almanya, Avrupa'da lojistik sektöründe birinci sırada bulunmaktadır. Geniş çaplı bir ulaşım altyapısına sahip olması Almanya'yı başarılı kılmaktadır. Almanya taşımacılık faaliyetlerini gerçekleştirirken büyük oranda karayolu taşımacılığını tercih etmektedir.

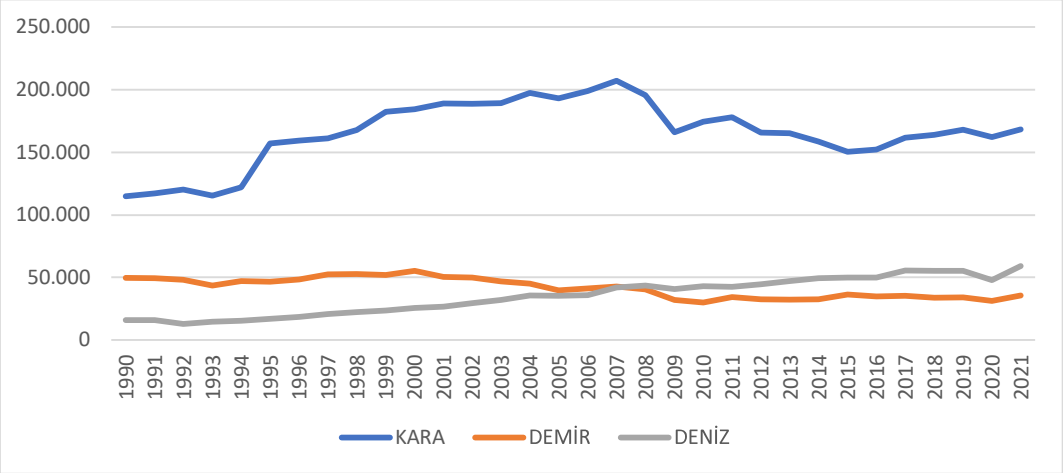
Almanya'nın en çok ihracat yaptığı ülkeler; Çin, ABD, Hollanda, Fransa ve Birleşik Krallık'tır. İhracatını gerçekleştirdiği sektörler ise otomotiv, elektrikli cihazlar, otomotiv, ölçüm cihazları ve tıbbi ürünlerdir. Almanya en fazla ABD, Polonya, Çin, Fransa ve Hollanda ile ithalat yapmaktadır. İthal edilen ürünlerin genelini enerji oluşturmaktadır.

Almanya'nın toplamda 10 adet limanı bulunmaktadır. Bu limanlar; Hamburg Limanı, Bremen Limanı, Bremerhaven Limanı, Brunsbuttel Limanı, Duisburg Limanı,

Dessau-Rosslau Limanı, Dortmund Limanı, Dresden Limanı, Dusseldorf Limanı, Luebeck Limanı'dır. Almanya dünya ticaretinde lojistik merkezi olarak tanımlanmaktadır. Hamburg Limanı Almanya'nın ticari faaliyetlerini gerçekleştirdiği konteyner limanıdır ve Almanya'nın dünya ticaretinde çok önemli bir yer tutmaktadır. Bu limandan en fazla yük taşınan destinasyonlar Çin ve ABD'dir. Almanya'nın taşımacılık faaliyetlerinde demiryolu taşımacılığı da çok önemli bir yer tutmaktadır. Hamburg Limanı konumuna kurulan demiryolu ağları sayesinde yük trenleri vasıtasıyla çok sayıda vagon taşınmaktadır. Run Nehri ve Ren Nehri arasında yer alan Duisburg Limanı ise Avrupa'nın en büyük iç limanıdır. Duisburg Limanı'nı önemli kılan en büyük özelliği Çin'in Shenzhen kentiyle direkt bir demiryolu bağlantısına sahip olmasıdır. Bu demiryolu ağı Polonya, Belarus, Rusya ve Kazakistan'dan geçerek Çin'e ulaşmaktadır (Orth, 2021: 2).

Almanya'nın Lojistik Performans Endeksi'ne bakıldığında, 2007 yılında 3. sırada yer aldığı 2010 yılında ise 1. sıraya yükseldiği görülmüştür. Ancak 2012 yılında 4. sıraya gerilemiştir. 2014'ten itibaren genel puan ve sıralama kategorisinde 1.sırada yer almıştır. Gümrük bileşeninde, 2007'de 4. sırada iken, 2010'da üçüncü sıraya yükselmiş, 2012'de 6. sıraya gerilemiştir. Ancak sonraki yıllarda gümrükler kategorisindeki sıralama giderek yükselerek, 2018'de birinci sıraya ulaşmıştır. Altyapı kategorisinde 2007'de 3. sıradayken, sonraki yıllarda 1. sırayı korumuştur. Uluslararası taşımacılık kategorisinde ise iniş çıkışlar yaşanmış ve 2018'de 4. sıraya geri dönülmüştür. Lojistik kalite ve yeterlilik bileşeninde 2010, 2012, 2014, 2016 ve 2018 yıllarında birinci sıraya yükselmiştir. Takip ve izlenebilirlik kategorisinde dalgalanmalar olmuş, zamanında teslim kategorisinde ise farklı sıralamalar gözlemlenmiştir. Genel olarak, Almanya yayımlanan endekslerde genellikle en üst basamakta yer alırken, altyapı çekirdek yeteneği olarak öne çıkmış, uluslararası taşımacılık kategorisinde ise zayıf olduğu görülmüştür (Dinçer, 2021:1194).

Aşağıda Almanya'nın 1990-2021 yılları arasındaki karayolu, demiryolu ve denizyolundaki taşımacılık verileri gösterilmektedir.



Grafik 2.4. Almanya'nın 1990-2021 Yılları Arası Karayolu, Demiryolu ve Denizyolu Taşımacılık (Milyon Ton) Göstergeleri

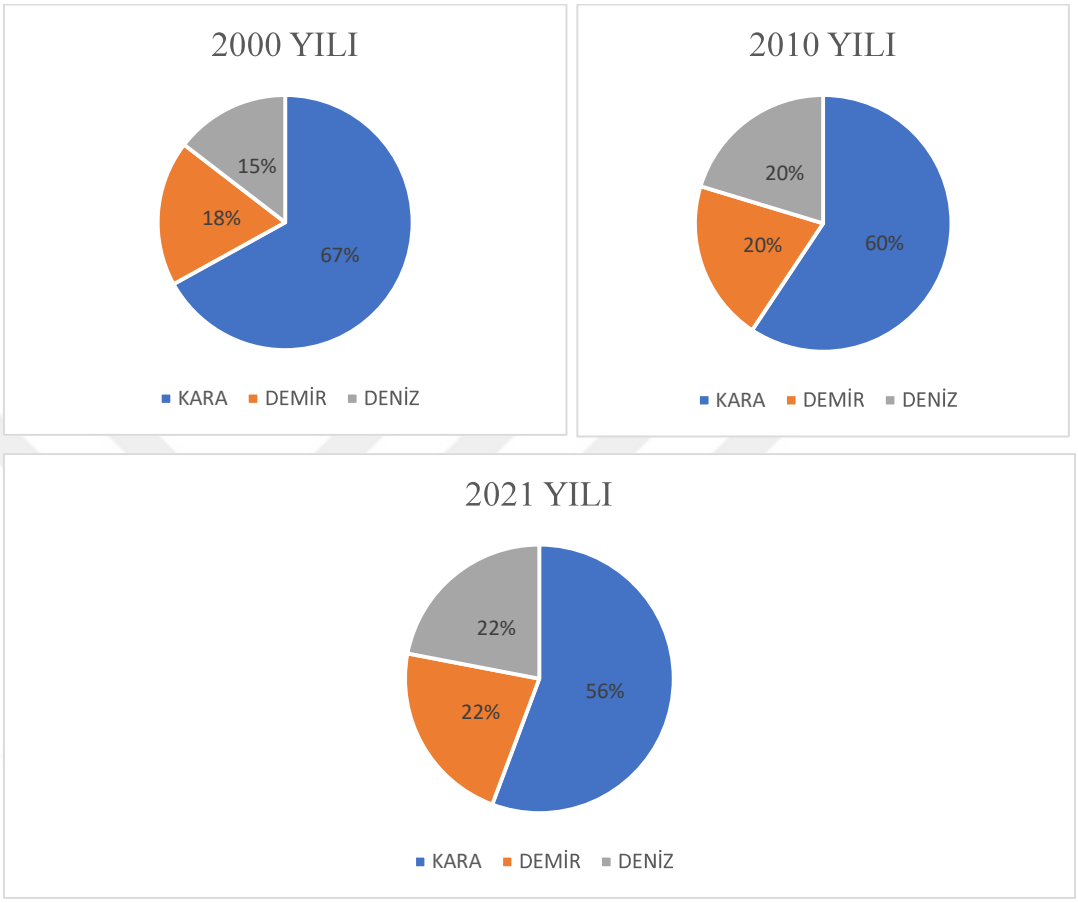
Kaynak: OECD https://data.oecd.org/transport/container-transport.htm#indicator-chart https://data.oecd.org/transport/freight-transport.htm#indicator-chart (Erişim Tarihi: 10.04.2023)

Grafikte Almanya'nın karayolu, demiryolu ve denizyolu verileri kullanılmıştır. Grafik incelendiğinde Almanya'nın 1990'dan 2021 yılına kadarki süreçte en çok kullandığı taşımacılık modunun karayolu taşımacılığı olduğu görülmektedir. Bunun sebebi Almanya'nın Avrupa Birliği ülkesi ve konum itibariyle Avrupa'nın tam ortasında bulunmasından kaynaklı olarak Avrupa ülkelerine ve ülke içinde taşımacılık faaliyetlerini karayolu taşımacılığı ile gerçekleştirmesidir. Denizyolu ve demiryolu taşımacılığının ise hemen hemen aynı miktarda kullanıldığı görülmektedir. İki taşımacılık modunun da aynı seyirde kullanılmasının sebebi Almanya'nın liman kentleri ile entegre biçimde kurulan demiryolu ağlarıdır. Çoğunlukla Almanya'nın denizyolu taşımacılığı vasıtasıyla taşıdığı yükler vagonlara alınarak demiryolu taşımacılığı ile varış noktalarına teslim edilmektedir.

Grafik incelendiğinde tüm taşımacılık modlarında 2002 yılından 2008 yılına kadar yükseliş olduğu gözlemlenmektedir. Bu yükselişin sebebi 2002 yılında para biriminin Alman Markı'ndan Euro'ya geçilmesi olarak öngörülmektedir. Euro'ya geçiş sürecinde Alman Markı'nın değeri baz alınarak Euro'ya geçiş yapılmıştır. 2002 yılında tedavüle giren Euro para birimi Almanya'nın Avrupa'daki ekonomik gücünü ileri seviyelere taşımıştır ve diğer ülkelere karşı üstünlük kurmuştur (Emir, 2022: 36). Ekonomik

büyümeyi getiren bu gelişmeler Almanya'nın uluslararası ticaretini artırarak tüm taşımacılık modlarında gelişme kaydetmesini sağlamıştır.

2008 yılına gelindiğinde Almanya'nın tüm taşımacılık modlarında düşüş olduğu gözlemlenmektedir. Bu düşüşün sebebi ABD'de ortaya çıkan Mortgage krizinin Almanya'da gösterdiği etkilerden kaynaklanmaktadır. Kriz sebebiyle Almanya'nın ekonomisinde olumsuzluklar meydana gelmiştir. Almanya'da gerçekleşen bu kriz AB ülkeleri ile birlikte Euro Krizi'ne neden olmuştur. Almanya ekonomisi tarihinde ilk kez 2009 yılında gerilemiştir. Bu ekonomik olumsuzlukların ülkenin ticaretini etkilemesi kaçınılmaz olmuştur. 2009 yılında Almanya ihracatı %14 azalma göstermiştir. Bu gerileme dünya ihracatında ilk sırada yer alan Almanya'yı ikinci sıraya geriletirken Çin birinci sıraya yükselmiştir. Bu tarihlerdeki taşımacılık modlarındaki düşüşün sebebi bu olaylara bağlanmaktadır. 2010 yılında toparlanmaya başlayan Alman ekonomisi 2014 yılında krizlerin etkilerini tamamen arkasında bırakarak ekonomik olarak iyi bir sürecin içerisine girmiştir. Bu yıllardan itibaren ihracat faaliyetlerini gerçekleştiren Almanya taşımacılık modlarındaki istikrarını yakalamıştır.



Grafik 2.5. Almanya'nın 2000 Yılı, 2010 Yılı ve 2021 Yılı Karayolu, Demiryolu ve Denizyolu Taşımacılığı Oranlarının Dağılım Göstergeleri

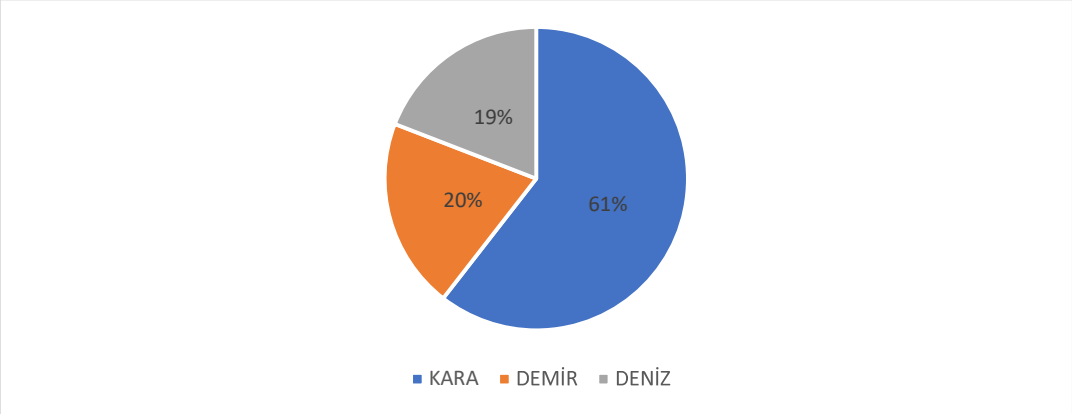
Kaynak: OECD https://data.oecd.org/transport/container-transport.htm#indicator-chart https://data.oecd.org/transport/freight-transport.htm#indicator-chart (Erişim Tarihi: 10.04.2023)

Yukarıda Almanya'nın sırasıyla 2000, 2010 ve 2021 yıllarının taşımacılık dağılımları gösterilmiştir. 2000 yılında %67 oranında karayolu taşımacılığı en yüksek paya sahipken, %18 oranında demiryolu taşımacılığı, %15 oranında ise denizyolu taşımacılığı ile ticaret faaliyetleri gerçekleştirilmiştir. Almanya ekonomisi 2000 yılından 2004 yılına kadar durgunluk dönemi içerisine girmiştir. Bu durgunluğun sebebi 1999 yılından sonra Avrupa Merkez Bankası'nın Avrupa Para Birliği'ne geçişi nedeniyle uyguladığı makroekonomik politikalardır. Almanya'da bu geçiş döneminde işsizlik oranlarında artış görülmüştür (Şanlıoğlu, 2005: 354). Ekonomisi durgunluk dönemine giren Almanya buna bağlı olarak ticaret faaliyetlerinde de durgunluk yaşamıştır.

Demiryolu ve denizyolu taşımacılığına nazaran karayolu taşımacılığın daha yüksek oranda kullanılması bu faktörlere bağlanmaktadır.

2010 yılına gelindiğinde karayolu taşımacılığının %60'a gerilediği, denizyolu ve demiryolu taşımacılığının ise %20'ye yükseldiği görülmektedir. 2008 yılında krize giren Alman ekonomisi 2010 yılında bu krizin etkilerinden yavaş yavaş kurtulmaya başlamıştır ve ekonomide büyüme görülmüştür. Bu büyümeye ülkenin uluslararası ticareti katkı sağlamıştır. Avrupa Birliği ülkeleri ile taşımacılık faaliyetlerini gerçekleştirmesi nedeniyle Almanya'da en çok tercih edilen taşımacılık türü karayolu taşımacılığıdır. Uluslararası ticaret faaliyetlerini gerçekleştirirken ise denizyolu ve demiryolu taşımacılık türlerini entegre bir biçimde kullanmaktadır. Bu nedenle denizyolu ve demiryolu taşımacılık modlarının oranları birbiriyle uyumlu bir şekilde ilerleme göstermektedir.

2021 yılında ise karayolu taşımacılığı %56'ya gerilerken, demiryolu ve denizyolu taşımacılığının %22'lik paya sahip olduğu görülmektedir. 2020 yılında tüm dünyayı etkisi altına alan Covid-19 pandemisi her ülkeyi etkilemiştir. Almanya salgının başlamasıyla birlikte sıkı önlemler almıştır ve diğer ülkelere pandemi ile baş etme konusunda örnek olmuştur. Bu dönemde Almanya'da gıda ve sağlık hizmetleri ticaretinde artış gözlemlenmiştir. Pandemi öncesinde Almanya ekonomisi ihracat fazlası vermektedir. Bu nedenle pandemi sürecini başarılı bir şekilde atlatan ülkelerin başında gelmektedir. Karayolu, demiryolu ve denizyolu taşımacılığında bu nedenlerden ötürü düşüş yaşanmamıştır aksine denizyolu ve demiryolu taşımacılığı payının yükselmesinden öngörülebileceği üzere uluslararası ticaretinde yükselişler yaşanmıştır.



Grafik 2.6. Almanya'nın 1990-2021 Yılları Arası Karayolu, Demiryolu ve Denizyolu Taşımacılığı Oranlarının Dağılım Göstergesi

Kaynak: OECD https://data.oecd.org/transport/container-transport.htm#indicator-chart https://data.oecd.org/transport/freight-transport.htm#indicator-chart (Erişim Tarihi: 10.04.2023)

Grafikte Almanya'nın 1990-2021 yılları arasındaki üç farklı taşımacılık modunun yüzde cinsinden kullanım miktarları incelenmiştir. Buna göre %61 oranında karayolu taşımacılığı kullanılırken, %20 oranında demiryolu taşımacılığı, %19 oranında ise denizyolu taşımacılığı kullanılmaktadır. Avrupa Birliği üyesi olan Almanya'nın en çok ticaret yaptığı ülkeler arasında Avrupa Birliği'ne üye olan ülkeler yer almaktadır. Bu nedenle Avrupa Birliği ile ticaret faaliyetlerinde karayolu taşımacılığını kullanmaktadır. Çin ve ABD gibi yoğun ticaret faaliyetleri gerçekleştirdiği ülkeler ile ise denizyolu ve demiryolu taşımacılık faaliyetlerini kullanmaktadır.

3. FRANSA'NIN GENEL DURUMU VE TAŞIMACILIK MODLARINDAKİ DEĞİŞİMLERİ

Fransa, sahip olduğu yüzölçümü 543.945 km^2 ile Avrupa Birliği içerisinde en büyük paya sahip ülkelerden biridir. Başkenti Paris olan Fransa, üç seviyeli yerel yönetim sistemi ile yönetilmektedir. Bu sistem 99 il, 36.791 belediye ve 26 bölgeden oluşmaktadır (Turan, 2013: 257). Fransa, bulunduğu konum itibariyle 6 ülke ile komşudur. Kuzeyinde Lüksemburg ve Belçika, güney doğusunda İtalya, güney batısında İspanya ve doğusunda ise Almanya ve İsviçre bulunmaktadır. Ayrıca ülke, 3.427 km uzunluğunda bir sahil

şeridine sahiptir. Bu sahil şeridi ise Atlas Okyanusu, Kuzey Denizi ve Akdeniz ile Manş Denizi'nin kıyılarından geçmektedir.

3.1. Fransa'nın Genel Durumu ve Ekonomik Yapısı

Fransa, gelişmiş ve çeşitlendirilmiş bir ekonomiye sahiptir. GSYİH'si ile dünyanın en büyük yedinci ülkesi, Avrupa'nın ise üçüncü büyük ülkesidir. Fransa ekonomisinin %80'ini hizmet sektörü oluşturmaktadır. Hizmet sektörünün ardından sanayi sektörü gelirken, en küçük payı tarım, hayvancılık ve madencilik gibi sektörler oluşturmaktadır. Fransa ekonomisinde etkili olan başlıca sektörler; otomobil, metalurji, kimya, uçak, makine, elektronik, tekstil, gıda ve turizmdir.

Turizm, ülkenin önemli gelir kaynaklarından birini oluşturmaktadır. Özellikle başkenti Paris'e dünyanın birçok yerinden turist gelmektedir. Turizmden yaklaşık olarak her yıl ülkeye 70 milyar dolar gelir sağlanmaktadır. Aynı zamanda Fransa, dünyanın en büyük elektrik üreticilerindendir. Dünyada ABD'den sonra sahip olduğu 58 nükleer santral ile en fazla nükleer santrale sahip olan ülkedir. Fransa enerji ihtiyacının büyük bölümünü bu santraller vasıtasıyla karşılamaktadır. Fransa bu santrallerin yanı sıra demir, çinko, boksit, uranyum ve kömür gibi doğal kaynakları da bünyesinde barındırmaktadır.

Fransa'nın ekonomik yapısı incelendiğinde, olumlu göstergeleri işaret etmektedir. Fransa, farklı bölgelerden ve bu bölgelerin içinde yer alan illerden oluşan bir ülkedir. Paris, Fransa'nın en önemli şehri ve aynı zamanda Ile-de-France bölgesinde bulunmaktadır. Bu bölge, ülkenin ulusal üretiminin önemli bir bölümünü gerçekleştirmektedir. Ile-de-France Bölgesi, Avrupa Birliği ülkeleri arasında Gayrisafi Yurtiçi Hasıla (GSYİH) açısından en yüksek seviyeye sahiptir. Bu durum, Fransa'nın GSYİH'sinin %30,9'unu ve bununla birlikte Avrupa Birliği'nin GSYİH'sinin %4,6'sını oluşturmaktadır. 2019 yılında Fransa, dünyada yedinci sırada yer alarak Avrupa'nın Almanya ve Birleşik Krallık'tan sonra gelen üçüncü büyük ekonomisine sahiptir. Fransa ekonomisi oldukça gelişmiş ve ekonomisi serbest piyasa odaklıdır. 2019 yılında 3,061 trilyon dolarlık bir cari GSYİH'ye sahiptir ve kişi başına düşen gelir 42,877.56 dolar olarak hesaplanmıştır, bu da halkın yüksek bir yaşam standardına sahip olduğunu göstermektedir.

Fransa'da meydana gelen ekonomik krizler:

- 1973 Petrol Krizi: 1973 yılında OPEC ülkelerinin petrol fiyatlarını artırması ile birlikte tüm dünyada enerji krizi meydana gelmiştir. Meydana gelen bu kriz, Fransa'nın da içinde olduğu birçok ülkeyi enerji maliyetlerinde artış ve ekonomik daralmaya yol açan bir döneme girmesine sebep olmuştur (Oktar ve Eroğlu, 2015: 184-185).
- 1992 Krizi: 1992 yılında Fransa, Avrupa Para Sistemi (EMS) içinde yaşanan bir döviz krizi etkisi altında kalmıştır. Fransız frangı değer kaybetmeye başlayarak ekonomik belirsizlikleri ortaya çıkarmıştır. Bunun sonucunda, Fransa kendi para birimini devalüe etmek zorunda kalmıştır.
- 2008 Küresel Mali Kriz: 2008'deki küresel mali kriz, Fransa dahil birçok ülkeyi etki altına almıştır. Ortaya çıkan bu kriz, işsizliğin artmasına, finansal kurumların çökmesine ve ekonomik büyümenin yavaşlamasına neden olmuştur (Yılmaz ve Önal, 2019).
- 2020 COVID-19 Pandemisi: COVID-19 pandemisi tüm dünyada ekonomik sarsıntılara yol açmıştır. Bu sarsıntılardan Fransa da oldukça etkilenmiştir. Hükümet, salgının yayılmasını kontrol altına almak amacıyla sıkı önlemler almıştır. Ancak bu önlemler ekonomik faaliyetleri kısıtlayarak işsizliğin artmasına neden olmuştur. Fransa hükümeti ekonomik teşvikler ve destek önlemleri uygulayarak krizin etkilerini azaltmaya çalışmıştır.

3.2. Fransa'nın Lojistik ve Taşımacılıktaki Rolü

Fransa, Avrupa kıtasında yer almakta ve Akdeniz Havzası ile Kuzey Avrupa arasında kritik bir kavşak noktasında bulunmaktadır. Bu nedenle Fransa, Avrupa'da gerçekleştirilen lojistik faaliyetlerde kilit bir rol üstlenmektedir. Fortune 500 listesinde Fransa toplam 29 marka ile bu listede yer almıştır. Air France-KLM, La Poste ve SNCF Mobilities Fransa'nın taşımacılık sektöründe bu listede yer alan firmalarıdır. (Erturgut, Yüney ve Tekin, 2018:275).

Ülkenin dış ticaret hacmi incelendiğinde 2019 yılında Fransa, dünya ihracatında altıncı sırada yer alarak %3'lük bir pay elde etmiştir. Avrupa'da ise üçüncü sırada yer almıştır. Dünya ithalatında ise %3.3'lük bir payla yedinci sıraya yerleşmiştir. 2015-2019

yılları arasında ülkenin ihracatı ve ithalatı yıllık ortalama %4 artış kaydetmiştir. 2019 yılında Fransa'nın ihracatı 555 milyar dolara ulaşmıştır. Bununla birlikte ithalatı ise 637 milyar dolara yükselmiştir.

Fransa'nın yıllar içerisindeki Lojistik Performans Endeksi konumu ve alt bileşenleri incelendiğinde 2007 ve 2010 yıllarında yayınlanan genel puan ve sıralama kategorisinde 18. sırada olduğu görülmüştür. Ardından 2012 yılında 13. sıraya yükselerek 2014 yılında da yerini korumuştur. 2016 yılında yayınlanan Lojistik Performans Endeksi sıralamasında ise 16.s ırada yer aldığı incelenmiştir. 2018 yılında 16. sırada kalarak Lojistik Performans Endeksi sıralamasında değişiklik olmamıştır. Son olarak 2023 yılında yayınlanan endekste 13. sırada yer alarak yükseldiği görülmektedir.

