



T.C.

BANDIRMA ONYEDİ EYLÜL ÜNİVERSİTESİ

SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ

ULUSLARARASI TİCARET ANABİLİM DALI

Yüksek Lisans Tezi

**YENİ İPEK YOLU PROJESİ VE LOJİSTİK
SEKTÖRÜNÜN TÜRKİYE ÜZERİNDE ETKİSİ**

Yunus KURTULAN

185016007

Tez Danışmanı:

Doç. Dr. Senem NART

Bandırma 2022

T.C.
BANDIRMA ONYEDİ EYLÜL ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
ULUSLARARASI TİCARET ANABİLİM DALI

Yüksek Lisans Tezi

**YENİ İPEK YOLU PROJESİ VE LOJİSTİK
SEKTÖRÜNÜN TÜRKİYE ÜZERİNDE ETKİSİ**

Yunus KURTULAN
185016007

Tez Danışmanı:
Doç. Dr. Senem NART

Bandırma 2022

ETİK BEYAN SAYFASI

TÜRKİYE CUMHURİYETİ

BANDIRMA ONYEDİ EYLÜL ÜNİVERSİTESİ

SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ MÜDÜRLÜĞÜNE

Bu belge ile 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.(18/10/2022)



ÖNSÖZ

Yüksek Lisans eğitimim boyunca bilgisi, tecrübesi ve anlayışıyla bana yol gösteren, tez çalışmamın hazırlanma süresince önemli katkılarda bulunan ve tüm aşamalarında sabırla yardımını esirgemeyen, akademik alanda kendisinden çok şey öğrendiğim tez danışmanım Sayın Doç. Dr. Senem NART'a ve kıymetli jüri üyelerim olan Doç. Dr. Erdal AYDIN ve Doç. Dr. Yavuz Tansoy YILDIRIM'a saygılarımla teşekkür ediyorum.

Yüksek Lisans tezimin anket aşamasında gönüllü olarak bana destek olan, kıymetli zamanlarını ayıran, değerli görüşlerini paylaşan tüm lojistik yöneticilerine, akademisyenlerine ve lojistiğe gönül vermiş çalışanlarına saygılarımla teşekkür ediyorum.

Ayrıca tez aşamasında bilgi ve tecrübeleri ile bana yardımcı olan çok değerli Sercan DEMİRKOL, Sercan SAĞLAM, İpek ERGÜNEŞ'e ve eğitim hayatım boyunca manevi desteğini benden esirgemeyen aileme sonsuz teşekkür ederim.

Yunus KURTULAN

18.10.2022

ÖZET

YENİ İPEK YOLU PROJESİ VE LOJİSTİK SEKTÖRÜ ÜZERİNDE ETKİSİ

Yunus KURTULAN

Yeni İpek Yolu Projesi, Dünya'nın en büyük ekonomilerinden biri olan Çin'in Asya-Avrupa koridorunda yarattığı hareketlilikten güzergâh üzerindeki ülkeler yararlanmak istemiş ve kendi politikaları doğrultusunda fırsatlar aramaya başlamıştır. Ülkelerin transit yük koridorunda kendileri için fırsat arayışına girmesi, aynı bölgedeki komşuları arasından tercih edilme amacı taşımakta ve bir anlamda komşuları için ekonomik tehdit oluşturmaktadır. Bu nedenle Türkiye transit yük koridorlarını kendi üzerine çekmek için belirli standartta ulaşım altyapısına sahip olmak zorundadır. Yeni İpek Yolu bu amaçlarla şekillenmiş olup genel anlamda 3 kısımda incelenebilir. Bunlar Kuzey, Orta ve Güney İpek Yolu Koridorlarıdır. Üç koridor da bazı kısımlarda aynı ülkeler üzerinden geçmekteyken, coğrafi konum olarak farklı ülkelere de geçmektedir. Bu çalışmada Yeni İpek Yolu Projesi'nin lojistik sektörü üzerindeki etkisi açıklanmış olup, lojistik sektörünün yeni İpek Yolu Projesi ile nasıl etkilendiği açıklanmıştır. Proje, 60 ülkeyi, dünyanın bilinen enerji rezervlerinin %75'ini, dünya nüfusunun %70'ini etkileyecek ve dünya GSYH'sinin %55'ini oluşturacaktır. Çin başkanı Xi Jinping'in 2016 Ocak ayında Mısır, İran ve Suudi Arabistan üzerinden yaptığı tur, Çin'in sadece bu alanda tükettiği ham petrolün yarısından fazlasını tedarik etmesi nedeniyle değil, aynı zamanda zorunlu bir adım olması nedeniyle Levant'a atfettiği muazzam önemi ortaya koymaktadır.

Araştırmada nitel araştırma yöntemleri veri toplama tekniklerinden biri olan mülakat tekniği kullanılmıştır. Araştırmada toplam 23 kişi ile mülakat gerçekleştirilmiştir. Mülakatlardan elde edilen veriler Maxqda2022 programı aracılığıyla analiz edilmiştir. Program ile birlikte Türkiye'nin lojistik üs olma analizindeki Zayıf ve üstün yönlerine değinilirken, yeni İpek Yolu Projesi'nin siyasi ve ekonomik etkileri elde edilmiştir.

Anahtar Kelimeler: Yeni İpek Yolu, İpek Yolu Lojistiği, Lojistik Koridorlar, Ekonomik Koridorlar, Türkiye'de Taşımacılık

ABSTRACT

THE NEW SILK ROAD PROJECT AND ITS IMPACT ON LOGISTICS INDUSTRY

Yunus KURTULAN

The New Silk Road will receive training from students benefiting from the great mobility in China, one of the world's economies, as well as their own education. Those that are economically suitable for their neighbors, with the aim of being preferred from similar points in similar regions in terms of opportunity for the vehicle in the freight corridors of the countries. This Increase Turkey has to have transportation at certain standards in order to move its transit loads on its own way. The New Silk Road has been shaped by this and can be examined in general. These are the Northern, Central and Southern Silk Road Corridors. While all three corridors pass through the same points in some parts, they pass from different directions as a landscape. In this study, the effect of the new silk road project on the logistics sector has been explained and how it will affect the world with the new silk road project. Project 60 will account for 75% of the world's energy reserves, 55% worldwide. The Chinese center Xi Oca is seen in Egypt, Iran and Saudi Arabia, it is revealed in the enormous eye that China attributes to the Levant not only in the supply of the crude oil consumed in this field, but also because of a purpose to be achieved.

In the research, the preparatory program, which is one of the qualitative research method data collection techniques, was used. A total of 23 were completed in the study. Analyzed with tool obtained from interviews with Maxqda2022 tool. With the program, while focusing on Turkey's weakness and progress as a logistics base, the new Silk Road had the political and economic impact.

Keywords: New Silk Road, Silk Road Logistics, Logistic Corridors, Economic Corridors, Transportation in Turkey

İÇİNDEKİLER

ETİK BEYAN SAYFASI.....	i
ÖNSÖZ.....	ii
ÖZET.....	iii
ABSTRACT	iv
TABLolar	ix
KISALTMALAR	xii
GİRİŞ	1
BİRİNCİ BÖLÜM.....	3
1. YENİ İPEK YOLU PROJESİ	3
1.1. Yeni İpek Yolu Girişimi.....	3
1.2. İpek Yolu'nun Tarihi	3
1.3. Yeni İpek Yolu Projesi.....	6
1.4. Dünya'da Yeni İpek Yolu Projesi	7
1.5. Yeni İpek Yolu Projesindeki Ekonomik Koridorlar	8
1.5.1. Çin-Moğolistan-Rusya Ekonomik Koridoru	10
1.5.2. Yeni Avrasya Kara Köprüsü Ekonomik Koridoru	11
1.5.3. Çin-Orta Asya Ekonomik Koridoru.....	13
1.5.4. Bangladeş-Çin-Myanmar Ekonomik Koridoru (BCIM)	14
1.5.5. Çin-Çinhindi Yarımadası Ekonomik Koridoru.....	14
1.5.6. Denizyolu Ekonomik Koridoru	15
1.6. Yeni İpek Yolu Projesinde Beklentiler	16
1.6.1. İpek Yolu Projesinin Lojistiğe Faydaları.....	18
1.6.2. Lojistik Engellerinin Ortadan Kalkması	19
1.6.3. Ekonomik ve Ticari İlişkiler	20

1.6.4. Uzun Vadeli Dostane Ülke İlişkileri.....	21
1.7. İpek Yolu Projesinde Riskler	22
İKİNCİ BÖLÜM	24
2. LOJİSTİK SEKTÖRÜ VE KAVRAMI.....	24
2.1. Lojistik Kavramı	24
2.2. Lojistiğin Gelişimi	24
2.3. Lojistiğin Temel Amacı ve Önemi.....	26
2.4. Lojistiğin Temel Faaliyetleri.....	27
2.5. Lojistik Yönetimi	28
2.6. Geleneksel Taşıma Türleri	29
2.6.1. Karayolu Taşımacılığı.....	29
2.6.2. Denizyolu Taşımacılığı.....	31
2.6.3. Havayolu Taşımacılığı.....	31
2.6.4. Demiryolu Taşımacılığı	33
2.6.5. Boru Hattı Taşımacılığı	33
2.7. Taşıma Türleri Tercih Kriterleri.....	34
2.8. Tedarik Zinciri Yönetimi	35
BÖLÜM 3.....	36
3. YENİ İPEK YOLU PROJESİ İLE TÜRKİYE’DE LOJİSTİK ALT YATIRIMLAR	36
3.1. Türkiye’de Taşımacılık	36
3.2. Türkiye’nin Karayolu Taşımacılığı Değerlendirmesi	39
3.3. Türkiye’nin Denizyolu Taşımacılığı Değerlendirmesi	40
3.4. Türkiye’nin Havayolu Taşımacılığı Değerlendirmesi	41
3.5. Türkiye’nin Demiryolu Taşımacılığı Değerlendirmesi.....	42

3.6. Türkiye’de Lojistik Sektörünün Karakteristik Özellikleri	43
3.7. Türkiye’nin Lojistik Performans Endeksinin Değerlendirilmesi	45
3.8. Yeni İpek Yolu Projesine Katkı Sağlayacak Koridorlar ve Altyapısal Yatırımlar ..	48
3.8.1. Uluslararası Kuzey-Güney Ulaştırma Koridoru	48
3.8.2. Karadeniz Ekonomik İş Birliği Teşkilatı (KEİ) Ağı.....	49
3.8.3. Ekonomik İş Birliği Teşkilatı (EİT) Ağı.....	50
3.8.4. Kuzey-Güney Avrupa Otoyolu (TEM) Projesi.....	52
3.8.5. Kuzey-Güney Avrupa Demiryolu (TER) Projesi	52
3.8.6. Avrupa Kafkasya Asya Ulaştırma Koridoru (TRACECA)	54
3.8.7. Yavuz Sultan Selim Köprüsü.....	55
3.8.8. Bakü-Tiflis-Kars Demiryolu Hattı.....	56
3.8.9. İstanbul Havalimanı	58
3.8.10. 1915 Çanakkale Köprüsü.....	60
3.8.11. Marmaray ve Avrasya Tüneli	61
3.8.12. Asyaport Limanı	63
3.8.13. Trans Anadolu Doğalgaz Boru Hattı (TANAP)	64
3.8.14. Lojistik Köyler	66
3.9. Türkiye’nin Yeni İpek Yolu Projesindeki Yeri.....	68
3.9.1. Türkiye’nin Yeni İpek Yolu Projesindeki Politika Stratejileri	68
3.9.2. Türkiye’nin Yeni İpek Yolu Projesindeki Ticaret Stratejileri	70
3.9.3. Türkiye’nin Yeni İpek Yolu Projesindeki Lojistik Stratejileri	71
DÖRDÜNCÜ BÖLÜM	73
4. ARAŞTIRMANIN YÖNTEMİ	73
4.1. Araştırmanın Amacı ve Önemi	73
4.2. Geçerlik ve Güvenilirlik.....	74

4.3. Araştırma Deseni.....	75
4.4. Probleminin Belirlenmesi ve Araştırma Soruları.....	77
4.5. Araştırmanın Yöntemi.....	78
BEŞİNCİ BÖLÜM	81
5. ARAŞTIRMA BULGULARI	81
5.1. Katılımcılara İlişkin Demografik Bilgiler	81
5.2. Yeni İpek Yolu Projesi’ne İlişkin Bulgular	83
5.2.1. Türkiye’nin Yeni İpek Yolu Projesinde Üstün Yönleri	85
5.2.2. Türkiye’nin Yeni İpek Yolu Projesinde Zayıf Yönleri	90
5.2.3. Siyasi Etkileri	96
5.2.4. Ekonomik Etkileri	100
5.2.5. Lojistik Etkileri	105
5.3. Yeni İpek Yolu Projesi Kod Matris Tarayıcısı	108
5.4. Yeni İpek Yolu Projesi Ana Kod ve Alt Kodlarına İlişkin MAXMaps Haritası ...	109
5.5. Araştırma Elde Edilen Kelime Bulutu	113
SONUÇ.....	114
KAYNAKÇA	120
EK – 1	127

TABLÖLER

Tablo 1	: Bir Kuşak Bir Yol Projesi'ne Katılan Ülkeler	8
Tablo 2	: Geleneksel Taşıma Modlarının Karşılaştırılması.....	29
Tablo 3	: Türkiye'nin Lojistik Performans Endeksi Sıralaması	45
Tablo 4	: Katılımcılara Ait Demografik Bilgiler	81
Tablo 5	: Analiz Kapsamındaki Temalar ve Kodlar	83



ŞEKİLLER

Şekil 1	: Tarihi İpek Yolu	6
Şekil 2	: Bir Kuşak Bir Yol Projesindeki Ekonomik Koridorlar	10
Şekil 3	: Çin-Moğolistan-Rusya Ekonomik Koridoru	11
Şekil 4	: Yeni Avrasya Kara Köprüsü Ekonomik Koridoru	12
Şekil 5	: Çin-Orta Asya Ekonomik Koridoru.....	13
Şekil 6	: Bangladeş-Çin-Myanmar Ekonomik Koridoru	14
Şekil 7	: Çin-Çinhindi Yarımadası Ekonomik Koridoru	15
Şekil 8	: Türkiye'nin Başlıca Karayolları	39
Şekil 9	: Türkiye'nin Başlıca Limanları.....	40
Şekil 10	: Türkiye'nin Başlıca Havalimanları.....	42
Şekil 11	: Türkiye'nin Başlıca Demiryolları.....	43
Şekil 12	: Uluslararası Kuzey-Güney Ulaştırma Koridoru	49
Şekil 13	: Karadeniz Ekonomik İş Birliği Teşkilatı (KEİ) Ağı.....	50
Şekil 14	: Ekonomik İş Birliği Teşkilatı (EİT) Ağı	51
Şekil 15	: Kuzey-Güney Avrupa Otoyolu (TEM) Projesi.....	52
Şekil 16	: Kuzey-Güney Avrupa Demiryolu (TER) Projesi	54
Şekil 17	: Avrupa Kafkasya Asya Ulaştırma Koridoru (TRACECA)	56
Şekil 18	: Yavuz Sultan Selim Köprüsü.....	57
Şekil 19	: Bakü-Tiflis-Kars Demiryolu Hattı.....	59
Şekil 20	: İstanbul Havalimanı.....	60
Şekil 21	: 1915 Çanakkale Köprüsü.....	61
Şekil 22	: Marmaray ve Avrasya Tüneli	63
Şekil 23	: Asyaport Limanı	64

Şekil 24	: Trans Anadolu Doğalgaz Boru Hattı (TANAP)	66
Şekil 25	: Lojistik Köyler.....	69
Şekil 26	: Türkiye'nin Yeni İpek Yolu Projesinde Üstün Yönlerine İlişkin MaxMaps Haritası	86
Şekil 27	: Türkiye'nin Yeni İpek Yolu Projesi Üstün Yönleri Çubuk Grafiği	87
Şekil 28	: Türkiye'nin Yeni İpek Yolu Projesinde Zayıf Yönlerine İlişkin MaxMaps Haritası	90
Şekil 29	: Türkiye'nin Yeni İpek Yolu Projesinde Zayıf Yönlerine İlişkin Çubuk Grafiği	91
Şekil 30	: Yeni İpek Yolu Projesinin Siyasi Etkilerine İlişkin MaxMaps Haritası.....	97
Şekil 31	: Yeni İpek Yolu Projesi Siyasi Etkileri Çubuk Grafiği	98
Şekil 32	: Yeni İpek Yolu Projesinin Ekonomik Etkilerine İlişkin MaxMaps Haritası	100
Şekil 33	: İpek Yolu Projesi Ekonomik Etkileri Çubuk Grafiği	101
Şekil 34	: Yeni İpek Yolu Projesinin Lojistik Etkilerine İlişkin MaxMaps Haritası	105
Şekil 35	: İpek Yolu Projesi Lojistik Etkileri Çubuk Grafiği	105
Şekil 36	: Araştırmada Elde Edilen Kodların Sayısal Matrisi	108
Şekil 37	: Araştırmada Elde Edilen Kodların Şekilsel Matrisi	109
Şekil 38	: İpek Yolu Projesi Ana Kod-Alt Kod MaxMaps Haritası	111
Şekil 39	: Araştırmada Elde Edilen Kodların Kelime Bulutu	113

KISALTMALAR

BTK	: Bakü-Tiflis-Kars
CACO	: Orta Asya İş Birliği Teşkilatı
CENTO	: Merkezi Anlaşma Teşkilatı
CPEC	: Çin Pakistan Ekonomik Koridoru
DHMI	: Devlet Hava Yolları Meydan İşletmeciliği
ECO	: Ekonomik İş Birliği Örgütü
EİT	: Ekonomik İş Birliği Teşkilatı
GSYH	: Gayri Safı Yurtiçi Hasıla
IEBC	: Bağımsız Seçim ve Sınırlar Komisyonu
MLÖ	: Milattan Önce
MLS	: Milattan Sonra
MTO	: Tüm Taşımadan Sorumlu Olan Taşıyıcı
OBOR	: Bir Kuşak Bir Yol Girişimi
PBOC	: Parti Organizasyon İlişkileri
RCD	: Koruyucu Bağlantı Kesme Cihazı
SHGM	: Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü
TB	: Ticaret Bakanlığı
TCDD	: Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları
TEU	: 20 Feet'lik Konteyner

- 3PL** : Üçüncü Parti Lojistik
- 4PL** : Dördüncü Parti Lojistik
- TRACECA** : Avrupa Kafkasya Asya Ulaştırma Koridoru
- TANAP** : Trans Anadolu Doğalgaz Boru Hattı



GİRİŞ

Çin ile Avrupa'yı bağlayan Yeni İpek Yolu Ekonomik Kuşağı, Asya ve Mezopotamya arasında bir ticaret köprüsü görerek antik karasal İpek yolu rotalarına benzer bir güzergâha sahip olmasının yanında Avrasya topraklarına kadar erişen bir yapıya sahip olmakta ve bu İpek Yolu Ekonomi Kuşağı'nın kritik önemini açıkça ortaya koymaktadır. 1991 yılı Sovyetler Birliği'nin dağılması olayı sonucunda tarihi İpek Yolu projesinin tekrar canlandırılması yönünde fikirler ortaya atılmıştır. Son yıllarda hem teknolojik fırsatlar hem de lojistiğin gelişmesi ile beraber gelen ulaşım kolaylığı İpek Yolu'nun tekrar canlandırılması fikri Dünya'nın ticaret ağı geleceği açısından çok değerli bir yere sahiptir. Birçok devlet ve millet İpek Yolu sayesinde siyasi, kültürel, sosyal ve en büyük oranda ise ekonomik açıdan önemli gelişmeler yaşamış ve paylaşımlarda bulunmuştur. Ayrıca fikirlerin, bilgilerin, kültür ve inançların etkileşimini de sağlamış olan asırlardır önemini korumuş tarihi öneme sahip ulu bir yoldur.

Milletler arasında ürün ve hizmetlerin taşınması konusunda çok önemli bir yol olan İpek Yolu, kültürler arası etkileşiminin de sağlandığı dünya çapında önemli tarihi bir yol olarak anılmaktadır. Çin, ulaşımdaki sıkıntıları nedeniyle 2013'te Yeni İpek Yolu projesinin canlandırılması konusunu ele almıştır. Türkiye bu projede tam orta koridor da jeopolitik konumu nedeniyle köprü görevi görmüştür. Bu nokta da Asya'dan yola çıkan ürünlerin Avrupa'ya ulaşmasında hız ve ulaşım kolaylığı açısından büyük önem taşımaktadır. Rota Türkiye üzerinden geçtiği için boru hatları yatırımları Türkiye'ye de yapılmaya başlanmıştır. Tüm bunlarla beraber proje sadece Çin ile birkaç ülkeyi değil, tüm dünyayı ilgilendiren küresel bir proje özelliği kazanmıştır. Dolayısı ile tüm dünyayı ekonomik, sosyo-kültürel, ticari ve politik yönden oldukça etkili bir şekilde ilgilendirmektedir. Özellikle bu projenin önemli hale getirdiği konulardan birisi de lojistik sektörüdür. Tüm bu projenin gerçekleşmesinin en temel nedeni lojistik sektörünün varlığına dayanmaktadır. Lojistik sayesinde ülkeler mal, hizmet ve sosyo-kültürel paylaşımlarını yapabilecek ve dünya kaynaklarının eşit dağılımının gerçekleşmesi sağlanacaktır.

Yapılan bu araştırmada Türkiye'nin, Yeni İpek Yolu Projesinde üstlenmiş olduğu vizyon gereği yapılan altyapısal yatırımların kara, deniz, hava ve demiryolu lojistiğine

katkıları incelenerek Türkiye'nin mevcut durumu hakkında tespitler ortaya konulmuştur. Türkiye'nin gelişimine katkı sağlayacak lojistik, ekonomik ve siyasi etkileri tespit edilmiş olup zayıf yönlerine yönelik çözüm önerileri sunularak Dünya'nın lojistik merkez üssü olması amaçlanmıştır.