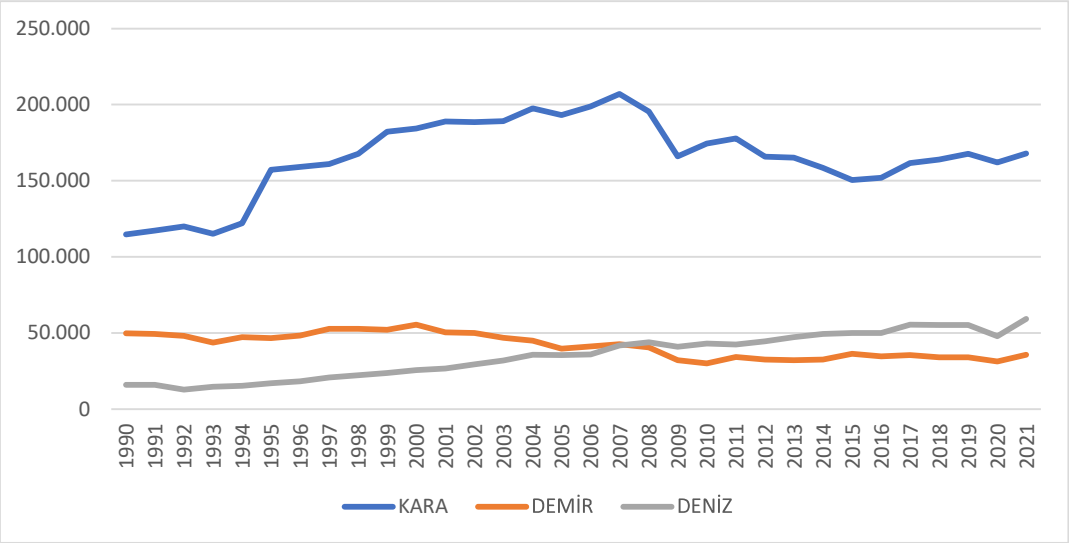
Fransa'nın dünya geneline yapmış olduğu ihracatta, makine ve cihazlar, kozmetik ürünler, tıbbi aletler, içecekler vb. gibi ürün grupları yer almaktadır. Ülkenin ihracatında bulunan ürünler arasında ise yakıtlar, yağlar, hava taşıtları, organik kimyasallar vb. ürünler yer almaktadır (T.C. Ticaret Bakanlığı, 2023: 48). Fransa'nın en fazla ihracat yaptığı ülkeler; Almanya, ABD ve İtalya'dır. Fransa'nın ithal ettiği ürün grupları arasında ise mineral yakıt ve yağlar, eczacılık ürünleri, makinalar, uçucu yağlar, motorlu kara taşıtları, elektrikli cihazlar ve kozmetik ürünleri yer almaktadır. En fazla ithalat gerçekleştirdiği ülkeler Almanya, Çin ve İtalya'dır (Karadaş, 2022: 43).

Fransa güçlü bir ulaşım ağına sahiptir. Karayolu ağında Avrupa'da birinci, demiryolu ağında ise Avrupa'da ikinci konumdadır. Fransa'nın denizyolu ağına bakıldığında toplamda 66 ticari limana sahip olduğu görülmektedir. Bu limanlardan 12 tanesi devlet kontrolünde kullanılmaktadır. Fransa'daki başlıca önemli limanlar; Dunkerque, Nantes Saint-Nazarie, Bordeaux, Rouen, Marseille, Le Havre ve Rochelle limanlarıdır. Marsilya Fos Limanı, Fransa'nın en büyük, Akdeniz'in ise üçüncü büyük limanıdır. Bu limandan yılda ortalama 77 milyon ton yük taşınmaktadır. Bu limanın yakınına kurulan demiryolu ağı güzergahı bulunmaktadır. Bu demiryolu güzergahı 21 şehre taşımacılık faaliyeti gerçekleştirmektedir.

Le Havre Limanı, konteyner taşımacılığında Fransa'nın birinci, Avrupa'nın ise beşinci en büyük limanı olma özelliği taşımaktadır. Bu liman 5 kıtada 600'den fazla limanı bağlı olarak faaliyetlerini gerçekleştirmektedir. Dunkerque Limanı ise Fransa'nın en büyük üçüncü limanıdır. Bu liman genellikle kömür ve meyve, sebze ithalatında

kullanılmaktadır. Büyük Britanya ile gerçekleştirilen ticaretlerde kullanılan ikinci liman niteliğini taşımaktadır. Sete Limanı ise Fransa'nın genellikle canlı hayvan ihracatı yaparken kullandığı limanıdır. Sete Limanı Türkiye ile gerçekleştirilen ticari faaliyetlerde en çok ro-ro taşımacılığı yapılan Fransız Limanı'dır (T.C Ticaret Bakanlığı, 2023: 50-53)

Aşağıda Fransa'nın 1990-2021 yılları arasındaki karayolu, demiryolu ve denizyolundaki taşımacılık verileri gösterilmektedir.



Grafik 2.7. Fransa'nın 1990-2021 Yılları Arası Karayolu, Demiryolu ve Denizyolu Taşımacılık (Milyon Ton) Göstergeleri

Kaynak: OECD https://data.oecd.org/transport/container-transport.htm#indicator-chart https://data.oecd.org/transport/freight-transport.htm#indicator-chart (Erişim Tarihi: 10.04.2023)

Grafikte Fransa'nın karayolu, demiryolu ve denizyolu verileri kullanılmıştır. Grafik incelendiğinde Fransa'nın 1990'dan 2021 yılına kadarki süreçte en çok kullandığı taşımacılık modunun karayolu taşımacılığı olduğu görülmektedir. Karayolu ulaşım ağında Avrupa'nın birinci konumda olan ülkesi Fransa, Avrupa Birliği üyesi olan ülkeler ile ve kendi ülkesindeki ulusal ticaret faaliyetlerinde karayolu taşımacılık türünü kullanmaktadır. Bu nedenle grafikte karayolu taşımacılık modunun ağırlıklı olarak kullanıldığı göstergeleri ispatlanmaktadır.

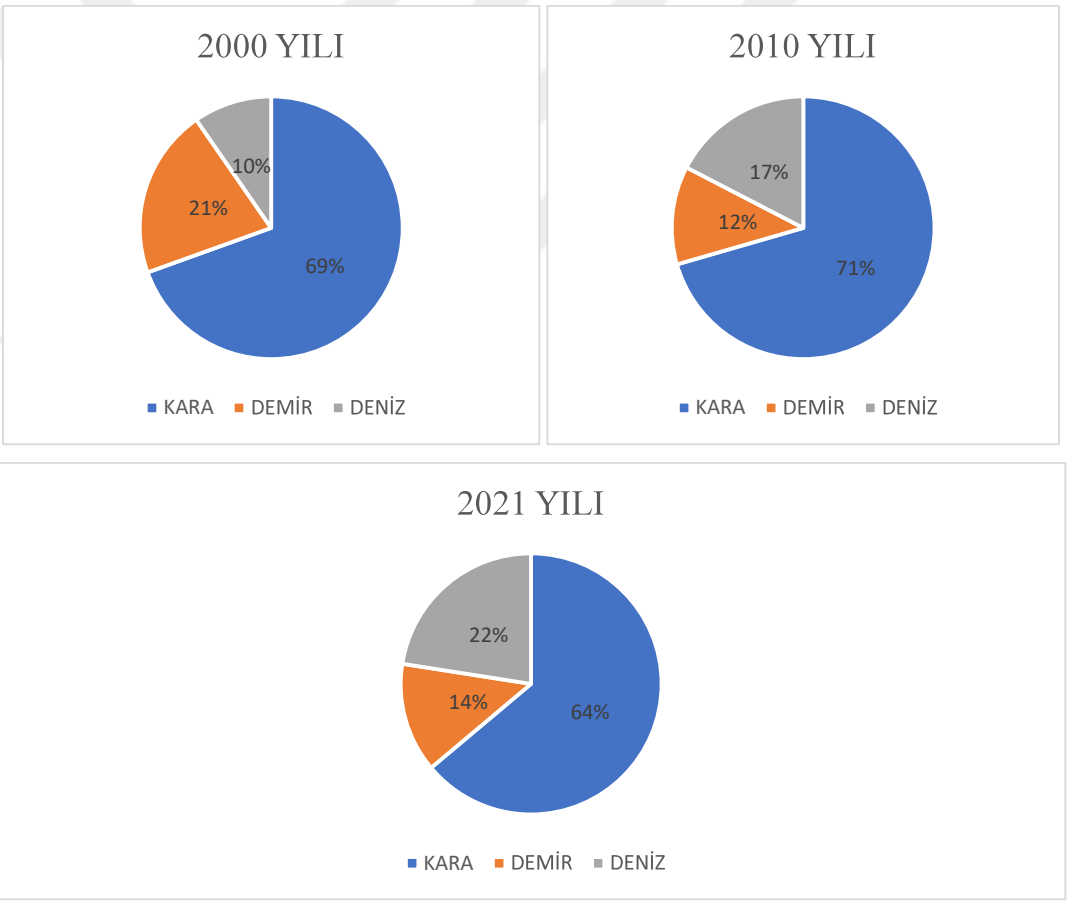
Grafik incelendiğinde karayolu taşımacılığında 2007 yılına kadar istikrarlı bir yükseliş olduğu gözlemlenmektedir. Ancak 2007 yılından 2009 yılına kadar ciddi bir düşüş yaşanmıştır. Bu düşüşün sebebi 2008 mali krizine bağlanmaktadır. ABD'de ortaya

çıkan bu krizden Fransa da ciddi zararlar görmüştür. Ekonomisi zayıflayan Fransa ticari faaliyetlerde de düşüş yaşamıştır. AB ile olan ticaretinde karayolu taşımacılığını kullanan Fransa, bu dönemde AB içindeki ticaretin yavaşlaması sonucu ihracat rakamlarında açık vermiştir. Bu nedenledir ki karayolu taşımacılığı ciddi düşüşler yaşamıştır. Bu dönemde demiryolu taşımacılığı rakamlarında da düşüş yaşanmıştır. Fakat bu dönemden itibaren denizyolu taşımacılığı yükseliş dönemine girmiştir. 2008 yılından itibaren her yıl istikrarlı bir şekilde büyüme kaydetmiştir. Bu büyüme, ekonomik durgunluk sebebiyle uluslararası ticarette daha ekonomik bir taşımacılık faaliyeti olan denizyolu taşımacılığının tercih edilmesi olarak öngörülmektedir. Denizyolu taşımacılığındaki bu büyüme yıllar içerisinde artarak devam etmiştir.

Fransa, 2008 krizinden sonra denizyolu taşımacılığı ve karayolu taşımacılığında büyüme kaydetmiştir. Ancak grafikte 2011 yılından sonra karayolu taşımacılığında düşüş meydana geldiği gözlemlenmektedir. 2012-2014 yılları arasında Fransa, durgun bir ekonomik dönem yaşamıştır. Bu dönemde Fransa hedeflenen ekonomik büyüme rakamlarına ulaşamamıştır. Aynı zamanda Fransız hükumeti bütçe açığı vermiştir ve işsizlik rakamlarında artış yaşanmıştır. Bu dönemde enerji maliyetlerinde de artış görülmüştür. Bu yıllarda ekonomisi kötü giden Fransa'nın enerji maliyetlerindeki yükseliş sebebi ile de karayolu taşımacılığında ciddi düşüşler yaşanmıştır. 2015 yılında bu düşüş durmuştur ve 2016 yılında karayolu taşımacılığı faaliyetleri yükseliş dönemine girmiştir. 2016 yılında Fransa karayolu taşımacılığı sektörüne çok sayıda çalışan istihdam ederek ülkedeki işsizlik oranını düşürmüştür. Karayolu taşımacılığına yapılan yatırımlar sayesinde sektörde büyüme görülmüştür.

Grafikte 2019 yılında karayolu ve denizyolu taşımacılığında düşüş olduğu görülmektedir. 2019 yılının sonunda ortaya çıkan ve tüm dünyada etkisini gösteren Covid-19 pandemisi bu düşüşün sebebini ortaya çıkarmaktadır. Covid-19 pandemisi nedeniyle Avrupa'da ve dünya genelinde tüm sınırlar kapatılmış ve bu durum küresel ticareti olumsuz etkilemiştir. Bu dönemde Fransa'nın deniz trafiğinde %41'lik bir düşüş yaşanmıştır (Sülün, 2020: 128). AB ülkeleri ile ticaretinin büyük bölümünü karayolu taşımacılığı ile gerçekleştiren Fransa, sınırların kapatılması ile ticari faaliyetlerini durdurmak zorunda kalmıştır. Bu nedenle karayolu taşımacılığı kullanımı bu dönemde düşüş yaşamıştır. Fransa, ara mal ithalatının bir bölümünü Çin'den karşılamaktadır.

Pandeminin tüm dünyaya yayıldığı yer olan Çin'de hayat durma noktasına geldiğinden sanayi ve ticari faaliyetleri de durmuştur. Bu dönemde Çin, ABD gibi ülkelerle ticaret yapamayan Fransa'da tedarik zinciri aksamıştır. Küresel tedarik zincirinin bozularak ülkeler arası ticaret zayıflamıştır. Bu nedenle denizyolu taşımacılığında düşüş meydana gelmiştir. Sınır kapıları açıldıktan ve pandeminin etkileri yavaş yavaş azaldıktan sonra ticari faaliyetler eskisi gibi gerçekleştirmeye başlamıştır. Pandemi bitmemesine rağmen 2020 yılından sonra ticari faaliyetlerin başlaması ile karayolu ve denizyolu taşımacılığında artışlar meydana gelmiştir.



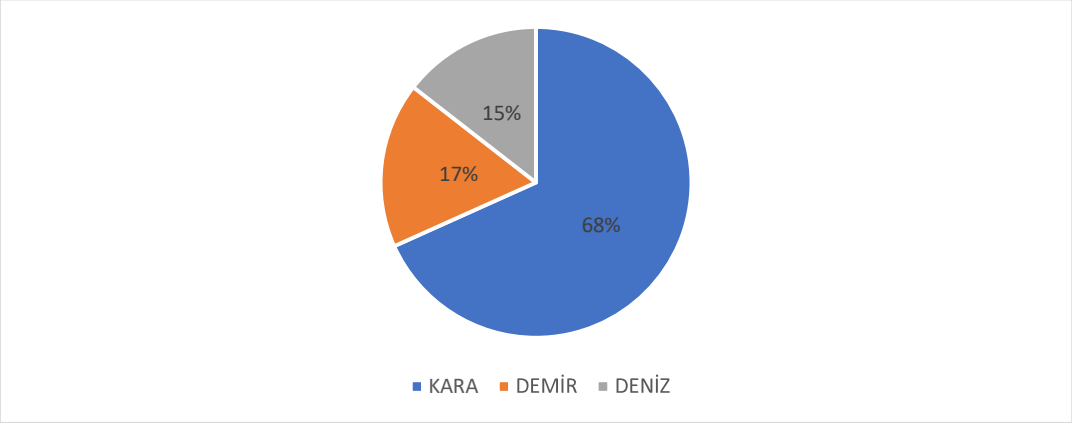
Grafik 2.8. Fransa'nın 2000 Yılı, 2010 Yılı ve 2021 Yılı Karayolu, Demiryolu ve Denizyolu Taşımacılığı Oranlarının Dağılım Göstergeleri

Kaynak: OECD https://data.oecd.org/transport/container-transport.htm#indicator-chart https://data.oecd.org/transport/freight-transport.htm#indicator-chart (Erişim Tarihi: 10.04.2023)

Yukarıda Fransa'nın sırasıyla 2000, 2010 ve 2021 yıllarının taşımacılık dağılımları gösterilmiştir. 2000 yılında %69 oranında karayolu taşımacılığı en yüksek paya sahipken, %21 oranında demiryolu taşımacılığı, %10 oranında ise denizyolu taşımacılığı ile ticaret faaliyetleri gerçekleştirilmiştir. 2000 yılında AB ülkelerinde genişleme olmuştur ve Euro para birimine geçiş yapılarak AB üyesi ülkelerle ticari faaliyetler kolaylaştırılmıştır. AB ülkeleri ile aktif ticaret yapan Fransa'nın bu nedenle karayolu taşımacılığı diğer taşımacılık türlerine göre daha fazla kullanılmaktadır.

2010 yılına gelindiğinde karayolu taşımacılığının %71'e yükseldiği, denizyolu taşımacılığının %17'ye yükseldiği, demiryolu taşımacılığının ise 12'ye düştüğü görülmektedir. 2010 yılına kadarki süreçte denizyolu taşımacılığında %7 büyüme gerçekleşmiştir. Sanayisinde büyüme gerçekleştiren Fransa, bu büyümeyi uluslararası ticaretine yansıtmıştır. ABD, Çin gibi ülkelerle ticari faaliyetler gerçekleştiren Fransa, bu ticari faaliyetleri denizyolu taşımacılığı vasıtasıyla gerçekleştirdiğinde denizyolu taşımacılığında ciddi bir büyüme gerçekleştirilmiştir.

2021 yılına gelindiğinde ise, karayolu taşımacılığı %64'e gerilerken, denizyolu taşımacılığı %22'ye, demiryolu taşımacılığı ise %14'e yükselmiştir. 2019 yılının sonunda ortaya çıkan Covid-19 pandemisi tüm dünyayı etkilerken Fransa'da bu durumdan olumsuz etkilenerek ticari faaliyetlerinde düşüş yaşamıştır. Ancak 2020 yılından sonra ticari faaliyetlerine eskisi gibi devam etmeye başlamıştır ve 2021 yılında başarılı bir uluslararası ticaret dönemi gerçekleşmiştir. Bu nedenle denizyolu taşımacılığı miktarlarında artışlar yaşanırken, daha az maliyetle gerçekleştirilen demiryolu taşımacılığında da artış görülmüştür.



Grafik 2.9. Fransa'nın 1990-2021 Yılları Arası Karayolu, Demiryolu ve Denizyolu Taşımacılığı Oranlarının Dağılım Göstergesi

Kaynak: OECD https://data.oecd.org/transport/container-transport.htm#indicator-chart https://data.oecd.org/transport/freight-transport.htm#indicator-chart (Erişim Tarihi: 10.04.2023)

Grafikte Fransa'nın 1990-2021 yılları arasındaki üç farklı taşımacılık modunun yüzde cinsinden kullanım miktarları incelenmiştir. Buna göre %68 oranında karayolu taşımacılığı kullanılırken, %17 oranında demiryolu taşımacılığı, %15 oranında ise denizyolu taşımacılığı kullanılmaktadır. AB üyesi olan Fransa'nın en önemli ticari partnerleri AB üyesi olan ülkelerdir. Aynı kıtada yer aldığı AB üyesi ülkelerle ticari faaliyetlerinin büyük bölümünü karayolu taşımacılığı ile gerçekleştirmektedir. Geniş bir karayolu ağına sahip Fransa bu nedenle grafikte görüldüğü üzere en çok karayolu taşımacılığı ile ticari faaliyetler gerçekleştirmektedir. Büyük yüklerin ekonomik bir şekilde taşınmasına olanak sağlayan demiryolu taşımacılığı Fransa'nın yakın coğrafyadaki ticaret partnerleriyle ticaret yapabilmesi için önemlidir. Denizyolu taşımacılığı ise Fransa'nın küçük bir ülke olmasından kaynaklı diğer taşımacılık türlerine göre daha az kullanılmasına sebep olmaktadır. Ancak diğer taşımacılık türlerine göre oranı daha az görünse de Fransa'nın deniz ticareti rakamları incelendiğinde ülkeye ciddi bir finansal destek sağladığı gözlemlenmektedir.

4. İTALYA'NIN GENEL DURUMU VE TAŞIMACILIK MODLARINDAKİ DEĞİŞİMLERİ

İtalya, Güney Avrupa'da çoğunluğu İtalya Yarımadası üzerinde bulunan bir ülkedir. Akdeniz'in en büyük adaları Sardinya ve Sicilya adaları İtalya'da bulunmaktadır. Yüzölçümü 301.340 km^2 olan ülkenin 60 milyon nüfusu bulunmaktadır. Ülkenin başkenti Roma'dır. Orta Akdeniz'e doğru uzanan bir yarımada ülkesi olan İtalya'nın kuzeyden Slovenya, Avusturya, İsviçre ve Fransa ile kara sınırı olup bu ülkelerle komşudur.

4.1. İtalya'nın Genel Durumu ve Ekonomik Yapısı

Avrupa Birliği'nin kurucu üyesi olan İtalya'nın hizmet, imalat ve turizm sektörlerine dayalı bir ekonomisi bulunmaktadır. Avrupa'nın dördüncü, dünyanın ise sekizinci büyük ekonomisine sahiptir (Bursa Ticaret ve Sanayi Odası, 2014: 3). İtalya; Almanya, Kanada, Rusya, Japonya, ABD, İngiltere ile birlikte sanayileşmiş ülkeler grubu olan G8 ülkeleri grubuna üyedir. Aynı zamanda İtalya, Birleşmiş Milletler, NATO, AGİT, OECD, DTÖ, IMF gibi kuruluşlara da üyedir.

Araba markalarında ön plana çıkan İtalya'da en önemli araba markaları; Ferrari, Alfa Romeo, Fiat ve Lamborghini'dir. Aynı zamanda moda sektöründe öncü ülkelerden biri olan İtalya, Versace, Armani, Robert Cavalli, Dolce&Gabbana, Valentino, Prada ve Benetton markalarına sahiptir. Dünyada en çok turist çeken beşinci ülkedir ve turizmden en fazla kazanan dördüncü ülkedir.

Ekonomisinin temel sektörlerinden biri olan imalat sektörü İtalya'da çok güçlüdür. İmalat sektörü ihracatında ticaret fazlası vermektedir ve bu özelliğiyle dünyada beşinci olmaktadır. Ana sanayiler arasında; otomotiv, giyim, gemi yapımı, kimyasallar, tekstil, seramik ürünler, deri eşyalar, parça ve makineler yer almaktadır. İtalya'nın ekonomik yapısını sanayi gruplarından oluşan küçük ve orta ölçekli aile şirketleri oluşturmaktadır. Kuzeydeki şirketler uluslararası sanayi işi yaparken güneydeki şirketler tarım ve turizme önem vermektedir.

Dünyanın sekizinci büyük ekonomisi olmasına rağmen İtalya, son yıllarda önemli ekonomik sorunlarla başa çıkmak durumunda kalmaktadır. Yüksek bir işsizliğe ve yoksulluk oranlarına sahiptir ve her yıl kamu borçlarında artış yaşanmaktadır. Aynı

zamanda hammadde ve enerji kaynaklarının yetersizliği nedeniyle İtalya ekonomisi zorluk yaşamaktadır. İtalya'da nüfus artışı görülmesine rağmen düşük doğum oranına sahiptir. İtalya, Japonya ve Almanya'nın ardından en fazla yaşlı nüfusun görüldüğü üçüncü ülkedir. Nüfus artışını ise dışarıdan aldığı göçler sayesinde sağlamaktadır.

2008 yılında yaşanan Mortgage Krizi, ABD ile ticari ilişkileri ön planda olan AB ülkelerine sıçramıştır. İtalya 2008 krizinden önce de küçülen bir ekonomiye sahiptir. Bu nedenle krizden etkilenen ülkelere nazaran daha az etkilenmiştir. 2008 yılında İtalya hükümeti küçülen ekonomisini düzenlenmek amacıyla 6,4 milyar dolarlık bir paket açıklayarak küçük ölçekli işletmelere destek vermiştir (Çelik, Çelebi: 1628). İtalya GSYİH'i 2008 yılında %1.3, 2009 yılında ise %5 gerilemiştir.

AB üyesi olan İtalya'da bu durum 2009 yılında finansal krize neden olmuştur. Uluslararası kredi derecelendirme kuruluşları İtalya'nın kredi notlarını düşürmesi sonucu İtalya riskli gruba dahil olmuştur ve dış borç almak durumunda kalmıştır (Eraslan ve Timurtaş, 2015: 30). 2009-2019 yılları arasında Avrupa'da borç ve ödemeler dengesi üzerine oluşan Avrupa Borç Krizi, 2008 krizinin etkileri sebebiyle ortaya çıkarak uzun yıllar ekonomik istikrarsızlığa neden olmuştur. İtalya yüksek kamu borcu, bütçe açığı vermesi ve yıllar süren düşük büyüme performansı ile oluşabilecek krizlere karşı savunmasız bir konum sergilemek zorunda kalmıştır. Bu nedenle 2008 krizi ve Avrupa borç krizine karşı önlem alınamamıştır. Bu krizler sonucu ilk olarak ülkede resesyon gerçekleşmiştir. Bu resesyonun sonucu olarak işsizlik, finansal piyasalarda güven problemi ve bankaların düşük performansı ekonomiyi olumsuzluklara sürüklemiştir (Kahyaoğlu, 2014: 121). İtalyan ekonomisi yıllar boyunca bu krizlerin etkisinden kurtulamayarak defalarca kez resesyona girmiştir.

İtalya ekonomisin yıllar boyunca kötü bir tablo çizmenin en önemli sebebi Euro para birimine geçişle birlikte Almanya ile rekabet edememesi durumudur. Avrupa Birliği'ne ülkelerin üye olması ile beraber ekonomik ve parasal birlik kurulmuştur. Ekonomik ve parasal birliğin sağladığı avantajlar ile Almanya ülkeler arasındaki ekonomik eşitsizliğin de etkisiyle üretim kapasitesini artırarak Avrupa Birliği içerisinde önemli bir konuma gelmiştir. Her yıl cari fazla veren Almanya, onun aksine her yıl cari

açık veren İtalya'ya üstünlük kurarak rekabet edilemez bir duruma girmiştir (Durusoy ve Beyhan, 2016: 5).

2019 yılında tüm dünyayı etkisi altına alan Covid-19 Pandemisi İtalya'da ilk vakanın Ocak 2020'de görülmesi ile yeni bir krizinin başlangıcı olmuştur. Avrupa Birliği ülkeleri arasında pandemiyi en zor geçiren ülkelerin başında İtalya gelmiştir. Avrupa Birliği ülkeleri arasında en fazla vakanın görüldüğü ve ölüm sayısının en fazla olduğu ülkelerden biridir. Hükumetin karar almasında ve yasakların açıklanmasında en yavaş ve en az etkisi bulunan ülke İtalya olmaktadır. Bu nedenlerin birleşmesi ile de ekonomisi çok fazla zarar görmüştür ve İtalya ekonomisi 2020 yılında %8,8 küçülmüştür (Güner, 2021: 92).

4.2. İtalya'nın Lojistik ve Taşımacılıktaki Rolü

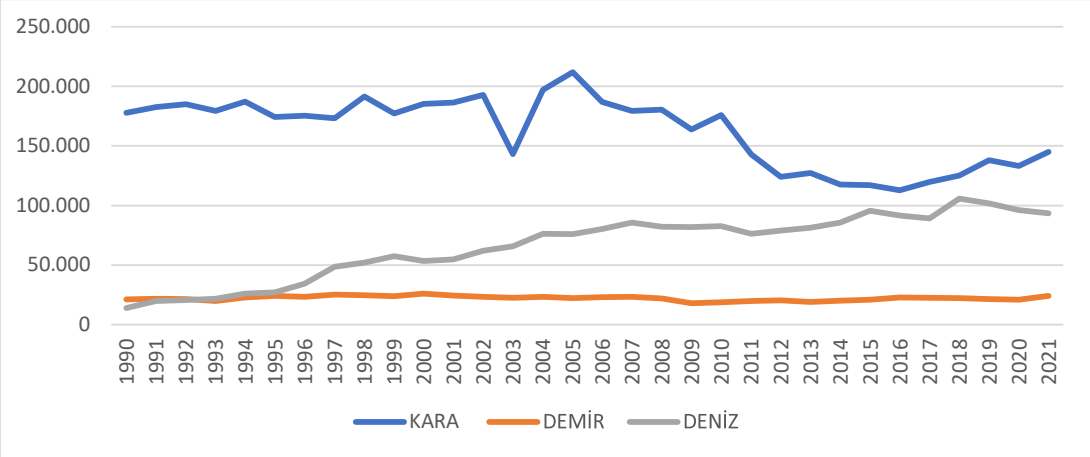
İtalya'nın ihracat kalemlerini metal ve kimyasallar, nakliye ekipmanları, makine, otomobil, deri eşyaları, tıbbi ilaç, gıda ve içecek, tekstil, deri ve petrol yağları gibi ürünler oluştururken; ithalat kalemlerini ise ham petrol, otomotiv ve yedek parça ürünleri, ilaç, demir, makine ve ekipmanları, petrol yağları ve gazları gibi ürünler oluşturmaktadır (T.C. Ticaret Bakanlığı, 2023: 7). İtalya'nın ihracat ortakları; Almanya, Fransa, ABD, İsviçre, İngiltere ve İspanya, ithalat ortakları ise; Almanya, Fransa, Çin, Hollanda, İspanya ve Belçika'dır (İzmir Ticaret Odası, 2021: 3). İtalya'nın dış ticaret hacmine bakıldığında uzun yıllardır dış ticaret açığı verdiği gözlemlenmektedir.

İtalya'nın yıllar içerisindeki Lojistik Performans Endeksi'ndeki konumu ve alt göstergeleri incelendiğinde 2007 ve 2010 yıllarında 22. sırada, 2012 yılında 23. sırada, 2014 yılında 20. sırada ve 2016 yılında 21. sırada yer aldığı görülmektedir. İtalya'nın en iyi performans sergilediği yıl ise 2018 yılıdır ve İtalya Lojistik Performans Endeksi'nde 19. sırada yer almıştır. Son açıklanan 2023 Lojistik Performans Endeksi'nde ise 23. sırada yer almıştır. İtalya'nın 2007 yılından itibaren açıklanan Lojistik Performans Endeksi sıralamasının çok değişkenlik göstermediği ve birbirine çok yakın sıralarda performans gösterdiği görülmektedir.

İtalya'nın başlıca limanları; Augusta (Sicilya) Limanı, Gela Limanı, Porto Foxi Limanı, Salerno Limanı, Ravenna Limanı, Cenova Limanı, Brindisi Limanı, Venedik

Limanı, Ancona Limanı, Venice Limanı, Trieste Limanı, Ankona Limanı, Bari Limanı, Palermo Limanı ve Porto Marghera Limanı'dır.

Aşağıda İtalya'nın 1990-2021 yılları arasındaki karayolu, demiryolu ve denizyolundaki taşımacılık verileri gösterilmektedir.



Grafik 2.10. İtalya'nın 1990-2021 Yılları Arası Karayolu, Demiryolu ve Denizyolu Taşımacılık (Milyon Ton) Göstergeleri

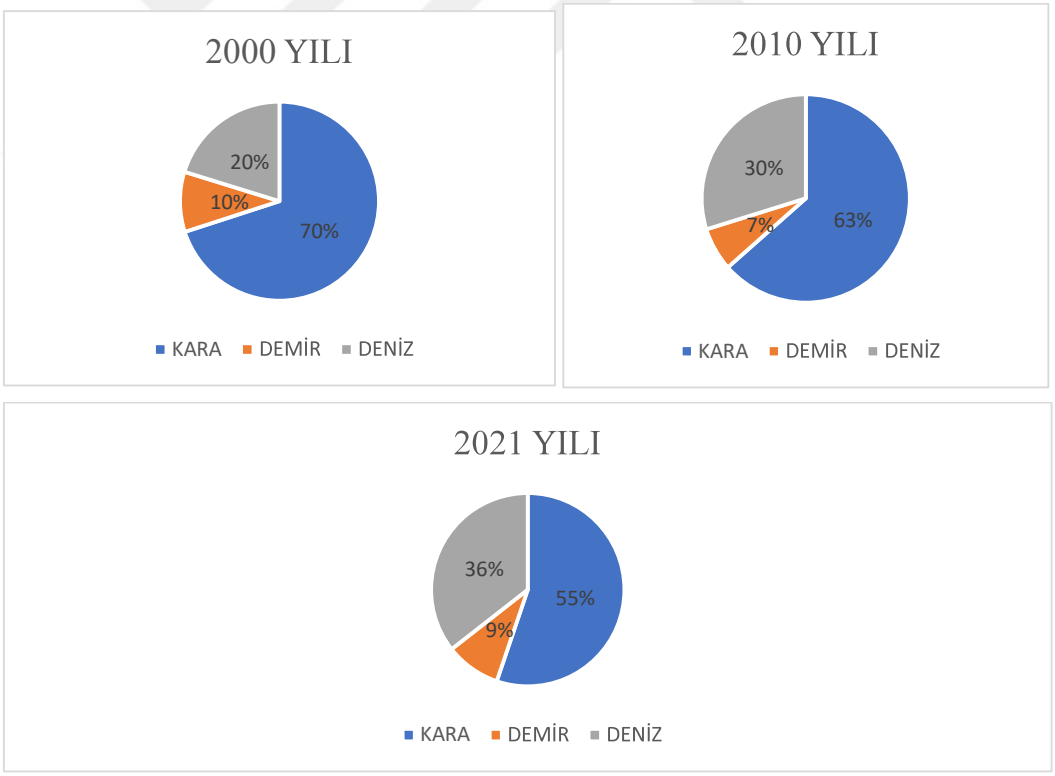
Kaynak: OECD https://data.oecd.org/transport/container-transport.htm#indicator-chart https://data.oecd.org/transport/freight-transport.htm#indicator-chart (Erişim Tarihi: 10.04.2023)

Grafikte İtalya'nın karayolu, demiryolu ve denizyolu verileri kullanılmıştır. Grafik incelendiğinde İtalya'nın 1990'dan 2021 yılına kadarki süreçte en çok kullandığı taşımacılık modunun karayolu taşımacılığı olduğu görülmektedir. Ancak 2010 yılından itibaren denizyolu taşımacılığının karayolu taşımacılığına yaklaştığı gözlemlenmektedir. Avrupa üyesi ülkesi olması ve en önemli ticaret partnerinin Almanya olması, İtalya'nın karayolu taşımacılığını yüksek oranda tercih etmesinin sebepleri arasında yer almaktadır. Demiryolu taşımacılığının ise yıllar boyunca aynı seyirde kullanıldığını ve en az tercih edilen taşımacılık modu olduğu göstermektedir.

Grafik incelendiğinde 2001 yılında karayolu taşımacılığında sert bir düşüş olduğu gözlemlenmektedir. 2001 11 Eylül Saldırısı sonrası gerilen batı ülkeleri ve islam dünyası arasındaki ilişkiler sebebiyle İtalya'nın petrol tedariğinde sıkıntı yaşadığı öngörülmektedir. İtalya'nın geçmiş yıllardan beri en büyük enerji tedarikçisi Libya'dır.

Libya yönetiminde ise batı ile ilişkileri gergin olan Muammer Kaddafi bulanmaktaydı. Enerji tedariğinde yaşanan aksamalar nedeniyle 2001 yılında karayolu taşımacılığında keskin bir düşüş meydana gelmiştir. Hükumetler arası ilişkilerin toparlanması üzerine enerji tedarik sorunu kısmen de olsa ortadan kalkmıştır ve grafikte görüldüğü üzere 2002 yılında karayolu taşımacılığı yükselişe geçmiştir. Ayrıca 2001 yılında İtalya ufak da olsa iç siyasi kriz yaşamıştır. Ekonomilerinin büyümeye davam edebilmesi için siyasi istikrarın olması şarttır

2005 yılı sonrası ise Fransa ve benzeri diğer ülkelerde de olduğu gibi İtalya'da da karayolu taşımacılığı önemini yitirmeye başlamış denizyolu taşımacılığı ağırlık kazanmıştır. Burada ana etken ise denizyolu taşımacılığının karayolu taşımacılığına göre daha az maliyetli ve daha fazla ürün gönderebilme olanağı sağlamasıdır.



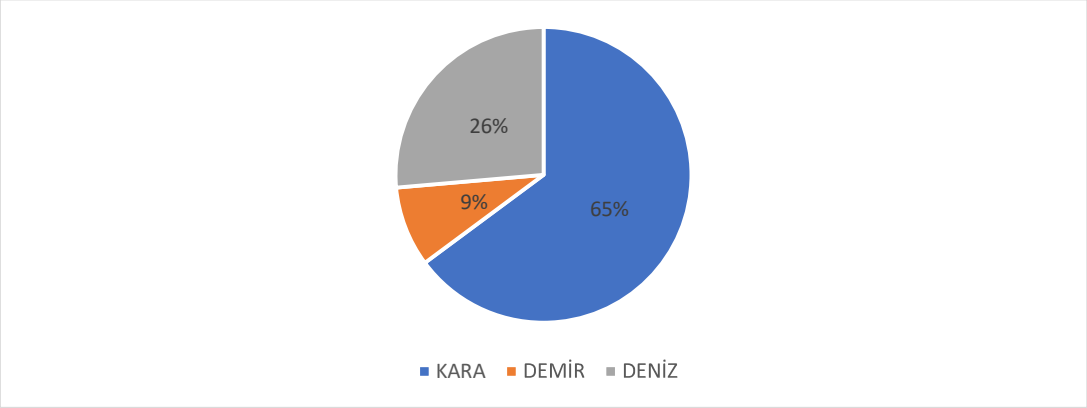
Grafik 2.11. İtalya'nın 2000 Yılı, 2010 Yılı ve 2021 Yılı Karayolu, Demiryolu ve Denizyolu Taşımacılığı Oranlarının Dağılım Göstergeleri

Kaynak: OECD https://data.oecd.org/transport/container-transport.htm#indicator-chart https://data.oecd.org/transport/freight-transport.htm#indicator-chart (Erişim Tarihi: 10.04.2023)

Yukarıda İtalya'nın sırasıyla 2000, 2010 ve 2021 yıllarının taşımacılık dağılımları gösterilmiştir. 2000 yılında %70 oranında karayolu taşımacılığı en yüksek paya sahipken, %20 oranında denizyolu taşımacılığı, %10 oranında ise demiryolu taşımacılığı ile ticaret faaliyetleri gerçekleştirilmiştir. Avrupa Birliği üyesi olan İtalya'nın en önemli ticari partnerlerini Avrupa Birliği üyesi ülkeler oluşturmaktadır. 2000'li yıllarda Avrupa Birliği'nin yeni kurulması ve parasal birlik oluşturulması sonucu ticaret Avrupa Birliği ülkeleri arasında ağırlık kazanmıştır. Bu nedenle 2000'lerde en fazla kullanılan taşımacılık türü karayolu taşımacılığı olmaktadır.

2010 yılına gelindiğinde karayolu taşımacılığının %63'e gerilediği, demiryolu taşımacılığının %9'a gerilediği, denizyolu taşımacılığının ise %30'a yükseldiği görülmektedir. 2010 yılına kadarki süreçte karayolu taşımacılığında %7 gerileme yaşanırken denizyolu taşımacılığında %10 büyüme gerçekleşmiştir. Bu durumda İtalya'nın en önemli ticaret partnerleri olan AB üyesi ülkeler ile ticari faaliyetleri karayolu taşımacılığı ile sürdürülürken, uluslararası ticaret faaliyetlerinin genişletildiği ABD ve benzeri ülkelerle denizaşırı ticarete giderek önem verdiği görülmektedir. Bu sebepler ile denizyolu taşımacılığında artış yaşandığı öngörülmektedir.

2021 yılına gelindiğinde ise karayolu taşımacılığı %55'e gerilediği, demiryolu taşımacılığın %9'da aynı kaldığı ve denizyolu taşımacılığının %36'ya yükseldiği gözlemlenmektedir. 2021 yılında İtalya'da denizyolu taşımacılığının tarihinin en yüksek seviyelerine ulaştığı görülmektedir. Bu süreçte İtalya'nın sahip olduğu Cenova Limanı Akdeniz'in en önemli ikinci limanı konumuna gelmiştir. İtalya'nın uluslararası ticaret faaliyetleri yıllar içerisinde gelişme göstererek denizyolu taşımacılığında önemli bir ülke konumuna ulaşmıştır.



Grafik 2.12. İtalya'nın 1990-2021 Yılları Arası Karayolu, Demiryolu ve Denizyolu Taşımacılığı Oranlarının Dağılım Göstergesi

Kaynak: OECD https://data.oecd.org/transport/container-transport.htm#indicator-chart https://data.oecd.org/transport/freight-transport.htm#indicator-chart (Erişim Tarihi: 10.04.2023)

Grafikte İtalya'nın 1990-2021 yılları arasındaki üç farklı taşımacılık modunun yüzde cinsinden kullanım miktarları incelenmiştir. Buna göre %65 oranında karayolu taşımacılığı kullanılırken, %9 oranında demiryolu taşımacılığı, %26 oranında ise denizyolu taşımacılığı kullanılmaktadır. Avrupa'da bulunması ve aynı zamanda Avrupa Birliği üyesi olması nedeniyle İtalya çok fazla kara sınırına sahip olmaktadır. Karayolu ile taşımacılık yapabileceği çok ülke bulunması ve bu ülkelerin de mesafe olarak yakın olması nedeniyle en fazla kullandığı taşımacılık türü karayolu taşımacılığıdır. Uluslararası ticaret faaliyetleri gerçekleştirdiği ABD ve Çin gibi birçok ülkeyle kıtalararası ticari faaliyetler gerçekleştirdiği için karayolu taşımacılığının ardından en fazla tercih ettiği taşımacılık türü denizyolu taşımacılığıdır. Demiryolu taşımacılık türünü ise konteyner aktarması yapması gerektiği durumlarda kullanarak daha nadir kullanmaktadır.

5. HOLLANDA'NIN GENEL DURUMU VE TAŞIMACILIK MODLARINDAKİ DEĞİŞİMLERİ

Resmi adı Hollanda Krallığı olarak geçen ülkenin nüfusu 17,53 milyondur. Hollanda, Avrupa Birliği'nin coğrafik olarak en küçük ülkelerinden biridir ve başkenti Amsterdam'dır. Ülke, Batı Avrupa'da, Belçika ve Almanya arasında, Kuzey Denizi kıyısında konumlanmıştır. Hollanda'nın coğrafi yapısı, Shelde, Maas ve Ren nehirlerinin deltasından meydana gelmekte ve toplam yüzölçümü 41.526 km²'dir. Hollanda'nın coğrafi yapısı incelendiğinde, büyük bir kısmının deniz seviyesinin altında olduğu ve düz bir araziye sahip olduğu görülmektedir. Ülke topraklarının önemli bir kısmı denizler ile kaplıdır. Bu coğrafi özellikler, ülkenin deniz taşımacılığı ve su yönetimi konularında uzmanlaşmasına yardımcı olmaktadır.

5.1. Hollanda'nın Genel Durumu ve Ekonomik Yapısı

Hollanda ekonomisi hem özel sektörün hem de kamu sektörünün belirgin roller oynadığı karma bir pazar ekonomisine sahiptir. Hollanda ekonomisinin, uluslararası alanda güçlü bir etkisi bulunmaktadır. Hollanda, ticaretin yanı sıra yüksek düzeyde finansal ve profesyonel hizmetlerle öne çıkmaktadır. Ayrıca dünyanın refah seviyesi en yüksek ve zengin ülkelerinden biri olarak bilinmektedir. Hollanda ekonomisi oldukça dışa açıktır ve dış ticaret ile finansal hizmetlere dayalıdır. Ekonominin temel sektörleri nakliye ve lojistik, ticaret ve kimya endüstrisi hizmetlerini sunmaktadır. İmalat sanayisi, diğer Avrupa ülkeleri olan Almanya, Fransa ve İtalya'ya kıyasla Hollanda'da daha az belirgin bir rol oynamaktadır (T.C. Ticaret Bakanlığı, 2023: 6).

Hollanda, dünyanın en gelişmiş ekonomilerinden biri olarak kabul edilmektedir. Nitelikli iş gücü, yüksek istihdam oranı, düşük enflasyon ve yoksulluk oranları ile istikrarlı bir büyüme sergileyerek güçlü bir ekonomik görüntü sunmaktadır. Ülkenin GSYİH'si yaklaşık 900 milyar dolar seviyelerindedir ve bu Hollanda'yı Avrupa ekonomisinin 5. ve dünya ekonomisinin en büyük 17. ekonomisi konumuna getirmektedir. Ayrıca, kişi başına düşen ortalama yıllık gelir bakımından 50 bin doların üzerindeki değeri ile Hollanda, bu alanda 11. Sırada yer almaktadır. Hollanda, serbest piyasa ekonomisini benimsemiştir ve özellikle son yıllarda giderek artan rekabetçi bir

yapının geliştiği görülmektedir. Ülkenin başkenti Amsterdam, ticaret ve finans merkezi olarak ön plana çıkmakta ve aynı zamanda dünyanın en eski borsalarından birine ev sahipliği yapmaktadır. Hollanda, Avrupa'daki merkezi konumu nedeniyle uluslararası taşımacılık açısından önemli bir rol oynamaktadır (İnsamer, 2023: 1).

Hollanda'nın üye olduğu uluslararası kuruluşlara bakıldığında; Avrupa Birliği, Avrupa Konseyi, BM, Benelux (Belçika Hollanda Lüksemburg Ekonomik Birliği), CE EAPC (Avrupa-Atlantik Ortaklık Konseyi), EBRD (Avrupa Yatırım ve Kalkınma Bankası), EIB (Avrupa Yatırım Bankası), G-10, IADB (Amerika Bölgesi Kalkınma Bankası), IAEA (Uluslararası Atom Enerjisi Ajansı), IBRD (Uluslararası İmar ve Kalkınma Bankası), IFC (Uluslararası Finansman Kurumu), IMF, OECD, NATO, OSCE (Avrupa Güvenlik ve İşbirliği Örgütü) ve WTO (Dünya Ticaret Örgütü) olduğu görülmektedir. (T.C. Ticaret Bakanlığı, 2023: 3).

Hollanda tarihinde meydana gelen ekonomik krizler aşağıda listelenmektedir:

- Lale Çılgınlığı (1637): 17. yüzyılın başlarında Hollanda, dünyanın en büyük ekonomilerinden biri olarak bilinmekteydi ve bu dönemde Lale Çılgınlığı olarak bilinen bir tür spekülatif balon yaşanmıştır. Lale soğanlarının fiyatları inanılmaz derecede yükselmiş, ancak bu balon patladığında birçok kişi büyük zarar görmüştür. (Cicioğlu ve Yıldız, 2018: 30).
- 1920'lerdeki Durgunluk: I. Dünya Savaşı'nın ardından Hollanda ekonomisi, 1920'lerin başında bir durgunluk dönemine girmiştir. Tarım ve ticaret sektörlerinde yaşanan sorunlar ekonomiyi olumsuz etkilemiştir.
- 1970'lerin Petrol Krizi: 1970'lerin başında dünya çapında yaşanan petrol krizi, Hollanda da dahil olmak üzere birçok ülkeyi etkilemiştir. Yüksek enerji maliyetleri ve enflasyon, ekonomik belirsizliğe neden olmuştur (Oktar ve Eroğlu, 2015: 178).
- 2008 Küresel Finans Krizi: Hollanda, 2008'deki küresel finans krizinden etkilenmiştir. Özellikle bankacılık sektörü krizden ciddi şekilde sarsılmasıyla hükümet, bazı finans kuruluşlarına müdahale etmek zorunda kalmıştır (Göçer, 2013: 171).

- 2020 COVID-19 Pandemisi: COVID-19 salgını, dünya genelinde olduğu gibi Hollanda ekonomisini de etkilemiştir. Pandemi, turizm, horeca (oteller, restoranlar, kafe gibi işletmeler) ve birçok diğer sektörü olumsuz etkilemiştir. Hükümet, ekonomiyi desteklemek için önemli tedbirler almıştır (Etci,2022: 359).

5.2. Hollanda'nın Lojistik ve Taşımacılıktaki Rolü

Hollanda, dış ticaret fazlası vermesi, düşük işsizlik oranı ve istikrarlı bir sanayiye sahip olması ile Avrupa'nın en önemli ulaşım merkezidir. Hollanda'nın ihracat kalemlerini petrol yağları, ham petrol, otomobil, bilgisayar telefon gibi elektronik cihazlar, matbaa ve baskı makineleri, tıbbi ilaç ve aşılar oluştururken, ithalat kalemlerini ise eczacılık ürünleri, elektronik makine ve cihazlar, mineral yakıtlar ve yağlar, demir ve çelik, organik kimyasallar ve plastikler oluşturmaktadır. Hollanda'nın en çok ihracat yaptığı ülkeler Almanya, Belçika, Fransa, İngiltere, ABD, İtalya, İspanya, Polonya ve Çin'dir. Hollanda'nın en çok ithalat faaliyeti yürüttüğü ülkeler ise Almanya, Çin, Belçika, ABD, İngiltere, Fransa, İtalya, Rusya ve İrlanda'dır (Ekonomik Araştırmalar Şubesi, 2021: 3-6).

16. yüzyılda Hollanda ticaret, lojistik, tarım ve balıkçılık alanlarında diğer ülkelere rakip olacak bir pozisyona ulaşmıştır. Hollanda öncelikle Baltık Denizi ticaretine yönelik uyguladığı nakliyecilik hizmeti ile avantaj sağlamıştır. Hollanda tersanelerinde gemi inşa ederek navlun fiyatlarını düşürmüştür ve böylelikle denizyolu taşımacılığında diğer ülkelere üstünlük kurmuştur. Baltık bölgelerindeki ihracatın büyük bir çoğunluğu Hollanda gemileriyle Amsterdam'a taşınarak oradan Avrupa'ya taşınmıştır. Böylelikle Hollanda ekonomisi taşımacılık faaliyetleri ile gelir ederek yeniden ihracat faaliyetleri gerçekleştirmiştir (Fidan ve Afşar, 2023: 653). Bu sebepler ile yüzyıllardır lojistik sektörü Hollanda ekonomisinde çok önemli bir yer tutmaktadır. Hollanda yıllar boyunca dünya ticaretinde önemli bir konuma sahip olarak tecrübelenmiştir. Batı Avrupa kıyılarındaki coğrafi konumu, ülkenin sahip olduğu limanlar ve dünya çapındaki lojistik hizmet sağlayıcıları ile altyapısı önemli avantajlar sağlamaktadır.

Hollanda ülke topraklarının %32'sini tarım için kullanmaktadır ve bu yönüyle önemli bir tarım ülkesidir. Patates, buğday, tahıllar ve şeker pancarı en fazla ihraç ettiği tarım ürünleri olurken aynı zamanda dünyadaki en önemli çiçek üreticisi ülkelerden

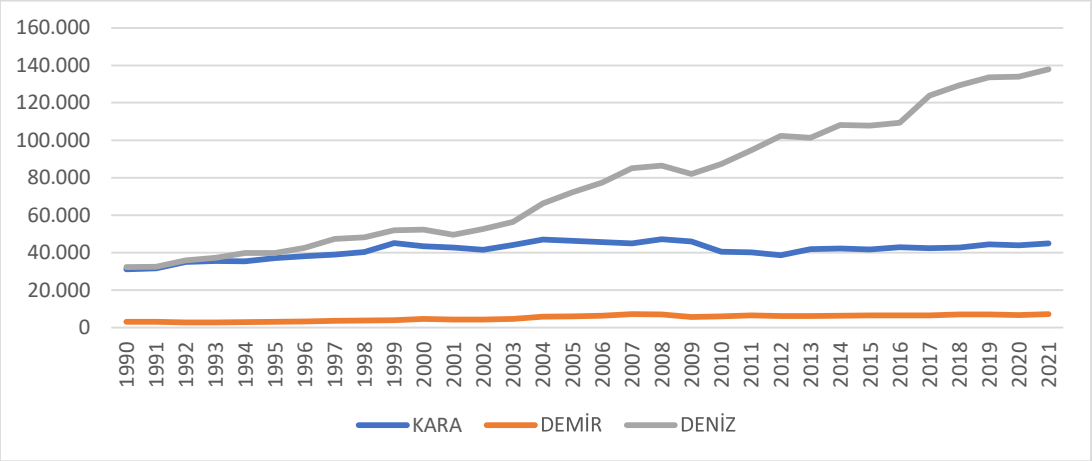
biridir. Küçük bir yüzölçümüne sahip olsa da ülke doğal kaynak bakımından zengindir. Petrol rezervleri sınırlı olmasına karşın ham petrolü ithal edip işleyerek dünyaya ihraç etmektedir. Hollanda rafine edilmiş petrol ürünleri ihracatında dünyada üçüncü sırada bulunmaktadır.