Tez çalışması 5 bölümden meydana gelmektedir. Çalışmanın ilk bölümünde İpek yolunun tarihinden, projedeki ekonomik koridorlardan, ipek yolu projesi girişiminden, projeden beklentilerden ve risklerden detaylı bir şekilde bahsedilmiştir. İkinci bölümde ise lojistik kavramından ve gelişimden, lojistiğin amacı ve öneminden, lojistiğin temel faaliyetlerinden, lojistik içerisindeki geleneksel taşıma türlerinden ve tedarik zinciri yönetiminden bahsedilmiştir. Üçüncü bölümde ise Türkiye'de taşımacılıktan, Türkiye'de mevcut kullanılan taşıma türlerinin değerlendirilmesinden, Lojistik sektörünün Türkiye içerisindeki karakteristik özelliklerinden, Lojistik performans endeksinin değerlendirilmesinden, yeni yapılacak olan ipek yolu projesine katkı sağlayacak olan koridorlara ve alt yapısal yatırımlara ve Türkiye'nin Yeni İpek Yolu Projesindeki önemine ve yerine yer verilmiştir. Dördüncü bölümde yapılan araştırmanın amacından ve öneminden, araştırmada kullanılan yöntemden ve araştırmada kullanılan desenden, araştırma problemine ve araştırma sorularına, araştırmada kullanmış olduğumuz veri toplama tekniklerinden son olarak da araştırma evreni ve örnekleme yer verilmiştir. Araştırmanın son bölümü yani beşinci bölümde; katılımcılara ilişkin demografik bilgilerden, yeni İpek yolu projesine ilişkin bulgulardan, Türkiye'nin Lojistik Merkez Üssü Olmasında Analize, Yeni İpek Yolu Projesi Etkilerine ve Yeni İpek Yolu Projesi Kod Matris Tarayıcısına yer verilmiştir.

BİRİNCİ BÖLÜM

1. YENİ İPEK YOLU PROJESİ

1.1. Yeni İpek Yolu Girişimi

“İpek Yolu, ilk defa Alman coğrafyacı Ferdinand Von Richtofen aracılığıyla 1870’lü yıllarda Doğu’yu Batı’ya birleştiren ticaret ağlarını ifade etmek için belirtilmiştir. İpek Yolu üzerindeki ticaret faaliyetlerinin Çin devletinin Han hanedanı (M.Ö. 206 - M.S. 220) Sadananda başladığı söylenmektedir. Ancak yol, esas canlılık ve önemini Çin’in Tang hanedanı (M.S. 618-907) döneminde kazandı. Çin’in Çangan veya günümüzdeki ismiyle Xi’an şehri, Batı’ya doğru uzanan büyüleyici ticaret yolunun başlangıç noktasıydı.” Tarihi İpek Yolu sade bir kara yolu olmaktan daha çok karmaşık bir ağ şeklindedir Dünya üzerindeki iki önemli ekonomi merkezlerinden olan Çin ve Roma’yı birbirine düğümleyen limanlar, nehir pazarları, kuleli kervansaraylar, birçok deve yolu, dağ geçidi dar boğazları, çöl işaretlerinden oluşan ve sürekli bir değişimle karşı karşıya kalan yollar bütünüdür. İpek Yolunun ürünleri dünyanın birçok farklı noktasına bu güzergâhlar üzerinden aktarılmıştır. Bu güzergâhlar; Kuzeyde Rus beylikleri, güneyde Acemistan ve İndus, batıda Konstantinopolis ve doğuda Şian’a kadar uzanan bu ticari iletişim ağı, Güneydoğu Asya ve Afrika gibi uzak noktaları da kapsayarak milyonlarca yaşamı birbirine bağlamıştır (Aldabek, 2002). İpek Yolunu basit bir ekonomik deve yolu olarak görülmesi doğru değil aynı zamanda bir düşünce ve fikir yolu olarak görülmektedir. Bu yol küreselleşmenin modeli olmuştur ve İpek onun yalnızca markasıdır.

1.2. İpek Yolu’nun Tarihi

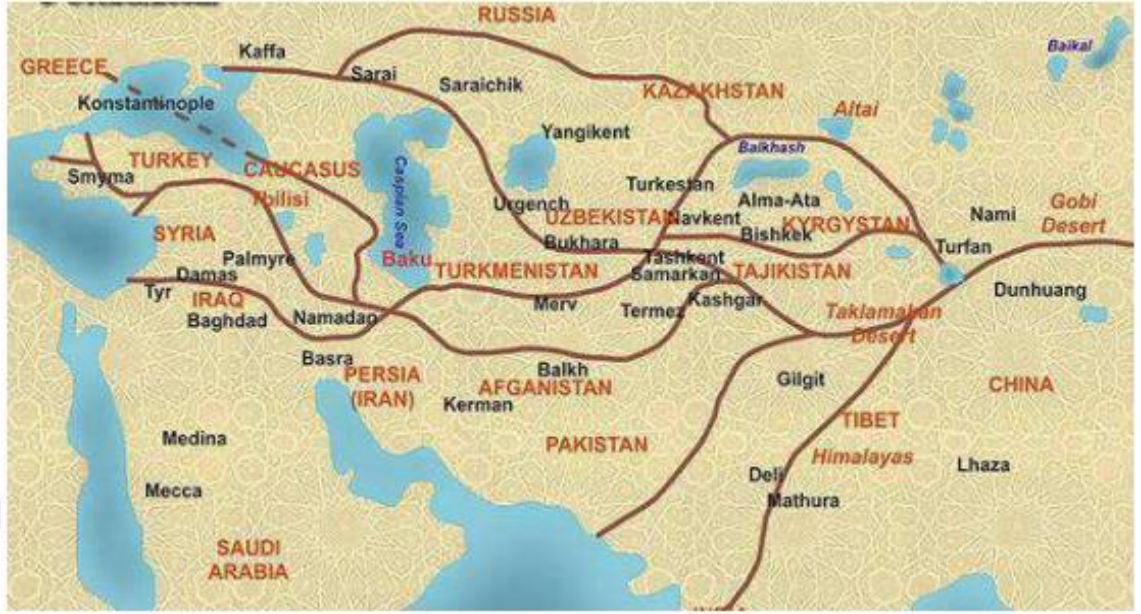
Ulu Yol olarak da dile getirilen Tarihi İpek Yolu, Çin sınırları içerisinde doğarak Avrupa’ya, kuzeye ve güneye ulaşan tüm dünyaya yayılmış tarihin en gelişmiş ticaret yoludur. Dönemin en popüler ticaret ürünü olan ipek önce Mısırlılara sonrasında da Romalılara satılarak Çin’in ve ticaretin gelişimine katkı sağlanmıştır. İpek endüstrisi, kültürel ilişkilerin gelişimine de önemli katkılar sağlamıştır. Bu ekonomik koridor birçok farklı medeniyet arasında da kültürel etkileşime de katkı sağlamıştır. Avrupa ve Asya arasında barut, mürekkep gibi önemli buluşlar bu yol vasıtasıyla taşınmıştır (Akçay, 2017).

Çin'deki hükümdarlar için Türkistan'ın ticaret yollarının gelişimi sorunlar yaratmıştır. Kansu Koridoru üzerinden kıymetli malların taşındığını öğrenen çeteler, buralardaki kabileleri yağmalamaya başladılar. Yağmalamalardan korunmak isteyen tüccarlar için koruyucu kuvvetler bir ihtiyaç haline geldi ve bu durum ek masraflar gerektiriyordu. Han hükümdarlığının en üstün kabilelerine sahip olan İpek Yolu güzergâhını denetlemek büyük bir sorun oluşturmuyordu. Bunun üzerine yolun bazı bölgelerine duvarlar ve kaleler kurularak bu durumla baş etmeye çalışılmıştır. Yapılan Ticaretin zarara uğramaması için Çin Seddi'nin kısımları Kansu Koridoru-kuzey kıyıları uzunluğunda inşa edildi (Aldabek, 2002). Güney tarafına gelmeye başlayan Tibet çeteleri de diğer yandan sorun oluşturmaya başlamıştı. Çinlilerin yol üstündeki bazı bölgelerde kontrolü kaybetmesi önlemlerin beklenildiği kadar faydalı olamamasına neden olmuştur.

Ticaretin izleri bölge boyunca yerleşim yerlerinde yer almaktaydı. İpek Yolu Türkistan'ın bu bölgesinde son buluyordu. Çin üzerinden ulaşan ipek kumaş numuneleri ile Hindistan ve Pers'lerden ulaşan eşyalar Gaochang (Karahoca) asillerinin katledildiği Astana mezarlarında bulunmaktadır. Kuraklık oluşturan koşullar nedeniyle mezar duvarları üzerinde bulunan o dönemin sanat eserlerinden ve bu mezarlarda keşfedilen eşyaları o dönemin gelenek ve göreneklerinin anlaşılması ve bilinmesi açısından büyük önem taşımaktadır. Bölgedeki Cesetler kendilerini koruyabilmiş ve yapılan bilimsel çalışmalara ışık tutulmuştur. İpek Yolu'nun en mühim olduğu dönem Tang Hanedanlığı dönemidir. Eski hanedanların parçalanması sonucunda Çin'in bir kısım iç işlerinde duraksama yaşaması bu durumu değiştirmemiştir. Devletlerin birbirinden ayrı olmaları asimile olmalarına neden olmuş ve kavimlerin yağma tehditleri azalmıştır. Tang Hanedanlığı döneminde İpek Yolu medeniyeti zirve noktasına ulaşmıştır. Dönemin en büyük ve kozmopolitan şehirlerinden biri ve Hanedanlığın başkenti olan Changan oldukça gelişmiştir. Şehirde M.S. 742 yılından başlayarak nüfus ortalama iki milyona ulaşırken, bugünlerde Xian (Şian) ismiyle ifade edilen bölge, daha geniş bir sahaya yayılım göstermiştir. Türkler, İranlılar, Hindistanlılar M.S. 754 yılında yapılan nüfus sayımında şehirde 5 bin yabancı kişinin yaşamını sürdürdüğünü kanıtlamıştır. Ayrıca Doğuda birçok tüccar, misyoner veya seyyah olan Malezyalılar, Koreliler ve Japonlar bulunmaktaydı (Aldabek, 2002).

Çin Uzak batıdan incelendiğinde tanınmayan bir yer olarak sayılıyordu ve üretilen ipeğin kaynağı anlaşılamıyordu. Alexander the Great (Büyük İskender) döneminden itibaren Hindistan ile ilgili birtakım araştırmalar bulunmasına rağmen 7. yüzyıla kadar “Seres (ipekçiler)” bilinmezliğini koruyordu. O dönemlerde Asya İslamiyet’ten etkilenmeye başlamış ve doğu ile batı arasındaki bağlantı zayıflamıştır. Fakat Müslümanların girişimleri sayesinde ticari ilişkiler devam ettirilmiştir. Karayolunun daha az gelir getirmeye başlamasıyla Çin’e ulaşan denizyolu bulunmuş ve en sonunda daha mühim bir saha ortaya çıkarılarak Deniz İpek Yolu faaliyete geçmiştir. 9. yüzyılın sonlarında siyasi istikrarsızlık görülmeye başlanmıştır. Bunun sebepleri Çin’in Tang hanedanlığının gücünü kaybetmesi, daha sonra 907 senesinde yıkılmasıydı. Bununla beraber ticari açıdan çok önemli olan İpek Yolu zarar görmeye başladı. Müslümanlar, Hristiyanlar, Nasturiler ve Yahudiler 915 yılında Çin sınırları içerisinden çıkarılmıştı. Ticareti etkileyen önemli durumlardan biri de İpek Yolu’nun doğu tarafında kargaşanın devam etmesidir. Bunun sonucunda bölgenin önemini kaybetmeye başlamasıyla birlikte tüccarların sayısı da azalmaya başlamıştır (Laitio & Perala, 2004). Toplumlari başka faaliyetlere yönelten bir gelişme ise deniz ticaretinin Hint Okyanusu aracılığıyla yapılması olmuştur. Bu gelişmeler karşısında Doğu ve Batı Türkistan, ayrıca Orta Asya Devletlerinin tamamı karşı koymaya çalışsalar da, gelişmelerin sonuçlarını engelleyememişlerdir. İpek Yolu’na eski canlılığı ve önemini Moğol-Türk İmparatorluğu da kazandıramamıştır. Batı ülkelerinin doğuyu keşfetmelerinde Marco Polo’nun yaptığı seyahatler ve elçilerin, seyyahların ve misyonerlerin faaliyetleri çok etkili olmuştur. Dünya ticaretinin yönü coğrafi keşiflerin başlamasıyla birlikte değişmiş ve deniz yollarına olan önem artmıştır. Böylece Ch’ang-an ile Akdeniz arasında gerçekleşen ticaret son bulurken Avrasya kıtasının kuzeyinde gerçekleşen denemeler başarısız olmuştur (Aldabek, 2002).

1991 yılında Sovyetler birliği dağıldı ve beraberinde gerçekleşmiş olan dönüşümler, teknolojinin sunduğu kolaylıklar ve ulaşım imkânları sonucunda İpek Yolu’nun tekrar canlandırılması fikirleri insanların gündemine tekrar gelmeye başlamıştır. Koşulların sunduğu olanaklara bağlı kalmaksızın tarihi İpek Yolu’nun yeniden canlanması tüm dünya için gelecekteki en önemli gelişmeler arasında yerini alacaktır.



Şekil 1. Tarihi İpek Yolu

Kaynak: Sarteyava, 2019, s.8

1.3. Yeni İpek Yolu Projesi

İpek yolu Çin sınırlarından, Anadolu toprakları ve Akdeniz hattı üzerinden Avrupa'ya uzanan ve dünyadaki popüler ticaret yollarından birisidir. Çinliler milattan yüzyıllar öncesine dayanan bir tarihten beri Romalılara ve Mısırlılara ipek satardı. Kervanlar daha önceden belirlenmiş rotalar üzerinden lojistiği sağlardı. Birçok devlet bahsedilen dönemlerde ipek endüstrisine önem vermiş, bu sayede ipek endüstrisi devletlerin ömrü boyunca uluslararası ilişkilerin gelişmesinde ve ilerlemesinde oldukça büyük rol oynamıştır. Ayrıca İpek endüstrisi doğu ve batı kültürünün birbirini tanımasını sağlamıştır. İpek yolu hattı üzerinden, Doğu ülkelerinin ürünlerinin batı ülkelere götürülmesi burada Çin-Avrupa ticaret ağlarının oluşmasına neden olmuştur. İpek yolu adından da anlaşılacağı üzere, bu güzergâhta yapılan ipek ticaretinden almaktadır. Bu güzergâhta ipek; tahıl, meyve, hayvan derileri, baharat, el aletleri ve aletler, tekstil, kıymetli taşlar, sanateserleri, metal ve ahşap işlerinin bulunduğu geniş ürün çeşitlerinden sadece birisidir (Kuo, 2018). İpek yolu sayesinde farklı kültürlere ait toplumların etkileşime geçmesinde büyük önemi bulunmaktadır. İpek Yolu'nda ticaret yapan tüccarlar, ürün götürdükleri ülkelerde başarılı olabilmek ve pazarlık edebilmek için gittikleri ülkelerin dillerini öğrenmek zorunda kalmıştır. Sadece ticaret değil, bu güzergâha entelektüel ve edebi açıdan seyahatler gerçekleştirilmiş, kültürel açıdan

etkileşimin arttığı görülmüştür. Ürünler son sahibine ulaşana kadar İpek yolu güzergâhında birçok kez el değiştirmiş ve ürün her bir tüccarların elinde uzun bir mesafe seyahat etmiştir. Bir tüccarın tek başına tek seferde kıtalar arası mal taşınması gibi bir durum oldukça zordur. Bunun yerine kıtalar arası taşımacılıkta İpek yolu güzergahının belirli bölümleriyle taşımacılık konusunda uzmanlaşmış tüccar ve kervanlar mevcuttur. Bir ürünün son sahibine ulaşana kadar defalarca el değiştirmesi bu şekilde gerçekleşmiştir (Ablayeva, 2013).

1.4. Dünya’da Yeni İpek Yolu Projesi

İpek yolu çok geniş bir ürün yelpazesinin ortaya çıkmasını sağlaması ile beraber, küresel dünyadaki ekonomik süreçler başta olmak üzere, uluslararası sosyo-kültürel etkileşim ve ekonomik girişimler gibi pek çok konulara etkisi olmuştur (Fallon, 2015). İktisadi yapısını oluşturan Çin Cumhuriyeti, Japonya ve ABD’yi etkileyerek stratejik açıdan rekabetin oluşacağını vurgulamıştır. Çin sadece Japonya ve ABD için değil, Güney Asya ve Türk Devletlerindeki petrol kaynağı zengin olan ülkelerde de etkili olacağı, bu sebeple ABD ile arasındaki tansiyonun yükseleceği öngörülmektedir (Sabancı, 2018). Çin devletinin İpek yolu projesinden memnun kalması bir yana, Japonya ve ABD gibi ülkelerin aynı ölçüde memnuniyetsizlikleri oluşmaktadır. Bu memnuniyetsizliğin temelinde Çin devletinin iktisadi alanda yaşanan gelişmeler ve Avrupa devletlerinin Çin karşısında Yeni İpek Yolu projesi kapsamında pro-aktif olarak bir duruş sergileyememesini ifade eden araştırmalar bulunmaktadır. Bu bilgilere dayanarak Avrupa ülkeleri ve Çin arasında oluşması muhtemel olan güvensizlikler ve endişeler ortadan kaldırılmalıdır. Ayrıca Dünya’da global güç olarak adlandırılan AB, ABD ve Çin dünya üzerindeki sorumluluklarını üstlenerek bu projenin ulusal karakterli Çin stratejisi halinden ziyade dünyanın global bir kimliği haline dönüştürülmelidir (Kühnhardt, 2016).

Çin devletinin sahip olmuş olduğu iktisadi güç, Avrupa ülkelerince kaygı ve korku unsuru olarak ifade edilebilir. Bunun açıkça görülen sebebi Yeni İpek Yolu projesidir. Yeni İpek Yolu projesi ile Çin, dünyada durağanlaşan iktisadi durum karşısında satış pazarını arttıracak ve Avrupa devletleri ihracat açısından aynı avantaja sahip olmadığı için ekonomik küçülmeye boyun eğecektir (Holslag, 2017). Ticari gidişat tercihlerinin değişmesi ve uluslararası alanda siyasi dalgalanmalara Çin’in yapmış olduğu yatırımlar

ve altyapı sebep olabilir. Bu bağlamda bakıldığında Çin'in Yeni İpek Yolu projesi kapsamında yeni dünya düzeni için hem ticari hem de politik açıdan kritik pozisyonda olması, Avrupa'nın hem ticari hem de dış siyaset alanında gücünü kaybetmemek için Çin ile müttefik olması ve birlikte hareket etmesi, Çin'in Avrupa üzerindeki etkisinin en az düzeyde hissedilmesi için Avrupa – Çin işbirliği yapısının oluştuğuna dair görüşler bulunmaktadır (Sabancı, 2018). Nitekim Çin'in dünya üzerinde Yeni İpek Yolu projesi kaynaklı, başta ekonomik olmak üzere ticari ve politik etkilerinin de olduğu görülmektedir. Bu bakış açısıyla değerlendirilecek olursa Yeni İpek Yolu projesi, dünya üzerinde “stratejik güç ve denge” yaklaşımı olarak öne çıkmaktadır.

Tablo 1. Bir Kuşak Bir Yol Projesi'ne Katılan Ülkeler

Orta Asya	Kırgızistan, Tacikistan, Kazakistan, Özbekistan, Türkmenistan
Güneydoğu Asya	Kamboçya, Brunei, Laos, Endonezya, Myanmar, Singapur, Vietnam, Tayland, Timor-Leste, Filipinler, Malezya
Doğu Asya	Güney Kore, Çin, Moğolistan
Güney Asya	Bhutan, Afganistan, Hindistan, Maldivler, Bangladeş, Nepal, Sri Lanka, Pakistan
Ortadoğu ve Afrika	Umman, Mısır, Ürdün, Bahreyn, Kuveyt, Irak, İsrail, Katar, İran, Güney Afrika, Suudi Arabistan, Etiyopya, Lübnan, Filistin, Birleşik Arap Emirlikleri, Suriye, Yemen
Güney Batı Pasifik	Yeni Zelanda
Avrupa	Ukrayna, Sırbistan, Polonya, Slovenya, Rusya, Slovakya, Moldova, Türkiye, Litvanya, Makedonya, Karadağ, Gürcistan, Letonya, Estonya, Macaristan, Hırvatistan, Arnavutluk, Çekya, Bulgaristan, Bosna-Hersek, Ermenistan, Belarus, Azerbaycan

Kaynak: Shi, 2021, s.8

1.5. Yeni İpek Yolu Projesindeki Ekonomik Koridorlar

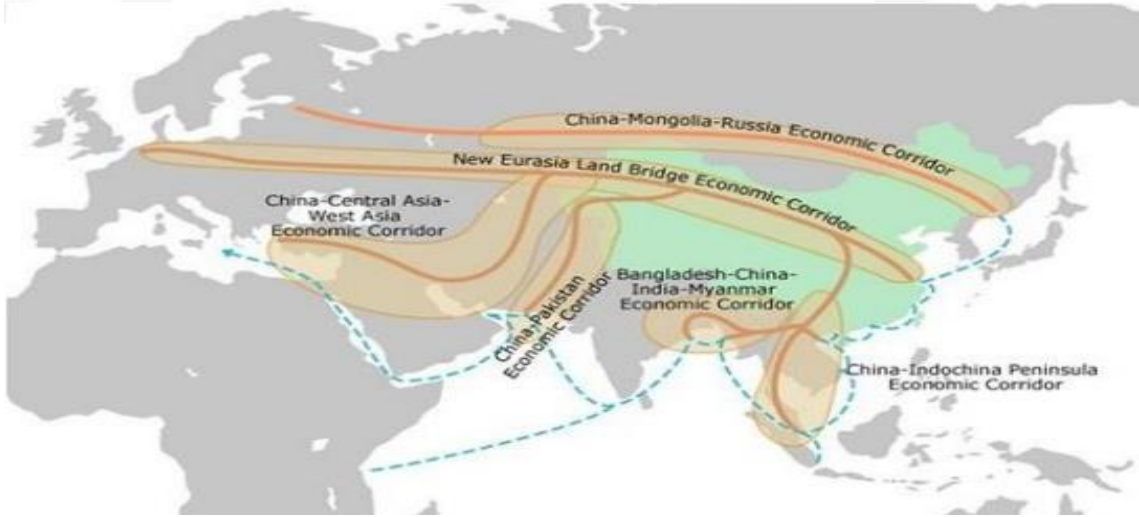
Çin ile Avrupa'yı Mezopotamya ve Orta Asya yoluyla birbirine bağlayarak İpek Yolu Ekonomik kuşağı oluşmaktadır. Bu kuşak antik ve karasal özelliklere sahip olmak

ile birlikte İpek Yolu rotalarında olduğu gibi Güney Asya – Güneydoğu Asya’yı da kapsayarak Avrupa – Asya topraklarına kadar ulaşmaktadır. Orta Asya için İpek Yolu Ekonomik Kuşağı hayati bir önem taşımaktadır. “IMF’ye göre, Çin ve Orta Asya arasındaki resmi ticaret hacmi, 2000 yılında 1 milyar dolarken 2010 yılında 30 milyar dolara ve 2013 yılında 50 milyar dolara sıçramıştır.” Kazakistan petrolünün Hazar denizi üzerinden Çin’e taşınmasını sağlayacak olan Alaşanku/Aktau’a ait boru hattı, Türkmenistan - Özbekistan – Kazakistan güzergâhından sonra Çin’e ulaşacaktır. Nihayetinde ortaya Çin-Orta Asya’nın ekonomik ilişkiler açısından öneminin artması doğalgaz boru hattının yapımı ile mümkün olmuştur (Oğuz & Oğuz, 2019). Pekin, küresel kriz zamanında bölge ülkelerde kredi sağlayarak kritik bir pozisyonda rol oynamıştır.