Hollanda'nın yıllar içerisindeki Lojistik Performans Endeksi'ndeki konumu ve alt bileşenleri incelendiğinde Hollanda'nın 2007 yılında 3. sırada yer aldığı, 2010 yılında ise 4. sıraya gerilediği görülmektedir. Ardından 2012 yılında 6. sıraya gerileyerek 2014 yılından itibaren genel puan ve sıralama kategorisinde 2. sırada yer almıştır. 2016 yılında yayınlanan Lojistik Performans Endeksi sıralamasında ise 4.sırada yer aldığı incelenmiştir. 2018 yılında gerileyerek 6. Sırada, 2023 yılında ise 5. sırada yer aldığı görülmektedir. Hollanda'nın 2007 yılından itibaren açıklanan Lojistik Performans Endeksi sıralamalarında her yıl üst sıralarda yer aldığı ve lojistik dostu bir ülke olduğu görülmektedir.

Hollanda dünyanın en büyük dördüncü ihracatçısı ve altıncı ithalatçısı konumunda yer almaktadır. Böylelikle dünyada ticarete ve yatırıma en açık ekonomilerden biri olmaktadır. Ülkenin dört bölgesini çevreleyen limanları bulunmaktadır. Bu limanlar; Rotterdam Limanı, Amsterdam Limanı, Vlissingen Limanı, Ijmuiden Limanı, Terneuzen Limanı, Dordrecht Limanı, Moerdijk Limanı, Groningen Limanı ve Zeeland Limanı olarak sıralanabilmektedir.

Dünyanın üçüncü büyük limanı ve en büyük konteyner limanlarından olan Rotterdam Limanı, Ren ve Maas Irmaklarının denizle buluştuğu noktada yer alırken Avrupa'ya ulaşımı kolaylaştırmaktadır. Amsterdam Limanı Schiphol Havaalanı'nın yakınında bulunması ile Avrupa'ya giden kargoların ulaşımında önemli bir noktada bulunmaktadır. Aynı zamanda Avrupa sıralamasında beşinci olan Amsterdam Limanı dünyanın en büyük kakao limanıdır (Türk, 2018: 41). Groningen Limanı İngiltere, İskandinavya ve Baltık Bölgesi ile ticaret için önemli konuma sahiptir ve enerji sektörüne yoğunlaşmaktadır. Zeeland Limanı ise ülkenin güneybatı lojistik merkezidir. Hollanda'nın tüm limanları karayolu ve demiryolu ağları ile Avrupa'nın iç kesimlerine kadar ulaşmaktadır (Utikad, 2009: 1).

Aşağıda Hollanda'nın 1990-2021 yılları arasındaki karayolu, demiryolu ve denizyolundaki taşımacılık verileri gösterilmektedir.



Grafik 2.13. Hollanda'nın 1990-2021 Yılları Arası Karayolu, Demiryolu ve Denizyolu Taşımacılık (Milyon Ton) Göstergeleri

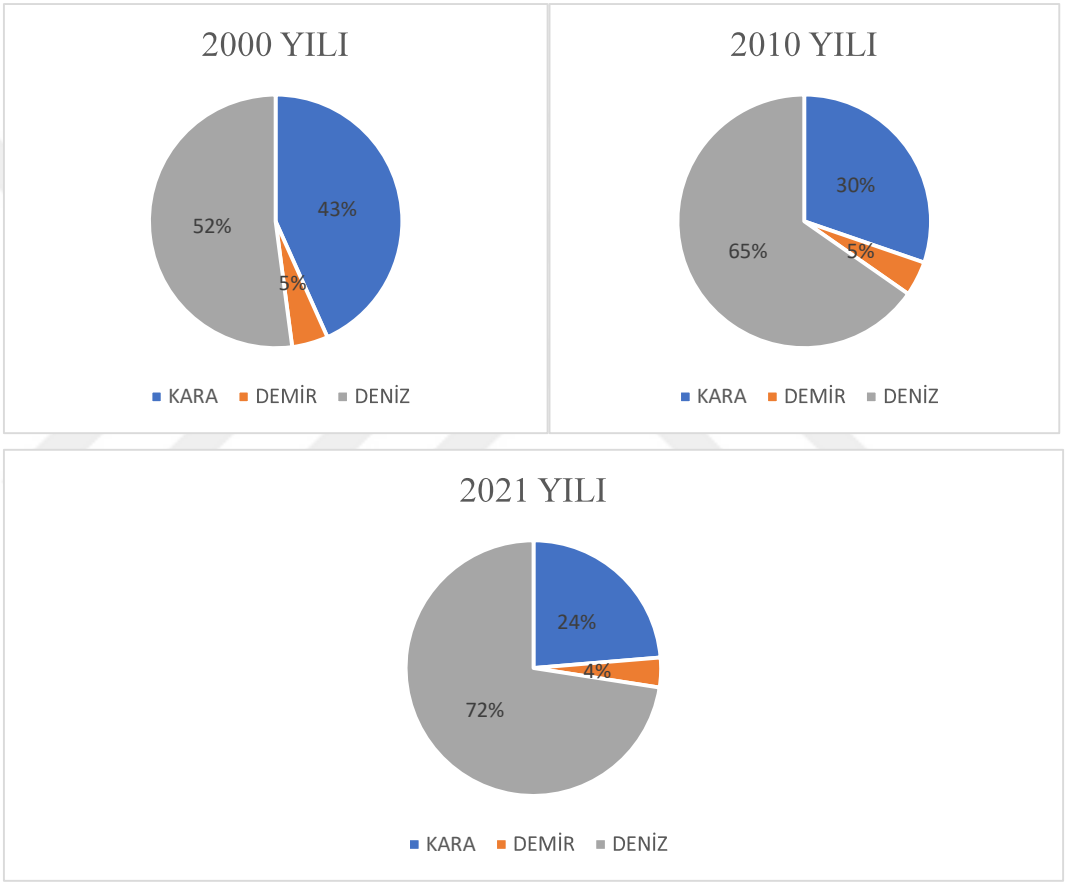
Kaynak: OECD https://data.oecd.org/transport/container-transport.htm#indicator-chart https://data.oecd.org/transport/freight-transport.htm#indicator-chart (Erişim Tarihi: 10.04.2023)

Grafikte Hollanda'nın karayolu, demiryolu ve denizyolu verileri kullanılmıştır. Grafik incelendiğinde Hollanda'nın 1990'dan 2021 yılına kadarki süreçte en çok kullandığı taşımacılık modunun denizyolu taşımacılığı olduğu görülmektedir. Dünyadaki en önemli limanlar listesine üç limanını birden dahil eden Hollanda'nın grafikteki denizyolu taşımacılığı kullanımı üstünlüğü ülkenin stratejik planları dahilindedir.

Hollanda'nın Kuzey Denizi kıyısında bulunmakta ve Ren Nehri, Maas Nehri ve Schelde Nehri gibi çok sayıda nehire ev sahipliği yapmaktadır. Bu nedenle denizyolu taşımacılığı yapabilmesi için çok sayıda avantaja sahiptir. Bu avantajlar sayesinde Hollanda yıllar içerisinde liman faaliyetlerini geliştirerek modern ve etkili limanlara sahip olmuştur. Bu limanlar dünyada önemli ticaret merkezleri haline gelerek büyük kapasitedeki yüklerin elleçlenmesine imkan sağlamaktadır.

1993 yılına kadar karayolu ve denizyolu taşımacılığının eşit şekilde kullanıldığı görülmektedir. 1993 yılından sonra karayolu taşımacılığı yıllar içerisinde stabil bir şekilde kullanılırken denizyolu taşımacılığı katlanarak artış göstermiştir. Yüzyıllar

boyunca denizcilik faaliyetlerine önem veren Hollanda gemi inşa ve denizyolu taşımacılığı şirketlerini bünyesinde bulundurarak uluslararası ticaret faaliyetlerini gerçekleştirmektedir. Etkili bir lojistik ağına sahip olması, coğrafi üstünlük ve dünya çapındaki önemli limanlarının giderek büyümesi Hollanda'nın denizyolu taşımacılığını zirveye çıkarmıştır.



Grafik 2.14. Hollanda'nın 2000 Yılı, 2010 Yılı ve 2021 Yılı Karayolu, Demiryolu ve Denizyolu Taşımacılığı Oranlarının Dağılım Göstergeleri

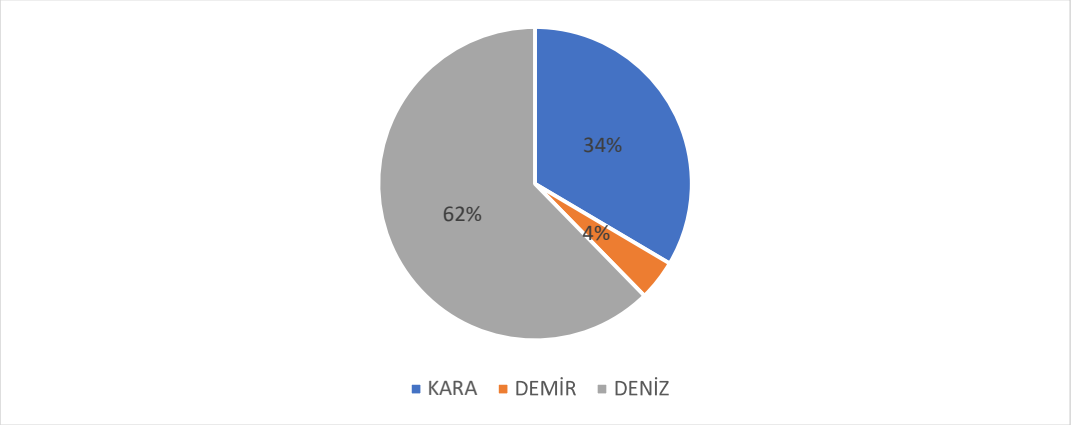
Kaynak: OECD https://data.oecd.org/transport/container-transport.htm#indicator-chart https://data.oecd.org/transport/freight-transport.htm#indicator-chart (Erişim Tarihi: 10.04.2023)

Yukarıda Hollanda'nın sırasıyla 2000, 2010 ve 2021 yıllarının taşımacılık dağılımları gösterilmiştir. 2000 yılında %52 oranında denizyolu taşımacılığı en yüksek paya sahipken, %43 oranında karayolu taşımacılığı, %5 oranında ise denizyolu

taşımacılığı ile ticaret faaliyetleri gerçekleştirilmiştir 2000 yılında grafikte görüldüğü üzere denizyolu taşımacılığı ve karayolu taşımacılığı kullanımının arasında çok ciddi bir fark görülmemektedir. Denizyolu taşımacılığı en çok tercih edilen taşımacılık türü olmasına rağmen karayolu taşımacılığının payı da ona yakın bir oranda tercih edilmektedir. Demiryolu taşımacılığı ise her ülkede görüldüğü üzere her zaman en az tercih edilen taşımacılık türü olmaktadır.

2010 yılına gelindiğinde denizyolu taşımacılığı %65'e yükselirken, karayolu taşımacılığı %30 gerilemiş ve demiryolu taşımacılığı ise %5'te stabil kalmıştır. 2000 ve 2010 yılları arasındaki on yıllık süreçte denizyolu taşımacılığında %13'lük bir artış gerçekleşirken aynı oranda yani %13 oranında karayolu taşımacılığında düşüş gerçekleşmiştir. Bu oranlardan anlaşılacağı üzere karayolu taşımacılığı ile gerçekleştirilen ticari faaliyetlerin %13 oranındaki miktarı denizyolu taşımacılığı ile gerçekleştirilmeye başlanmıştır. Bu 10 yıllık süreçte dünyada denizcilik alanında kendini ispatlayan Hollanda limanları ile ön plana çıkarak denizyolu taşımacılığında rakiplerini gerisinde bırakmıştır.

2021 yılına gelindiğinde ise denizyolu taşımacılığı %72'ye yükselirken, karayolu taşımacılığı %24'e, demiryolu taşımacılığı ise %4'e gerilemiştir. Bu süreçte ülkede karayolu taşımacılığı etkisini yitirirken denizyolu taşımacılığı kullanımı zirveye ulaşmıştır. Hollanda ticari faaliyetlerinin büyük kısmını denizyolu taşımacılığı ile gerçekleştirirken karayolu taşımacılığı nadir durumlarda kullanılan bir taşımacılık türü haline gelmiştir.



Grafik 2.15. Hollanda'nın 1990-2021 Yılları Arası Karayolu, Demiryolu ve Denizyolu Taşımacılığı Oranlarının Dağılım Göstergesi

Kaynak: OECD https://data.oecd.org/transport/container-transport.htm#indicator-chart https://data.oecd.org/transport/freight-transport.htm#indicator-chart (Erişim Tarihi: 10.04.2023)

Grafikte Hollanda'nın 1990-2021 yılları arasındaki üç farklı taşımacılık modunun yüzde cinsinden kullanım miktarları incelenmiştir. Buna göre %62 oranında denizyolu taşımacılığı kullanılırken, %34 oranında karayolu taşımacılığı, %4 oranında ise demiryolu taşımacılığı tercih edilmektedir. Dört bir yanının deniz olması, nehirler ve iç suyollarına sahip olması nedeniyle ülkenin coğrafi şartları denizyolu taşımacılığının kullanılmasına elverişlidir. Hollanda bu durumu yüzyıllar boyunca fırsat bilerek çok sayıda liman inşa etmiş ve günümüzde dünyada en etkili limanlara çok sayıda limanını dahil etmiştir. Bu nedenle ülkede ticari faaliyetlerin gerçekleştirilmesinde çoğunlukla denizyolu taşımacılığı kullanılmaktadır. Kara sınırı bulunan ülkelerde ise karayolu taşımacılığı tercih edilirken, aktarmalı taşımacılık yapılması gereken durumlarda ise demiryolu taşımacılığını kullanmaktadır.

6. İRLANDA'NIN GENEL DURUMU VE TAŞIMACILIK MODLARINDAKİ DEĞİŞİMLERİ

Resmi adı İrlanda Cumhuriyeti olan ülkenin nüfusu 5,3 milyondur. Kuzeybatı Avrupa'da yer almaktadır ve Atlas Okyanusu'nun üzerinde yer alan İrlanda Avrupa'nın bir ada ülkesidir. Solunda Atlantik Okyanusu, sağında ise İrlanda Denizi bulunmaktadır. Ülkenin tek kara sınırı ise Birleşik Krallık'a bağlı Kuzey İrlanda'dır. İrlanda'nın yüzölçümü 70.284 km^2'dir. Başkenti ve en büyük şehri Dublin'dir. 1921 yılında bağımsızlığını kazanan İrlanda 1973'ten beri Avrupa Birliği üyesidir.

6.1. İrlanda'nın Genel Durumu ve Ekonomik Yapısı

İrlanda yüzyıllar boyunca işgal ve sömürgecilik faaliyetlerine maruz kalarak bağımsızlık mücadelesi vermiştir. Bu nedenle 20. yüzyıl başlarına kadar İrlanda ekonomisi tarıma bağlı bir ekonomi sürdürmüş ve sanayileşme faaliyetlerine önem verememiştir. İrlanda Avrupa'nın sanayi devrimini başlatan ve en sanayileşmiş devleti olan İngiltere ile komşu olmasına rağmen 1980 yılına kadar bir tarım toplumu olarak görülmektedir ve ekonomisi oldukça zayıftır. 1980'lere kadar ekonomisi olumsuz sonuçlar veren İrlanda 1973 petrol krizinden de oldukça etkilenerek rekabet edemeyen firmalarını kapatmak zorunda kalmıştır.

1973 yılında Avrupa Topluluğu'na dahil olarak İrlanda ekonomik gelişmenin ilk adımını atarak dünya ekonomisine katılmayı hedeflemiştir. 1980'li yıllarda başlatılan ekonomik reformlar, AB'ye giriş gibi faktörler 1990'lı yıllara gelindiğinde İrlanda ekonomisinin büyüme dönemine girmesinde etken olmuştur (Gidirişlioğlu, 2005: 21). 1990 yılı sonrası İrlanda ekonomisi başarı sayılabilecek bir ekonomik gelişmişlik seviyesine ulaşmıştır. İrlanda ekonomisi tarıma dayalı, küçük ve kısmen kapalı bir ekonomiden büyüme hızı yüksek, dışa açık ve ticari faaliyetler gerçekleştirebilen bir ekonomiye dönüşmüştür. Ülkenin ulusal geliri iki kat artmış ve işsizlik oranı üçte iki oranında azalmıştır. İrlanda'nın bu başarısı sayesinde ülkenin yaşam standardı dünya ülkeleri arasında ilk sıralara yerleşmiştir. İrlanda ekonomik performansında göstermiş olduğu başarısında dolayı Avrupa'da "Çeltik Kaplanı" olarak adlandırılmaktadır (Akçay, 2013: 207).

Ülkede 2004 yılına kadar dış pazarın büyümeye katkısı önemli iken, 2004 yılından itibaren ihracatın ekonomik büyümeye katkısı azalmıştır. Buna bağlı olarak yurt içindeki ve inşaat sektöründeki talepte artış meydana gelmiştir. 2001-2007 yılları arasında hızlı bir ekonomik büyüme performansına sahip olan İrlanda 2008 yılında ABD'de başlayan Mortgage krizinden olumsuz etkilenerek 2007 yılı itibariyle ekonomisi küçülmeye başlamıştır (Novruzov, 2020: 39). Konut ve finans sektörüne bağlı büyüme planı gerçekleştiren İrlanda'da 2008 krizinin ardından konut fiyatlarında %60'lık bir düşüş meydana gelerek konutlar değer kaybetmiştir. Bu durum konut kredilerine olanak sağlayan bankaların zarar etmesine neden olmuştur. Hükumet bu durumdan bankalarını kurtarmak amacıyla 45 milyar Euro kaynak aktarmıştır. Ancak bu durum bütçe açığının bir anda yükselmesine sebep olmuştur. 2008 ve 2009 yıllarında finansal sistemi kurtarmaya yönelik gerçekleştirilen uygulamalar İrlanda'nın borç krizine sürüklenmesinin önüne geçememiştir (Değerli ve Örs, 2011: 6).

İrlanda hükumeti 2013 yılında ülkenin en önemli iki bankasını kritik durumdan çıkararak krizin etkilerinin önüne geçmeye başlamıştır. Hükumetin uyguladığı kemer sıkma politikaları olumlu sonuçlar vererek büyüme rakamları pozitif yöne dönmeye başlamıştır. 2015 yılında ise İrlanda'da büyüme rakamları rekor seviyesine ulaşmıştır. Bu büyümedeki rekor artışın sebebi ülkeye gelen doğrudan yabancı yatırımlardır. İhracat rakamları bu gelişmelerden olumlu etkilenirken ülke cari fazla verme noktasına gelmiştir (Koca, 2021: 43).

Krizin etkilerini arkasında bıraktıktan sonra İrlanda dünyanın en açık ve ihracat odaklı ekonomilerinden biri haline gelmiştir. Son yıllarda ise Avrupa'nın en hızlı büyüyen ülkelerinden biri olmuştur. GSYİH büyüklüğünde 589,6 milyar dolar seviyelerine ulaşmıştır. Kişi başına düşen milli gelirde ise dünyada ikincidir. İrlanda yüksek gelirli ülke kategorisinde yer almakta ve dış ticaret fazlası vermektedir (T.C. Ticaret Bakanlığı, 2023: 21). İrlanda 2022 yılı itibariyle dünyanın en büyük 30. Ekonomisidir. İrlanda ekonomisinin başlıca sektörlerini sanayi, sosyal hizmet, bilgi ve iletişim, eğitim ve savunma oluşturmaktadır.

İrlanda ekonomisinin bu denli hızlı büyüme göstermesinin en önemli sebepleri arasında dışarıdan gelen doğrudan yabancı yatımlar yer almaktadır. Doğrudan yabancı

yatırımlar İrlanda'nın sanayi yapısını değiştirmede etken olmuştur ve İrlanda sanayisi yüksek teknoloji içeren bir sektör haline dönüşmüştür. İrlanda sanayisi yüksek teknoloji içeren elektronik, bilgisayar yazılımları, sağlık ve eczacılık sektörleri ve finans alanlarına yoğunlaşmıştır. Bu sektörlerde yabancı sermaye oldukça üstündür. Apple, Intel, Hewlett Packard ve IBM gibi Amerikan şirketlerinin Avrupa'daki yatırımlarının çoğu İrlanda'ya yapılmaktadır. Böylelikle doğrudan yabancı yatırımlar teknoloji transferiyle İrlanda'nın teknolojik sanayisine önemli katkılarda bulunmaktadır (Çeştepe ve Tüylüoğlu, 2006: 54).

İrlanda'nın üye olduğu uluslararası kuruluşlara bakıldığında; AB, IMF, OECD, Dünya Sağlık Örgütü (WHO), UNCTAD, DTÖ, ILO, Avrupa Kalkınma Bankası (EBRD), UNESCO, Uluslararası İmar ve Kalkınma Bankası (IBRD) ve Uluslararası Kalkınma Birliği (IDA) yer almaktadır.

6.2. İrlanda'nın Lojistik ve Taşımacılıktaki Rolü

İrlanda dış ticarete en çok önem veren ülkeler arasında yer almakta ve ekonomisini dış ticaret odaklı kurmaktadır. İrlanda'da ihracat rakamları ithalat rakamlarının önünde olup dış ticaret fazlası veren bir ülke olmaktadır. 2020 yılında GSYİH bakımından dünyanın 27. ekonomisi, toplam ihracatta 26. toplam ithalatta ise 37.si ülkesi olmuştur (Yılmaz ve Budak, 2022: 268).

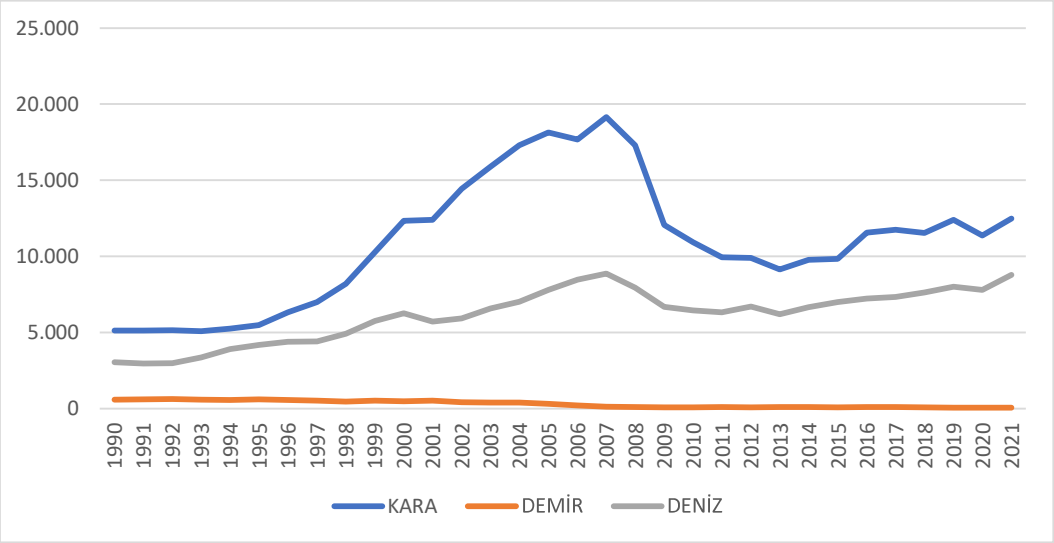
İrlanda'nın ihracat kalemlerini hava araçları, tıbbi ilaç ve aşılar, ortopedik tıbbı cihazlar, elektronik cihazlar ve kimyasallar oluştururken, ithalat kalemlerini ise yine aynı ürünler oluşturmaktadır ve bu ürünlere petrol yağları, ham petrol, otomobil ve tıbbi cihazlar eklenmektedir. İrlanda son yıllarda dış ticaret rakamlarında sürekli olarak fazla vermektedir. İrlanda 2022 yılında 214 milyar dolar ihracat, 146 milyar dolar ise ithalat gerçekleştirmiştir. İrlanda'nın en önemli dış ticaret partnerinin başında ABD ve İngiltere gelmektedir. Bu ülkelerin ardından çoğunlukla Almanya, İsviçre, Hollanda, Belçika, Fransa ve Çin ile ihracat ve ithalat işlemlerini gerçekleştirmektedir.

İrlanda'nın yıllar içerisindeki Lojistik Performans Endeksi'ndeki konumu ve alt göstergeleri incelendiğinde 2007 yılında 11. sırada, 2010 yılında 12. sırada yer aldığı görülmektedir. 2012 yılındaki Lojistik Performans Endeksi sıralamasında 14 sıra gerileyerek 26. sırada yer bulmuştur. 2012 yılı İrlanda ekonomisi için zor zamanları işaret

etmektedir. Ülkenin içinde bulunduğu kriz durumu Lojistik Performans Endeksi sırlamasındaki konumunu da etkilemiştir. 2014 yılında ise 26. sıradan 11. sıraya yükselmiştir. 2016 yılında 19. sırada yer almıştır. 2018 ve 2023 yılında yayınlanan Lojistik Performans Endeksi sıralamasında ise İrlanda kötü performans sergilemiştir. 2018 yılında 29. sırada, 2023 yılında ise 28. sırada yer almıştır. İrlanda'nın Lojistik Performans Endeksi'nde en iyi performans gösterdiği yıllar 2007 ve 2014 yılları olmuştur ve bu yıllarda 11. sırada yer almıştır. 2023 yılında yayınlanan endekste 28. sırada yer alarak en iyi performansından uzakta olduğu görülmektedir.