Çin, İpek Yolu Ekonomik Kuşağı kapsamında geliştirdiği önemli projeler aşağıdaki gibidir;

- Avrasya Kara Köprüsü: Lianyungang’dan başlayarak Çin’in doğusundan Çin denizine kıyı oluşturan ve Avrupa’ya kadar uzanan, Moğolistan’dan başlayarak Kazakistan’a direkt olarak yapılması planlanmış olan demiryolu projesidir.
- Çin-Orta Asya Boru Hattı (Hat D): 2009’da faaliyeti gerçekleşen Türkmenistan doğalgaz boru hattının A ve B hatları toplamda 30.000.000 m³ kapasitesi bulunmaktadır. Bu iki hatta paralel olarak 25.000.000 m³ kapasitesi ile C hattı 2015’de tamamlanmıştır. Ayrıca Kırgızistan ve Tacikistan’dan da geçeceği planlanan D hattı için 30.000.000 m³ kapasitesi olacak şekilde anlaşma 2013 yılında imzalanmıştır.
- Horgoz-Aktau Demiryolu: 2015’te ilan edilen demiryolu projesidir. Hazar’da petrol taşımacılığı ile tanınan Aktau – Çin sınırında bulunan lojistik merkezin Horgoz’a kadar uzanacak olan ve Kazakistan’ı tamamıyla kapsayacak olan bir projedir.
- Çin – Orta Asya - Batı Asya Koridoru: Demiryolları üzerinden Çin’den başlayıp Özbekistan, Kazakistan ve Türkmenistan’ı geçerek Kafkasya’dan İran’a ve Türkiye üzerinden Avrupa’ya ulaşması öngörülen projedir.
- Çin-Kırgızistan-Özbekistan Demiryolu: Bir hızlı tren projesi olmak üzere, Kaşgar’dan Oş şehri (Kırgızistan) ve Andican şehrini (Özbekistan) birbirine bağlaması hedeflenmiştir.

Türkiye, teorik açıdan Çin - Batı Asya ve Orta Asya koridorunun bir parçası olarak kendine has bir politika izlemiş ve geliştirmektedir. Rusya, Türkiye'nin sahip olduğu mevcut çok taraflı ulaştırma politikasına göre, doğu ile batı ticareti konusunda Kafkasya, Orta Asya ve Hazar'dan sonra İpek Yolu Ekonomi kuşağı bakımından en ilginç ülkedir. Birbirine rakip olan girişimin kuşak boyutu ve Avrasya ekonomik birliği Rusya liderliğinde kurulmuştur. İpek yolu ekonomik kuşağı ile Avrasya ekonomik birliği arasında yapılacak olan anlaşmalara dair çeşitli açıklama ve yorumlar mevcut olsa dahi, bu konuda bir uzlaşmaya varılacağına ilişkin mümkün olduğu tartışma konusudur (Çalkaya, 2020). Nurlu Yol adı ile Kazakistan 2014 yılında kendi kalkınma planını geliştirmiştir. Nurlu Yol ile İpek Yolu Ekonomi kuşağı arasında bağlantılar kurulmuştur. Çin'in başkenti olan Şangay'a bağlı Şangay İş birliği örgütü, Orta Asya'nın güvenlik önceliği olarak belirtilen işbirliğini tanınmakta ve Yeni İpek Yolu Projesi'ni kapsayacak şekilde güvenliğin programa dâhil edileceği yönünde iddialar öne sürülmüştür. Burada amaç hem Orta Asya'da hem de Doğu Türkistan'da güvenliği arttırmak ve Çin'e göre "üç şeytan" olarak bilinen ayrılıkçılık-ayrımıcılık, aşırılık-abartıcılık, terörizm ile mücadele edileceği açıkça ortadadır.



Şekil 2. Bir Kuşak Bir Yol Projesindeki Ekonomik Koridorlar

Kaynak: Koç, 2020, s.22

1.5.1. Çin-Moğolistan-Rusya Ekonomik Koridoru

Yeni İpek Yolu projenin kara ayağını "Çin'i Orta ve Güney Asya ile Avrupa'ya" bağlarken, deniz ayağı "Çin'i Güney Doğu Asya, Körfez ülkeleri, Doğu ve Kuzey Afrika

lkeleri ile Avrupa'ya" baēlamaktadır (Filiz, 2020). Bu güzergâhın en önemli zelliēi Çin'i Moēolistan zerinden Rusya'ya baēlayan en kestirme güzergâh olmasıdır. 11 Eylül 2014'te toplanan liderler bir "ekonomik koridor" meydana getirilmesi konusunda uzlaēı saēlamıēlardır. Haziran 2016'da "Çin Moēolistan-Rusya Ekonomik Koridorunun Kurulması" anlaēması "Taēkent'te ēangay İēbirliēi Teēkilatı'nın" zirvesinde imzalanmıētır. Proje genel olarak var olan hatların yenilenmesi ile ilgili konuları iēermektedir (Taldybayeva, 2019).



ēekil 3. Çin-Moēolistan-Rusya Ekonomik Koridoru

Kaynak: Taghiyev, 2019, s.45

1.5.2. Yeni Avrasya Kara Köprüsü Ekonomik Koridoru

Yeni Avrasya Kıtı Köprüsü olarak da adlandırılan Yeni Avrasya Kara Köprüsü, Çin'in Orta Asya ile olan demiryolu baēlantısına verilen addır. Güzergâh, Beijing hattına ek olarak Longhai Demiryolu ve Lanzhou-Xinjiang Demiryolu olan Çin'in doēu-batı demiryollarını da iēermektedir. Demiryolları, Jiangsu eyaletindeki liman kenti Lianyungang ile Kazakistan arasında kesintisiz bir demiryolu baēlantısı oluēturmaktadır (Akēay, 2017). 1995 yılında Çin ve Kazakistan hkmetleri, ikincisinin Lianyungang'ı ihracat ve ithalat iēin birincil liman olarak kullanmasına izin veren bir anlaēma imzaladı ve ilki, Lianyungang'ın Yeni Avrasya Kara Köprüsü iēin belirlenmiē baēlangıē noktası olarak hizmet vermesini planlıyor. Kazakistan'ın Almatı'dan baēlayan demiryolu, Özbekistan'ın Taēkent ve Semerkant'a ve oradan da Türkmenistan'ın Tejen ēehrine uzanıyor. Tejen'den Türkmenistan'ın baēkenti Aēkabat'a bir baēka hat devam etmektedir.

Aşkabat'tan sonra hat, Hazar Denizi kıyısındaki Türkmenistan limanı Türkmenbaşı'nda sona ermektedir. (Kazakistan ile Türkmenistan arasında direkt demiryolu bağlantısının açılmasının ardından yükün komşularıyla ilişkileri zayıf olan Özbekistan'ı geçmesi mümkün hale gelmiştir) (Güner, 2018).

1996 yılında Tejen'den İran sınırına (Serakhs'da) bir yan demiryolu inşa edildi ve İran İslam Cumhuriyeti Demiryolları'na bağlandı. Bağlantı, potansiyel olarak Çin'den gelen demiryolu yüklerinin Basra Körfezi'ndeki limanlara ve diğer tren hatları ile Kafkasya ve Türkiye'ye ulaşmasına olanak tanımaktadır. 2016 yılında, Yiwu (Zhejiang Eyaleti) ve Tahran arasında, bu güzergâhta doğrudan konteyner treni hizmeti başlatıldı ve yolculuk 14 gün sürdü. Orta Asya güzergâhı, Marmaray bağlantısının açılmasına rağmen Boğaz üzerinden demiryolu bağlantısının açıldığı Ekim 2013 tarihine kadar Avrupa'ya kadar uzanmadı. İran demiryolu hatları 1.435 mm (4 ft 8 1/2 inç) ölçü kullanılmakta ve Çin'den İran'a geçen yük vagonlarının tekerlek ölçülerini iki kez değiştirmesini gerektirmektedir. Van Gölü üzerinden geçen tren feribotu da bir kapasite kısıtlamasıdır. Çin devlet medyası, Yeni Avrasya Kara / Kıta Köprüsü'nün Lianyungang'dan 11.870 kilometre (7.400 mil) Rotterdam'a kadar uzandığını iddia etmektedir. Bununla birlikte, iki şehri, Moğolistan veya Kazakistan üzerinden bağlamak için kullanılan kesin rota belirsizdir (Adıgüzel, 2017).



Şekil 4. Yeni Avrasya Kara Köprüsü Ekonomik Koridoru

Kaynak: Taghiyev, 2019, s.46

1.5.3. Çin-Orta Asya Ekonomik Koridoru

Bir Kuşak Bir Yol Girişimi (OBOR)'nin kara güzergâhını, Asya ve Avrupa ulaşımını sağlayan ve “ekonomik koridor” olarak adlandırılan altı ana ulaşım koridorundan biri olan Çin-Orta Asya Ekonomik Koridoru (Kuzey, güney ve batı koridorları olarak da sınıflandırılabilir bu koridorlar) büyük oranda demiryolu ağlarından meydana gelmektedir. Bu koridorlardan ikisi “Çin-Avrupa” bağlantısını, bir koridor “Çin-Orta ve Batı Asya ile Ortadoğu” bağlantısını, diğer üç koridor ise “Çin, Güney ve Güneydoğu Asya” ağlarını oluşturmaktadır. Bu koridorlar sadece ulaşım ilişkin tasarlanmamış “Ekonomik koridor” vurgusuyla pek çok sanayi yatırımı ile koridorların etrafında gelişecek olan “ekonomik işbirliği kuşağını” vurgulamaktadır. “Çin-Orta ve Asya-Batı Asya Ekonomik Koridoru” aynı zamanda “Orta Koridor” olarak tanımlanmaktadır. Bu koridor ile “Çin, Orta ve Batı Asya” demiryolu ağları ile birleşerek “Akdeniz sahiline ve Arap Yarımadası'na” açılma amacındadır. Bu koridor, Orta Asya'da “Kazakistan, Kırgızistan, Tacikistan, Özbekistan ve Türkmenistan” olmak üzere beş ülkeyi, İran'ı ve Türkiye'yi içermekte olup koridorun kimi etapları tamamlanmıştır (Güner, 2018).



Şekil 5. Çin-Orta Asya Ekonomik Koridoru

Kaynak: Taghiyev, 2019, s.46

1.5.4. Bangladeş-Çin-Myanmar Ekonomik Koridoru (BCIM)

Bangladeş-Çin-Myanmar Ekonomik Koridoru (BCIM); Çin, Hindistan, Bangladeş ve Myanmar'ın birlikte gerçekleştirdiği tek işbirliği çalışması ve girişimidir. BCIM “ticaret, yatırım, altyapı, sermaye ve toplumlar arası ilişkiler” olmak üzere beş alandaki ilişkileri güçlendirmeyi ve dönüştürücü etkiler meydana getirmeyi amaçlamaktadır. Bahsi geçen alanlarda yapılacak olan işbirliği ve bütünleşme sayesinde kalkınma zorluklarıyla karşı karşıya kalan olan Güney Asya ülkeleri için “yeni bir fırsat penceresi” olacağı aynı zamanda yeniden hareketlenecek olan Güney İpek Yolu'nun “ticari ve kültürel ilişkileri” de güçlendireceği beklentisi söz konusudur. Fakat BCIM Ekonomik Koridoru'nun önündeki birtakım engeller bulunmaktadır. Bu engellerden en temel olanı ise Çin ve Hindistan arasındaki politik olarak mevcut “güven sorunları ve stratejik rakiplik” olarak ifade edilebilir. Bunun yanında BCIM Koridoru, hem Çin hemde akademik çevreler tarafından, “Çin-Pak Ekonomik Koridoruyla beraber İpek Yolu Ekonomik Kuşağı ve 21. Yüzyıl Deniz İpek Yolu'ndan oluşan Kuşak ve Yol” girişimiyle ilişkilendirilmektedir (Uberoi, 2016, 30).



Şekil 6. Bangladeş-Çin-Myanmar Ekonomik Koridoru

Kaynak: Taghiyev, 2019, s.51

1.5.5. Çin-Çinhindi Yarımadası Ekonomik Koridoru

Hindişin Yarımadası ülkeleri ile Çin hükümeti arasında “Kuşak Yol Girişimi” içerisinde yapılan işbirliğinin geçmişi 2013-2014 yıllarına kadar uzanmaktadır. Bu projelerin “Çin Hindişin Yarımadası Ekonomi Koridoru” olarak resmîyet kazanması ise

daha yakın bir zamanda gerçekleşmiştir. 26 Mayıs 2016’da “9. PanBeibu Körfezi Ekonomik İşbirliği Forumu” ve “Çin-Hindiçin Yarımadası Ekonomi Koridoru Kalkınma Forumu” tarafından ortak bir deklarasyon imzalanmıştır. Bu deklarasyonla “Çin-Hindiçin Yarımadası Ekonomi Koridoru Girişimi” hayata geçirilmiş olup bu yönde Çin, Kuşak Yol Girişimi çerçevesinde başta “Laos, Kamboçya, Vietnam ve Tayland” gelmek üzere bölge ülkeleri ile ortaklık anlaşmaları imzalamıştır (Tamer, 2019).



Şekil 7. Çin-Çinhindi Yarımadası Ekonomik Koridoru

Kaynak: Taghiyev, 2019, s.48

1.5.6. Denizyolu Ekonomik Koridoru

Çin’in toplam ekonomilerinin 21 trilyon dolar olan ve 68 ülkeyi “ticari, endüstriyel ve sosyo-kültürel” sahalarda buluşturacak OBOR projesinin “Tek Yol” kısmını “Deniz İpek Yolu” oluşturmaktadır. Çin Devlet Başkanı Xi Jinping 2013’te önce Kazakistan’da “Bir Kuşak (İpek Yolu Ekonomik Kuşağı)” girişimini açıklamış ardından Endonezya’da ise Güney Asya’da kıyı devletlerini birbirine bağlaması planlanan “Deniz İpek Yolu” girişimini ilan etmiştir. Kısa bir zamanın ardından bu güzergâh “Akdeniz, Afrika kıyıları ve Pasifik Okyanusu” devletleri ile “Latin Amerika’ya” kadar uzanmıştır (UTİKAD, 2017). Buna göre “Deniz İpek Yolu Ekonomik Kuşağı, Güney Çin Denizi’nden Hint Okyanusu’na, Süveyş Kanalı’ndan Akdeniz’e” kadar olan alanlara açılmaktadır. Deniz İpek Yolu’yla, Çin, “Güneydoğu Asya, Güney Asya, Afrika, Orta Doğu ve Avrupa” olmak üzere altı bölgeye ekonomik olarak erişmektedir. Çin’in petrol,

demir cevheri ve bakır cevheri gibi stratejik olarak hammadde gereksiniminin büyük bölümü bu rotadan karşılanmaktadır (Clemens, 2015). Petrol ihtiyacının büyük kısmı denizyolu güzergahından karşılayan Çin'in Deniz İpek Yolu'nun ana güzergâhı; “Çin (Kunming), Güney Çin Denizi, Myanmar, Bangladeş, Hindistan (Kalküta), Sri Lanka (Kolombo), Hint Okyanusu, Kenya (Mombasa), Kızıldeniz ve Yunanistan'dan” meydana gelmektedir (Güner, 2018).

1.6. Yeni İpek Yolu Projesinde Beklentiler

Çin 2012 yılı ve sonrasında üretimi yapılan ihracat ürünlerinin azalmasına karşın ülke içinde bu ürünleri tüketememekteydi. Aynı zamanda çokça kullanılan malzeme ve ürünler arasında bulunan demir-çelik, otomobil ve düz cam, gemi inşası gibi alanlarda faaliyet gösteren birçok sektör iflasın eşiğine dayanmıştı. Buna karşın Çin devleti çözüm olarak ülke içinde ve dışında güçlü olduğu sektör ve alanlarda iktisadi durum iyileştirmesi ve israf üretimini azaltma gibi yöntemler geliştirmişti. Aynı zamanda Çin ürettiği ürünleri Dünya çapında pazarlama gibi bir amaç benimsemiştir. Yeni İpek Yolu projesi Çin'in kendi ürünlerini üç kıtada bulunan pazarlarda sergilemek ve dağıtımını gerçekleştirmeyi amaçlamaktadır. Bununla birlikte Orta Asya, Güney Asya, Afrika ve Orta Doğu'dan geçen enerji koridorunu da garantilemeyi hedeflemektedir. Bu sebeptendir ki Asya ülkeleri başta olmak üzere, Türkistan'ın Doğusu, Rusya ve Moğolistan ile bağlantılarında İç Moğolistan bölgesi çok kritik bir önem taşımaktadır (Çakan, 2017). Çin özellikle Malakka boğazında yaşadığı problemlerden dolayı, bahsi geçen bölgelerden enerji taşımak için alternatif bir enerji taşıma yolu oluşturma gibi gereksinimler duymuştur. İşte bu sebeple Çin devleti “Güneybatı Asya ülkelerini Orta Asya'ya Orta Asya'yı da Çin ile karadan bağlayan bir kuşak projesini” gerçekleştirmektedir (Çakan, 2017).

Çin, dünya çapında yakın ilişkiler içinde olmadığı birçok ülke ile yakınlaşmış ve uluslararası ticari ilişkilerinde gelişme kaydederek dünyadaki güç ve yarattığı etki açısından yoğun bir çaba sarf ettiğini açıkça görülmektedir. Çin devletinin Cumhurbaşkanı olan Xi Jin-Ping bir konuşmasında proje ile ilgili beklentilerini şu şekilde ifade etmiştir (Çakan, 2017):

Tarihi İpek Yolu'nun yeniden canlandırılması için Xi Jin-ping'e göre; “Tarihi İpek Yolu Asya, Afrika ve Avrupa arasında barış ve işbirliğini, karşılıklı öğrenmeyi ve yararı

sağlamıştı. Tarihi İpek Yolu'nun yalnızca malların değil, bilginin, inançların ve kültürlerin de uygarlıklar arasında dolaşımına olanak vermişti. Yeni İpek Yolu Projesi de 21. yüzyılda aynı amaca hizmet edecektir.”

Proje başlama tarihinden şu ana kadar;

Orta Asya bölgesinden Çin'e ithal edilen tarım ürünlerinin gümrükten alınması %90 daha kısa sürmekte, proje de Çin ile birlikte yer alan ülkeler 2014 ve 2016 yıllarında toplam ticaret hacmi 3 trilyon dolara yükselmiş, bu ülkelere Çin tarafından yapılan yatırım ise 50 milyar dolara kadar ulaşmış, 20 ülkede 50'den fazla “ekonomik işbirliği bölgesi” Çin kökenli şirketler tarafından kurulmuştur. Çin bu projede rol oynayan her ülkeyi kapsayacak şekilde her sene 10 bin kişiye Çin devleti bünyesinde burs vererek, Çin yerel yönetimi kapsamında özerk bir “İpek Yolu Bursu” oluşturmuştur. İpek Yolu Fonu kendi başına sadece 4 milyar dolar civarında yatırımlar yaparken, Çin devletinin ayrıca böyle bir girişimde bulunması projenin çekiciliğini de arttırmıştır (Sezen, 2017).

Uluslararası alanda yeni bir düzen oluşturma meselesi; Çin devlet başkanı Xi Jinping bu projede uluslararası barış ve istikrar temasının gerekliliğini öne çıkaracak vurgular yaparak “Yeni İpek Yolu Projesi dünya barışı, milletlerin refah ve huzuru yenilik ve farklı uygarlıklar arasında bağlantı için inşa edilmesi gerekir” ifadesini kullanmıştır. Bu gibi taleplerin gerçekliğinin sağlanabilmesi adına “kazan-kazan işbirliği” ile ilişkili, “ülkelerin hâkimiyetine onuruna, toprak bütünlüğüne, kalkınma modeline, toplumsal sistemine, temel çıkarlarına ve ana kaygılarına saygı duyulan yeni bir uluslararası düzen” oluşturulması sağlamalıdır. Bu kapsamda incelenecek olursa Şangay işbirliği örgütü temelleri atıldıktan sonra dünya için tek taraflı ve kutuplaşmanın olmadığı büyük bir adımdır (Yardımcıoğlu ve Koçarlan, 2012). Tüm bu bilgiler ışığında Çin – ABD rekabetinin oluşması, Çin'in Asya'da egemenlik kurmasından dolayı oluştuğunu belirtmek gerekmektedir. Her ne kadar rekabet temelli arzularını gerçekleştirmek istese dahi, Çin'in NATO gibi askeri alanda bir güce sahip olmadığı ve ancak iktisadi alanda kendini güçlü kılabileceği “Asya Rüyasını” harekete geçirmek amacı ile yumuşak gücü kullanmayı tercih etmesi, “Yeni İpek Yolu Projesinin” başlamasında büyük rol oynamıştır. Bu projenin Çin devleti için beklenen sonucu, yerel olarak ekonomik problemlerin ortadan kaldırılması ve yerel büyüme sağlama, uluslararası alanda da Çin'in

rakiplerinin iktisadi, sosyo-kültürel ve politik alanda daha geride kalması ve Çin'in uluslararası saygınlığının kabul edilmesi amaçlanmıştır.