İrlanda bir ada ülkesi olması sebebiyle ticaret faaliyetlerinin büyük çoğunluğunu denizyolu taşımacılığı vasıtasıyla gerçekleştirmektedir. İrlanda'nın en önemli limanları arasında; Dublin Limanı, Corck Limanı, Limerick Limanı, Baltimore Limanı, Duncannon Limanı, Kinsale Limanı, Westport Limanı ve Balbriggan Limanı yer almaktadır.

Aşağıda İrlanda'nın 1990-2021 yılları arasındaki karayolu, demiryolu ve denizyolundaki taşımacılık verileri gösterilmektedir.



Grafik 2.16. İrlanda'nın 1990-2021 Yılları Arası Karayolu, Demiryolu ve Denizyolu Taşımacılık (Milyon Ton) Göstergeleri

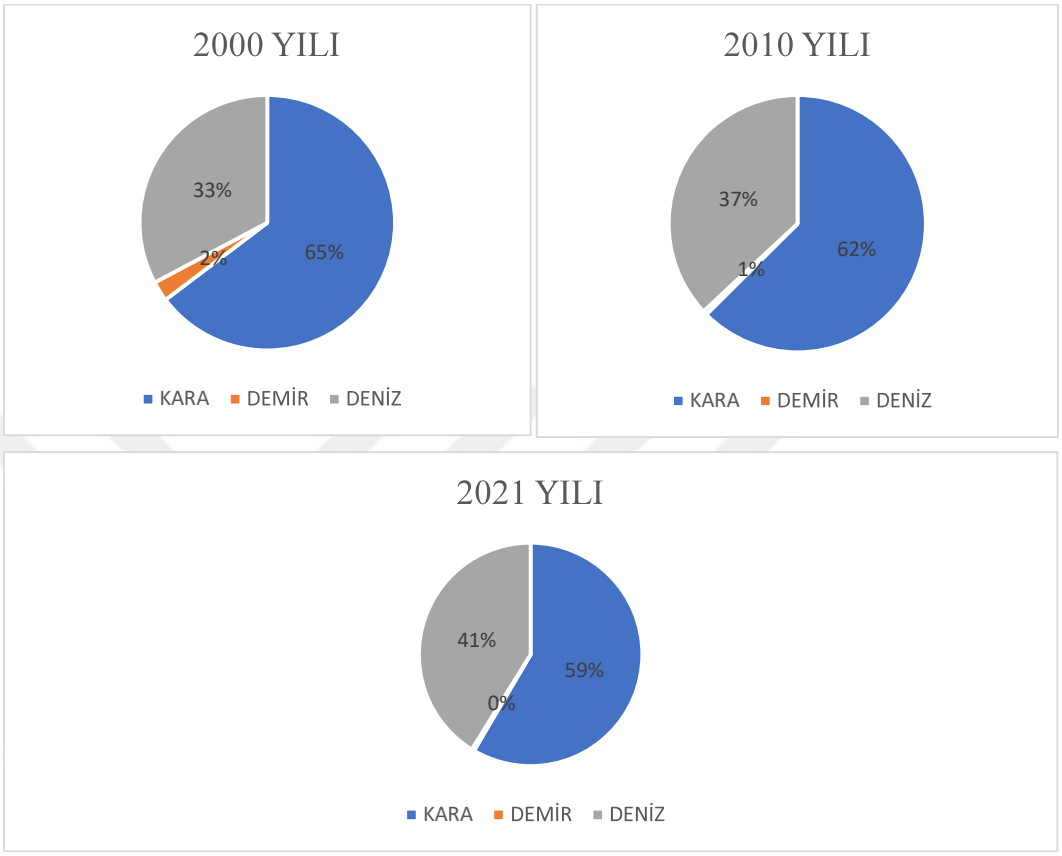
Kaynak: OECD https://data.oecd.org/transport/container-transport.htm#indicator-chart https://data.oecd.org/transport/freight-transport.htm#indicator-chart (Erişim Tarihi: 10.04.2023)

Grafikte İrlanda'nın karayolu, demiryolu ve denizyolu verileri kullanılmıştır. Grafik incelendiğinde İrlanda'nın 1990'dan 2021 yılına kadarki süreçte en çok kullandığı taşımacılık modunun karayolu taşımacılığı olduğu görülmektedir. İrlanda'nın Avrupa'da yer alan bir ülke olması ve en büyük ticaret partnerlerinin başında Avrupa Birliği üyesi ülkeler olması sebebiyle karayolu taşımacılığı daha fazla kullanılmaktadır. Ancak son yıllarda görüldüğü üzere denizyolu taşımacılığı ve karayolu taşımacılığı kullanım miktarları birbirine yakınlaşmıştır.

1994 yılından 2007 yılına kadarki süreçte karayolu taşımacılığında inanılmaz bir artış yaşanmıştır. Bunun yanında denizyolu taşımacılığında da yükseliş meydana gelmiştir. Bu yıllar İrlanda ekonomisinin başarı sayılabilecek hükumet politikalarına dayanmaktadır. Bu süreçte İrlanda dışa açık ve dış ticarete önem veren bir ülke haline gelmiştir. Ülkenin uluslararası ticarete yaptığı yatırımlar sayesinde karayolu ve denizyolu taşımacılığındaki artışlar meydana gelmiştir.

İrlanda ekonomisindeki bu yükselişler 2007 yılına kadar devam etmiştir. Ancak 2007-2013 yılları arası İrlanda'nın her yıl büyüyen ekonomisi küçülmeye başlamıştır. 2008 yılında ABD'de başlayan Mortgage krizi İrlanda'nın son yıllardaki inşaat sektörüne bağlı büyümesini derinden sarsarak ülkede krizin meydana gelmesine neden olmuştur. Bu nedenle 2007-2013 yılları arası hem karayolu taşımacılığında hem de denizyolu taşımacılığında ciddi düşüşler yaşanmıştır. Karayolu taşımacılığındaki düşüş denizyolu taşımacılığındaki düşüşe nazaran daha sert gerçekleşmiştir. Bütçe açığı vermeye başlayan İrlanda ekonomisinde ticari faaliyetler zayıflamıştır. Böylelikle İrlanda ekonomisi dış ticaret faaliyetlerine önem verememiştir.

2013 yılı itibariyle ise İrlanda ekonomisi krizden çıkarak toparlanmaya başlamıştır. 2013 yılından sonra karayolu ve denizyolu taşımacılığı düzenli bir yükseliş trendine girmiştir. 2015 yılında İrlanda ekonomisi rekor büyüme seviyelerine ulaşmıştır. Bunun en önemli sebepleri arasında ülkeye gelen doğrudan yabancı yatırımlar yer almaktadır. Bu yatırımlar İrlanda'nın ekonomisini olumlu etkileyerek uluslararası ticaret faaliyetlerine katkıda bulunmuştur. Dış ticaret faaliyetlerine yoğunlaşan ve ihracat odaklı bir büyüme stratejisi gerçekleştiren İrlanda'da taşımacılık faaliyetlerin her yıl düzenli olarak yükselmesi ülkenin politikaları arasında yer almaktadır.



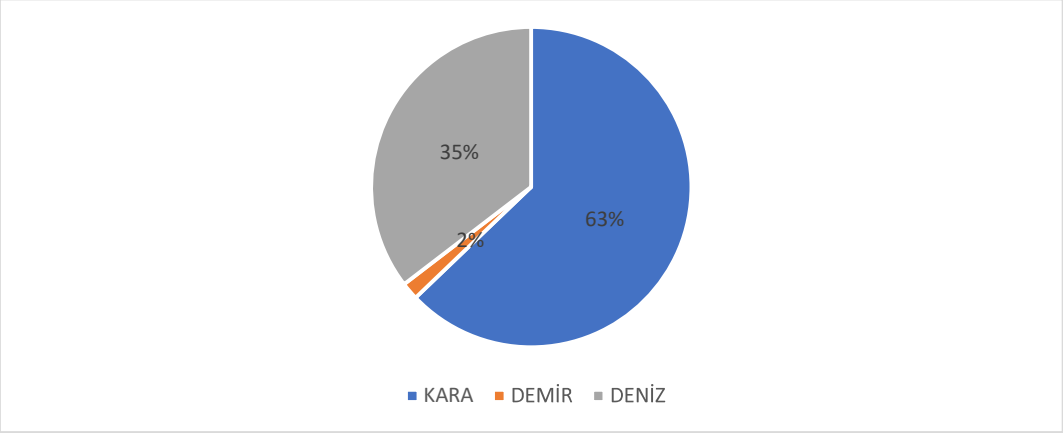
Grafik 2.17. İrlanda'nın 2000 Yılı, 2010 Yılı ve 2021 Yılı Karayolu, Demiryolu ve Denizyolu Taşımacılığı Oranlarının Dağılım Göstergeleri

Kaynak: OECD https://data.oecd.org/transport/container-transport.htm#indicator-chart https://data.oecd.org/transport/freight-transport.htm#indicator-chart (Erişim Tarihi: 10.04.2023)

Yukarıda İrlanda'nın sırasıyla 2000, 2010 ve 2021 yıllarının taşımacılık dağılımları gösterilmiştir. 2000 yılında %65 oranında karayolu taşımacılığı en yüksek paya sahipken, %33 oranında denizyolu taşımacılığı, %2 oranında ise demiryolu taşımacılığı ile ticaret faaliyetleri gerçekleştirilmiştir. İrlanda'nın ekonomisi önceleri tarıma dayalı bir ekonomi modeli olurken, daha sonralı dışa açık bir ekonomi modelini benimsemiştir. 1990'lı yıllarda ekonomisi büyümeye başlayan İrlanda bu dönemlerde ticari faaliyetlerinin çoğunu Avrupa Birliği üyesi olması sebebiyle Avrupa Birliği ülkeleri ile gerçekleştirmektedir. Bu sebeple karayolu taşımacılığı en fazla kullanılan taşımacılık türü olmaktadır.

2010 yılına gelindiğinde karayolu taşımacılığının %62'ye gerilediği, demiryolu taşımacılığının %1'e gerilediği, denizyolu taşımacılığının ise %37'ye yükseldiği görülmektedir. 2010'lu yılların başında İrlanda ekonomisi yoğun bir krizin içerinde bulunmaktaydı. Bu nedenle uluslararası ticaret faaliyetlerine fazla önem gösterememiştir. Ancak böyle bir durumda bile denizyolu taşımacılığında %4 büyüme göstermiştir. Demiryolu taşımacılığı ise hiç kullanılmamaktadır denilebilmektedir.

2021 yılına gelindiğinde ise karayolu taşımacılığının %59'a gerilediği ve denizyolu taşımacılığının %41'e yükseldiği gözlemlenmektedir. Ancak az da olsa ticari faaliyetlerde kullanılan demiryolu taşımacılığı yok denecek kadar az kullanılmaya başlanmıştır. 2021 yılında İrlanda'da denizyolu taşımacılığının tarihinin en yüksek seviyelerine ulaştığı görülmektedir. Bu büyümenin sebepleri arasında İrlanda'nın en önemli ticaret partnerleri olan AB üyesi ülkeler ile ticari faaliyetleri karayolu taşımacılığı ile sürdürülürken, uluslararası ticaret faaliyetlerinin genişletildiği ABD ve Çin gibi ülkelerle denizaşırı ticarete giderek önem verdiği görülmektedir. Bu sebepler ile denizyolu taşımacılığında artış yaşandığı öngörülmektedir.



Grafik 2.18. İrlanda'nın 1990-2021 Yılları Arası Karayolu, Demiryolu ve Denizyolu Taşımacılığı Oranlarının Dağılım Göstergesi

Kaynak: OECD https://data.oecd.org/transport/container-transport.htm#indicator-chart https://data.oecd.org/transport/freight-transport.htm#indicator-chart (Erişim Tarihi: 10.04.2023)

Grafikte İrlanda'nın 1990-2021 yılları arasındaki üç farklı taşımacılık modunun yüzde cinsinden kullanım miktarları incelenmiştir. Buna göre %63 oranında karayolu

taşımacılığı kullanılırken, %2 oranında demiryolu taşımacılığı, %35 oranında ise denizyolu taşımacılığı kullanılmaktadır. Avrupa Birliği üyesi olan İrlanda'nın en önemli ticaret partnerlerinin başında Avrupa Birliği üyesi ülkeler gelmektedir. Bu ülkelerin hepsinin aynı coğrafyada yer alması ve daha hızlı taşımacılık imkanı sunması nedeniyle karayolu taşımacılığı ağırlıklı olarak kullanılmaktadır. ABD ve Çin, İrlanda'nın diğer önemli ticaret partnerlerini oluşturmaktadır. Bu ülkelerle yapılan ticari faaliyetlerde ise denizyolu taşımacılığı kullanılmaktadır. İrlanda'da denizyolu taşımacılığı kullanım miktarı her yıl artış göstermektedir. Demiryolu taşımacılığı ise İrlanda'da neredeyse hiç tercih edilmeyen bir taşımacılık türüdür. Bunun sebebi İrlanda'nın bir ada ülkesi olması sebebiyle demiryolu ağlarının kurulmaya elverişli olmamasından kaynaklanmaktadır.

7. İSPANYA'NIN GENEL DURUMU VE TAŞIMACILIK MODLARINDAKİ DEĞİŞİMLERİ

Resmi adı İspanya Krallığı olarak geçen ülkenin nüfusu 47, 4 milyondur. 504.782 $km^{2'}$lik yüzölçümüyle Güneybatı Avrupa'da yer almaktadır. İber Yarımadası'nda yer alan ülkenin güneyde ve doğuda Akdeniz, kuzeyde ise Atlantik Okyanusu'na kıyısı bulunmaktadır. İrlanda Krallığı Portekiz, Fransa, Andorra ve Birleşik Krallık ile komşudur. İspanya aynı zamanda Akdeniz'de bulunan Balear Adaları, Atlantik Okyanusu'nda bulunan Kanarya Adaları ve Kuzey Afrika'da bulunan Melilla ve Ceuta adlı özerk şehirleri de kapsamaktadır (Wikipedia, 2023: 1). İspanya güneybatıdan Avrupa'ya girişi sağlayan önemli bir yarımada ülkesidir ve Avrupa Birliği'nin ikinci büyük ülkesidir (Arıbaş ve Kara, 2011: 63). Ülkenin başkenti Madrid'tir ve en önemli şehirleri arasında Sevilla, Barselona, Malaga, Zaragoza ve Valensiya gelmektedir.

7.1. İspanya'nın Genel Durumu ve Ekonomik Yapısı

İspanya Avrupa ve Afrika arasında bir köprü görevi görmektedir (Şen, 2010: 27). İspanya geniş bir bankacılık, turizm, tarım ve sanayi sektörüne sahip olarak karma bir ekonomik model yönetmektedir. İspanya yüksek gelir düzeyine sahip ve gelişmiş ülke kategorisinde yer alan bir ülkedir. İspanya Avrupa Birliği'nin dördüncü büyük ekonomisidir.

İspanya 1986 yılında Avrupa Birliği'ne dahil olmuştur. Dahil olduğu yıllarda Avrupa Birliği'nin en zayıf ekonomilerinden biri olarak nitelendirilmiştir. Ekonomik ve siyasal anlamda zayıf olarak nitelendirilen İspanya'nın o dönemlerde Avrupa Birliği üyelik süreci tartışmalara neden olmuştur. İspanya Avrupa Birliği'nin politikalarına ve küresel Pazar fikrine önceleri uyum sağlamakta zorlanmıştır. Bunun nedeni İspanya'nın 1986 yılı öncesi ekonomisinin tarım ve hayvancılığa dayalı olmasıdır. 1999 yılında İspanya kendi para birimi Peseta'yı bırakarak Euro'ya geçiş yapmıştır. Böylelikle parasal birliğe katılarak Euro bölgesine dahil olmuştur.

İspanya 2000'li yıllara gelindiğinde birçok Avrupa Birliği üyesi ülkeye göre başarılı bir ekonomik performans göstermiş ve yaklaşık %3,1 büyüme performansı sergilemiştir. İspanya'nın, İrlanda örneğindeki gibi doğrudan yabancı yatırımlar ile ekonomisi canlanmış ve 2005 yılına kadar İspanya ekonomisinde bu yabancı yatırımlar etkili olmuştur. Ülkenin Euro para birimine geçmesiyle faizlerde düşüş gerçekleşmiş ve bu durum İspanya ekonomisinin genişlemesini sağlamıştır. Düşük faiz ülkede kredi kullanımını artırarak kredi kullanımının büyük oranda gayrimenkul sektörüne aktarılmasına sebep olmuştur. 2000'li yıllarda bankaların verdiği krediler sayesinde konut ve inşaat sektörü büyümüştür. Konutlara olan talebin artması, borçluluğu beraberinde getirmiştir. Bu durum ise kredi balonunun oluşmasına neden olmuştur (Çoban, 2015: 102).

İspanya'da GSYİH'e %20 oranında katkı veren inşaat sektörü böylelikle meydana gelmiştir. 2006-2007 yıllarında İspanya'da yapıma başlanan konut miktarı ABD'deki miktarı geçmiştir. Bu yıllarda artan talepten dolayı konut fiyatları hızlı bir yükselişe geçmiştir. Ancak 2008 yılında başlayan kriz nedeniyle İspanya inşaat sektörü durgunluğa girerek konut sektöründe meydana gelen balonun son bulmasına sebep olmuştur (Yücel ve Şataf, 2018: 57). 2008 yılında ülke resesyona girmiştir ve 2013'ün sonuna kadar resesyon devam etmiştir (European Commission, 2016: 76). 2008-2013 yılları arası İspanya krizden çıkış yolları aramış ve ekonomisini düzeltmeye çalışmıştır. Hükumet tarafından bütçe açığının azaltılmasına yönelik finansal reformlar oluşturulmuştur. 2010 yılında İspanya mali sıkılaşmaya başlamıştır ve hükümet toplu bir mali konsolidasyon çalışması gerçekleştirmiştir. 2012-2014 yılları arası bütçe açığı azaltılmıştır. Turizmde ve

ihracatta oluşan gelirler ülke ekonomisinin canlanmasında etkili olmuştur. 2015 yılında petrol fiyatlarında düşüş meydana gelmiş ve parasal teşvikler gerçekleştirilmiştir. Böylelikle ülkede ihracat, istihdam, üretim ve tüketimde artışlar yaşanmıştır (Kara, 2018: 52). 2015 yılından itibaren her yıl ülke büyüme performansı içine girmiştir.

İspanya dünyanın en büyük 14. ekonomisine sahiptir. Otomotiv sektörü, hizmet sektörü ve havacılık sektörü İspanya ekonomisi için çok önemlidir. Hava taşıtlarının büyük bir kısmında İspanya teknolojisi kullanılmaktadır. Boeing'in AR-Ge merkezi İspanya'da bulunmaktadır. İspanya aynı zamanda yenilenebilir enerji sektöründe dünyada ilk sırada yer almaktadır (T.C. Ticaret Bakanlığı, 2023: 7). İspanya'nın üye olduğu uluslararası kuruluşlara bakıldığında; Avrupa Birliği, Birleşmiş Milletler ve bağlı kuruluşları, NATO, OECD ve Avrupa Konseyi'nin olduğu görülmektedir.

7.2. İspanya'nın Lojistik ve Taşımacılıktaki Rolü

Dünyanın en büyük 14. Ekonomisi olan İspanya'nın en önemli ihracat ürünleri; motorlu kara taşıtları ve bu taşıtlar için yedek parçalar, makine ve mekanik cihazlar, mineral yakıtlar, eczacılık ürünleri, demir ve çelik, organik kimyasallar, plastikler, meyve ve etlerdir. İspanya'nın en önemli ithalat ürünleri ise mineral yakıtlar, yağlar, motorlu kara taşıtları, mekanik cihazlar, elektrikli makine ve cihazlar, eczacılık ürünleri, demir-çelik ve plastiklerdir (T.C. Dışişleri Bakanlığı, 2022: 1). İspanya'nın başlıca ticaret ortakları; Fransa, Portekiz, Almanya, İngiltere, İtalya, Hollanda, Belçika, Çin ve ABD'dir.

İspanya geniş bir kıyı şeridine ve birçok önemli limana sahiptir. Bu limanlara Aviles Limanı, Algeciras Limanı, Barselona Limanı, Bilbao Limanı, Cartagena Limanı, Melilla Limanı, Santta Cruz de Tenerife (Kanarya Adaları), Tarragona Limanı ve Valencia Limanı örnek verilebilmektedir. Bu limanlar sayesinde ülkenin dış ticaretinin büyük bir kısmı yönetilmektedir. İspanya'nın limanları Akdeniz, Atlantik ve Kantabriya Denizi'nde yer almaktadır. İspanya yük trafiği açısından Avrupa'da 3. ve dünyada 11. sırada yer almaktadır. İspanya'nın en önemli limanları aşağıda açıklanmıştır.

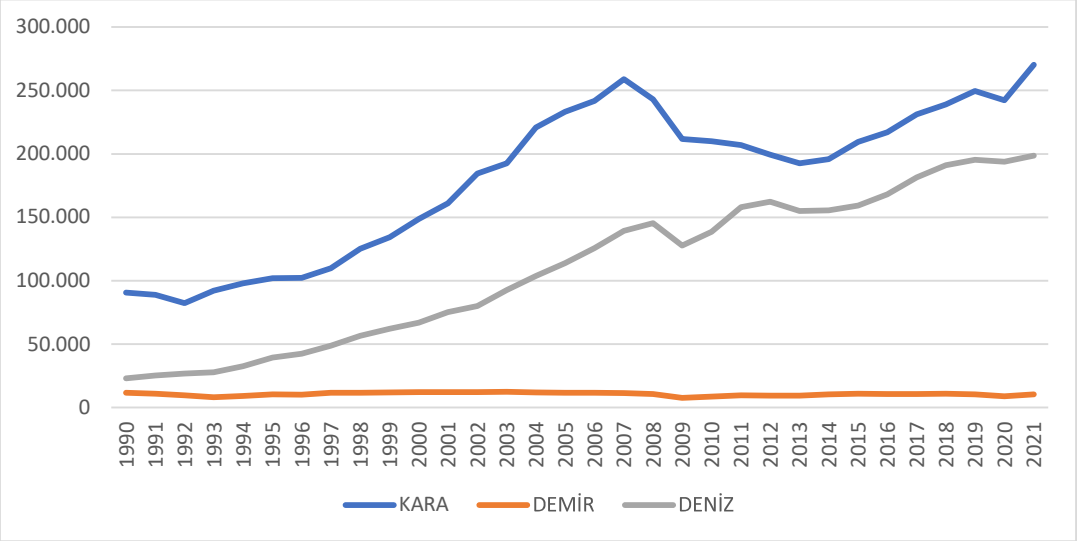
- Barselona Limanı: İspanya'nın en büyük ve en çok kullanılan limanlarındandır. Kargo taşımacılığında önemli bir limandır ve Akdeniz'in en büyük 5. Kruvaziyer

limanıdır. Yani yolcu taşımacılığına da önem veren bir liman olmaktadır. Akdeniz'de bulunan Barselona Limanı geniş bir ticarete hizmet etmektedir ve Avrupa ile Latin Amerika arasında yapılan ticarette önemli bir rol oynamaktadır.

- Valencia Limanı: Konteyner hacmi ve cirosu bakımından İspanya'nın en işlek kargo limanıdır. Bu anlamda Valencia Limanı İspanya'nın dış ticaretine önemli katkı vermektedir.
- Algeciras Limanı: İspanya'nın güneyinde bulunan Algeciras Limanı Cebelitarık Boğazı'nın kıyısında yer almaktadır. Afrika ve Avrupa arasında önemli bir bağlantı noktası olmaktadır ve birçok önemli uluslararası ticaret rotasında yer almaktadır. Algeciras Limanı İspanya'nın en büyük, Avrupa'nın ise beşinci büyük limanıdır.
- Bilbao Limanı: İspanya'nın Bask bölgesinde ve Kantabriya Denizi'nde yer alan Bilbao Limanı sanayi ürünleri, mineraller, çelik ürünleri ve enerji kaynakları gibi ürünlerin taşımacılığında önemli bir rol oynamaktadır.

İspanya'nın yıllar içerisindeki Lojistik Performans Endeksi'ndeki konumu ve alt göstergeleri incelendiğinde 2007 ve 2010 yıllarında 26. sırada yer aldığı görülmektedir. 2012 yılında 5 basamak yükselerek 21. sırada bulunmuştur. İspanya'nın Lojistik Performans Endeksi'ndeki yükselişi devam etmiştir ve 2018 yılında 18. sıraya yükselmiştir. 2016 yılında ise İspanya endekste kötü bir performans göstererek 23. sıraya gerilemiştir. 2018 ve 2023 Lojistik Performans Endeksi'nde ise daha önce ulaşamadığı kadar iyi konumlara yükselmiştir. 2018 yılında 18., 2023 yılında ise tarihinin en iyi noktasına ulaşarak 15 sırada yer almıştır. 2023 Yılında yayınlanan Lojistik Performans Endeksi ile İspanya en iyi performansına ulaşmıştır.

Aşağıda İspanya'nın 1990-2021 yılları arasındaki karayolu, demiryolu ve denizyolundaki taşımacılık verileri gösterilmektedir.



Grafik 2.19. İspanya'nın 1990-2021 Yılları Arası Karayolu, Demiryolu ve Denizyolu Taşımacılık (Milyon Ton) Göstergeleri

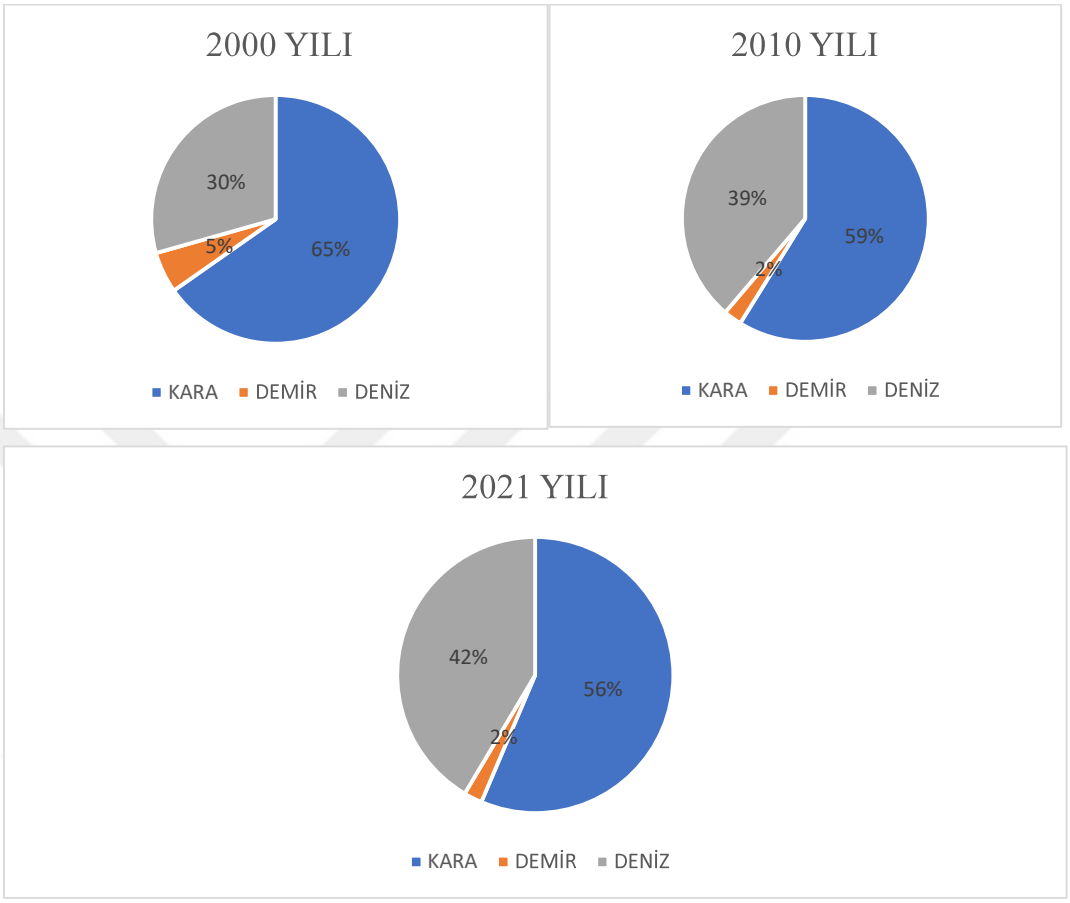
Kaynak: OECD https://data.oecd.org/transport/container-transport.htm#indicator-chart https://data.oecd.org/transport/freight-transport.htm#indicator-chart (Erişim Tarihi: 10.04.2023)

Grafikte İspanya'nın karayolu, demiryolu ve denizyolu verileri kullanılmıştır. Grafik incelendiğinde İspanya'nın 1990'dan 2021 yılına kadarki süreçte en çok kullandığı taşımacılık modunun karayolu taşımacılığı olduğu görülmektedir. Son yıllarda ise denizyolu taşımacılığı kullanımı ile karayolu taşımacılığı kullanımının birbirine yaklaştığı gözlemlenmektedir.

Grafik incelendiğinde, 1990'lı yılların başından 2007 yılına kadar hem karayolu taşımacılığında hem de denizyolu taşımacılığında istikrarlı bir büyüme olduğu görülmektedir. İyi bir ekonomi politikası izleyen İspanya hükumeti yıllar boyunca ekonomik büyüme gerçekleştirmiştir. Dış ticaret fazlası veren İspanya uluslararası ticareti canlı tutarak ülkenin büyümesine katkı sağlamıştır. Böylelikle yıllar boyunca karayolu ve denizyolu taşımacılığında artışlar meydana gelmiştir. Ancak 2007 yılına gelindiğinde her iki taşımacılık türünde de düşüş yaşanmıştır. Bu düşüşlerin sebebi ABD'de başlayan Mortgage Krizi'nin Avrupa'ya sıçramasından kaynaklanmaktadır. İspanya'da 2000 yılından itibaren sürekli büyüyen bir konut sektörü mevcuttu. Öyle ki İspanya 2006 yılında ABD'den daha fazla inşaat yapan bir ülke haline gelmişti. Konut sektörü 2008

yılında krizin meydana gelmesiyle durgunluğa girmiş ve oluşan kredi balonu da son bulmuştur. Bu nedenler ile birlikte ülke resesyona girmiş ve zor zamanlar yaşamıştır. Bu nedenle ticarette de aksamalar meydana gelerek dış ticaret hacminde düşüş gerçekleşmiştir.

Denizyolu taşımacılığı 2009 yılından itibaren düşmesini sonlandırarak yükselişe geçmiştir. Ülke krizden çıkışın çözümleri arasında ticarete ağırlık vermeyi öngörmüştür. İspanya'nın Avrupa Birliği içerisinde ve diğer ticaret ortakları olan ABD ve Çin gibi Asya ülkelerine olan ticaretine ağırlık verilmiştir. Ancak karayolu taşımacılığı 2012 yılına kadar düşmeye devam etmiştir ve 2012 yılından itibaren yükselişe geçmiştir. Bu kriz sürecinde limanlara ağırlık verilerek ticaretin denizyolu ile gerçekleştirilmesi ön plana çıkmıştır. Denizyoluna ağırlık verilmesinin sebepleri arasında denizyolu taşımacılığı vasıtasıyla daha fazla yük taşınması, artan petrol fiyatları sebebiyle karayolu taşımacılığına göre daha uygun taşımacılık gerçekleştirilmesi ve daha uzak mesafelere gidilebilmesidir. Ülkede karayolu taşımacılığı hala en fazla kullanılan taşımacılık türü olması rağmen yıllar içerisinde denizyolu taşımacılığı ile kullanım miktarları birbirine yakınlaşmıştır.



Grafik 2.20. İspanya'nın 2000 Yılı, 2010 Yılı ve 2021 Yılı Karayolu, Demiryolu ve Denizyolu Taşımacılığı Oranlarının Dağılım Göstergeleri

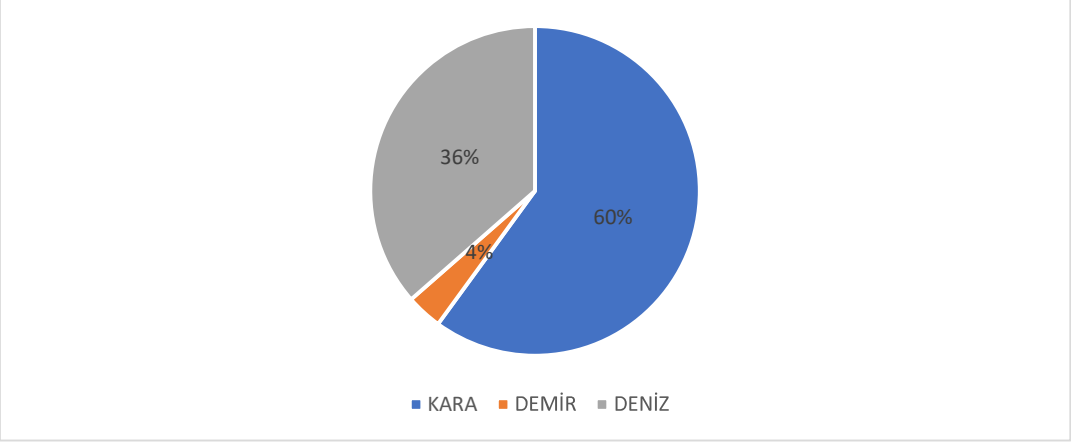
Kaynak: OECD https://data.oecd.org/transport/container-transport.htm#indicator-chart https://data.oecd.org/transport/freight-transport.htm#indicator-chart (Erişim Tarihi: 10.04.2023)

Yukarıda İspanya'nın sırasıyla 2000, 2010 ve 2021 yıllarının taşımacılık dağılımları gösterilmiştir. 2000 yılında %65 oranında karayolu taşımacılığı en yüksek paya sahipken, %30 oranında denizyolu taşımacılığı, %5 oranında ise demiryolu taşımacılığı ile ticaret faaliyetleri gerçekleştirilmiştir. Avrupa'da yer alan bir ülke olması sebebiyle ülkeler arası taşımacılık daha kısa mesafelerde gerçekleştirilmekte ve bu nedenle karayolu taşımacılığı daha fazla tercih edilmektedir.

2010 yılına gelindiğinde karayolu taşımacılığının %59'a gerilediği, demiryolu taşımacılığının %2'e gerilediği, denizyolu taşımacılığının ise %39'a yükseldiği

görülmektedir. 2007 yılından itibaren etkisini sürdüren bir krizin içerisinde bulunan İspanya ekonomisi en çok karayolu ve demiryolu taşımacılığı kullanımını etkileyerek düşüşe sebep olmuştur. Bu süreçte denizyolu taşımacılığı ise %9 oranında büyüme gerçekleştirmiştir.

2021 yılına gelindiğinde ise karayolu taşımacılığının %56'ya gerilediği, denizyolu taşımacılığının %42'ye yükseldiği, demiryolu taşımacılığının ise %2'de aynı kaldığı gözlemlenmektedir. 2021 yılında İspanya'da denizyolu taşımacılığının en yüksek seviyelerine ulaştığı görülmektedir. İyi bir ekonomik performansa sahip olan İspanya ekonomisinin yıllar içerisinde uluslararası ticaret faaliyetlerine verdiği önemi giderek arttırmıştır. Denizaşırı ülkelere yapılan ticari faaliyetler ön plana çıkmıştır. Bu nedenle yıllar içerisinde denizyolu taşımacılığı artış göstermiştir. Aynı zamanda Avrupa Birliği üyesi ülkesi olan İspanya'nın her zaman en önemli ticaret partnerleri AB üyesi ülkeler olmuştur. Bu ticarette karayolu taşımacılığı kullanılmaktadır. Bu nedenle ülkedeki en büyük payı karayolu taşımacılığı oluşturmaktadır.



Grafik 2.18. İspanya'nın 1990-2021 Yılları Arası Karayolu, Demiryolu ve Denizyolu Taşımacılığı Oranlarının Dağılım Göstergesi

Kaynak: OECD https://data.oecd.org/transport/container-transport.htm#indicator-chart https://data.oecd.org/transport/freight-transport.htm#indicator-chart (Erişim Tarihi: 10.04.2023)

Grafikte İspanya'nın 1990-2021 yılları arasındaki üç farklı taşımacılık modunun yüzde cinsinden kullanım miktarları incelenmiştir. Buna göre %60 oranında karayolu taşımacılığı kullanılırken, %4 oranında demiryolu taşımacılığı, %36 oranında ise denizyolu taşımacılığı kullanılmaktadır. İspanya'nın en büyük ticaret ortaklarını Almanya, Fransa, İtalya, Hollanda, Belçika ve Portekiz oluşturmaktadır. Bu ülkelerin Avrupa'da yer alması ve bu ülkelerle kara sınırının bulunması sebebiyle İspanya uluslararası ticaret faaliyetlerinin büyük bir bölümünü karayolu taşımacılığı vasıtasıyla gerçekleştirmektedir. İspanya'nın Çin ve ABD gibi denizaşırı ülkelerle gerçekleştirdiği ticari faaliyetlerde ise denizyolu taşımacılığı kullanılırken demiryolu taşımacılığı çok nadir durumlarda devreye girmektedir.

SONUÇ VE ÖNERİLER

Küreselleşmenin etkisiyle dünyada taşımacılık ve lojistik sektörü ülkelerin rekabet edebilmeleri açısından en önemli uluslararası ekonomik öğelerden biri olarak önemini her geçen gün artırmaktadır. Taşımacılık sektörü bölgeler arası dengesizliğin giderilmesinde ve ülkelerin kalkınmasında önemli bir ekonomik gelişme aracı olarak yer almaktadır. Taşımacılık sektöründe gerçekleştirilen tüm faaliyetler üretim ve tüketim arasında bir köprü görevi görerek ülkelerin faaliyetlerini gerçekleştirebilmeleri için önemli bir konumda bulunmaktadır.

Taşımacılık, dünyada meydana gelen gelişmelerin çoğundan önemli düzeyde etkilenmektedir. Dünyada meydana gelen kriz, afet, pandemi gibi olaylar taşımacılık sektörünün doğrudan etkilenmesine sebep olmaktadır. Bu etkiler sonucu ise ülkelerin ekonomilerinde dalgalanmalar ve bozulmalar meydana gelmektedir. Ülkelerin ekonomilerinde meydana gelen olumsuzluklar tedarik zincirinin bozulmasına ve ticari faaliyetlerin azalmasına neden olmaktadır. Ekonomik büyümeyi hedefleyen ve gelişmişlik düzeyine ulaşmak isteyen ekonomiler lojistik ve taşımacılık sektörüne önem vererek ihracat faaliyetlerine önem vermektedir.

Bu çalışmanın amacı, Türkiye ve seçilmiş AB ülkeleri olan Almanya, Fransa, İtalya, Hollanda, İrlanda ve İspanya'nın karayolu, demiryolu ve denizyolu taşımacılığı gelişimlerini 1990-2021 yılları itibariyle istatistiksel veriler kullanılarak karşılaştırmalı analiz yöntemiyle incelemektir. Ülkelerin ve yılların seçim aşamamasındaki önemli etkenleri veri kısıtlılığı ve Türkiye'nin dış ticaret hacmi bakımından rakip olabileceği ekonomiler ele alınarak oluşturulmuştur.

Çalışmanın sonuncunda Türkiye, Almanya, Fransa, İtalya, İrlanda ve İspanya'nın 1990'dan 2021 yılına kadarki süreçte en fazla kullandığı taşımacılık modunun karayolu taşımacılığı olduğu, ardından denizyolu taşımacılığının kullanıldığı, en az kullanılan taşımacılık türünün ise demiryolu taşımacılığı olduğu görülmektedir. Hollanda'da ise en fazla kullanılan taşımacılık modunun denizyolu taşımacılığı olduğu, ardından karayolu taşımacılığının kullanıldığı, en az kullanılan taşımacılık modunun ise demiryolu taşımacılığı olduğu görülmektedir. Karayolu taşımacılığının en çok kullanılmasının

sebepleri arasında kısa ve orta mesafelerde daha ekonomik bir taşımacılık olanağı sunması ve daha hızlı gerçekleştirilmesi, her türlü eşyanın taşınmasına olanak sağlaması ve kapıdan kapıya taşımacılık imkanı sunması gibi sebepler etkili olmaktadır.

Türkiye hariç diğer ülkelerin Avrupa Birliği üyesi ülkesi olması ve bu ülkelerin ticari faaliyetlerini AB içerisinde daha aktif bir biçimde gerçekleştirmesi, aynı zamanda Türkiye'nin de Avrupa'ya yakın bir konumda yer alması ve önemli ticari partnerlerinin AB üyesi ülkeler olması sebebiyle kara sınırlarının bulunması karayolu taşımacılığının daha etkin kullanılmasına neden olmaktadır. Bu sebepler karayolu taşımacılığının en fazla kullanılan taşımacılık türü olmasında etkili olmaktadır.

Türkiye Asya ve Avrupa kıtasını birbirine bağlayan köprü niteliğinde bir ülke olarak jeopolitik üstünlüğe sahiptir. Avrupa ve Asya ülkeleri arasında gerçekleştirilen transit kara, demir ve denizyolu güzergahları Türkiye'den geçmektedir. Bununla beraber Avrupa'dan başlayarak Orta Doğu ve Kuzeydoğu Afrika ülkelerinde sonlanan karayolu ulaşımın geçiş güzergahı Türkiye'dir. Türkiye'nin birçok ülkeyle sınır komşusu olması ve geniş karayolu güzergahlarına sahip olması sebebiyle ülkenin en fazla kullandığı taşımacılık modu karayolu taşımacılığı olmaktadır. Türkiye'nin karayolu taşımacılığı 1990-2021 yılları arasında önemli bir gelişim göstermiştir. 1990 yılından 2021 yılına gelindiğinde karayolu taşımacılığının yaklaşık 6 kat büyüme gösterdiği ve daha fazla kullanıldığı görülmektedir.

Türkiye'de denizyolu taşımacılığı ise 2000 yılından itibaren gelişim göstermektedir. Uluslararası ticaret faaliyetlerini geliştiren ve faaliyetlerini uzak coğrafyalara taşıyan Türkiye'de 2000 yılından 2021 yılına kadar denizyolu taşımacılığının yaklaşık 3 kat büyüme gösterdiği ve daha fazla kullanılan bir taşımacılık türü haline dönüştüğü görülmektedir. Demiryolu taşımacılığında ise Türkiye bir gelişim göstermemektedir ve 1990'dan 2021 yılına kadar demiryolu taşımacılığı artış göstermeden stabil bir biçimde uluslararası ticarete katkı sağlamaya devam etmektedir.

Almanya ve Fransa'nın 1990-2021 yılı taşımacılık performansları incelendiğinde iki ülkenin benzer performanslar sergiledikleri görülmektedir. İki ülkede de 1990-2021 yılları boyunca en fazla kullanılan taşımacılık modu karayolu taşımacılığıdır. Almanya

ve Fransa için denizyolu taşımacılığı ise 2007 yılına kadar demiryolu taşımacılığından daha az kullanılmıştır. 2007 yılından sonra demiryolu taşımacılığı kullanımı azalarak denizyolu taşımacılığına daha fazla ağırlık verilmiştir. Almanya ve Fransa'da demiryolu taşımacılığı ile denizyolu taşımacılığı kullanımı arasında diğer ülkelere göre çok fazla farkların olmadığı görülmektedir. Yani bu iki ülke diğer ülkelere göre demiryolu taşımacılığını da aktif olarak kullanmaktadır. Bunun sebebi Almanya ve Fransa'da liman kentlerine entegre biçimde kurulan demiryolu ağlarının bulunmasıdır. Denizyolu taşımacılığı ile taşınan yükler vagonlara alınarak demiryolu taşımacılığı ile varış noktalarına teslim edilmektedir.

İspanya, İrlanda ve İtalya'nın 1990-2021 yılı taşımacılık performanslarının benzer seyirde ilerledikleri görülmektedir. Üç ülkede de 1990-2021 yılları boyunca en fazla kullanılan taşımacılık modu karayolu taşımacılığıdır. Ancak üç ülkede de 1990'lardan itibaren denizyolu taşımacılığının istikrarlı bir büyüme performansı gösterdiği görülmektedir. Bununla beraber karayolu taşımacılığı 1990 yılından 2021 yılına gelindiğinde düşüş göstermiştir ve denizyolu taşımacılığı kullanımına ağırlık verilmiştir. Ancak İspanya'da karayolu taşımacılığında 2006 yılından 2014 yılına kadar düşüş yaşansa da 2014 yılından sonra karayolu taşımacılığı artış göstermiştir. Bununla beraber denizyolu taşımacılığı da artış trendinde yer almaktadır. Son yıllara bakıldığında üç ülke için de denizyolu taşımacılığı ile karayolu taşımacılığının birbirine yakınlaştığı görülürken karayolu taşımacılığı ile denizyolu taşımacılığı kullanım miktarları çok yakın seviyelerde ilerlemektedir. Demiryolu taşımacılığı için ise İspanya ve İrlanda'da yok denecek kadar az kullanılmaktadır. İtalya'da ise 2021 yılında %9'luk kullanım miktarıyla İspanya ve İrlanda'dan daha fazla demiryolu taşımacılık faaliyetleri gerçekleştiği görülmektedir.

Hollanda ise denizciliğe önem veren bir ülke olması ve ticari faaliyetlerinde denizyolu taşımacılığını kullanması sebebiyle diğer ülkelerden ayrışmaktadır. Hollanda tarihi boyunca denizciliğe önem veren bir ülke olmuş ve dünyadaki en önemli limanları inşa ederek denizcilik alanında ün salmıştır. Bu bakımdan diğer ülkelerde karayolu taşımacılığı en fazla kullanılan taşımacılık türü iken Hollanda'da denizyolu taşımacılığı daha fazla kullanılmaktadır ve yıllar içerisinde denizyolu taşımacılığı giderek etkisini

arttırmıştır. Hollanda'da 1993 yılına kadar karayolu taşımacılığı ve denizyolu taşımacılığı aynı miktarlarda kullanılırken 1993 yılından itibaren denizyolu taşımacılığı yaklaşık 5 kat büyüme göstermiştir. Bu süreçte karayolu taşımacılığı düşüş göstermemiştir ve 1990 yılından 2021 yılına kadar aynı seviyede kullanılmıştır. Demiryolu taşımacılığı ise taşımacılık modları içerisinde %4 seviyelerinde kullanılarak uluslararası ticaret faaliyetlerine katkı sağlamaktadır.

Türkiye, Almanya, İtalya, Fransa, İrlanda ve İspanya'da ise 1990'lı yıllarda karayolu taşımacılığı çok fazla tercih edilirken 2021 yılına gelindiğinde her ülke denizyolu taşımacılığı kullanımını artırmış ve karayolu taşımacılığı kullanımı ile arasındaki farkları azaltarak kullanım miktarları birbirine yakınlaşmıştır. Yıllar ülkelerin denizyolu taşımacılığına verdikleri önemi artırmış ve daha fazla kullanılmasına olanak sağlamıştır. Ülkelerin denizyolu taşımacılığına önem vermelerinin sebepleri arasında; tek seferde daha fazla yük taşıma imkanı sunması, uzak mesafelerde daha ekonomik olması ve ülkelerin ticari faaliyetlerini daha uzak mesafelere yayma isteği yer almaktadır.

Demiryolu taşımacılığı ise 7 ülkede de 1990 yılından itibaren en az kullanılan taşımacılık modu olmaktadır. Demiryolu taşımacılığının az kullanılmasında etkin olan sebeplerin başında karayolu ağının genişleyerek demiryolu taşımacılığına olan ihtiyacı azaltması, demiryolu ağının kurulmasının maliyetli ve zahmetli olması, her ürünün demiryolu ile taşınamaması daha spesifik ürünlerin taşınmasında kullanılabilmesi gelmektedir.

Ülkeler için önemi her geçen gün giderek artan uluslararası ticaret faaliyetleri, ekonomik büyümeye ve küreselleşmeye katkı sağlamaktadır. Çoğu ülkenin pazarında etkin bir güç olmak isteyen ülkeler uluslararası ticaret faaliyetlerine önem vermektedir. Ülkelerin ekonomilerinde ticaret rakamları zenginleşmenin önünü açmaktadır. İyi bir taşımacılık altyapısı, ticaretin etkili ve verimli bir şekilde gerçekleşmesini sağlamaktadır. Ülkeler bu sebeple taşımacılıkta gelişmektedir. Yıllar boyu karayolu taşımacılığına önem veren ülkeler karayolu ağ yapısında iyi bir konumda yer almaktadır ve karayolu taşımacılığı uluslararası ticarette önemli bir rol oynamaktadır. Daha uzak mesafelere ticaret gerçekleştirme isteği ve daha fazla ürün taşıyabilme kapasitesi ile denizyolu

taşımacılığı ise karayolu taşımacılığı kullanımına yaklaşarak son yıllarda çok fazla tercih edilen bir taşımacılık türü haline gelmiştir.

Konu ile ilgili yapılan çalışmalardaki literatür taramasında yeterli sayıda çalışma olmaması, verilerin çok eski yıllara gitmemesi gibi önemli eksiklikler ortaya çıkmaktadır. Çalışma için gerekli olan verilerin bulunmasında zorluklar yaşanmış ve bazı ülkelerde ise hiç veriye ulaşılamamıştır. Bu durum çalışmanın daha detaylı ve kapsamlı sonuçlar elde etmesine ve daha fazla ülkenin çalışmada yer almasına engel olmuştur. Konu ile ilgili eksiklikler yeni yapılacak araştırmalarda daha fazla odaklanılması gereken konuları ortaya koymaktadır. Bu çalışmanın lojistik ve taşımacılık literatürüne katkıda bulunması ve gelecek çalışmalar için yol gösterici olması temenni edilmektedir.

KAYNAKÇA

ACAR, A. Z. & A. M. KÖSEOĞLU (2014) **Lojistik Yaklaşımıyla Tedarik Zinciri Yönetimi**, Ankara, Nobel Yayınları.

ACAR, Ö. & M. BENLİ (2021) "Dış Ticarette Lojistik Performansın Etkisi" **Yönetim ve Ekonomi Araştırmaları Dergisi**, 19(4), 48-65.

ACAR, Ö. F. (2021) "Uluslararası Ticarette Blokzincir Teknolojisi**" Üretim ile İşletme Alanlarında Teknolojik Yenilikler ve Sürdürülebilirlik**, İstanbul, Efe Akademi Yayınevi, 173-185.

ADIGÜZEL, G. (2011) "Lojistiğin Dış Ticaret Üzerine Etkileri ve Türkiye Örneği" Yüksek Lisans Tezi, **İstanbul Üniversitesi, S.B.E**, İstanbul, Türkiye.

AĞCADAĞ, D. & B. GOVDERE (2021). "Temel Kaynaklarla Yeni Dış Ticaret Teorileri" **Journal of International Management Educational and Economics Perspectives**, 9(1), 1-14.

AHLBACK, J. (2005) "The Finnish National Inovation System" European Regions Research and Innovation Network (ERRIN), **Helsinki University Press**, Helsinki, Finland.