1.6.1. İpek Yolu Projesinin Lojistiğe Faydaları

Etiyopya burada güzel bir örnek. Doğu Afrika'da bulunan ülke, çoğu çalışma çağındaki gençlerden oluşan 100 milyonluk bir nüfusa sahiptir. Çalışan nüfus görece iyi eğitimlidir ve çalışma ücretleri Afrika'daki en düşükler arasındadır, bu oran Çin'dekinin sadece 1/10'udur. İngilizce, ülkede yaygın bir yabancı dildir, öyle ki iletişim bir sorun değildir. Ülkenin siyasi durumu son yıllarda iyileşmişti ve barışçıl bir topluma sahip olmuştur. Çin'e benzer şekilde, hükümet, ülkeyi Afrika'nın önde gelen üretim merkezi olmaya yönlendirmek için Vizyon 2025 olarak bilinen iddialı bir hedef belirlemiştir. Etiyopya hükümeti, tekstil ve hazır giyim endüstrisini geliştirmek için odak bir endüstri olarak tanımladı. Bu odaklanma, bu endüstrinin heyecan verici büyümesine yol açmıştır. İşçilerin eğitimi ve becerilerinin iyileştirilmesi için endüstri dernekleri kurulmuştur. Bu nedenle Etiyopya, giyim ve ayakkabı değer zincirinin potansiyel bir üretim merkezi haline gelebilecek temele sahiptir. İpek Yolu Projesi geliştirilirken, büyük giyim şirketleri şimdiden Etiyopya'yı keşfetmeye ve değer zinciri tasarımlarına dahil etmeye başlamışlardır (Atlı & Ünal, 2014). Örneğin, Hennes & Mauritz (H&M) ve Phillips-Van Heusen (PVH) ülkeden kaynak almaya başlamıştır. Böylesine büyük şirketlerin bu hamleleri, buranın kaynak için gelecek vaat eden bir ülke olabileceğine işaret etmektedir. Bazı büyük şirketlerin Etiyopya'dan kaynak alması, dışsal etkilerin olacağı anlamına gelir ve başkaları tarafından eğitilenlerden toplanan mevcut emek, sektörü desteklemek için daha fazla tedarik ağı kurulmuş ve sermaye yatırımcılarını çekme kolaylığı Huajian gibi Çinli üreticiler de Etiyopya'da ayakkabı üretmeye başlamıştır. Etiyopyalı giyim ve ayakkabı ihracatçıları, Amerikan hükümeti tarafından 2015 yılında bir on yıl daha yenilenen Afrika Büyüme ve Fırsat Yasası (AGOA) sayesinde ABD pazarına gümrüksüz erişime sahip. Ülke ayrıca Avrupa Birliği'ne gümrüksüz erişimin yanı sıra Japonya'da ayrıcalıklı muameleden yararlanıyor.

Ucuz işgücüne sahip çoğu ülke, hammadde eksikliğinden dolayı küresel değer zincirinin kolayca parçası olamaz. Etiyopya, kalkınma için uygun yatırım ile gerçekleştirilebilecek avantajlara sahiptir. Ülkedeki pamuk tedarik potansiyeli, dünyanın dört bir yanından pamuk, iplik ve kumaş alma zorunluluğunu azaltmaktadır. Etiyopya

aynı zamanda dünya çapında kullanılmayan en büyük hayvancılık kaynaklarından biridir. Sığır, koyun ve keçi postlarını çeşitli derilere dönüştürmek için tabaklama endüstrisiyle uzun bir çalışma geçmişine sahiptir ve böylece ayakkabı endüstrisi için malzeme kaynakları sağlamaktadır. Açıkça, dikey bir kurulum potansiyeli mevcuttur (Adıgüzel, 2017). Etiyopya, kıtadaki en büyük hidroelektrik enerji barajlarından birine sahip olduğu için emeğin yanı sıra düşük elektrik maliyetine de sahiptir. Bununla birlikte, Etiyopya'nın giyim ve ayakkabı için küresel değer zincirinde önemli bir rol oynamasındaki en büyük zorluklardan biri lojistikdir. Etiyopya, deniz limanı olmayan karayla çevrili bir ülkedir. Ürünleri okyanus taşımacılığı yoluyla çıkarmanın tek yolu, ürünleri komşu ülke olan Cibuti'deki en yakın limana taşımaktır. Cibuti'ye giden yol zaten oldukça sıkışık durumda ve Cibuti'nin kargo taşımadaki kapasite sınırı şimdiden maksimuma ulaşmış durumdadır. Sonuç olarak, Etiyopya üretim için çekici bir yer olsa da teslimat süresindeki lojistik gecikmeler ve belirsizlikler üreticilere zarar verilebilmektedir.

1.6.2. Lojistik Engellerinin Ortadan Kalkması

Yeni İpek Yolu Projesi, şirketlerin değer zinciri tasarımlarını yeniden tanımlamaları için fırsatlar da yaratabilir. Çin, “dünyanın fabrikası” haline gelirken, bu da birçok üreticinin üretim merkezlerini Çin'de kurduğu anlamına gelirken, bu tasarım ileride tehdit oluşturabilmektedir. Daha önce bahsedildiği gibi işgücü maliyetlerindeki artışın yanı sıra, düşük vasıflı fabrika işlerinde çalışmaya istekli emekçilerin potansiyel kıtlığı ve hükümetin yüksek katma değerli imalat işlerine geçme konusundaki artan vurgusu, daha geleneksel olanlara bir zorluk oluşturmaktadır. Giyimde olanlar veya düşük teknoloji elektronik veya cihazlar için basit montaj gibi daha az yetenekli üretim görevleri buna ek olarak, birçok hükümetin korumacılığa doğru hareketi, genellikle Çin yapımı ürünler üzerindeki sınır vergileri biçiminde, üretim merkezi olarak Çin ile değer zinciri tasarımına yönelik bir saldırıya yol açmaktadır. Korumacılık temelli sınır vergileri küresel ticarete sürtüşme katarken, İpek Yolu Projesi bunun tersini yaparak ticaret sürtüşmesini hafifletmek için madeni yağlar yaratmaktadır (Çalkaya, 2020). Sonuç olarak, değer zincirinin bir parçası olmak için cazip yerler olmayan ülkeler, küresel değer zincirinin ayrılmaz bir parçası olma fırsatına sahip olabilir. Bu fırsatlar, İpek Yolu Projesi tarafından yaratılan caddeler nedeniyle ortaya çıkmıştır. Politika koordinasyonu, Çin ile Kuşak ve Yol üzerindeki ülkeler arasındaki sınırları geçmeyi kolaylaştırmaya yardımcı

olabilir. Mali iş birliği, bu ülkelerde kapasite ve kapasite geliştirmeye yatırım yapmak için daha kolay sermaye akışıyla sonuçlanabilir. Kapasite oluşturmaya yapılan yatırım, sermaye ile sınırlı değildir. Bilgi ve teknoloji transferleri yoluyla da gerçekleştirilebilir. Son olarak, İpek Yolu Projesi'nin amacı, negatif ticaret engelleri yerine pozitif ticaret muamelesidir.

1.6.3. Ekonomik ve Ticari İlişkiler

Kuşak ve Yol ile Çin, sanayi parkı temelli kalkınma modelini (Çin'in reform ve açılma sürecinde geliştirdiği), Çinli işletmeler deniz aşırı genişledikçe daha fazla ülkeye ihraç etmektedir. Çinli şirketler 34 ülkede 75 ekonomik ve ticari iş birliği bölgesi inşa etti ve etmeye devam etmektedir. Toplamda yaklaşık 18 milyar ABD Doları tutarında bir yatırım ve 1.141 işletme çekiliyor. Holley Group, Futong Group ve Meksika'nın Santos ailesi tarafından ortaklaşa geliştirilen Hofusan Endüstri Parkı'nın inşaat projesi Monterrey, Nuevo León, Meksika'da başlamıştır. Bu, Holley Group'un Tayland'daki Tayland-Çin Rayong Sanayi Bölgesi'nden sonraki ikinci deniz aşırı endüstri parkı projesidir (Adıgüzel, 2017). Endüstri parklarının, katılımcı ülkelere faydalar sağlayacağı ve onları küresel bir tedarik zinciri ağına dâhil edileceği düşünülmektedir. Süveyş Ekonomik ve Ticari İş birliği Bölgesi, Çin-Mısır endüstriyel iş birliği için kilit bir platform haline gelmiş ve ekonomi ve ticaret konularında diyalog için bir platform sağlamıştır. Bölge 1 milyar ABD doları çekmiş ve yerel halk için 2.000'den fazla iş yaratmıştır. Endüstri parkları ve bölgeleri, bazı ülkelerin sanayileşmesi için önemli adımlar olarak görülmektedir. Çin-Beyaz Rusya sanayi parkı bu noktada bir örnektir. Sadece Belarus'taki en büyük yatırım projesi değil, aynı zamanda iki ülke arasındaki en büyük ekonomik ve teknolojik iş birliği projesidir.

Bir başka aydınlatıcı örnek, Çin'in Tayland'ın muazzam altyapı girişimi Doğu Ekonomik Koridoru (EEC) üzerindeki muazzam dışa dönük ekonomik genişlemesidir. EEC, Tayland'ın üç ilini (Chonburi, Rayong ve Chachoengsao) kapsayan ve toplam 13.285 km²'lik bir alanı kapsayan, Tayland'ın doğu sahilinin ekonomik kalkınmasına yönelik bir pilot projedir. EEC'nin ana odak noktası, mevcut bağlantıyı iyileştirmek ve üretimi ve yeniliği teşvik etmektir. Hükümet, Tayland'ın doğu illerinden Myanmar'ın devam eden Dawei derin deniz limanı projesine, Kamboçya'nın Sihanoukville limanına ve Vietnam'ın Vung Tau limanına giden yerleşik deniz yolları oluşturmayı

planlanmaktadır (Atlı & Ünal, 2014). Tayland, Güney Doğu Asya'nın bir denizcilik merkezine dönüştürmek amacıyla Laem Chabang limanını (zaten ülkenin en büyüğü) genişletmektedir.

Tayland hükümeti, 2017'den bu yana, Çin'den daha fazla teknolojik destek almak için EEC'yi Kuşak ve Yol ile Kuşakla Oluşturma'ya entegre etme planlarını araştırdı. BRI kapsamında, Tayland'ı Çin'deki Laos ve Kunming'e bağlamak için yüksek hızlı bir Çin-Tayland demiryolu inşa edilmektedir. Denizaltı kabloları Bangkok'u Hong Kong ve Çin anakarasına bağlanacak ve böylelikle turizmi artacak ve yatırımcılar için fırsat oluşturacaktır (Naghieva, 2019). Yeni İpek Yolu Projesi, Tayland için yeniliği artırmaya ve ekonomik büyümeyi yönlendirmeye yardımcı olacak. Tayland yeni bir ekonomik modeli, yani Tayland 4.0'ı teşvik etmektedir. Dahası, Çinli şirketler zaten AET'ye yatırım yapmaktadır. Örneğin, 80'den fazla Çinli şirket, Tayland-Çin Rayong Sanayi Bölgesi'nde üretim tesisleri, araştırma merkezleri ve operasyon merkezleri kurmuştur. Bu bölge, yerel sakinlere 20.000'den fazla iş sunmayı vaat etmekte ve 1,5 milyar ABD Doları'nın üzerinde yatırım çekmektedir. KOBİ'ler için büyük fırsat sağlayan BRI tarafından başlatılan benzer bir proje de Çin-Pakistan Ekonomik Koridoru'dur (CPEC). CPEC, Çin'in batısındaki Kaşgar kentini İran ve Basra Körfezi nakliye yollarının yakınında bulunan Pakistan'ın Arap Denizi limanı Gwadar'a bağlamayı öngören, BRI'nin 62 milyar dolarlık amiral gemisi programıdır. Dahası, CPEC kapsamındaki fırsatlar KOBİ'lerin büyümesine yol açmıştır. Pakistan'ın ticaret, sanayi ve hizmet sektörlerindeki 3,2 milyon ticari kuruluşun yaklaşık %90'ı, ülkenin tarım dışı işgücünün %70'ini oluşturan KOBİ'lerdir. GSYİH'ye %30, ihracat kazançlarına %25 ve katma değerli üretime %35 katkıda bulunmaktadır. Bu gerçekler, KOBİ'lerin Pakistan ekonomisinin bel kemiği olduğunu ortaya koymaktadır. 60 milyar ABD Dolarını aşan dev yatırımıyla CPEC, KOBİ sektörünün büyümesi için eşi görülmemiş yollar sunmaktadır (Atasoy, 2010).

1.6.4. Uzun Vadeli Dostane Ülke İlişkileri

Hükümetin önderliğindeki çabaların yanı sıra, özel Çinli şirketler küresel genişlemelerini Çin'in arzu edilen Dijital İpek Yolu'na bağlamada hızlı davranmışlardır. Mart 2017'de, Alibaba'nın ilk küresel dijital serbest ticaret bölgesi Malezya'da açıldı. Bu, Alibaba'nın kurucusu Jack Ma tarafından Hangzhou'daki 2015 G20 zirvesinde ortaya atılan elektronik dünya ticaret platformu (eWTP) konseptinin bir tezahürüdür. EWTP,

Kuşak ve Yol üzerindeki ülkeler Alibaba ve Jack Ma'nın küresel genişleme planları için en önemli bölgeler olduğundan, Dijital İpek Yolu ile ilişkilidir (Barbanova, 2015).

EWTP'nin vizyonu, ticaret engellerini azaltmak ve özel sektör ve hükümetlerin birlikte çalıştığı dünya çapındaki KOBİ'ler için pazarlara daha adil erişim sağlamaktır. Dijital serbest ticaret bölgesi, Güneydoğu Asya'ya hizmet veren Kuala Lumpur Uluslararası Havaalanı'nın yakınında bir bölgesel lojistik merkezinden oluşmaktadır (DHMI, 2020). Tesis, hızlı depolama, sipariş karşılama, gümrükleme ve antrepo işlemlerine olanak tanıyacaktır. Yerel KOBİ'lere ihracatı kolaylaştırma desteği sağlamaya vurgu yapılarak, pazarlama ve gümrükten modernize izin başvuru prosedürlerine, vergi beyannamesine ve daha fazlasına kadar çeşitli hizmetler sunan tek noktadan bir çözüm platformu oluşturulmuştur. EWTP kapsamındaki bir diğer girişim, kaliteli Malezya ürünlerini küresel alıcılara tanıtmaya yardımcı olmak için Alibaba.com'da bir Malezya pavilyonunun açılmasıdır.

EWTP ile erken katılımı Malezya, ekonomik dönüşüm vizyonunu ileriye taşıyor ve Asya'nın önde gelen kaynak bulma ve yerine getirme merkezi olma yolunda bir adım atmıştır. Alibaba ile Dijital Serbest Ticaret Bölgesinde KOBİ'lere ücretsiz olarak erişilebilen bir altyapı geliştirmek için iş birliği yapan Malezya, Malezya firmalarının küresel aşamadaki rekabet gücünü artırarak ihracatı artıracak ve toplumuna geniş kapsamlı ekonomik faydalar getirecektir (Gülsün, 2018). 2018 yılında, BRI'ye odaklanmak için eWTP tarafından 600 milyon ABD Doları tutarında bir teknoloji ve inovasyon fonu başlatılmıştır.

1.7. İpek Yolu Projesinde Riskler

Global ölçekte bir büyüklüğe sahip olan ve birden çok ülkeyi içeren ulaşım projelerinin uygulama aşamasına geçildiği zaman ülkeler arasında meydana gelebilecek anlaşmazlıklardan dolayı birtakım problemlerin doğması olasıdır. Projenin amaçları içinde kıtalararası bir ulaşım rotası çizilerek ticaretin bu bölgede daha çabuk yapılması ve karşılaşılabilecek tehditler varsa bunlar ölçüsünde de tedbirler alınması gerekmektedir. Uluslararası alanda ulaştırma projelerinin oldukça geniş bir ulaşım rotasının bulunması ve içerdiği alanında genişliğinden dolayı bu projelerin bitirilmesi uzun senelere yayılmaktadır. Bu bağlamda karşı karşıya kalınabilecek olan en mühim tehdit proje

lkelerindeki “siyasi istikrarla” alakalıdır. Uluslararası alanda ulaştırma proje maliyetlerinin yüksekliğinden dolayı da ülkelerin iktisadi durumlarında meydana gelebilecek olan olumsuz durumların da mühim tehditler arasında olduğu ifade edilebilir (Kuo, 2018). Modern İpek Yolu projesi çerçevesinde sayılan bu riskler haricinde karşılaşılabilecek öteki tehditler; ülkelerin kullanmış oldukları kredileri geri ödeme konusunda doğacak olan problemler, terörizm gibi global ölçekte problem yaratan güvenlik sorunları ile altyapı yetersizliklerinden dolayı yaşanabilecek problemler sayılabilir. Elbette bu risklerin hangisinin birincil öneme sahip olduğu proje uygulandıkça açığa çıkacaktır. Öte taraftan Orta Asya lkelerinin “etnik” özelliklerinden dolayı meydana gelen “sosyokültürel parçalanmaların” yol açacağı korkuya ilişkin olumsuzlukların meydana gelmesi de başka bir risk unsuru olarak durmaktadır. Bu bağlamda bölge ülkeleri ile Çin’in ilişkilerinin artması ve dolayısıyla Çin’in Orta Asya’da daha etkin olarak rol alması bölgenin kültürel, etnik ve toplumsal özelliklerinde bozulmalara sebebiyet vereceği üzerinde durulmaktadır (Ablayeva, 2013). Bu görüşler bir araya getirildiğinde bölgedeki ülke ve halklarının uzun vadede projenin yaratacağı sosyal ve kültürel yansılardan kaynaklı olarak çekimser olabileceği yönünde görüşler bulunmaktadır.

İKİNCİ BÖLÜM

2. LOJİSTİK SEKTÖRÜ VE KAVRAMI

2.1. Lojistik Kavramı

Lojistik kelimesi köken olarak eski Yunancada “logos” sözcüğünden gelmektedir. “Logistikos” sözcüğü ise hesap kitap yapma bilimi olarak bilinmektedir. Lojistik kavramı; “üreticinin üreticisinden, müşterinin müşterisine kadar bir zincirde, doğru malzemenin doğru zamanda bulundurulmasını sağlayan faaliyetlerin tümü” şeklinde tanımlanmıştır (Aydın, 2011). Türkçe sözlükte (Türk Dil Kurumu, 1974) ise; “lojistik, savaşta veya askerî bir yürüyüşte yol, haberleşme, sağlık, ikmal gibi hizmetleri sağlayan strateji bölümü; lojistik (mantık)” olarak tanımlanmaktadır. Tüketicilerin istek ve gereksinimlerini karşılamayı amaç edinen lojistik; ilerleyen teknik gelişmeler ve girişimcilikle, globalleşen dünyada tüketicilerin giderek artan farkındalıklarıyla beraber büyüyen bir sektör haline gelmektedir. İşletmelerde ürün ve haberleşme akışına uygun bir şekilde, belirli bir plan ve kontrol çerçevesinde talep edilen ürünün üretim alanında hazır hale getirilmesi aşamasını içeren lojistik; ürünlerin gerektiğinde aynı üretim binasında gerektiğinde de farklı fabrikalar arasındaki hareket akışını içermektedir (Akkaymak, 2009).

2.2. Lojistiğin Gelişimi

Lojistik kavramının tarihi incelendiği zaman “ilk kullanımı her ne kadar askeri alanda olsa da lojistik faaliyetler ilk insanların avlandıktan sonra avlarını ve yiyeceklerini ileride tüketmek üzere işlemesi ve depolaması ile başlamıştır.” (Bamyacı, 2008) olup lojistik alanındaki tüm gelişmeler bugüne kadar yenilenerek gelmeye devam etmiştir. Göçebe yaşam, Kavimler Göçü, İpek ve Baharat Yolu gibi ticari yolların keşfi gibi tarihe yön veren olaylar, sivil yaşamda da lojistiğin aktif bir şekilde yer ettiğini göstermektedir. Sanayi Devrimi’yle birlikte globalleşen ticari etkinlikler, gelişen ve genişleyen pazarlar neticesinde lojistik alanı önemli sektör haline gelmiştir. Üretim arttığından dolayı yeni pazarlar keşfedilmiş ve bunun neticesi olarak da lojistiğin gelişmesi ve geliştirilmesi olağan bir hal almıştır (Ergüneş, 2021).

1905 yılında Albay Chauncey B. Baker tarafından ilk kez kullanılan lojistik teriminin kullanımının “malzeme ve personelin taşıma, tedarik, bakım ve yenilenmesi”

olarak askeri bir terim olarak kullanılmıştır. 1900'li yılların başında, tarımsal ürünlerin taşınmasıyla beraber lojistik, bir bilim dalı olarak önem kazanmaya başlamıştır. 1950-1960'lı yıllara gelindiğinde lojistik daha çok dışa dönük taşıma etkinliklerini kapsayan bir sistem şeklinde algılanmıştır. Lojistiğin bilimsel olarak tartışılması ilk olarak taşımacılık ve fiziksel dağıtımla ve bunların finansal yönünden ilerlemesi üzerine olmuştur. 1970'li yıllardaysa iktisadi olarak yaşanan belirsiz durumlardan dolayı da lojistik sektörü durağan bir hale gelmiştir. 1980'lere gelindiğinde bilgi teknolojilerinde yaşanan gelişmeler ve yenilikler ile beraber 70'li yılların durağanlaşmasını sonlandırmak amaç haline gelmiştir. Günümüzde bilgi teknolojileri alanında devam eden gelişmelerle lojistik faktörü çok daha mühim bir yerdedir (Akkaymak, 2009).

Lojistiğin tarihsel akışına bakılacak olursa (Koçak, 2020);

- 1950 yılı öncesi: Lojistik terimi işletmelerce tanınmakta, lojistik çalışmaları da ayrı bölümler ve farklı görevler çerçevesinde yürütülmekteydi. Lojistiğin öneminin pazarlama anlayışı ile beraber artış göstermeye başlamıştır.
- 1950-1960 dönemi: Bu dönemde üretilmiş olan ürün ve malların dağıtımlarına yönelik yapılan işlemler planlı ve düzenli değildir. Üretici ürünü üretmekte, perakendeci satmakta dolayısı ile düzensiz ve plansız işlemlerle mallar işyerlerine teslim edilmekteydi. Fiziksel dağıtım, malzeme yönetimi, tedarik yönetimi ve dağıtım yönetimi gibi kavramlar aşama aşama kullanılmaya başlanmıştır.
- 1960-1970 dönemi: İş lojistiği terimi ilk defa bu dönemde kullanılmıştır. Kitle üretimi yerini çok çeşitli ve küçük boyutlu üretime bırakmıştır. 1963 yılında kurulan CLM bugün en etkili ve geçerli lojistik tanımını yapmıştır.
- 1970-1980 dönemi: Bu dönem dağıtım kavramının geliştirildiği çok önemli on yıllık bir süreci içermektedir. Tedarik için bölgesel ve lokal dağıtım deposunda kavramsal değişiklikler söz konusu olurken ve dağıtım ağlarında daha büyük perakende zincirleri uygulama konulmuştur.
- 1980-1990 dönemi: Lojistik kavramı 1985 yılıyla beraber daha geniş kitleler tarafından kullanılmaya başlanmıştır. Aynı zamanda lojistiğin yanında "Tedarik Zinciri Yönetimi"ne (TZY) de geçiş yaşanmış ve ulaştırma sektöründeki firmalar müşterilerine sunmuş oldukları hizmetlerin yelpazesini genişletmişlerdir.

- 1990-2000 dönemi: Bu dönemde tedarik zinciri boyunca bütün alt şirketler bir hiyerarşide bulundurmaya çalışılırken firmalar rekabette ayakta kalabilmek amacı ile üretim potansiyellerini geniş bir çapta değiştirip “bütünleşik lojistik yönetim faaliyetlerini” temelden genişletme yoluna gitmişlerdir.
- 2000 yılı ve sonrası: Bu dönemden itibaren lojistik hizmetlerine ilişkin olarak günden güne hizmetlerin kapasitesini arttırmıştır. Firmalar stratejilerini oluştururken rekabet çizgisinde lojistik faaliyetlerine her zamankinden daha çok önem verdikleri bir sürece girmişlerdir.

2.3. Lojistiğin Temel Amacı ve Önemi

Geçmişten bugüne lojistiğin tarihsel süreçte gelişmesi, ticari ve iktisadi gereksinimlerden kaynaklanmıştır. Bugün ise üretim sahasında ortaya çıkan gelişmeler ile beraber yeterli ve uygun bir hizmet sağlayabilmek amacıyla çalışılmaktadır. Maliyetlerin yükselmesi ve pazarlama alanında yeni yaklaşımlar ve fikirlerin arayışı ortaya çıkan sorunlarla sayesinde olmuştur. Son zamanlarda lojistik sektörüne olan ilgi artan bir şekilde sürmektedir. Bunun neticesi olarak bu alanda ciddi bir şekilde gelişmeler yaşanmaktadır. Bu gelişmelerin yanı sıra içerik ve sınırları daimi olarak gelişen lojistiğin amaçları aşağıdaki gibi sıralanabilir (Acar ve Köseoğlu, 2014):

- En az maliyetle en nitelikli hizmet ve ürün ortaya çıkarmak ve bunun için de maliyet kalemlerinin gözden geçirmek,
- Maliyetleri en aza indirerek maksimum verim elde etmek,
- En az stok “JIT” (Just in Time) ile tam zamanında üretim gibi faaliyetler yaygınlaştırmak,
- Rekabetçi ortamda kalıcılığı sağlayabilmek için müşteri memnuniyeti sağlamak ve kaliteli hizmetlerin uygulanmasını sağlamak,
- Üretilen mal ve hizmetlerde aksaklıklar ortaya çıkmadan düzenli ve kararlı olarak müşterilere ulaşması ile sürdürülebilirliğin sağlanması.
- Üretilen mal ve hizmetlerin teslimat süresinin minimum sürede gerçekleştirilmesi amacı ile uygun rotaların oluşturulması,

- Yük ve araçların her an müşteri ve üretici tarafından istenildiği gibi izlenmesinin sağlanması olarak iade edilebilir.

Sonuç olarak 21. yüzyılla birlikte “modern lojistik, insan kaynakları, makine mühendisliği, endüstri mühendisliği, toplam kalite yönetimi, bilişim sektörü” gibi pek çok alanda ustalık gerektiren bir sürece geçiş yapmıştır (Bamyacı, 2008).

2.4. Lojistiğin Temel Faaliyetleri

Lojistik alanında her biri ayrı öneme sahip olan birbirinden farklı ama birbiri ile de ilişkili olan temel faaliyet alanları bulunmaktadır. Lojistiğin bu temel faaliyet alanları; “talep yönetimi, müşteri ilişkileri yönetimi, sipariş yönetimi, tedarik/satın alma, paketleme/ambalajlama, elleçleme, depolama, gümrükleme, fiziksel dağıtım” başlıkları altında incelenmektedir (Yıldıztekin, 2002).

Talep tahmini, gelecekte hangi ürünün ne ölçüde talep edileceğini ve hangi tüketicinin hangi düzeyde servise gereksinimi olacağının tespit edilmesidir. Hangi üründen ne kadar üretilmesi gerektiği, tüketicilerin bu ürün için taleplerinin hangi tarihlerde yoğunlaşacağına ilişkin olasılıkların tespit edilmesi talep tahminleri ile gerçekleştirilmektedir. Talep tahmini faaliyetinin dört aşaması bulunmaktadır. Bu aşamalar; “bilgilerin toplanması, talep tahmini sürecinin belirlenmesi, talep yönetiminin belirlenmesi ve hata tartımının yapılp tahmin sonuçlarının geçerlilik derecesinin belirlenmesi” olarak ifade edilebilir (Aydın, 2011).

Günümüzde firmalar için en mühim öğelerden biri müşteri hizmetleridir. Müşteri hizmetleri; “sipariş yönetimi, satış sonrası hizmetler ve talep planlaması” gibi huşulardan meydana gelmektedir. Lojistik yönetiminde müşteri hizmetleri fonksiyonel olarak olmakla birlikte asıl amacı tüm süreci ilk seferde doğru bir olarak yürütmektir (Sacar, 2018). Lojistik sektöründe başarıyı yakalayabilmenin başka bir yolu tüketicinin gereksinim ve taleplerinin doğru anlaşılabilmesi ile ilgilidir.

Tedarik; bir hammadde, malzeme, ürün ya da hizmetin sağlanması ve sipariş sistemine dâhil edilmesi ile ilgilidir. Tedarik farklı biçimlerde olabileceği gibi en sık olanı satın alma ile tercih edilmekte olındır. Lojistik sektöründe satın alma tedarik zincirinde gereksinim olan hammadde ve malzemenin sağlanarak yarı mamulün ya da hazır parçanın elde edilmesinde gerçekleştirilen bütün işlemleri içermektedir. Satın almanın firmalar için

etkileri; “mali etkiler, işlemsel etkiler ve stratejik etkiler” olmak üzere üçe ayrılmaktadır (Mariani, 2013). Lojistiğin temel faaliyet alanlarından biri de ambalajlama işlemleri olup; “ürünlerin bir yerden başka bir yere taşınması, depo edilmesi, elleçlenmesi faaliyetlerinde” ne şekilde hareket edilmesi gerektiğine ilişkin enformasyon oluşturmayı hedeflemektedir. Aksi halde, hatalı yapılan işlemler ürünün değerini düşürüp maliyeti de artırabilmektedir (Sacar, 2018). Başka bir lojistik temel faaliyet alanı olarak elleçleme işlemi; malzemelerin taşınıp depolanması ve yüklenmesi sırasında yapılmaktadır. Bu işlem ile depo operasyonlarının verimliliği direkt olarak etkilemektedir. Ürünün değeri yönünden herhangi bir farklılık yaratmamakla birlikte süreç prosedüre uygun olarak bir yol takip edilmezse maliyeti artırıcı etki yaratabilir. Sonuç olarak elleçlemedeki amaç, depo etme işlemindeki etkinlik ve verimliliği artırılmak, çalışma şartlarını iyileştirmek ve dolayısıyla lojistik hizmetlerinin seviyesini artırmak şeklinde ifade edilebilir. Depolama ise gereksinim duyulan hammadde ve malzemenin kullanılacağı süreye kadar emniyetli bir yerde korunmasıdır (Ablayeva, 2013). Ürün yönünden değerlendirildiğindeyse ürünün depodan çıkarılmasına dek bekletilmesi ve korunması işlemleridir.

2.5. Lojistik Yönetimi

“Inbound” olarak bilinen tedarik lojistiği, şirketin tedarikçileriyle alakalı olarak hammadde ya da yarı mamullerinde “güzergâh seçimi, kargonun izlenmesi, depolama, stok, tedarik, ürünü teslim alma, taşıma, ürün sipariş” gibi durumları kapsamaktadır (Bamyacı, 2008). Tedarik lojistiği, hammadde ile üretim arasındaki fiziksel bağı kurarak, firmaların üretim öncesi maliyetlerinde ciddi avantajlar sağlayarak daha rekabetçi olmalarına imkân tanımaktadır. Üretim lojistiği, işletmelerdeki mal ve ürün akışlarının ve onlara ilişkin bilgi akışlarının tasarlanması, yönetimi ve denetimini içermektedir. Üretim lojistiği, üreticilerden ürünlerin alınması, depolanması ve tüketicilere teslim edilmesi için gerekli olan faaliyetlerin tamamını kapsamaktadır. Üretim lojistiğinin temel amacı zamanında ve hesaplı olarak “doğru malzemelerin, doğru yerde, doğru zamanda ve doğru miktarda” olmasını sağlamaktır. Bununla birlikte üretim lojistiğinin temel görevi, malzemeleri üretim yerlerinde hazırlamak, işletme içi, işletmeler arası ve çalışılan alanlara malzeme naklini gerçekleştirerek optimize etmektir (Aydın, 2011). Bu süreç içinde üretim işlemi tamamlanarak üretilen malların pazara ve tüketicilere teslimatı gerçekleştirilmektedir. Dağıtım lojistiği ise tamamlanan ürünlerin, işletme sınırlarını terk

etmesiyle başlamakta son tüketiciye varması ile nihayete ermekte ve son nokta olmasından dolayı lojistiğin en önemli bölümü olarak görülmektedir.

2.6. Geleneksel Taşıma Türleri

Taşıma sistemleri kendi içinde; karayolu, denizyolu havayolu, demiryolu ve boru taşımacılığı olmak üzere beş türde ele alınmakta olup yeterli sayıda ve çeşitte taşıma hizmetinin olmadığı bir durumda ekonomik ve sosyal yaşamı geliştirmek olanaksız görünmektedir. Lojistik sektörünün ana iş dallarından biri olan taşımanın türlerine hâkim olmak lojistik kabiliyetin gelişmesine neden olacaktır. Bu taşıma türlerinin birbiri ile entegre olması, hangi lokasyonda ya da hangi iş dalında hangi taşıma türünün kullanılacağına karar vermek şirket için maliyetleri düşürmekte ve iş gücü kazancı sağlamaktadır. Bu bölümde taşıma türleri anlatılacaktır.

Tablo 2. Geleneksel Taşıma Modlarının Karşılaştırılması

Lojistik Modu	Maliyet	Ulaştırma Hızı	Hizmet Verilen Yerlerin Sayısı	Çeşitli Malları Kullanma Becerisi	Tarifeli Yükleme Sıklığı	Tarifelerin Uygulanmasının Güvenirliği
Karayolu	Yüksek	Hızlı	Çok Geniş	Yüksek	Yüksek	Yüksek
Havayolu	Çok Yüksek	Çok Hızlı	Geniş	Sınırlı	Yüksek	Yüksek
Demiryolu	Düşük	Yavaş	Sınırlı	Yüksek	Düşük	Yüksek
Denizyolu	Çok Düşük	Yavaş	Sınırlı	Çok Yüksek	Çok Düşük	Orta
Boru Hattı	Düşük	Yavaş	Çok Sınırlı	Çok Sınırlı	Orta	Yüksek

Kaynak: <https://www.gorgoda.com/lojistik-modlari.html/> erişim: 25.09.2021

2.6.1. Karayolu Taşımacılığı

Dünyada en çok tercih edilen ve kullanılan taşımacılık türü karayolu taşımacılığıdır (Aydın, Bitlisli, Pala, 2013). Ürün ya da insanın karayolu aracılığıyla bir kara yolu araçlarıyla bir noktadan farklı bir noktaya aktarılması karayolu taşımacılığıdır.

Motorlu ya da motorsuz araç ile gerçekleştirilen taşımacılık yönetiminde karayolları bazen asfaltlanmış bazense sadece geçiş için eşik açılmıştır (Mariani, 2013). Karayollarının oluşum maliyetleri diğerler türlerine göre azdır. İlk yatırım ve bakım onarım maliyetinin az olması kullanılabilirliğini arttırmıştır. Karayolu taşımacılığı, mal taşınması ve insanların taşınması olarak sınıflandırılmaktadır. Karayolu taşımacılığı ile mallar kapıdan kapıya teslim olabilir ve bunun için taşıma türünün değişmesine ihtiyaç duyulmayabilir. Kapı teslimde taşıma türünün değişmemesi yükleme ve boşaltma yapılmasına gerek olmaması anlamına gelmektedir. Bu durum iş gücü avantajı yaratmaktadır. Ancak iklim şartlarından etkilenmeye açık olması, yol yapım maliyetleri gibi durumlardan etkilenmesi dezavantajları arasında yer almaktadır.

Karayolu taşımacılığı ile yük takip sistemi kullanılarak ürünlerin ne zaman nerede olduğu öğrenilebilmekte, termin tarihindeki olası sapmalar erkenden fark edilerek planlama değiştirilebilmektedir. Karayolu taşımacılığı bazı durumlarda kullanılması zorunludur. Örnek vermek gerekirse, denize kıyısı olmayan, demiryolu hattı olmayan ve hava alanı olmayan kırsal bir alana insan ve yük taşımının tek yolu karayolu taşımacılığıdır. Tüm bu olumlu özelliklerine rağmen karayolu taşımacılığında kaza riski fazladır. Diğer taşıma türlerine göre özellikle motorlu karayolu taşıtları daha çok risk teşkil etmektedir. Buna ek olarak hacmi yüksek olan yüklerin karayolu ile taşınması maliyeti ciddi oranda arttırmaktadır (Akçay, 2017). Karayolu motorlu taşıtlarının çevreye verdiği zarar da diğer taşıma türlerine göre oldukça fazladır. Özetlemek gerekirse; karayolu taşımacılığı için en yaygın kullanılan taşıma türüdür. Bu taşıma türünü diğerlerinden ayıran en önemli nokta esnekliktir. Araç ve şoför tedarik edildiği sürece, istenen vakitte yükleme ve boşaltma yapılabilmektedir.

Başlangıç ve varış noktalarında aktarmasız sevkiyat mümkündür. Sevk süreleri otoyollara da bağlı olmakla beraber bazı durumlarda diğer taşıma türlerine kıyasla daha kısa olabilir. Kapıdan kapıya taşıma imkânı mevcuttur. Bunların yanı sıra taşıma maliyetlerindeki yükseklik, hava koşullarından daha hızlıca etkilenilmesi, trafik gibi durumlar tercih edilmeme sebebi olabilmektedir (Akpınar, 2012). Türkiye üzerinden karayolu ile yapılacak ihracatlar da Avrupa'ya Balkanlar üzerinden, Rusya ve Orta Asya'ya İran ve Gürcistan üzerinden, Ortadoğu, Yakındoğu ve Körfez ülkelerine ise, İran, Irak, Suriye ve Ürdün üzerinden ulaşılabilmektedir.

2.6.2. Denizyolu Taşımacılığı

Uzak mesafelere yapılan denizyolu taşımacılığı ton başına maliyetin ucuz olduğu ürünlerin taşınmasında tercih edilmektedir (Ticaret Bakanlığı, 2020). Denizyolu taşımacılığı özellikler deniz aşırı ülkeler arası yapılan taşımalarda, taşınan ürünün güvenli ve uygun maliyetle taşınmasını sağlamaktadır. Özellikle çok ağır ürünlerin taşınmasında taşıtan için denizyolu taşıması oldukça avantajlıdır ancak taşıma süresi uzundur. Malların denizyolu ile taşınması, deniz şeritlerini takip eden belirli rotalar ile gerçekleştirile bilinmektedir. Kapıdan kapıya taşıma hedefleniyor ise bu sadece denizyolu ile mümkün olmamaktadır (Elbirlik, 2008). Kısa mesafe de olsa taşıma mutlaka karayolu taşıması ile takviye edilmektedir. Denizyolu taşımacılığı ile birçok ürün türü taşınabilmektedir. Bu durum çeşitli gemi türleri oluşmasına da sebep olmuştur (Uysal, 2014). Denizyolu taşımacılığı genel anlamda Liner ve Tramp taşımacılık olarak ikiye ayrılmaktadır. Tramp taşımacılıkta yüksek yük miktarı söz konusudur. Belirli zaman zaman ya da haftalık tarifeler mevcut değildir. Genellikle yeraltı madenleri, petrol, kömür gibi yüksek hacimli ve tonajlı ve geminin bir kısmını ya da tamamını kapsayan ürünler tek seferde taşınmaktadır. Yük esaslı bir taşıma modelidir. Liner taşımacılıkta ise yükten çok hizmet ön plandadır. Genellikle haftalık olmakla beraber gemiler belirli periyotlarla kalkış yapmaktadır. Sapmalar yaşanabilmekte ancak seferler genel olarak düzenlidir. Gemiler birden çok limanda uğrak yapabilmekte, yük birden çok gemiye aktarılabilmektedir. Konteyner ve Ro-Ro taşımacılığı Liner taşımacılığa örnektir.

2.6.3. Havayolu Taşımacılığı

Havayolu taşımacılığı uçakla yapılan taşıma türü olup hızlı, güvenilir ve maliyet yönünden 500 kilometreden fazla mesafeler için uygundur. Zaman açısından değerlendirildiğinde mühim, yüksek değerli ve az miktartlı taşımalar için uygun bir ulaşım türüdür (SHGM, 2020). Havayolu taşımacılığında kullanılan araçların hızlı olması sebebiyle kargo ve yolcu taşımacılığında tercih edilmektedir. Buna nazaran, birim maliyet diğer taşıma modlarına kıyasla yüksektir. Hava taşımacılığı en yeni ulaşım şeklidir. İkinci dünya savaşı sonrası hava taşımacılığı hemen hemen her ülkede büyük bir hızla gelişmiştir. Diğer taşıma türlerinde olduğu gibi fiziksel engelleri yoktur. Yol, köprü, liman gibi fiziki faktörlerin geçilmesine gerek olmaması bu taşıma türüne ivme kazandırmaktadır. Hem yakıt hem uçak hem de havalimanı maliyetleri yüksek olduğu

için havayolu taşımacılığı ile genellikle postalar hafif ve pahalı kargolar taşınmaktadır (Uysal, 2014). Hava yolu taşımacılığı ile kesintisiz yolculuk yapılabilmektedir. Düzenli ve konforlu hizmet sunmaktadır. Havalimanı maliyetleri ne kadar yüksek olsa da yeryüzünde ilk yatırım maliyeti gerektirmemektedir. Sıfır stok mantığı ile çalışan firmalar, stok maliyetinden kurtulmakla beraber ortaya çıkar karı havayolu taşıması ile kapatmaktadır. Gümrükleme de oldukça hızlı yapılmaktadır ve bu sayede müşteriler ürünlerini havalimanından hızlıca çekebilmektedir. Havayolu taşımacılığının dezavantajlarından biri ise hava şartlarından etkilenmesidir. Uçak yapım ve bakım çalışmaları büyük miktarda sermaye yatırımı gerektirmektedir.

21. yüzyılda havayolu firmaları şirket filolarını genişletmekte ve geniş gövdeli araçlar üretmektedir. Havayolu taşımacılığı özellikle hazır giyim sektöründe oldukça tercih edilmektedir. Örneğin Beymen taşımalarının büyük bir kısmını havayolu taşımacılığı ile gerçekleştirmektedir. Firmalar direkt olarak havayolu firmaları ile anlaşmak yapabilmektedir. Yıllık belirli taahhüt vererek kendilerine uygun sefer ekletme imkânını bile kazanabilmektedirler. Haftalık ya da günlük tarifeli uçuşların yanı sıra tek seferde yüksek hacimle sevk etmek üzere charter tercihi de mevcuttur. Mağaza açılışı ya da sezon başı için hazır giyim firmaları tek seferlik charter uçuşları planlamaktadır. Türk Hava Yolları 332 uçaklık filosu ile pazarda büyük bir pay sahiptir. Bu filonun 21 uçağı yüksek tonaj kapasitesi ve geniş gövdesi ile kargo uçaklarıdır. Havayolu taşımacılığında en çok karşılaşılan sorun aktarma limanlarında yaşanan aksaklıklardır. Direkt seferlerle sağlanamayan uçuşlarda iki uçak arası transferlerde, bağlanılacak uçağın kapasitesine göre planlama yapılmalıdır. Planlamanın doğru yapılmaması durumunda bazı yolcular, yolcu bavulları ya da yükler kapasite üstünde kalması sebebiyle bir sonraki uçakla yolculuğa devam etmek durumunda kalabilmektedir. Verilen temin süresinde taşınan ürünlerin alıcıya ulaşmaması havayolu firmasının güvenilirliğinin düşmesine sebep olmaktadır (Akçay, 2017). Bu riskleri minimize etmenin başlıca yolları önceden kapasite kontrolü ve şayet mümkün ise direkt bir sefer tercihi yapılmasıdır. Devlet Hava Meydanları İşletmesinin (DHMİ) açıkladığı 2017 verilerine göre sadece Atatürk havalimanına gelen yolcu sayısı 63 milyonun üzerindedir. Bu istatistik her 1,5 dakikada bir uçak indiğı ve her 1,5 dakikada bir uçak kalktığı anlamına gelmektedir.