AKÇA, E. E. (2022) "Tercihlerde Benzerlik Teorisinin Türkiye ile Avrupa Birliği Arasındaki İmalat Sanayi Ürünleri Ticareti İçin Sınanması" **Uluslararası Ekonomi ve Yenilik Dergisi**, 8(1), 35-53.

AKÇAY, B. (2013) **Avrupa'yı Sarsan Kriz: Avro Bölgesi**, Ankara, Seçkin Yayınları.

AKIN, M. H. & K. KARAMUSTAFA & Y. ÖZTÜRK (2020) "Uluslararası Ticaret Teorilerinden Destinasyon Rekabetçiliği Modellerine Geçiş: Kavramsal Bir İnceleme" **BAİBÜ Sosyal Bilimler Dergisi**, 20(1), 203-228.

AKOĞLU, B. & Y. FİDAN (2020) "Dünyada Hava Kargo Taşımacılığı Pazarı ve Türkiye'nin Yeri" **Ekonomi, İşletme ve Yönetim Dergisi**, 4(1), 30-51.

AKPINAR, E. (2005) "Bakü-Tiflis-Ceyhan (BTC) Ham Petrol Boru Hattı ve Türkiye Jeopolitiğine Etkileri" **Gazi Eğitim Fakültesi Dergisi**, 25(2), 229-248.

AKTOP, V. S. (2022) "Merkantilizmin Osmanlı Devleti-Avrupa Ticari İlişkilerine Yansımaları" **Social Sciences Research Journal**, 11(4), 595-601.

ALBAYRAK, N. C. & S. AĞAZADE (2017) "Emek Verimliliği ve İhracat İlişkisi: Türk İmalat Sanayi Örneği" **Dumlupınar Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi**, (53), 11-25.

ALHAN, Y. (2022) "An Analysis on the Concept of Multimodal Transport and Advantages and Disadvantages of Multimodal Transport" **Academic Social Resources Journal**, 7(42), 1133-1137.

ALTUNTAŞ, M. & E. KILIÇ (2021) "Havayolu Taşımacılığı ile Ekonomik Büyüme Arasındaki İlişkinin İncelenmesi: Türkiye Örneği**" Afyon Kocatepe Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi**, 23(1), 187-202.

ARAS, H. (2016). "Deniz ve Su Yolu Taşımacılığı", **Ulaşım Sistemleri**, Ed.: Nil Aras & Ender Gerede, 3.bs., Eskişehir, Anadolu Üniversitesi Yayınları, 106-129.

ARIBAŞ, K. & H. KARA (2011) "Siyasi Coğrafya Açısından İspanya" **Doğu Coğrafya Dergisi**, 15(24), 61-86.

ASLAN, N. & N. TERZİ (2006) "Heckscher-Ohlin-Samulsen (HOS) Teorisi ve Teorinin Değerlendirilmesi" **Marmara Üniversitesi İ.İ.B.F. Dergisi**, 21(1), 1-14.

ATAR ve diğerleri (2013) "Kısa Mesafe Deniz Taşımacılığının Avantajları ve Kombine Taşımacılıktaki Önemi Üzerine Bir Çalışma" **Dokuz Eylül Üniversitesi Denizcilik Fakültesi Dergisi**, 5(1), 75-91.

ATEŞ A. & Ş. KARADENİZ & S. ESMER (2010) "Dünya Konteyner Taşımacılığı Pazarında Türkiye'nin Yeri" **Dokuz Eylül Üniversitesi Denizcilik Fakültesi Dergisi**, 2(2), 83-98.

ATİK, H. (2006) "Tercihlerde Benzerlik Teorisi: Türkiye ve Bazı Komşu Ülkelerin Dış Ticareti Üzerine Bir Analiz" **Ankara Üniversitesi SBF Dergisi**, 61(2), 33-43.

AY, H. & Ö. UÇAR (2015) "Üç Küresel Ekonomik Krizin Analizi" **Dokuz Eylül Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi**, 17(1), 11-32.

AYDEMİR, C. & H. H. GÜNEŞ (2006) "Merkantilizmin Ortaya Çıkışı" **Elektronik Sosyal Bilimler Dergisi**, 5(15), 136-158.

AYDIN, A. (2022) "Türkiye Havayolu Taşımacılığı Sektörünün Yapısal Analizi" **İşletme ve İktisat Çalışmaları Dergisi**, 10(2), 55-69.

AYDIN, S. & F. BİTLİSLİ. & Y. PALA (2013). "Karayolu Yük Taşımacılığı Yapan İşletmelerin Müşteri Memnuniyetini Arttırma Çabalarının Tespiti: Bir Araştırma-The Determination Of The Efforts Of Road Freight Transportation Enterprises To Improve Customer Satisfaction: A Research**". Mehmet Akif Ersoy Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi**, 5(9), 46-58.

BAKARI, S. (2017) "Trade and Economic Growth in Germany" **Munich Personal Repec Archive**, 1-19.

BAKİ, B. & B. ŞİMŞEK (2004) "Lojistik Faaliyetlere Göre Performans Ölçütlerinin Belirlenmesi" **Yöneylem Araştırması/Endüstri Mühendisliği XXIV Ulusal Kongresi**, 15-18.

BAKKALCI, A. C. (2013) "Yeni Ticaret Teorilerinin Makroekonomik Doğası ve Türk Ekonomisi" **Yönetim Bilimleri Dergisi**, 11(22), 69-98.

BARDAKÇI, H. & A. ERDOĞDU & A. BARUT (2020) "G-7 ve E-7 Ülkelerinde Lojistik Performans, Ekonomik Büyüme ve Finansal Gelişme İlişkisi" **İnsan ve Toplum Bilimleri Araştırmaları Dergisi**, 9(5), 4154-4166.

BATTAL, Ü (2016) "Diğer Taşımacılık Türleri", **Ulaşım Sistemleri**, Ed.: Nil Aras & Ender Gerede, 3.bs., Eskişehir, Anadolu Üniversitesi Yayınları, 130-155.

BAYAT, T. & Ş. ÖZDEMİR (2016) "Yeni Bir Lojistik Performans Endeks Oluşturmak İçin Gerekli Olan Kriterlerin Belirlenmesi Üzerine Araştırma" **V. Ulusal Lojistik ve Tedarik Zinciri Kongresi**, Mersin, Türkiye.

BAYRAKTUTAN, Y (2003). "Bilgi ve Uluslararası Ticaret Teorileri". **İktisadi ve İdari Bilimler Dergisi**, 4(2), 175-186.

BEDLEK, P. & S. BOZYİĞİT (2022). "Uluslararası Ticaret ve Lojistik İle Uluslararası Ticaret ve Lojistik Yönetimi Ana Bilim Dallarında Yazılan Tezlerin İncelenmesi". **Selçuk Üniversitesi Sosyal Bilimler Meslek Yüksekokulu Dergisi**, 25(1), 236-253.

BEHAR, A. & P. MANNERS (2008) "Logistics and Exports" **The Centre for the Study of African Economies**, 13(1), 1-16.

BİLGİN, T. & Ş. K. SUNAOĞLU (2022) "Lojistik Performans ve Uluslararası Ticaret İlişkisi Üzerine Alanyazın İncelemesi" **Pamukkale Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi**, 1(53), 325-344.

BİNGÖL, K. (2015) "Lojistik Faaliyetlerde Taşımacılık Yöntemleri" Yüksek Lisans Tezi, **Trakya Üniversitesi, S.B.E.** Edirne, Türkiye.

BİRESSELİOĞLU, M. E. (2012) "NATO'nun Değişen Enerji Güvenliği Algısı: Türkiye'nin Olası Konumu" **Uluslararası İlişkiler Dergisi**, 9(34), 227-252.

BOZKURT, C. & F. MERMERTAŞ (2019) "Türkiye ve G8 Ülkelerinin Lojistik Performans Endeksine Göre Karşılaştırılması" **İşletme ve İktisat Çalışmaları Dergisi**, 7(2), 107-118.

BOZMA, G. & S. İ. BAŞAR & S. AYDIN (2017) "Lojistik Performansının Ekonomik Büyüme Üzerindeki Etkisi" **The International New Issues in Social Sciences**, 5(5), 401-414.

Bursa Ticaret ve Sanayi Odası (2014) **İtalya Ülke Raporu** "Çevrimiçi" http://www.btso.org.tr/databank/countryreport/39-italya.pdf, Erişim Tarihi: 29.10.2023.

CASACA, A. C. P. & P. B. MARLOW (2005) "The Competitiveness of Short Sea Shipping in Multimodal Logistics Supply Chains: Service Attributes" **Maritime Policy & Management**, 32(4), 362-382.

CİCİOĞLU, Ş. & A. YILDIZ (2018) "Lale Krizinden Günümüze Ekonomik Krizler: Temel Yaklaşımlar ve Ortak Özelikler" **Uluslararası Yönetim ve Sosyal Araştırmalar Dergisi**, 5(9), 25-38.

ÇANCI, M. & M. ERDAL (2003). **Lojistik Yönetimi Freight Forwarder El Kitabı**, 1.bs, İstanbul, UTİKAD Yayınları.

ÇANCI, M. & M. ERDAL (2013) **Uluslararası Taşımacılık Yönetimi**, İstanbul, Utikad Yayınları.

ÇANCI, M. & M. GÜNGÖREN (2013). "İktisadi Yaşamda Taşımacılık Sektörü". **Elektronik Sosyal Bilimler Dergisi**, 12(45), 198-213.

ÇEKEROL, G. S. (2007) "Lojistik Açıdan İntermodal Yük Taşımacılığı ve Türkiye Hızlı Tüketim Ürünleri Dağıtımı İçin Bir Uygulama" Doktora Tezi, **Dumlupınar Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü**, Kütahya, Türkiye.

ÇELİK, S. (2020) "Günümüzde Türkiye'nin Jeopolitik Konumu" **Uluslararası Sosyal Araştırmalar Dergisi**, 13(74), 201-211.

ÇELİK, Ş. Ç. & A. K. ÇELEBİ (2021). "2008 Küresel Finansal Krizine Yönelik Uygulanan Maliye Politikaları: Seçili Ülke Örnekleri" **Gaziantep University Journal of Social Sciences**, 20(4), 1617-1646.

ÇEŞTEPE, H. & Ş. TÜYLÜOĞLU (2006) "Yabancı Yatırımlar Yoluyla Teknoloji Transferi: İrlanda Örneğinden Türkiye İçin Dersler**" Ankara Üniversitesi SBF Dergisi**, 61(2), 45-62.

ÇİVİ, E. & E. D. EROL (2008) "Ulusal Rekabet Gücünü Arttırma Yolları: Literatür Araştırması" **Yönetim ve Ekonomi Dergisi**, 15(1), 99-114.

ÇOBAN, Y. (2015) **Avrupa Birliği Borç Krizinin Nedenleri, Etkileri ve Krizi Önlemeye Yönelik Önlemler**, Ankara, Gazi Üniversitesi.

DAŞKAN, E. S. (2016) "Türkiye'de Lojistik Hizmetlerdeki Gelişimin Dış Ticaret Üzerine Yansımaları" Yüksek Lisans Tezi, **İstanbul Ticaret Üniversitesi, S.B.E**, İstanbul, Türkiye.

DAŞTAN, Ü. (2021) "E-Gümrük Kapsamında Türkiye'nin Kara Sınır Kapılarının Lojistik Aşamasında İncelenmesi" **Gümrük Ticaret Dergisi**, 8(24), 55-65.

DEĞERLİ, I. & O. ÖRS (2011) "Avrupa Birliği'nde Küresel Finansal Krize Karşı alınan Önlemler ve Birliğin Rekabet Gücünün Artırılmasına Yönelik Girişimler: Euro Rekabet Paktı", **ABGS Ekonomik ve Mali Politikalar Başkanlığı**, Mayıs 2011, Ankara, Türkiye.

DEMİR, A. N. (2022) "1990-2019 Dönemi Türkiye-Almanya Dış Ticaret İlişkisi Üzerine Ekonometrik Bir Analiz" Yüksek Lisans Tezi, Kayseri Üniversitesi, **Lisansüstü Eğitim Enstitüsü**, Kayseri, Türkiye.

DEMİRCİ, A. & D. B. TARHAN (2017) "Karayolu Taşımacılığı Optimizasyonu (Veri Zarflama Analizi ile Mersin İlinde Bir Uygulama" **Toros Üniversitesi İ.İ.S.B.F. Sosyal Bilimler Dergisi**, 4(7), 112-131.

DERAN, A. & İ. ERDURU (2018) "Karayolu ve Denizyolu Yük Taşımacılığı Sektörlerinin Finansal Performans Analizi: Türkiye Cumhuriyet Merkez Bankası Sektör Bilançoları Üzerine Bir Araştırma" **Muhasebe ve Vergi Uygulamaları Dergisi**, 11(3), 479-503.

DEVECİ, D. A. & D. ÇAVUŞOĞLU (2013). "İntermodal Demiryolu Taşımacılığı: Türkiye için Fırsatlar ve Tehditler". **Dokuz Eylül Üniversitesi Denizcilik Fakültesi Dergisi**, 5(1), 93-120.

DEVİREN, N. V. (2004). "Yeni Dış Ticaret Teorileri". **Mevzuat Dergisi**, 7(81), 1.

DİNÇER, F. C. Y. (2021) "2007-2018 Lojistik Performans Endekslerinde Başat Aktör Olan Almanya'nın Lojistik Potansiyeli ve Stratejilerinin İncelenmesi" **Üçüncü Sektör Sosyal Ekonomi Dergisi**, 56(2), 1190-1209.

DOĞAN, A. (2021) "Demir Yolu – Kara Yolu Tercihinde Altyapı Yatırım Maliyetlerini Azaltıcı Dolaylı Getiriler Üzerine Bir Araştırma" **Socrates Journal of Interdisciplinary Social Studies**, 7(9), 115-129.

DOĞAN, M. & Ö. SERTKAYA DOĞAN (2022) "Türkiye'nin Jeopolitiği" **Uluslararası Yönetim Akademisi Dergisi**, 5(2), 320-339.

DOKUCU, D. (2022) "Covid-19 Pandemisinin Lojistik Sektörüne Etkileri: Türkiye'de Faaliyet Gösteren Lojistik Firmalarından Örnekler" Yüksek Lisans Tezi, **İstanbul Gelişim Üniversitesi, Lisansüstü Eğitim Enstitüsü**, İstanbul, Türkiye.

DUMAN, E. (2011) "Krizlerin Anatomisi: 1929 Ekonomik Buhranı ve 2008 Küresel Krizin Karşılaştırılması" Yüksek Lisans Tezi, **Karamanoğlu Mehmet Bey Üniversitesi**, S.B.E. Karaman, Türkiye.

DURAK, M. S. & A. K. YILMAZ (2016) "Airline Selection Criteria at Air Cargo Transportation Industry" **Transport& Logistics: The International Journal**, 16(40), 10-19.

DURMAZ, S. (2009). "Dış Ticarette Karşılaşılan Sorunlar ve Çözüm Önerileri" Doktora Tezi**, Marmara Üniversitesi, S.B.E**. İstanbul, Türkiye.

DURUSOY, S. & Z. BEYHAN (2016) **İtalya Ekonomisini Zorluk ve Tehditleri** "Çevrimiçi" https://www.tek.org.tr/pdf/t24.pdf (Erişim Tarihi: 29. 10. 2023).

EKİCİ, Ü. & T. FERŞADOĞLU (2024) "Demiryolu Taşımacılığının Diğer Taşımacılık Modlarıyla Karşılaştırılması ve Sağladığı Avantajlar" **Demiryolu Mühendisliği Dergisi**, 1(19), 121-132.

Ekonomik Araştırmalar Şubesi (2021) **Hollanda Ülke Bilgi Notu** "Çevrimiçi" https://tim.org.tr/files/downloads/Ulke_Bilgi_Notlar%C4%B1/Hollanda%20%C3%9Clke%20Bilgi%20Notu.pdf (Erişim Tarihi: 31.10.2023).

ELİTAŞ, B. L. & A. ŞEKER (2017) "Uluslararası Ticarette Tarife Dışı Önlemlerin Rolü: Türkiye Tekstil Sektörü Üzerine Bir Araştırma" **Muhasebe ve Finansman Dergisi**, (74), 51-74.

EMEÇ, A. S. (2021) "Türkiye'nin Deniz Yolu İhracatını Etkileyen Faktörler" **Tarsus Üniversitesi Uygulamalı Bilimler Fakültesi Dergisi**, 1(2), 1-14.

EMİR, M. (2022) "Almanya'nın 1990-2018 Yılları Arasındaki Ekonomik Gücünün Askeri Güce Dönüşüm Analizi" **Anadolu Strateji Dergisi**, 4(2), 31-49.

EMİRKADI, Ö & H. BALCI (2018) "Lojistik Sektörü ve Türkiye Dış Ticaretine Etkileri" **Journal of Institute of Economic Development and Social Researches**, 4(8), 123-132.

ERASLAN, C. & M. E. TİMURTAŞ (2015) "Avrupa Borç Krizinin Seçilmiş Ülke Örnekleri Üzerinde Etkileri" **Gazi İktisat ve İşletme Dergisi**, 1(2), 17-54.

ERDOĞAN, E. (1989) "Uluslararası Karayolu Taşımacılığı ve Türkiye" **Anadolu Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi**, 7(2), 221-240.

ERGİN, H. & G. S. ÇEKEROL (2008) "İntermodal Yük Taşımacılığı ve Türkiye Hızlı Tüketim Malları Dağıtımı İçin Uygulama Denemesi" **Dumlupınar Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi**, 22(1), 1-24.

ERSUNGUR, Ş. M. & T. BAYRAMOĞLU & H. PABUÇCU (2017) "Türkiye'nin Almanya, Rusya ve Çin İle Ticari İlişkileri: Girdi-Çıktı Analizi İle Bir Uygulama" **Gaziantep University Journal of Social Sciences**, 16(1), 252-267.

ERTURGUT, R. & M. M. YÜNEY & M TEKİN (2018) "Global Gelişmişlik ve Lojistik Performans: Fransa Örneği" **International Academic Research Congress**, Ines Antalya, Türkiye, Kasım 2018, 373-381.

ESKİ, Ö. & S. ESKİ (2022). "İç Su Yolu Yük Taşımacılığı Maliyetlerinin Hesaplanması ve Entropi Ağırlık Yöntemi ile Değerlendirilmesi: Hollanda Örneği", **Mediterranean International Conference on Research in Applied Sciences**, Antalya, Türkiye, 22-24 Nisan, 1-5.

ETCİ, H. (2022) "Hollanda'da Covid-19 Salgınının İşgücü Piyasasına Etkisi" **Anadolu Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi**, 23(4), 356-385.

European Commission (2016) **Spain**, "Çevrimiçi" http://ec.europa.eu/economy_finance/eu/forecasts/2016_autumn/es_en.pdf, (Erişim Tarihi: 3.11.2023).

Europen Environment Agency (2023) **Rail and Waterborne – Best for Low-Carbon Motorised Transport** "Çevrimiçi" https://www.eea.europa.eu/publications/rail-and-waterborne-transport (Erişim Tarihi: 15.09.2023).

Europen Trend Chart on Innovation (2005) **Europen Innovation Scoreboard, Comparativ Analysis of Innovation Performance**, Brussels, Belgium.

EVREN, G. & K. S. ÖĞÜT (2006). "Kombine Taşımacılık ve Ro-La", **Uluslararası Demiryolu Sempozyumu**, İstanbul, Türkiye, 13-16 Aralık, 1-9.

FELEKOĞLU, H. (2020) "Almanya'nın Tarihi, Avrupa Birliği İçindeki Rolü ve Diğer Birlik Ülkelerine Siyasal ve Ekonomik Etkisi" Yüksek Lisans Tezi, **İstanbul Ticaret Üniversitesi, Dış Ticaret Enstitüsü**, İstanbul, Türkiye.

FELIPE, J. & U. KUMAR (2012) "The Role of Trade Facilitation in Central Asia" **Eastern European Economics**, 50(4), 5-20.

FİDAN, H. & B. AFŞAR (2023) "Ticaret Savaşları ve Dış Ticaret" **Nevşehir Hacı Bektaş Veli Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi**, 13(1), 650-664.

FULSER, B. (2015) "Kombine Taşımacılık ve Türkiye Uygulamaları" Yüksek Lisans Tezi, **İstanbul Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü**, İstanbul, Türkiye.

GEREDE, E. (2002) "Havayolu Taşımacılığında Küreselleşme ve Havayolu İşbirlikleri THY AO'da Bir Uygulama" Doktora Tezi, **Anadolu Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü**, Eskişehir, Türkiye.

GİDİRİŞLİOĞLU, G. (2005) "İrlanda Ekonomik Kalkınması ve Türkiye Karşılaştırması" Yüksek Lisans Tezi, **İstanbul Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü**, İstanbul, Türkiye.

GÖÇER, İ. (2013) "Küresel Ekonomik Krizin Etkileri: Panel Veri Analizi" **Balıkesir Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi**, 16(29), 163-188.

GÖRÇÜN, Ö. (2018) **Ulaştırma Sistemleri ve Yönetimi**, Eskişehir, Anadolu Üniversitesi Yayınları.

GÖRÇÜN, Ö. F. & Ö. GÖRÇÜN (2018) "Lojistik Maliyetler Çerçevesinde Karadeniz Limanlarının Multimodal Taşımacılığa Uygunluklarının Analizi, **UİİİD-IJEAS**, 1(21), 65-80.

GÖRÇÜN, Ö. F. (2019) "Uluslararası Taşımacılık İşletmelerinin Çekici Araç Seçimlerinin Entegre AHP, Entropi ve TOPSIS Yöntemleri Kullanılarak Analizi" **Afyon Kocatepe Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi**, 21(3), 899-922.

GÖZE, S. (2014) "Türkiye'de Lojistik Hizmetlerindeki Gelişimin Dış Ticaret Üzerine Etkileri" Yüksek Lisans Tezi, **Afyon Kocatepe Üniversitesi, S.B.E**, Afyon, Türkiye.

GÜLSÜN, B. & B. ERKAYMAN (2018). "Lojistikte Taşıma Şekillerinin Belirlenmesi: Bir Kombine Taşımacılık Örneği". **Mehmet Akif Ersoy Üniversitesi Uygulamalı Bilimler Dergisi**, 2(2), 37-51.

GÜNER, K. C. (2021) "Koronavirüs (COVID-19) Pandemisi ve Uygulanan Mali Tedbirlerin Değerlendirilmesi" **Turizm Ekonomi ve İşletme Araştırmaları Dergisi**, 3(1), 84-95.

GÜRSOY, H. (2014) "Lojistik Sektörünün Dış Ticaretteki Rolü ve İşletmeler Üzerinde Etkisi" Yüksek Lisans Tezi, **Beykent Üniversitesi, S.B.E**, İstanbul, Türkiye.

HAUSMAN, W.H. & H. L. LEE & U. SUBRAMANIAN, U (2013) "The Impact of Lojistics Performance on Trade" **Production and Operations Management**, 22(2), 236-252.

HİÇ, M. (2009) **Küresel Ekonomik Kriz ve Türkiye**, Ankara, Beykent Üniversitesi Yayınları.

HOLSLAG, J. (2006) "China's New Mercantilism in Central Africa" **African and Asian Studies**, 5(2); 133-169.

HÜSMENOĞLU, M. & B. Y. KUŞAKLI (2021) "Almanya Sağlık Sistemi COVİD-19 Pandemisi Durum Analizi" **Sağlık Akademisyenleri Dergisi**, 8(2), 156-162.

ISLAM, D. M. Z. & J. DINWOODIE & M. ROE (2006) "Promoting Development Through Multimodal Freight Transport in Bangladesh" **Transport Reviews**, 26(5), 571-591.

IŞIK, E. (2009) "Türkiye'de Lojistik Hizmetlerinin Gelişiminin İhracat Odaklı Büyümeye Etkileri" Yüksek Lisans Tezi**, Adnan Menderes Üniversitesi, S.B.E,** Aydın, Türkiye.

İNCEKARA, B. (2020) "Türkiye'de Lojistik ve Ulaştırma Harcamaları ve İhracat İlişkisinin Ekonometrik Analizi" **Journal of Economics, Finance and Accounting**, 7(2), 166-172.

İNCEKARA, B. (2021) "Denizyolu Taşımacılığı ve Uluslararası Ticaret**" International Journal of Commerce, Industry and Entrepreneurship Studies (UTISGAD)**, 1(2), 111-123.

İNSAMER (2023) **Hollanda Ülke Profili** "Çevrimiçi" https://www.insamer.com/tr/ulke-profili-hollanda/ (Erişim Tarihi: 31.10.2023).

İzmir Ticaret Odası (2021) **İtalya Cumhuriyeti Ülke Raporu** "Çevrimiçi" https://api.izto.org.tr/storage/Documents/original/oY3lsyDjM4LLCE6i.pdf (Erişim Tarihi: 30.10.2023).

JANNSEN, N. & S. KOOTHS (2012) "German Trade Performance in Times of Slumping Euro Area Markets" **Intereconomics**, 47(6), 368-372.

KABASAKAL, A. & A. O. SOLAK (2009). "Demiryolu Sektörünün Rekabete Açılması". **Dumlupınar Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi**, 12(25), 27-34.

KAHRAMAN AKDOĞU, S. (2012), "Türkiye'de Mali Serbestleşme Süreci ve Krizlerin Kısa Bir Özeti" **Afyon Kocatepe Üniversitesi İİBF Dergisi**, 14(2), 189-208.

KAHYAOĞLU, A. (2014) "Küresel Krizin Nedenleri ve Avrupa Birliği Ülkeleri Üzerindeki Ekonomik Etkileri: İtalya, Yunanistan ve İspanya Örneği" Yüksek Lisans Tezi, **Afyon Kocatepe Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü,** Afyon, Türkiye.