2.6.4. Demiryolu Taşımacılığı

500 kilometreden fazla mesafeler için daha ekonomik olan demiryolu taşımacılığı uygun maliyetli ağır yüklerin taşınması için kullanımı daha elverişli olan bir ulaştırma çeşididir (Deveci & Çavuşoğlu, 2013). Demiryolu taşımacılığı raylar ile ürün ya da yolcuların istenilen noktaya ulaşmasını hedeflemektedir. Bu taşıma türünün en büyük avantajı diğer taşıma türlerine kıyasla hava şartlarından az etkilenmesidir. Sabit yolları ve programları vardır bu sebeple daha düzenlidir. Havayolundan sonra uzun mesafede en hızlı taşıma biçimidir. Ağır ve yüksek hacimli ürünlerin taşınmasına elverişlidir. Taşıma nitekim daha uygun fiyatlıdır. Maliyetler sabittir bu sebepten demiryolu trafiğindeki her artış ortalama maliyetin düşmesine sebep olmaktadır (Adıgüzel, 2017). Kaza ihtimali diğer taşıma türlerine göre daha düşüktür. Trafiğe katlanma gibi durum söz konusu olmadığından genellikle verilen termin süreleri gerçekleşmektedir. Tüm bunlara ek olarak, ürünler güneşe ve yağmura maruz kalmayacağı için deforme olmamaktadır. Demiryolları vasıflı ve vasıfsız birçok personele iş imkânı tanımaktadır. Demiryolu taşımalarının ilk yatırım, bakım ve onarım maliyetleri yüksektir, esnek değildir ve güzergâhları bireysel olarak ayarlanamamaktadır. Kapıdan kapıya servis sadece demiryolu ile mümkün değildir. Multimodal taşıma modu uygulanarak diğer taşıma türleri ile entegre edilerek kullanılmaktadır. Büyük sermaye gerektirdiğinden genellikle devlet tekelindedir. Demiryolu ideal ve ekonomik çalışması için tam yüke sahip olmalıdır (Atlı & Ünal, 2014). Çok büyük bir taşıma kapasitesine sahip olduğu için, birçok bölgede kapasitesinin az kullanılması, finansal problem yaratmaktadır ve ekonomiye zarar vermektedir. Demiryolları uygulamasının bir örneğini vermek gerekirse, hava şartları ve maliyetlerin yüksekliği sebebiyle Mersin'den Almaty'e yapılacak bir sevkte multimodal taşıma modu ile tren yolu taşınması tercih edilebilmektedir. BTK (Bakü, Tiflis, Kars) demiryolu bağlantısı ile Mersin'de konteynere yüklenen ürünler, Bakü'ye kadar demiryolu kullanarak ulaşmaktadır. Bakü'den RO-RO 'ya binerek, Aktau limanında gemiden inip tekrar tren ile Almaty'e varmaktadır. Kış aylarında hava şartlarının Almaty'de ağır olması sebebiyle tren ile ulaşım daha güvenli ve düşük maliyetlidir.

2.6.5. Boru Hattı Taşımacılığı

Benzin, doğal gaz, gaz gibi enerji kaynaklarının taşınmasında kullanılan türdür. En önemli avantajı yüksek hacimde taşınan petrol ve doğalgazların ekonomik

taşınmıştır (Adıgüzel, 2017). Demiryollarına kıyasla daha yüksek kapasiteli ve maliyet daha düşüktür. İlk yatırım maliyeti bu taşıma türünde de yüksektir ancak taşınan ürün cinsine göre çok güvenli taşıma imkânı sunmaktadır. Naharkatia-NunmatiBarauni boru hattı ham petrolü taşımak için inşa edilen ilk boru hattıdır. Dezavantajları ise; ilk yatırım maliyetleri çok yüksek olup rekabet yok denecek kadar azdır (Aydemir, 2016). Bundan dolayı fiyatları yüksektir. Sevkiyatı gerçekleştirilecek olan yük çeşitliliğinin sınırlı olmasının yanında kapıdan kapıya taşımacılık hususunda esnekliği düşük olup büyük miktarlarda alıcı ve satıcı gerektirmektedir.

2.7. Taşıma Türleri Tercih Kriterleri

Globalleşmenin ve teknolojik gelişmelerin toplumsal, kültürel ve iktisadi etkilerinin yoğun bir şekilde yaşandığı günümüz dünyasında değişmekte olan rekabet ortamı firmaları farklı ve yeni stratejiler uygulamaya teşvik etmektedir. Firmaların giderek artmakta olan rekabete uyum sağlayabilmeleri için doğru ürün, fiyat, pazarlama teknikleri ve yer gibi pek çok “doğru unsur” birlikte bulundurması gerekmektedir. Ancak bu şekilde müşteri memnuniyeti sağlanabilir ve bunu sağlayabilmenin en önemli yollarından birisi lojistik olarak ifade edilebilir. Artık yük taşımacılığı, yalnızca ürünün taşınması şeklinde değil lojistik alanda yer etmekte ve bu alan kapsamında değerlendirilmektedir. Bu bağlamda taşıma çeşidinin belirlenmesinde ana amaç, bu çeşitlerden dengeli bir şekilde yararlanmak olmalıdır. Öte yandan her bir türün bir başkasına göre avantajları, dezavantajları ve dolayısı ile bunların getirmiş olduğu ilave maliyetler bulunmaktadır. (Köfteci ve Gerçek, 2010). Yük taşımacılığında hangi taşıma türünün tercih edilmesi gerekliliği ile alakalı yapılan çalışmaların başlangıcı uzun yıllar öncesine dayanmakta olup bu alanla ilgili olarak birçok faktör söz konusu olup bunlara aşağıda yer verilmektedir.

- Coğrafi Konum Faktörü
- Maliyet ve Fiyatlandırma Faktörü
- Zaman Faktörü
- Risk veya Güven Faktörü
- Siyasi/Hukuki Sebepler
- Malın Özelliği

- Dağıtım Ağı Tercihleri
- Tonaj, Miktar, Boyut Faktörü
- İzlenebilirlik

2.8. Tedarik Zinciri Yönetimi

Tedarik zinciri yönetimi (Supply Chain Mangement) 1980'lerin sonuna doğru gelişmeye başlayan ve 1990'lı yıllardan itibaren yaygınlaşan bir kavram olup lojistik ile tedarik zinciri birbirinden farklı kavramlardır. Tedarik zinciri, bir diğerini etkileyen, birbirinden farklı olan neticeler sonucunda meydana gelen çoklu ve teorik bir terimdir. Globalleşen dünya pazarlarında artmakta olan rekabet, daha kısa ürün çevrim süreleri ve tüketici beklentileri, firmaları tedarik zincirlerinin üzerinde durmaya ve bu alana daha fazla yatırıma zorunlu tutmaktadır. Buna göre tedarik zinciri yönetimi; müşteri hizmet düzeyi ihtiyaçlarını karşılayacak biçimde sistemdeki bulunan bütün maliyetleri minimuma indirmeyi amaçlamaktadır (Özdemir, 2004). Bu amaçla ürünlerin “doğru zamanda doğru yerlere, doğru miktarlarda, doğru zamanda dağıtılmasını sağlayacak yapıda tedarikçileri, üreticileri, depoları ve dağıtım merkezlerini” etkin olarak entegre etmektedir. Son zamanlarda tedarik zinciri yönetiminde, “satın alma, pazarlama ve lojistik kanalları”nın değişim ve gelişime uğradığı görülmektedir. Bununla birlikte tedarik zinciri yaklaşımı tek bir firma etrafında toplanmamaktadır. Toptancıların, tedarikçilerin, perakendecilerin, üreticilerin ve tüketicilerin de dâhil olduğu entegre bir anlayış söz konusudur. Sonuç olarak tedarik zinciri yönetimi, tüketicilerin talepleri ile başlamakta, hammaddenin tedarik edilmesinden üretimine, dağıtımından en son tüketiciye bir ürünün ulaşabilmesi için zincirde yer alan tedarikçi, üretici, perakendeci ve tüketiciler arasında ürün, para ve bilginin yönetimi süreci olarak ifade edilebilir.

BÖLÜM 3

3. YENİ İPEK YOLU PROJESİ İLE TÜRKİYE'DE LOJİSTİK ALT YATIRIMLAR

3.1. Türkiye’de Taşımacılık

Türkiye lojistik sektörü açısından birçok avantaja sahip bir ülkedir. Bununla birlikte sahip olduğu bu avantajları ne kadar kullandığı tartışmalı bir konudur. Lojistik sektörü II. Dünya Savaşı sırasında Almanya’da ortaya çıkmış askeri bir kavramdır. Bununla birlikte zamanla Soğuk Savaş döneminde ve yakın tarihte ulusal ve uluslararası ticaretle birlikte globalleşen dünyada önemi artması gereken sektörlerden birisi haline gelmiştir. Günümüzde ülkeler lojistik sektörüne geçmiştekinden daha çok önem vermeye başlamış ve Almanya’nın dünyada bu alanda önde geldiği bilinmektedir. Bu durum Almanya’nın lojistik alanına verdiği önemden, yürüttüğü AR-GE çalışmalarına ayırdığı bütçe ve ileri teknolojik sistemden kaynaklanmaktadır.

Lojistik performans indeksi incelendiğinde Türkiye’nin dünyada 47. sırada yer aldığı görülmekle birlikte daha evvelki senelerde bu sıralamanın üst düzeylerde olduğu bilinmektedir. Türkiye iktisadi yönden gelişme ve büyüme göstermekle birlikte henüz lojistik alanında beklenen seviyede değil ve hatta bu seviyenin gerisindedir. Bu konuda sektörel olarak gerileme şeklinde değerlendirilen performans indeksi düşüklüğü, esasen başka ülkelerin bu alanda daha hızlı gelişmesinden kaynaklanmaktadır.

Lojistik sektöründeki mevcut durumdan hareketle Türkiye’nin firmalarının ve çalışanların yaşadığı problemler detaylı bir şekilde değerlendirildiğinde hangi sorunlar için çözüm yolları bulunabileceği tespit edilebilir. Lojistik sektöründe bir ülke için karşılaşılan en temel sorun genel olarak iklim koşulları ile jeopolitik konumdan kaynaklanmaktadır. Türkiye’nin ayrıntılı olarak SWOT analizi yapıldığı zaman bu problemler daha kolay bir şekilde kavramsallaştırılabilecektir. Buna göre Türkiye’nin Swot analizine ilişkin görüşler aşağıda ele alınıp incelendiği gibidir:

Güçlü Yönler

- Türkiye Cumhuriyeti’nin 2023 vizyonunda bulunan kalkınma stratejileri ve alt yapısında bulunan eksikliklerin giderilmesindeki hızı ile örnek ülke durumundadır.

- Türkiye'nin coğrafi konumu ve stratejik önemi
- Tarihi İpek Yolu üzerinde bulunan Türkiye, bu güzergâhın yeniden canlandırılması için demiryolu, havayolu, denizyolu ve karayolunun geliştirilmesi için çalışmalarına devam etmektedir.
- Projenin en önemli parçalarından biri olan demiryolunda çalışmalar devam etmektedir. Ülkede bulunan demiryolları güzergâhları iyileştirilirken yenileri de eklenmeye devam etmektedir. Kars-Tiflis-Bakü tren hattı 2017 yılında tamamlanmıştır.
- Lojistiğin önemi daha net bir şekilde anlaşılmış ve Türkiye'de 21 ilde lojistik merkez açılması planlanmaktadır.
- Lojistik şirketlerinin gelişmeye ve global hale gelmeye başlaması
- Üniversitelerde Lojistik bölümlerinin artması ve nitelikli elemanların sayısının artması
- Türkiye dünyadaki en önemli enerji kaynaklarının üzerinde bulunmaktadır. Bu durum Türkiye'yi boru hattı taşımacılığında üstün hale getirmiştir.

Zayıf Yönler

- Demiryollarında ve limanlarda modernleşmeye ihtiyaç duyulması
- İçinde bulunan Endüstri 4.0 dönemiyle gelen dijitalleşmeye lojistik firmalarının ayak uyduramamaları
- Sektörde bazı işletmelerin halen eski alışkanlıklarından vazgeçmeyip kayıt dışı faaliyetlerine devam etmesi bundan dolayı haksız rekabete yol açması
- Lojistik sektöründe yapılan denetimlerin yetersiz olması
- Lojistik Sektöründeki yatırımlar için gerekli imkânların sağlanmaması
- Lojistik sektöründe kariyer olanaklarının iyi bir şekilde anlatılmaması (halen lojistik denildiğinde kamyon şoförlüğü veya yük taşımacılığı anlaşılmaktadır)
- Gümrüklerde yaşanan sorunlar
- LPI sıralamasında ülkeler bazında bir düşüş gözlenmektedir

Fırsatlar

- Globalleşen dünyada uluslararası ticaretin giderek artması
- Dünyada E-Ticaret kullanımının giderek artması
- Türkiye ve Avrupa Birliği ülkeleri arasında gerçekleşen dış ticaretin artması için iş birlikler imkânı sağlaması
- Türkiye'nin üç bir tarafının denizlerle çevrili olması gibi coğrafi konumu daha büyük bir avantaja çevirerek yeni projelere yer verebilecek ölçüde olması
- Türkiye'de Kanal İstanbul Projesi gibi birden fazla öneme sahip projeye yer verecek olması
- Avrupa Birliği'nin belirtmiş olduğu 10 ana ulaşım koridorundan en önemlilerinden bir tanesi olan Avrupa-Kafkasya-Asya koridoru (TRECECA) doğrudan Türkiye üzerinden geçmektedir.
- E-Lojistiğinin gelişmesi ve öneminin giderek daha çok anlaşılması
- Yapay Zekânın giderek gelişmesi ve ileride işletmelerde kullanıma olanak sağlaması

Tehditler

- Karayolu taşımacılığında ortaya çıkan kotalar ve vizelerdeki sınırlandırmalar
- Önemli rakiplerimiz olarak denizyolunda Yunanistan ve karayolunda Bulgaristan tehdit oluşturmaktadır
- Lojistik altyapısı için çok fazla yatırım gereksinimi olması
- Ekonomik kriz ve petrol fiyatlarında meydana gelen artış
- Değişmekte olan çevre koşulları
- Akıllı şehirler, akıllı perakendecilik ve akıllı lojistikte yaşanan bilgi ve teknolojiye uyum sağlamada yaşanan sorunlar
- Küresel ve bölgesel meydana gelen göçler ve mülteci sorunları gibi toplumsal sorunlar ile birlikte savaş, terör gibi etkenlerin olması

3.2. Türkiye'nin Karayolu Taşımacılığı Değerlendirmesi

Türkiye, Lojistik sektörü için çok bir avantaja sahiptir. Ülkemiz jeopolitik konumu açısından sağladığı avantaj ile Türkiye'nin lojistik üs olabilmesi için önemli bir konumda yer almaktadır. Son zamanlarda artan yatırımlar ile artan karayolu ağı Türkiye'de neredeyse her noktaya ulaşabilme imkânı sağlamıştır. Karayollarına yapılan yatırımlar; köprüler ve tüneller ile desteklenmektedir. Bunlara örnek olarak Yavuz Sultan Selim Köprüsü, Orhangazi Köprüsü, Çanakkale 1915 Köprüsü ve Avrasya Tüneli bu yatırımlara örnek olarak verilebilir. 2002 yılından günümüze kadar 18.500 kilometrenin üzerine karayolu ağı eklenmiştir.

Karayolu taşımacılığında eşya taşıma kapasitesi çok az ama hareket kabiliyeti en fazla ve rahat olan taşıma türüdür. Uluslararası taşımacılık da kapıdan kapıya taşıma imkânı sağlamaktadır. Karayolu taşımacılığın bir diğer avantajı ile diğer taşıma türleri ile (denizyolu, demiryolu) ile koordine olarak hareket edebilmesidir.

Karayolu İpek Yolu Projesinin en önemli basamaklarından bir tanesidir. Ülkemizde gittikçe gelişmekte olan karayolları ağı sayesinde Türkiye İpek Yolu Projesinde çok önemli bir konumda olmaya devam edecektir.

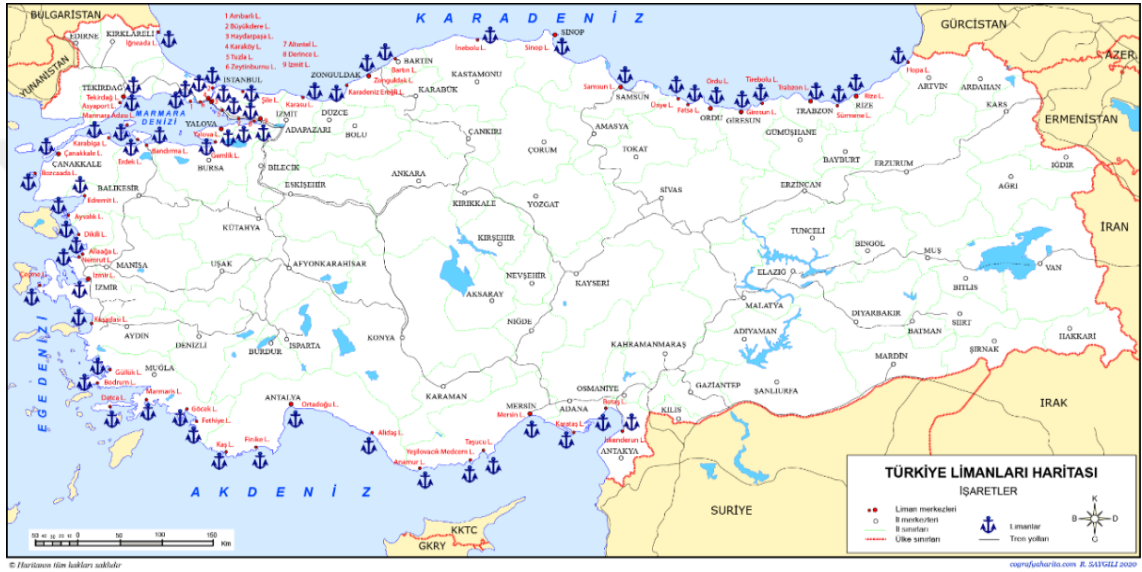


Şekil 8. Türkiye'nin Başlıca Karayolları

Kaynak: <http://cografyaharita.com/> erişim: 11.06.2020

3.3. Türkiye'nin Denizyolu Taşımacılığı Değerlendirmesi

Türkiye’de denizyolu taşımacılığı en çok kullanılan taşıma türüdür. Türkiye’deki ticaretin %88’i denizyolu taşımacılığı karşılamaktadır. Aslında en yoğun kullanılan taşıma türü karayolu taşımacılığı olarak görülse de binlerce karayolu taşıtının taşıyabileceği yükün tamamı bir gemi tarafından taşınabileceği için ticaret hacmi en çok olan tür denizyolu taşımacılığıdır.



Şekil 9. Türkiye’nin Başlıca Limanları

Kaynak: <http://cografyaharita.com/> erişim: 26.06.2020

Çin’in, 4 trilyon dolarlık yatırımı ile 2049 senesine kadar yapılması planlanan Deniz İpek Yolu Projesinde, Türkiye merkezi bir limana sahip değildir. Çin, Kumport Limanının büyük bir bölümünü 2016 senesinde satın almıştır fakat gene de Kumport Limanının Avrupa’ya açılmasında çok büyük bir etkisi bulunamamıştır. (Kuo, 2018). Türkiye’nin, “Orta koridor” olarak nitelendirdiği “Kars-Tiflis-Bakü” demiryolu hattı OBOR’a destek verecektir. Bu hattın güçlendirilmesi için Kars-Edirne arasına yapılacak olan hızlı tren yolu 3 milyar dolarlık bütçe Çin ile ortaklık ile geliştirilecektir. Demir yolu ile aslında karayoluna önem veriliyor gibi gözükse de Türkiye’nin Deniz İpek yolu için potansiyelleri tamamlayıcı özellikler taşımaktadır.

İçinde bulunduğumuz yıllarda deniz yükü 11 milyar ton civarında olan Deniz milyar ton olarak bilinmektedir. 2030-2040 senesinde ise bu oranın 25 milyar ton olacağı

düşünülmektedir. Türkiye'nin jeopolitik konumu ve yarımada olması ile denizyolu ticaretinde payının çok büyük olacağı düşünülmektedir. (Sacar, 2018).

3.4. Türkiye'nin Havayolu Taşımacılığı Değerlendirmesi

Havayolu taşımacılığı bir başka ifadeyle havayolu lojistiği olarak da kullanılır. Havayolu taşımacılığı fiyatı sebebiyle ülkemizde çok kullanılan bir taşımacılık türü değildir. Hava yolu taşımacılığı taşımacılık türleri arasında en hızlı taşımacılık türü olarak bilinse bile yaşanan gümrük sorunlarından dolayı hız faktörü yavaş yavaş ortadan kalkmaktadır. Şu anda önemli evrakla beraber değerli eşya taşınması hususunda havayolu lojistiği kullanılmaktadır.

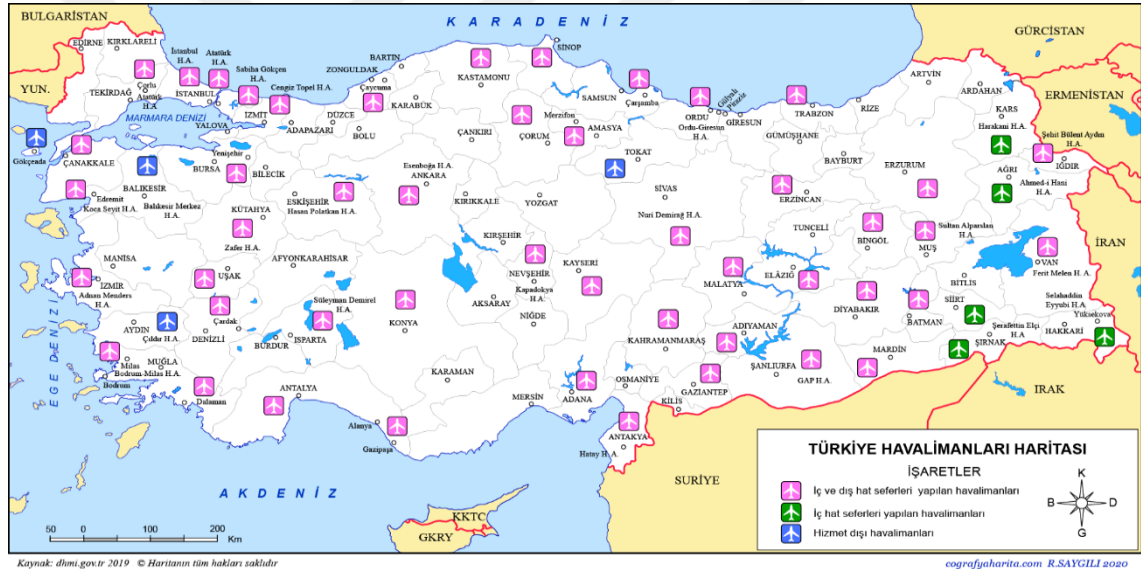
Ülkemizde en büyük havaalanı olarak bilinen eski Atatürk Havaalanı'nda yılda 900 bin ton ürün paketlenmektedir. Bu veriler ele alındığı zaman diğer ülkelere kıyaslandığı zaman aslında havayolunun ülkemizde gelişme gösteremediği görülmektedir. (17.12.2018 tarihinde objektifhaber.com adresinden erişilmiştir).

Türkiye'nin havayolu kargo kapasitesi özel şirketler tarafından oluşturulmaktadır. Bu konuda devletin üzerinden bütün bir yük alınmıştır. Devletin üstünden alınan yük ise, özel şirketlerin havayolu taşımacılığı dışında da diğer taşımacılık bölümlerinde de faaliyet vermesidir. Havayolu dışında diğer taşımacılık türlerinde faaliyet gösteren bu işletmeler havacılık kargo Sektörünün gelişmesine katkı sağlamıştır. Son 10 yıl içerisinde kargo taşımacılığında bir artış gözlemlenmiştir. Devlet Hava Yolları Meydan İşletmeciliğini 2020 yılında yaptığı bir araştırmaya yük trafiği olarak 2.021.076 ton'dan 4.090.168 ton'a yükseliş gözlemlenmiştir. On yıl öncesi ile 2020 yılı kıyaslandığında tam olarak %102,4 oranında artış görülmektedir. Dış hatların sahip olduğu değişim oranı ise; son 10 yılda 470 ton'dan %209 artışla 2019 yılına gelindiğinde 1.456 ton'a çıkmıştır.

Türk Havayolu kargo şirketlerinin kapasitesi 2003 yılında 302,7 ton olarak bilinmektedir. Bu değer 2019 yılında 2,297,4 olarak bilinmektedir. Türkiye'de kargo ve yük taşımacılığı yüksek oranda artış göstermesi ile birlikte uçak sayılarında artış meydana gelmiştir. Türkiye'nin havayolu şirketlerinden biri olan Türk Hava Yolları bünyesine 16 tane daha kargo uçağı eklemiş ve 1.302 ton kargo kapasitesine ulaşmıştır. MNG Hava Yolları ise bünyesine 6 tane daha kargo uçağı eklemiş ve 305.000 ton kargo kapasitesine ulaşmıştır. ACT Hava Yolları ise 5 adet daha kargo uçağı eklemiş, 567.875 ton kargo

kapasitesine ulaşmıştır. Son olarak ULS Hava Yolları ise 3 tane daha kargo uçağı eklemiştir. Türkiye 1.522.4 ton kargo trafiğine sahiptir ve bunun %90 THY'na aittir.

Sürekli gelişim gösteren Türkiye Hava yolu sektörü, havalimanları ve havayolu şirketlerimizin kapasitelerinin arttırma etkisi en çok ithalat ve ihracat oranlarında görülmüştür. Türk Ticaret Bakanlığının 2019 senesi verileri doğrultusunda Türkiye'nin, 171.579.000 dolarlık ihracatın 14.448.000 dolarlık kısmı yani %8,4'ü hava taşımacılığından elde edilmiştir. Türkiye'nin yapmış olduğu 202.704.000 dolarlık ithalatın 28.845.000 dolarlık kısmı yani %14,2'lik kısmı yine hava taşımacılığı ile gerçekleşmiştir. (Ticaret Bakanlığı, 2020). Ülkemizin havacılık sektöründeki gelişimi, hava taşımacılığını desteklemekte ve hızla yükselişe geçmesinde etkin rol oynamaktadır.



Şekil 10. Türkiye'nin Başlıca Havalimanları

Kaynak: <http://cografyaharita.com/> erişim: 18.05.2020

3.5. Türkiye'nin Demiryolu Taşımacılığı Değerlendirmesi

Türkiye'de demiryolu taşımacılığında büyük bir gelişme görülmemiştir. İpek Yolu Projesi ile birlikte demiryollarına yapılan yatırımlarda artış gözlemlenmektedir. Çin'den Türkiye'ye yapılan taşımalarda alternatif güzergâh Kazakistan, Özbekistan, Türkmenistan, İran ve Türkiye'yi takip etmektedir. Bu güzergâh Çin'den Avrupa'ya ulaşım için düzenli olarak kullanılmaktadır. Marmaray projesi Avrupa ve Asya'yı birbirine bağlayarak bu rotanın uygulanması için önemli bir basamak olmaktadır. Marmaray genel olarak toplu taşımaya hizmet verdiğinden dolayı yük trenlerine sınırlı

bir hizmet verecek olsa bile Avrupa ve Asya arasında feribot seferleri ile gerçekleştirilen taşımaya alternatif bir tren seferi mümkün olacaktır. (Atlı Ve Ünal, 2014) 7 Kasım 2019'da Marmaray tüneline Avrupa'ya giden ilk Çin yük treni, Çin lokomotifli ile Xi'an dan geçti. Bu, Çin'den Türkiye'ye nakliye süresinin bir aydan 12 güne düştüğünü göstermektedir.

Bakü-Tiflis-Kars demiryolu hattı, İran, Özbekistan ve Türkmenistan'ı geçerek Hazar Denizi üzerinden güzergâh sağlamaktadır. Kazakistan'daki yeni demiryolu hatları bu yolu kısaltarak, yeni rota Çin - Kazakistan - Azerbaycan - Gürcistan - Türkiye olacak yeni bir rota oluşacaktır. (Naghiyeva, 2019).



Şekil 11. Türkiye'nin Başlıca Demiryolları

Kaynak: <http://cografyaharita.com/> erişim: 16.05.2022

3.6. Türkiye'de Lojistik Sektörünün Karakteristik Özellikleri

Türkiye'de lojistik sektörü 1990'lı yıllardan itibaren gelişme göstermekte olup akademik anlamda da 2000'li yıllardan sonra belli başlı çalışmalar yapılmıştır. Türkiye'de bu sektörü inceleyen araştırmacılar sektörle alakalı geniş kapsamlı çalışmaların, istatistiksel verilerin bulunmadığını söylemektedirler. Bu eksikliğin giderilmesi için; üniversiteler, akademisyenler, araştırmacılar, sivil toplum kuruluşları ve dernekler bazı çalışmalar yapmaktadırlar. Lojistik sektörünün karmaşık yapısı ülkemizdeki belirsizliklerle beraber araştırılması zor bir durumdur. Yine de sahip

olunan bilgiler neticesinde Türkiye'deki lojistik sektörüyle alakalı veriler şu şekildedir (Babacan, 2014: 11).

- **Pazarın Coğrafi Özellikleri:**

Türkiye, coğrafi özellikleri ve yeryüzü şekilleri bakımından lojistik altyapısı geliştirilebilir nitelikte bir ülkedir. Karayolu bağlantılarının tünel inşa etme gereksinimleri sık sık ülkenin karşısına çıksa da ekonomik güç bu sorunu aşmaya yeterlidir. Aynı zamanda üç tarafı denizlerle çevrili olan Türkiye, birçok limanı da bünyesinde bulundurmaktadır. Uzun yıllar boyunca Anadolu'da yaşayan Türkler deniz ticaretini de bir kültür olarak benimsemişlerdir. Asya ve Avrupa kıtalarının birleşim noktası ve iki önemli boğaza sahip olan Türkiye Avrupa ve Asya arasındaki lojistik üs olma potansiyeline sahip olan bir ülkedir.

- **Lojistik Sektörünün Gelişme Süreci:**

Türkiye'deki lojistik sektörü son 30 yıl içerisinde geliştirilmeye çalışılsa da özellikle son 15 yılda önem arz eden altyapı çalışmaları tamamlanmıştır.

- **Lojistiğin Türkiye'de Ağırlık Gösterdiği Sektörler:**

Türkiye'de çok çeşitli endüstriyel oluşumlar mevcuttur. Belli bir süre boyunca tekstil ağırlıklı ihracat çalışmalarında bulunan Türkiye son yıllarda; beyaz eşya, yedek paça, otomotiv, bazı teknolojik ürünler üzerinde çalışmalar yapmaktadır. Tüm bunlar haricinde; tarım ürünleri, mermer ve seramik ihracatı da dikkate değer niteliktedir.

- **Müşteri Hizmetleri:**

Türkiye'deki alıcılar çoğu zaman yüksek kaliteli lojistik hizmetler yerine, maliyeti ve kalitesi daha düşük hizmetleri tercih etmektedirler.

- **Yatırımlar:**

Lojistik firmalarının araç filolarını arttırmak, geliştirmek ve revize etmek eğilimlerinin yanı sıra teknolojik olarak da gelişimlere ayak uydurmaktadırlar. ,

- **Dış Kaynaktan Yararlanma:**

Günümüzde firmalar uzmanı olmadıkları alanlarda dış kaynak kullanımını tercih etmekte ve bu tercih gün geçtikçe büyümektedir. Türkiye'deki firmaların büyük

çoğunluğu halen bu sistemi tam manası ile kullanıyor olmasa da zamanla lojistik sektöründe bu oranın artış göstermesi beklenmektedir. Türkiye’de ve yurt dışında birçok küresel veya uluslararası boyutta ticaret yapan firma bulunmaktadır. Bu firmaların da henüz bilmedikleri dış pazarlara giriş stratejileri doğrultusunda lojistik sektörü özelinde de Üçüncü Parti Lojistik (3PL) kavramına önem vermeleri gerekmektedir. Böylece hem daha kaliteli hizmet verecek hem de maliyetlerini azaltacaklardır.

- **Çalışma Prensipleri:**

Türkiye’deki firmaların kendi aralarında yaptıkları anlaşmalar neticesinde; uzun vadeli, güvene dayanan, standardize edilmiş sözleşmelerden ziyade, kısa vadeli, maliyeti daha düşük olan sözleşmelerin tercih edildiği anlaşılmaktadır. Bu tavır haricinde, özellikle pazara yeni giriş yapan firmalarında, pazardaki diğer rakipleri ile ortak hareket etmekten kaçındıkları anlaşılmaktadır

3.7. Türkiye’nin Lojistik Performans Endeksinin Değerlendirilmesi

Dünya bankası tarafından 2007 yılından beri ülkelerin LPI (Lojistik Performans Endeksi) 6 farklı ölçüt de değerlendiriyor. Bu kriterler sırasıyla gümrük, altyapı, uluslararası sevkiyat, lojistik hizmetlerinin kalitesi, gönderilerin takibi ve gönderilerinin zamanında teslimi şeklinde ölçütlerle değerlendiriliyor.

Tablo 3. Türkiye’nin Lojistik Performans Endeksi Sıralaması

Yıl	Sıra	LPI Puanı	Gümrük	Altyapı	Uluslararası Sevkiyat	Lojistik Hizmetlerin Kalitesi	Gönderilerin Takibi ve İzlenebilirliği	Gönderilerin Zamanında Teslimi
2007	30	3,15	3	2,94	3,07	3,29	3,27	3,38
2010	39	3,22	2,82	3,08	3,15	3,23	3,09	3,94
2012	27	3,51	3,16	3,62	3,38	3,52	3,54	3,87
2014	30	3,5	3,23	3,53	3,18	3,64	3,77	3,68
2016	34	3,42	3,18	3,49	3,41	3,31	3,39	3,75
2018	47	3,15	2,71	3,21	3,06	3,05	3,23	3,63

Kaynak: <https://www.utikad.org.tr/>, Lojistik Performans Endeksi 2018 ve Türkiye, erişim: 14.08.2018

Kriterler incelendiğinde Türkiye;

- **Gümrük** kriterinde 2016 yılında 3,18 puanla 36. sırada iken 2018 yılında 2,71 puanla 58. sıraya gerilemiştir,
- **Altyapı** kriterinde 2016 yılında 3,49 puanla 31. sırada iken 2018 yılında 3,21 puanla 33. sıraya gerilemiştir,
- **Uluslararası Sevkiyat** kriterinde 2016 yılında 3,41 puanla 35. sırada iken 2018 yılında 3,06 puanla 53. sıraya gerilemiştir,
- **Lojistik Hizmetlerin Kalitesi** kriterinde 2016 yılında 3,31 puanla 36. sırada iken 2018 yılında 3,05 puanla 51. sıraya gerilemiştir,
- **Gönderilerin Takibi ve İzlenebilirliği** kriterinde 2016 yılında 3,39 puanla 43. sırada iken 2018 yılında 3,23 puanla 42. sıraya yükselmiştir,
- **Gönderilerin Zamanında Teslimi** kriterinde 2016 yılında 3,75 puanla 40. sırada iken 2018 yılında 3,63 puanla 44. sıraya gerilemiştir.

2018 Lojistik Performans Endeki Sıralaması

1-Almanya

2-İsveç

3-Belçika

4-Avusturya

5-Japonya

6-Hollanda

7-Singapur

8-Danimarka

9-Birleşik Krallık

10-Finlandiya

11-Birleşik Arap Emirlikleri

12-Hong Kong

13-İsviçre

14-ABD

15- Yeni Zelanda

20-Canada

30-Katar

40-İzlanda

47-Türkiye

50-Fildişi Sahilleri

60-Filipinler

70-Letonya

80-Brunei

90-Cibuti

100-Bangladeş

Türkiye, LPI (Lojistik Performans Endeksi) ilk yapıldığı yıl olan 2007 yılında sıralamaya 30. sırada kendine yer buldu. Daha sonra 2010 yılında yapılan bir diğer değerlendirmede de 39. Sıraya kadar geriledi. Ancak yapılan gümrük anlaşmaları neticesinde lojistik alanında iyi gelişmeler gösterdi ve bunun meyvesini 2012 yılında yapılan LPI (Lojistik Performans Endeksi) olarak 27. Sıraya kadar yükseldi. Bu aynı zamanda lojistik anlamında geldiğimiz en iyi nokta olacaktı. 2016 yılında 34. Sıraya kadar düşen Türkiye, 2018 yılında 13 sıra daha gerileyerek listede 47. Sırada yer aldığı görülmektedir. (<https://www.utikad.org.tr>, 2018)

Dış ticaret için Pazar arayan Türkiye, Avrupa ve Asya kıtalarının ortasında kalarak bu kıtaları birbirine bağlayarak bir köprü görevi görmektedir. Türkiye bu stratejik konumunu kullanmasını beklerken aksine büyük bir gerileme ile mevcut sıralaması olan 47. Sıralamaya kadar gerileyerek bizim eksiklerimizi bize göstermiş oldu. 2016 yılında birçok kaynak da gelişime açık denmesine rağmen bir gelişim veya değişim izlenmemiş olduğu Dünya Bankasının verileriyle herkes tarafından bilinmiş oldu. Bunların nedenleri arasında taşıma modları arasındaki farkların çok fazla olması olduğunu düşünüyorum. Şayet hala ülkemizde karayolu taşımacılığı %94 gibi çok yüksekken tüm dünyanın

kullandığı demiryolu lojistiği %2 seviyelerinde kalmıştır. Bunun sebebi devlet tekelinde olması olarak dile getiriliyor olsa da son zamanlarda yapılan devlet özel sektör iş birliğiyle bununla ilgili çalışmalar başlatılmıştır. Türkiye olarak gerek jeopolitik konumumuz gerekse devlet olarak iş birliklerimizle yapılan anlaşmalar ile gelecek yıllarda bu sıralamada ilerleyeceğimizi düşünüyorum.

3.8. Yeni İpek Yolu Projesine Katkı Sağlayacak Koridorlar ve Altyapısal Yatırımlar

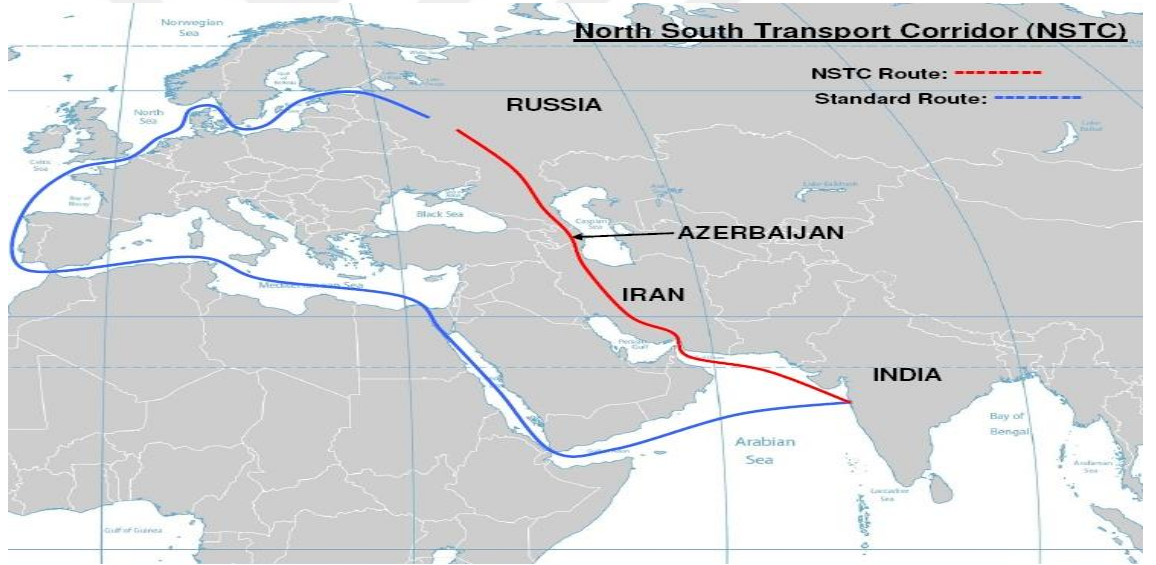
Bir Yol Bir Kuşak adı ile yeniden aktif hale getirilmeye çalışılan “Çin, Ortadoğu ve Batı” arasında yer alan ticaret yolu olan İpek Yolu’nun kullanılması İlk Çağ’a kadar uzanmakla birlikte 2013’ten beri planlanmış bir program çerçevesinde büyük yatırımlar ile yeniden hayata geçirilmeye ve aktif hale getirilmeye çalışılmaktadır. Türkiye’nin de içinde yer aldığı, 65 ülkeye yayılan Yeni İpek Yolu projesi, 4,4 milyar insanı ve küresel gayrisafi yurt içi hasılanın (GSYH) %40’ını kapsamaktadır. Bir Kuşak ve Bir Yol; Asya, Avrupa ve Afrika kıtaları boyunca uzanan projenin asıl hedefi Doğu’yu gelişmiş olan Avrupa iktisadisine bağlamaktır. Projenin yer aldığı güzergâh, iktisadi kalkınma için elverişli bir potansiyele sahip ülkeleri kapsamaktadır. Böylece öteki ülkelerle çok yönlü ortaklıkların yapılması planlanmaktadır. Netice itibarı ile etki sahası bu kadar büyük olduğu için bu proje, uluslararası sahada büyük bir ilgiyle karşılanmakta ve takip edilmektedir. Güzergâhta yer alan ülkelerin global olarak iktisadi bütünleşmenin sağlanması amaçlanırken aynı zamanda ülke içi refahın sağlanabileceği bir vizyon da oluşturulmuştur. Doğu’dan Batı’ya uzanmakta olan proje ile başlatılmış olan çalışmalar, hem rota üzerinde bulunan ülkelere sermaye akışı hem de bu ülkelerde istihdam oluşturmayı hedeflemektedir (Kılıç, 2021).

3.8.1. Uluslararası Kuzey-Güney Ulaştırma Koridoru

Kuzey ile Güneyi birbirine bağlayacak olan Avrasya’nın en büyük bağlantı koridoru projesidir. İran’ın Azerbaycan ile Rusya ve diğer İskandinav ülkeleriyle bağlantı kurmayı planlamıştır. Rusya’nın Asya ile aynı olan demiryolu bağlantısı sayesinde Basra Körfezi ve Hindistan’a kadar ulaşım kolaylığı sağlanmıştır. Uluslararası Kuzey-Güney Taşımacılık Koridorunun (INSTC) temellerini İran, Rusya ve Hindistan gibi coğrafyanın güçlü ülkeleri atmıştır (Aydın, 2019: 86).