KAPLAN, B. (2019) "Türkiye'de Lojistik Sektörünün Dış Ticaret Üzerinde Etkileri. Otomotiv Endüstrisi Örneği)" Yüksek Lisans Tezi, **Tekirdağ Namık Kemal Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü**, Tekirdağ, Türkiye.

KAPLAN, Z. (2018) "Türkiye'nin Lojistik Performansının Dış Ticarete Etkisi" Yüksek Lisans Tezi, **Mersin Üniversitesi, S.B.E**, Mersin, Türkiye.

KARA, İ. (2018) "Son Küresel Kriz ve Maliye Politikaları Uygulamaları: Türkiye'de ve Seçilmiş Ülkelerde (İspanya, Yunanistan, İngiltere, Almanya)" Yüksek Lisans Tezi, **Gazi Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü**, Ankara, Türkiye.

KARA, M. ve diğerleri (2007)" Hatay İli İhracatçılarının Taşımacılıktan Kaynaklanan Sorunları ve Çözüm Önerileri" **Çukurova Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi**, 16(1), 395-412.

KARADAŞ, F. C. (2022) "İthalat, İhracat ve Döviz Kurunun Dış Ticaret Dengesi Üzerindeki Etkileri: Zaman Serisi Analizi" Doktora Tezi, **Anadolu Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü**, Eskişehir, Türkiye.

KASILINGAM, R. J. (1998) **Logistics and Transportation Design and Planing**, London, Kluver Academic Publishers.

KAYNAK, M. (2001) **Yeni Demiryolu Çağı Yüksek Hızlı Trenler ve Türkiye**, İzmir, Türkiye İktisat Kongresi.

KAYNAK, M. (2004) "Uluslararası Taşımacılık ve Lojistik Bağlamında Avrasya Ulaştırma Koridorlarında Bölgesel Rekabet ve Türkiye" **Ekonomik Yaklaşım Dergisi,** 15(52-53), 3-34.

KESER, H. Y. & S. AY. & I. ÇETİN (2018) "Ulaştırmada Karayolları: Türkiye'deki Gelecek Beklentileri" **TESAM Akademi Dergisi**, 5(2), 63-93.

KESKİN, M. H. (2006) **Lojistik Tedarik Zinciri Yönetimi**, Ankara, Nobel Yayın Dağıtım.

KILIÇ, F. (2022) "Uluslararası Ticaretin Önemi Kapsamında Sürdürülebilir Lojistik" **Uluslararası Ticaret ve Lojistikte Güncel Yaklaşımlar ve Değerlendirmeleri**, Ed.: Hüseyin Ali Kutlu ve diğerleri, 1. bs., İstanbul, Efe Akademi Yayınları, 9-24.

KILIÇ, M. & S. U. KOÇDEMİR (2018) "Dış Ticaret ve Lojistik Arasındaki İlişki: Yükselen Piyasa Ekonomisindeki Ülkelerde Panel Veri Analizi" **Uluslararası Ekonomi ve İşletme Sempozyumu**, Gaziantep, Türkiye, 25-27 Ekim, 219-232.

KOCA, A. (2021) "Avrupa Borç Krizinin Nedenleri ve Sonuçları Türkiye Ekonomisi Üzerine Ampirik Bir Analiz" Yüksek Lisans Tezi, **Selçuk Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü**, Konya, Türkiye.

KORINEK, J & P. SOURDIN (2011) "To What Extent Are HighQuality Logistics Services Trade Facilitating?" **OECD Trade Policy**, 108, 1-42.

KORKMAZ, M. & N. DİLBAZ ALACAHAN (2013) "Karayolu Yolcu Taşımacılığı Katma Değer Tahminin Detaylı Analizi" **Karadeniz Uluslararası Bilimsel Dergi**, 1(20), 85-101.

KÖGMEN, Z. "Karayolu Taşımacılığının Diğer Taşımacılık Modlarıyla Karşılaştırılması ve Sağladığı Avantajlar" **Ulaştırma ve Haberleşme Uzmanlık Tezi, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı**, Ankara, Türkiye.

KRAUGMAN, P. (2012) "Ölçek Ekonomileri, Ürün Farklılaştırma ve Ticaret Yapısı" Çeviren: Ali Polat, **Sosyal Bilimler Dergisi**, 14(1), 211-227.

KUŞDOĞAN, H. İ. (2018) "Osmanlı Devleti'nde Kara Taşımacılığı" **Genç Kalemler Tarih Araştırmaları Dergisi**, 4(5), 1-4.

KUYUCAK, Ş. F. (2010). "Ulaştırma Türlerinin Karşılaştırılması", **Ulaştırma Sistemleri**, Ed.: N. Aras & E. Gerede, 6.bs, Eskişehir, Eskişehir Anadolu Üniversitesi Yayınları, 199-217.

LAMBERT, D. M. & M. C. COOPER & J. D. PAGH (1998) "Supply Chain Management: Implementation Issues and Research Opportunities" **The International Journal of Logistics Management**, 9(2), 1-20.

LAN, C. & W. BO (2013) "Impact of International Logistics on International Trade" **6th International Conference on Information Management, Innovation Management and Industrial Engineering**, Xian, China, 211-215.

LAPERCHE, B. & D. UZUNIDIS (2009) "The New Mercantilism and the Crisis of Global Capitalism: Elements for Discussion" **13th Conference of the Research Network Macroeconomics and Macroeconomic Policies**, Berlin, 30-31 Ekim, 1-23.

LONG, D. (2012) **Uluslararası Lojistik, Küresel Tedarik Zinciri Yönetimi,** Çev.: Mehmet Tanyaş & Murat Düzgün, Ankara, Nobel Yayıncılık.

MARTI, L & R. PUERTAS & L. GARCÍA (2014) "The Importance of the Logistics Performance Index in International Trade" **Applied Economics**, 46(24), 2982-2992.

MARTI, L. & J. C. MARTIN & R. PUERTAS (2017) "A DEA – Logistics Performance Index" **Journal of Applied Economics**, 20(1), 169-192.

MEŠIĆ A. & S. MİŠKİĆ & Z. STEVİĆ & Z. MASTİLO (2022) "Hybrid MCDM Solutions for Evaluation of the Logistics Performance Index of the Western Balkan Countries" **Economics**, 10(1), 13-34.

MURPHY, N. B. (2000) "Europen Union Financial Developments: The Single Market, The Currency and Banking" **Heinonline**, 13(1), 1-18.

NARLIKAR, A. (2020) "The Good, the Bad and the Uygly: Germany's Response to the COVID-19 Pandemic" **ORF Special Report**, (108), 1-12.

NG, A. K. Y. (2009) "Competitiveness of Short Sea Shipping and The Role of Port: The Case of North Europe" **Maritime Policy & Management**, 36(4), 337-352.

NGUYEN, H. O. & J. TONGZON (2010) "Casual Nexus Between the Transport and (Logistics Sector and Trade: The Case of Australia" **Transport Policy**, 17(3), 135-146.

NOTTEBOOM, T. E. & H. E. HARALAMBIDES (2020) "Port Management and Governance in a Post-COVID-19 Era: Quo Vadis?" **Maritime Economics & Logistics**, 22(1), 329-352.

NOVRUZOV, O. (2020) "Euro Krizinin PIIGS Ülkelerinin Ekonomik Büyümesine Etkisi" Yüksek Lisans Tezi, **İstanbul Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü**, İstanbul, Türkiye.

ODA, S. (2008) "Türkiye'de Lojistik Sektörü ve Dış Ticaret Üzerine Etkileri" Yüksek Lisans Tezi, **Trakya Üniversitesi S.B.E**, Edirne, Türkiye.

OECD DATA (2023) **Container Transport** "Çevrimiçi" https://data.oecd.org/transport/container-transport.htm#indicator-chart (Erişim Tarihi: 10.04.2023).

OECD DATA (2023) **Freight Transport** "Çevrimiçi" https://data.oecd.org/transport/freight-transport.htm#indicator-chart (Erişim Tarihi: 10.04.2023).

OĞUZ, İ. H. & D. OĞUZ (2019) "Türkiye Ekonomisinde Lojistik" **Uluslararası İşletme ve Ekonomi Çalışmaları Dergisi**, 1(2), 65-74.

OĞUZ, S. & G. ALKAN & B. YILMAZ (2019) "Seçilmiş Asya Ülkelerinin Lojistik Performanslarının TOPSIS Yöntemi İle Değerlendirilmesi" **IBAD Sosyal Bilimler Dergisi**, (Özel Sayı), 497-507.

OKŞAŞ, O. (2014) "İntermodal Taşıma Maliyet Analizi İle Optimum Taşıma Uzaklıklarının Belirlenmesi" Yüksek Lisans Tezi, **İstanbul Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü**, İstanbul, Türkiye.

OKTAR, S. & N. EROĞLU (2015) "Petrolün İlk Küresel Krizi: 1973 Krizi" **İktisadi Krizler ve Türkiye Ekonomisi**, Ankara, Orion Kitabevi, 177-190.

Onursal, E. (2013) **Mevzuat ve Teknik Yönleri ile Dış Ticaret**, Ankara, Seçkin Yayıncılık.

ORTH, M. (2021) **Ticari Yolların Kavşağındaki Almanya**, "Çevrimiçi" https://www.deutschland.de/tr/topic/ekonomi/almanya-uluslararasi-ticaretin-kavsagi Erişim Tarihi: 29.09.2023.

ÖZBEK, S. (2023) "Ekonomik Büyüme ile Gümrük ve Lojistik Sektörü İlişkisi: Gelişmekte Olan Ülkeler Üzerine Bir Panel Veri Analizi" **Gümrük Ticaret Dergisi**, 10(31), 53-65.

ÖZDEMİR, Ç (2009) "Denizyolu Yük Taşımacılığında Maliyetler ve Bir Uygulama" Doktora Tezi, **İstanbul Üniversitesi, S.B.E.** İstanbul, Türkiye.

ÖZEL, H. A. & F. SEZGİN (2012) "Ticari Serbestleşme-Ekonomik Büyüme İlişkisinin Bootstrap Kantil Regresyon Yardımıyla Analizi" **İstanbul Üniversitesi İktisat Fakültesi Mecmuası**, 62(2), 283-303.

ÖZOĞLU, B. & S. B. DEMİRCİ (2021) "Türkiye'de Karayolu Taşımacılığının Değerlendirilmesi: Bir Literatür Taraması" **Ömer Halisdemir Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi**, 14(2), 670-687.

ÖZTÜRK, N. (2005) **Dış Ticaret, Kuram, Politika, Uygulama,** Ankara, Roma Yayınları.

PALACIOĞLU, T. (2018) "Mutlak Üstünlük ve Bazı Dış Ticaret Teorileri**" İstanbul Ticaret Odası (İTO)/İstanbul Düşünce Akademisi (İDA**), İstanbul, 8 Nisan, 3-4.

PERAKIS, A. N. & A. DENISIS (2008) "A Survey of Short Sea Shipping and Its Prospects in The USA" **Maritime Policy & Management**, 35(6), 591-614.

POSNER, M. V. (1961) "International Trade and Technical Change**" Oxford Economic Papers, New Series**, 13(3), 323-341.

ROEKEL, W. V. (2017) "Improving The Logistics Performance Index (LPI) by Assigning Weights to Its Six Core Components, Using the Best-Worst Method" Master of Science in **Systems Engineering, Policy Analysis and Management at the Delft University of Technology**.

SAATÇİOĞLU, C. & N. Ç. KOLBAŞI (2012) "Türkiye Lojistik Sektöründe Denizyolu-Demiryolu Entegrasyon Sürecinin İncelenmesi" **Sakarya İktisat Dergisi**, 1(2), 1-25.

SAATÇİOĞLU, C. (2006) **Ulaştırma Sistemleri ve Politikaları Türkiye-Avrupa Birliği Uygulamaları**, Ankara, Gazi Kitabevi.

SAYGILI, M. S. (2014) "İntermodal Taşımacılığın Maliyet Avantajlar: Karayolu-Denizyolu Entegrasyonu Üzerine Bir Araştırma" **Marmara Üniversitesi Öneri Dergisi**, 11(41), 203-214.

SERTKAYA, B. & S. BAŞ (2021) "Covid-19 Salgınının Türkiye Ekonomisi Üzerine Etkileri: Riskler ve Olası Senaryolar" **Dicle Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi**, 11(21), 147-167.

SMITH, A. (1776) **The Wealth of Nations**, New York, ABD, The Modern Library.

SOLAKIVI, T. ve diğerleri (2014) "Finland State of Logistics 2014" **Helsinki: Publications of the Ministry of Transport and Communications**, 1-98.

SUNGUR, O. (2006) "Bir Başarı Örneği Olarak Finlandiya Ulusal İnovasyon Sisteminin Analizi: Aktörler, Roller, Güçlü ve Zayıf Yönler" **Süleyman Demirel Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi**, 2(4), 120-145.

SUNGUR, O. (2015) "2000 Sonrası Türkiye Ekonomisi: Büyüme, Enflasyon, İşsizlik, Borçlanma ve Dış Ticarette Gelişmeler" **Toplum ve Demokrasi Dergisi**, 9(19), 243-270.

SURUGİU, M.R. & C. SURUGİU (2015) "International Trade, Globalization and Economic Interdependence between European Countries: Implications for Businesses and Marketing Framework" **Procedia Economics and Finance**, 1(32), 131-138.

SÜLÜN, D. (2020) "The Impact of Covid-19 on France's Economy with an Overtiew on the European Economy" **Journal of Research in Economics, Politics & Finance**, 5(Special Issue), 115-136.

ŞAHBAZ, R. P. & S. YÜKSEL (2008) "Türkiye'de Ulaştırma Aracı Seçiminde Etkili Olan Etkenler ve Demiryollarının Rekabet Edebilirliği" **Elektronik Sosyal Bilimler Dergisi**, 7(25), 197-211.

ŞAHİN, D. (2016) "Faktör Yoğunluğuna Göre Endüstri-İçi Ticaretin Statik Ölçümü: Türkiye Örneği**" Akademik Bakış Dergisi**, (54), 174-187.

ŞAHİN, G. (2012) "Uluslararası Lojistik" **Ulaştırma Sistemleri**, Ed.: Bülent Çatay & Gürkan Öztürk, Eskişehir, Anadolu Üniversitesi Yayınları, 2-21.

ŞAHİN, L. (2016) "Tercihlerde Benzerlik Teorisinin Sınanması: Fildişi Sahili Cumhuriyeti'nin Waemu'ya İhracatının Panel Çekim Modeliyle Analizi" **Çankırı Karatekin Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi**, 7(1), 335-348.

ŞANLIOĞLU, Ö. (2005) "Almanya'da Ekonomik Durgunluğun Sebepleri ve Geleceği" **Süleyman Demirel Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi**, 10(1), 349-368.

ŞEKER, B. (2016) "Taşımacılığın Yeni Trendi İntermodal Sisteminin Türkiye'deki Konumu ve Türk Otomotiv Sektöründe Uygulanışı" **Uluslararası İktisadi ve İdari Bilimler Dergisi**, 2(1), 86-102.

ŞEKER, B. (2016). "Taşımacılığın Yeni Trendi İntermodal Sisteminin Türkiye'deki Konumu ve Türk Otomotiv Sektöründe Uygulanışı" **Uluslararası İktisadi ve İdari Bilimler Dergisi**, 2(1), 86-102.

ŞEN, A. (2010) "Yenilenebilir Enerji Tüketimi ve Ekonomik Büyüme İlişkisi: İspanya Örneği" Yüksek Lisans Tezi, **İstanbul Teknik Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü**, İstanbul, Türkiye.

ŞENGÜR, Y. (2004) "Havayolu Taşımacılığında Düşük Maliyetli Taşıyıcılar ve Türkiye'deki Uygulamalarının Araştırılması" Yüksek Lisans Tezi, **Anadolu Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü**, Eskişehir, Türkiye.

T.C. Dışişleri Bakanlığı (2022) **İspanya Ekonomisi**, "Çevrimiçi" https://www.mfa.gov.tr/ispanya-ekonomisi.tr.mfa (Erişim Tarihi: 14.11.2023).

T.C. Ticaret Bakanlığı (2021) **Federal Almanya Ülke Profili**, Ankara, Türkiye.

T.C. Ticaret Bakanlığı (2023) **Hizmet İhracatı Fransa Pazar Bilgileri Sunumu**, Ankara, Türkiye.

T.C. Ticaret Bakanlığı Uluslararası Anlaşmalar ve Avrupa Birliği Genel Müdürlüğü (2023) **İtalya Ülke Profili** "Çevrimiçi" https://ticaret.gov.tr/data/5efc842913b876f898f3c36d/%C4%B0TALYA-%C3%9Clke%20Profili_2023.pdf (Erişim Tarihi: 30.10.2023).

T.C. Ticaret Bakanlığı Uluslararası Anlaşmalar ve Avrupa Birliği Genel Müdürlüğü (2023) **Hollanda Ülke Profili** "Çevrimiçi" https://ticaret.gov.tr/data/5ef9d37413b87640180841db/HOLLANDA-%C3%9Clke%20Profili_2023.pdf (Erişim Tarihi: 31.10.2023).

T.C. Ticaret Bakanlığı Uluslararası Anlaşmalar ve Avrupa Birliği Genel Müdürlüğü (2023) **İrlanda Ülke Profili** "Çevrimiçi" https://ticaret.gov.tr/data/5f521c2b13b87674e88f1ef9/%C4%B0rlanda%20%C3%9Clke%20Profili.pdf (Erişim tarihi: 1.11.2023).

T.C. Ticaret Bakanlığı Uluslararası Anlaşmalar ve Avrupa Birliği Genel Müdürlüğü (2023) **İspanya Ülke Profili** "Çevrimiçi" https://ticaret.gov.tr/data/5e9ff13f13b8766324dec4ef/%C4%B0spanya%20%C3%9Clke%20Profili.pdf (Erişim Tarihi: 3.11.2023).

TAHİROĞLU, A. F. (2023) "Orta ve Yeni Çağda Şifalı Bitki Lojistiği" **Daruşşifa İslam Tıp Tarihi Araştırmaları Dergisi**, 2(2), 42-52.

TAKIM, A. & Ş. M. ERSUNGUR (2015) "Taşıma Şekillerine Göre Türkiye'de Dış Ticaretin Analizi: Mevcut Durum, Sorunlar ve Beklentiler" **Atatürk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi**, 19(3), 357-376.

TAŞDELEN, S. & P. K. BAKACAK & U. TAŞDELEN (2022) "Covid-19 Pandemisinin Denizyolu Taşımacılığına Etkisi: Türkiye Örneği" **Journal of Marine and Engineering Technology**, 2(2), 111-121.

TEK, Ö. B. (1999) **Pazarlama İlkeleri-Global Yönetimsel Yaklaşım Türkiye Uygulamaları**, İstanbul, Beta Yayınları.

TEKİN, G. (2012) "Ak Parti Dönemi Türkiye-Almanya İlişkileri" Yüksek Lisans Tezi, **Bilecik Şeyh Edebali Üniversitesi, S.B.E**. Bilecik, Türkiye.

TERZİ, G. (2018) "Türkiye'de Sınır Ticareti ve Uygulamadaki Sorunlar" **Gümrük ve Ticaret Dergisi**, (11), 38-49.

TOPUZ, H. & A. E. COŞKUN (2018) "Ricardo'nun Karşılaştırmalı Üstünlükler Teorisi: Türkiye, Kolombiya ve Güney Kore Üçlüsünün Sektörel Bazda Uygulamalı Bir Analizi" **Mehmet Akif Ersoy Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi**, 10(25), 672-685.

TOZAR, B. & E. GÜZEL (2011) "Enerji Lojistiği Perspektifinde Hazar Petrollerinin Türk Boğazlarına Etkileri" **Dokuz Eylül Üniversitesi Denizcilik Fakültesi Dergisi**, 3(2) 1-14.

TUNALI, H. & N. AKARÇAY (2018). "Deniz Taşımacılığı ile Sanayi Üretimi İlişkisinin Analizi: Türkiye Örneği". **İktisadi İdari ve Siyasal Araştırmalar Dergisi**, 3(6), 111-122.

TUNÇ, H. & M. KAYA (2016) "Türkiye'de Lojistik Sektörünün Gelişmesinde Dış Ticaretin Rolü Üzerine Bir Nedensellik Analizi" **Süleyman Demirel Üniversitesi Vizyoner Dergisi**, 7(14), 58-65.

TÜRK, S. (2018) "Stratejik Yönetimde Misyon ve Vizyon İfadesinin Önemi: Türkiye ve Hollanda Lojistik Sektörü Karşılaştırması" Yüksek Lisans Tezi, **Uşak Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü**, Uşak, Türkiye.

UÇAR, A. (2007) "Türkiye'de Lojistik Sektörünün Gelişimi ve Sorunları" Yüksek Lisans Tezi, **Dokuz Eylül Üniversitesi, S.B.E.** İzmir, Türkiye.

UĞUR, B. (2022) **Dış Ticaret Teorilerinin Evrimi,** 1. bs, Ankara, İksad Yayınları.

Utikad Uluslararası Taşımacılık ve Lojistik Hizmet Üretenleri Derneği (2009) **Limanlar Ülkesi Hollanda** "Çevrimiçi" https://www.utikad.org.tr/Detay/Sektor-Haberleri/3428/limanlar-ulkesi-hollanda#:~:text=D%C3%BCnya%20genelindeki%20%C3%BCreticileri%20Avrupa'daki,%C3%A7evreleyen%2015%20liman%20yer%20al%C4%B1yor. (Erişim Tarihi: 31.10.2023).

UYGUR, E. (2001) "Krizden Krize Türkiye: 2000 Kasım ve 2001 Şubat Krizleri" **Türkiye Ekonomi Kurumu Tartışma Metni**, No: 2001/1, Ankara.

ÜNSALAN, K. (2018) "Tek Türlü ve Çok Türlü Taşımacılığın Performans İndeksi Baz Alınarak Karşılaştırılması: İskenderun Örneği" Yüksek Lisans Tezi**, İskenderun Teknik Üniversitesi, Mühendislik ve Fen Bilimleri Enstitüsü**, İskenderun, Türkiye.

VERNON, R. (1966) "International Trade and International Investment in the Product Cycle" **Quarterly Journal of Economics**, 80(2), 190-207.

VURAL, D. & C. GENCER. & D. KARADOĞAN (2014). "Ulaştırma Uygulamalarına Yönelik Çok Modlu Model Önerisi", **Savunma Bilimleri Dergisi**, 13(1), 75-105.

WIKIPEDIA (2023) **İspanya** "Çevrimiçi" https://tr.wikipedia.org/wiki/%C4%B0spanya (Erişim Tarihi: 2.11.2023).

WORLDBANK (2023) **Logistics Performance Index (LPI)** "Çevrimiçi" https://lpi.worldbank.org/international/global (Erişim Tarihi: 14.02.2024)

WU, J. (2020) "The Relationship Between Port Logistics and International Trade Based on VAR Model" **Journal of Coastal Research**, 103(SI), 601-604.

XU, Y. Ve diğerleri (2022) "Impact of COVID-19 on Transportation and Logistics: a Case of China**" Economic Research-Ekonomska Istraživanja**, 35(1), 2386-2404.

YAMAN, S. ve diğerleri (2021) "Lojistik Sektörü ve Ekonomik Büyüme Arasındaki İlişkinin İncelemesi: G20 Ülkeleri Üzerine Bir Araştırma" **The Journal of International Scientific Researches**, 6(1), 1-9.

YAPRAKLI, T. Ş. & M. ÜNALAN (2022) "Küresel Lojistik Performans Endeksi ve Türkiye'nin Son 10 Yıllık Lojistik Performansının Analizi" **Atatürk Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi**, 31(3), 589-606.

YASLIKAYA, R. (2019) "Yerel Yönetimlerde Ölçek Ekonomisi: Teori, Kavram ve Tartışmalar" **Liberal Düşünce Dergisi**, 24(95), 163-192.

YAYLA, T. (2021) "Uluslararası Ticarette Havayolu Yük Taşımacılığının Gelişimi ve Performansını Etkileyen Faktörler: Türkiye Üzerine Teorik Bir İnceleme" **Konşimento Dergisi**, 1(1), 63-76.

YAZICIOĞLU, İ. E. (2022) "Uluslararası Ticaret Teorilerinden Mutlak, Karşılaştırmalı ve Rekabetçi Üstünlükler Teorilerine Yönelik Bir Değerlendirme" **Uluslararası Ticaret ve Ekonomi Araştırmaları Dergisi**, 6(2), 28-42.

YILDIRIM, S. (2010) "2008 Yılı Küresel Ekonomi Krizinin Dünya ve Türkiye Ekonomisine Etkileri" **KMÜ Sosyal ve Ekonomik Araştırmalar Dergisi**, 12(18), 47-55.

YILMAZ, G. & T. BUDAK (2022) "Sosyo-Ekonomik Yapısı ve Kamu Mali Göstergeleriyle İrlanda**" Vergi ve Sosyoekonomik Göstergeler Çerçevesinde OECD**, Ed. Ersan Öz & Şehnaz Altunakar Mercan & Selçuk Buyrukoğlu & Hüseyin Kutbay, 1.bs. Bursa, Ekin Basım Dağıtım, 258-288.

YILMAZ, S. (2007) "Jeopolitik ve Türkiye" **Jeopolitik Aylık Strateji Dergisi**, 8(61), 1-15.

YORULMAZ, M. & B. DENİZ & N. AKTEN (2010) "Kapıdan Kapıya Hizmet: Türleri ve Kullanılan Yük Üniteleri" **V. Uluslararası Ambalaj Kongresi**, Yalova, Nisan.

YÜCEL, Ö. & C. ŞATAF (2018) "2008 Küresel Finansal Krizin İspanya'ya Etkileri Üzerine Bir Değerlendirme" **Uluslararası Yönetim Akademisi Dergisi**, 1(1), 56-68.

ZEYBEK, H. (2007) "Ulaşım Sektöründe İntermodalite ve Lojistik Alanındaki Gelişmeler ve Türkiye'ye Yansımaları" Doktora Tezi, **Gazi Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü**, Ankara, Türkiye.