Projenin paydaşlarından Rusya, batıya alternatif olarak Asya pazarına yakınlık kurmak istemesi, Hindistan'ın ise hemen yanı başında olan Çin gibi mega bir gücün yanında kendi varlığını ve ticari ilişkilerini geliştirmek üzere bir araya gelmişlerdir. İran ise iki ülkeye göre birçok ülke arasında transit güzergâh olma yolunda önemli adımlar atıyor. Bu önemli koridor üç güçlü ülkenin ortaklığı ile bölgenin ekonomik anlamda yararına bir fayda sağlamıştır.

Güney ve Batı Asya'yı Kafkaslar, Güney Avrupa ve Orta Asya ile Basra Körfezi ve Hindistan demiryolu ağına bağlamayı amaçlamıştır. Ayrıca nakliye süresini ve maliyetlerinin azaltarak. Ayrıca Yeni İpek Yolu Projesi'ni tamamlayıcı bir rol üstlenmiştir. Birçok ülkeyi birbirine bağlayacak çok yönlü gemi, demiryolu ve karayolu ağı oluşturma hedeflenmiştir (Koç, 2020: 47).



Şekil 12. Uluslararası Kuzey-Güney Ulaştırma Koridoru

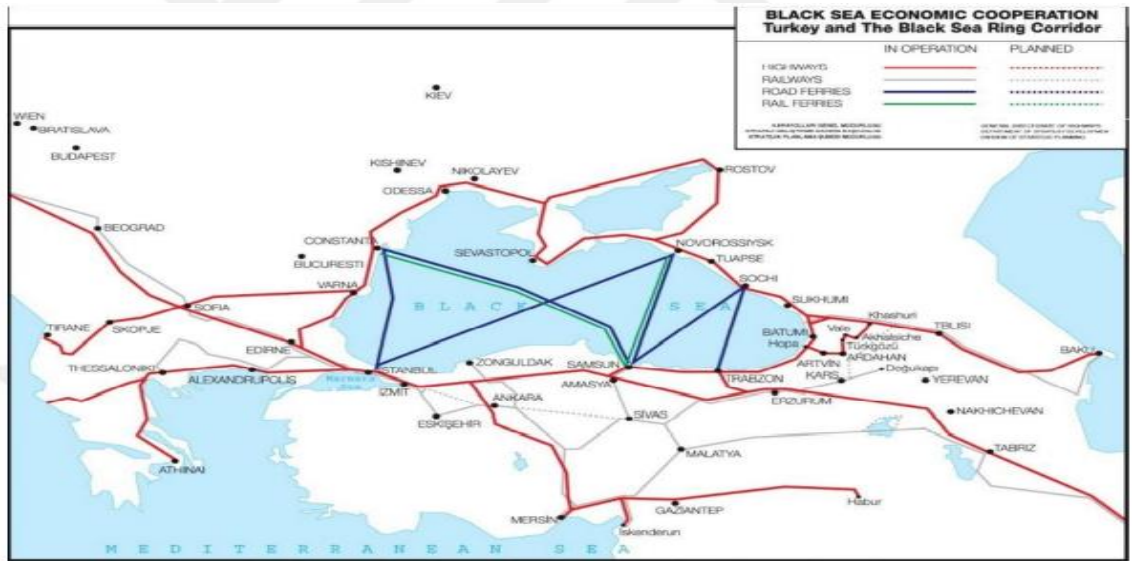
Kaynak: <https://tr.wikipedia.org/>, Uluslararası Kuzey-Güney Ulaştırma Koridoru, erişim: 28.08.2022

3.8.2. Karadeniz Ekonomik İş Birliği Teşkilatı (KEİ) Ağı

İlk temelleri 1990 yıllarında atılan ve ana amacı gıda ihtiyacıyla beraber enerji kaynaklarına ulaşım kolaylığı sağlamaktır. Birçok ikili görüşmenin sonucunda İstanbul'da düzenlenen toplantıda Arnavutluk, Bulgaristan, Ermenistan, Gürcistan, Moldova, Romanya, Rusya, Ukrayna ve Azerbaycan'ının katılımıyla anlaşmaya varılmış ve Karadeniz Ekonomik İş Birliği kurulmuştur (Siyaset Dergisi, 2017).

Karadeniz Ekonomik İş Birliği Teşkilatı aynı coğrafyada olan ülkeleri iş birliğini geliştirmek ikili ticari ilişkileri güçlendirmek adına adımlar atıyor teknoloji alanında iyi olan ülkeler diğer ülkelere bu teknolojiyi aktarmaktadır. Teşkilat ileri bir hedef olarak da üye ülkeler arasında serbest ticari dolaşım için görüşmeler gerçekleştirmektedir. Her ülke kültürel ve ekonomik anlamda etkileşime girmek için kendi karayollarında iyileştirmeler yapıyordu ülkemiz de kendi sorumluluğunda bu projeye katkı sağlamak için 4472 km uzunluğunda karayolları ile en uzun karayolu yapan taraf olmuştur (Koç, 2020: 49).

Karadeniz Ekonomik İş Birliği teşkilatı üye ülkeleri dışındaki ülkeler ile de ilişkilerini geliştirmeye önem vermiştir. Karadeniz Bölgesi Asya ve Avrupa ülkeleri içinde kilit noktadadır. Yeni İpek Yolu Projesi ile gelişen ticari ilişkilere katkı sağlamaya çalışmaktadır, Türkiye’de bu ticari ve ekonomik ilişkilerin devamı için yoğun bir diplomasi örneği göstermektedir (Türkiye Cumhuriyeti Dışişleri Bakanlığı, 2012).



Şekil 13. Karadeniz Ekonomik İş Birliği Teşkilatı (KEİ) Ağı

Kaynak: <https://www.kgm.gov.tr/>, Karayolları Genel Müdürlüğü, Karadeniz Ekonomik İş Birliği Teşkilatı, erişim: 08.10.2020.

3.8.3. Ekonomik İş Birliği Teşkilatı (EİT) Ağı

Eski adıyla Kalkınma için Bölgesel İş Birliği (RCD) bölgedeki siyasi istikrarsız neticesinden varlığını sürdüremeyince bölgenin güçlü ülkeleri İran, Pakistan ve Türkiye ülkeleri ticari ve ekonomik ilişkileri canlandırmak adına yeni bir teşkilat kurma fikri ile bir araya gelip Ekonomik İş Birliği Teşkilatı’nı 1985 yılında resmi olarak dünyaya ilan

etmiştir. Sovyetler Birliğinin dağılmasıyla bağımsızlık mücadelesi veren Tacikistan, Afganistan, Azerbaycan, Kazakistan, Kırgızistan, Özbekistan, Türkmenistan ülkelerin katılımıyla üye ülke sayısı 10 olmuştur. Üye ülkelerin coğrafi açıdan kapladığı alan büyük bir bölge olduğu için birçok projede etkin olarak söz sahibi olmuştur, bunlara hiç şüphesiz en önemli proje olan Yeni İpek Yolu Projesi'ni sayabiliriz. Üye ülkeler kendi aralarındaki ticari ilişkileri güçlendirerek, modern bir altyapı ile böylesine büyük bir projede ekonomik olarak bir çıkarım yapmayı hedeflemiştir. Bölgede Çin ve Avrupa arasındaki gerçekleşecek ticari alışverişte yeni sayılacak ülkelere fayda sağlayacağını düşünmektedirler. Türkiye'nin bu teşkilatının en önemli ülke olduğu söylemek yanlış olmaz coğrafyanın verdiği güçlü yönlerle siyasi istikrar ile diğer ülkelere yol göstermektedir ve bununla beraber ülke içindeki bağlantı yollar ve diğer yatırımlar ile bu ekonomik koridorun vazgeçilmezi olmak istemektedir (Koç, 2020: 51).

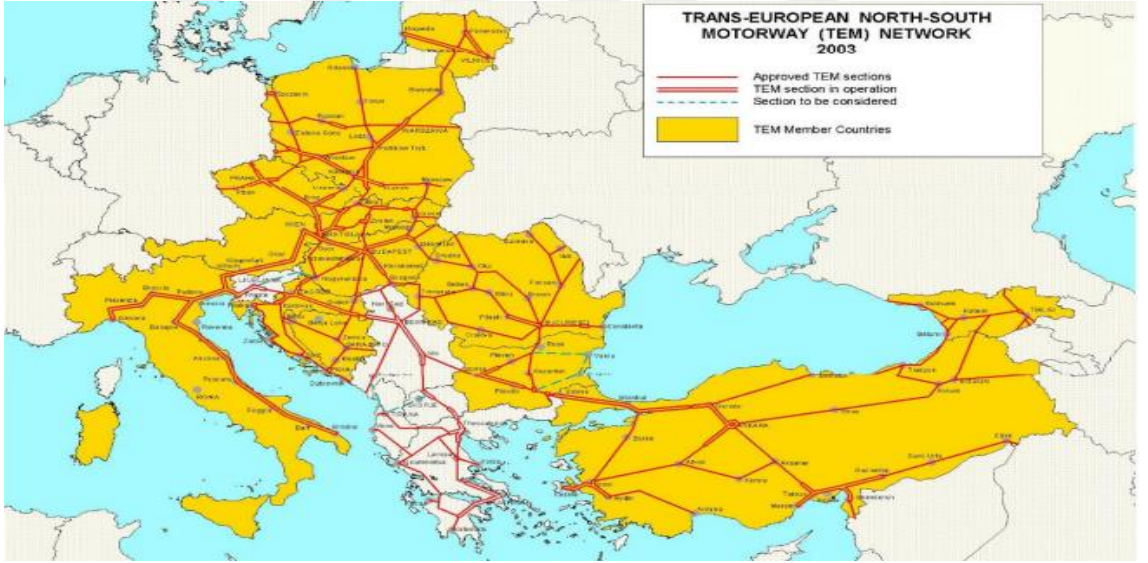


Şekil 14. Ekonomik İş Birliği Teşkilatı (EİT) Ağı

Kaynak: <https://avim.org.tr/>, Avrasya İncelemeleri Merkezi, Ekonomik İşbirliği Teşkilatı, erişim 13.06.2021.

3.8.4. Kuzey-Güney Avrupa Otoyolu (TEM) Projesi

TEM projesi Avrupa tarihinin ulaştırma dalındaki en eski zamanlı ve en ilerlemiş projelerinden biridir. 1977 yılında kurulmuştur. Türkiye Cumhuriyeti'nin Avrupa devletleri ile olan ulaşım ve siyasi durumuyla birlikte Orta Doğu Ülkeleri ile de haberleşme ve ulaşım ile ilgili problemlerinin çözülmesi, temelin daha iyi ve kaliteli bir hale getirilmesi için TEM projesi büyük önem taşımaktadır. Türkiye kendi sınırları içerisinde Avrupa Otoyol Ağı'na TEM projesi sayesinde ulaşım sağlayabilmektedir (Aydın vd., 2013). TEM'in toplam uzunluğu 24931 kilometredir. Devletimizin sınırlarında bulunan TEM'in toplam uzunluğu ise 6940 kilometredir. Bu uzunluk TEM projesi içerisindeki yolların yaklaşık olarak %28'ine denk gelmektedir. Devletimiz sınırlarında içerisindeki hattı Kapıkule sınır kapısından başlamakla birlikte doğu yönünde Sarp, Gürbulak sınırına kadar, Güney istikametinde ise Cilvegözü ve Habur Sınırına kadar gitmektedir.



Şekil 15. Kuzey-Güney Avrupa Otoyolu (TEM) Projesi

Kaynak: Akkaymak, 2009, s.84

3.8.5. Kuzey-Güney Avrupa Demiryolu (TER) Projesi

TER, Orta Avrupa, Doğu Avrupa ve Güneydoğu Avrupa devletleri için birbirleri arasındaki ulaşım ve ticari mevzuları içerisine alan bu bölgeler için oluşturulan bir yatırım projesidir. Projenin hedeflediği en önemli girişimler şunlardır;

- Yüksek standartlı ve verimli taşımacılık çalışmalarının oluşturulmasını sağlamak,

- Avrupa ülkelerini içerisinde barındıran ulaştırma altyapı oluşumlarının uyumuna yardımcı olmak
 - Pan – Avrupa altyapı projeleri için yapılan anlaşmalara karşı taraf olmayacak ve resmîyetin gerisinde durmayacak şekilde tutarlı ve işlevsel bir devletlerarası demir hattı ve kombine taşımacılık girişiminin daha iyi bir seviyeye getirilmesine yardımcı olmak
- Avrupa Birliği ulusları ile derin ilişkileri bulunan Türkiye Cumhuriyeti'nin bununla birlikte Orta Doğu devletleri ile ilişki oluşturup, daha iyi bir seviyeye getirmesi ve o devletlerle arasındaki alt yapısal problemleri ve ulaşım problemleri yok etmek için TER projesi büyük bir önem taşımaktadır. Türkiye TER projesi sayesinde sahip olduğu demiryollarını Avrupa'da bulunan yollar ile birleştirmeye imkân sahibidir (Aydın, 2019: 86).

TER projesinin tarihçesi bu şekildedir;

- 1990 yılında kurulmuş ve projelerine başlamıştır.
- İlk iktisadi yardım BM Kalkınma Programı (UNDP) tarafından verilmiştir.
- TER üye ülkeler aralarında Türkiye, Rusya ve Yunanistan'ın da bulunduğu toplam 17 ülke tarafından oluşmaktadır.
- Projenin bazı bölümlerinde, belirli işlemleri için bazı ülkeler gözetimci olarak katılmışlardır. Bu unvanla bulunan ülkeler; Belarus, Makedonya ve bunların dışında 4 ülke dahadır. Projeye taraf olmak isteğinde bulunan Azerbaycan'ın üyeliği henüz askı altındadır (Koç, 2020: 55)



Şekil 16. Kuzey-Güney Avrupa Demiryolu (TER) Projesi

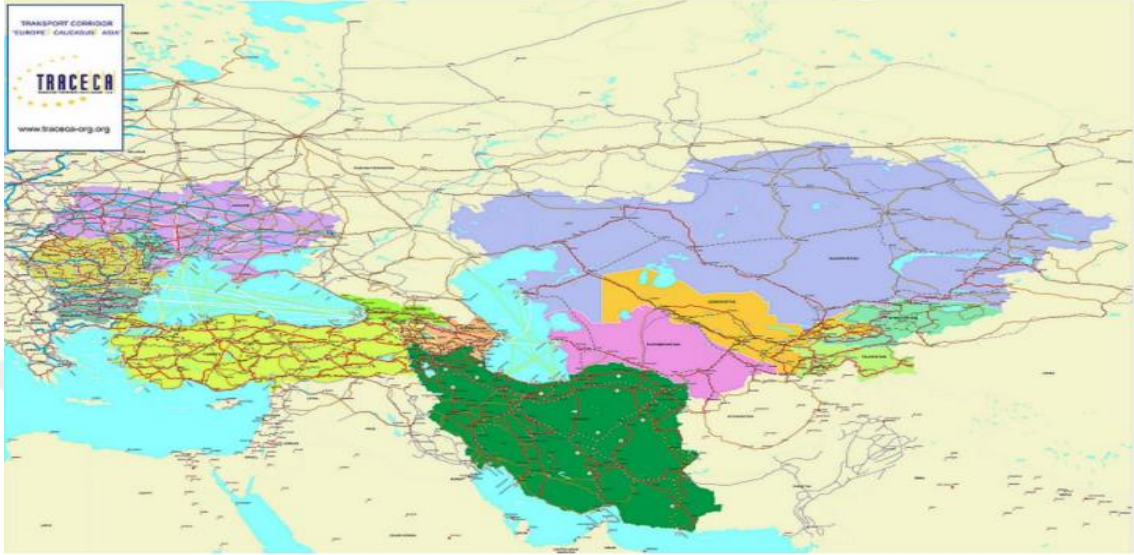
Kaynak: UNECE, 2019

3.8.6. Avrupa Kafkasya Asya Ulaştırma Koridoru (TRACECA)

TRACECA yâda Avrupa-Kafkasya-Asya Ulaştırma Koridoru. Karadeniz, Kafkasya ve Orta Asya’da siyasi, ekonomik ve kültürel ilerlemeyi amaçlayan bir programdır. 1998 yılında Bakü Zirvesinde 12 ülke tarafından onaylanmış ve 2000 yılında kurulmuştur.

TRACECA Teşkilatı üye grubu Azerbaycan, Bulgaristan, Ermenistan, Gürcistan, İran, Kazakistan, Kırgızistan, Moldova, Özbekistan, Romanya, Tacikistan, Türkiye, Ukrayna’dan oluşmaktadır. Litvanya (TRACECA’nın gözlemci üyesi) ve Türkmenistan (TRACECA Teşkilatının üyesi değil) TRACECA programına katılmaktadır. Avrupa Komisyonu da TRACECA Teşkilatı ile iş birliği yapmaktadır. Avrupa Birliği projenin finansmanını üstlenmiş ve proje kapsamındaki ülkelerin karayolları, demiryolları ve limanlarının alt yapısının iyileştirilerek mevcut konumdan üst seviyelere çıkarılması amaçlanmıştır. Çin’in başlattığı Yeni İpek yolu projesine üye ülkeler katılım sağlayınca Avrupa Birliği Desteğini çekmiş ve üye ülkeler projeleri kendi finanse etmeye başlamıştır. Türkiye bölgedeki üs olma hedefi doğrultusunda programa katılmış ve Türkiye Cumhuriyetlerle kültürel bağlantılarını kullanarak siyasi ve ekonomik kazanmayı amaçlamıştır. Çin’den başlayan ve Asya’daki tüm ülkelerin Avrupa’yla olan ticari ilişkisinde Türkiye stratejik bir noktada olduğunu bilerek bu bağlamda ikili görüşmeler

ve altyapısal yatırımlar ile bölgedeki üs olma hedefine adım adım ilerlemektedir (Koç, 2020: 36).



Şekil 17. Avrupa Kafkasya Asya Ulaştırma Koridoru (TRACECA)

Kaynak: <https://traceca.uab.gov.tr/>, TRACECA Türkiye Ulusal Sekreterliği, erişim: 15.08.2021

3.8.7. Yavuz Sultan Selim Köprüsü

Avrupa'dan Asya'ya gerçekleşmekte olan alışveriş odaklı transit geçişleri fazlaştırmak, kamyon ve otobüs gibi ağır vasıta araçların şehir içinde bulunan trafiğe katılmasını engellemek için inşa edilmiştir. Trafik yoğunluğu da lojistik sektörü için büyük bir mali kayıp olarak görünmektedir çünkü dur-kalk maliyetleri de arttırmaktadır. Köprü lojistik sektöründe olan kuruluşların hem önlerini görebilme hem de gerçekleştirmeye çalıştıkları teslimatı gecikmeden yapabilmeleri için büyük bir avantaj sağlamaktadır (Deveci & Çavuşoğlu, 2013). Bu sebeplerden dolayı köprünün açılması ile İstanbul'un yoğun trafiğinden uzaklaşan lojistik sektörü büyük bir rahatlığı ulaştı. Bu yeni istikamet günün her saati taşıma yapabilmeye olanak sağladığı için taşıma yapılan sefer sayılarında büyük bir artışa sebep olmuştur. Elbette ki bu artışın sonucunda da ihracatın arttığı görülmektedir. Köprü 27 ay gibi gerçekten rekor sayılabilecek kısa bir süre içerisinde bitirilmiştir. Köprünün yapımından sonra ağır vasıta olan araçların şehir içindeki güzergâhlar yerine bu güzergâhı izlemeleri zorunlu kılınmıştır. Köprü projesi henüz gerçekleşmeden önce ağır vasıta araçlar günün belirlenmiş olan saatlerinde taşıma

yapabilmek için Fatih Sultan Mehmet Köprüsü'nü kullanmak durumunda kalıyorlardı (Aydın vd., 2013). Ancak Yavuz Sultan Selim Köprüsünün inşaatı sayesinde Avrupa Kıtası'ndan Asya Kıtası'na gerçekleşmekte olan alışveriş hedefli transit geçişlerin sayısı ciddi oranda artış göstermektedir.



Şekil 18. Yavuz Sultan Selim Köprüsü

Kaynakça: Sena Kaşka, 2019, s.45

3.8.8. Bakü-Tiflis-Kars Demiryolu Hattı

BTK hattının temelleri 2007 yılında Azerbaycan, Türkiye ve Gürcistan tarafından atılmıştır. Bu demiryolu projesi Bakü'yü Tiflis'ten demiryolu sayesinde Kars'a ulaştırmayı amaçlayan bir projedir. Batı bu projenin finansmanına, projenin Ermenistan'ı izole ettiğini düşünerek desteklememesine rağmen bu üç ülke projeyi kendi imkânlarıyla gerçekleştirmektedir (Aydın, 2011). Bu projenin hayata geçmesiyle Avrupa'yı Anadolu ve Güney Kafkaslar üzerinden Uzak Doğu Bölgesine ve Güney Asya Bölgesine birleştirecek ve demir İpekyolu şeklinde isimlendirilen aralıksız demiryolu güzergâhı yapılacaktır. BTK projesi Marmaray'ın da bitmesinden sonra Trans Avrupa ve Trans Asya demiryolu hatlarının birbirlerine eklenmesine, Hazar Denize üzerinden tren ve feribot ağları ile Kazakistan ve Türkmenistan ile olan hatlarıyla, durmaksızın gerçekleşen bir demiryolu ulaşım sistemi sağlayacaktır. İstanbul Boğazı'nda devam ettirilen Marmaray'ın da bitmesi ile BTK projesi başlatıldığında Avrupa Kıtası'ndan Çin' e demiryolu ile birlikte durmaksızın yük ulaştırılmasına olanak sağlayacaktır.

Bu Avrupa Kıta'sı ile Türkistan arasındaki bütün yük taşımalarının demiryolu ile gerçekleşmesi düşünülmektedir. BTK demiryolu ile İran tarafından güzergâhı olan doğu ve batı koridoruna farklı bir güzergâh yapılması; Türkistan Devleti'nin Hazar Denizi'nden ülkemize bağlanması, ülkemiz üzerinden Marmaray ile de Avrupa ve Türkistan arasında daha küçük ve daha güvenli bir güzergâhtan ulaşımın yapılması, Türkistan Devleti ile Türkiye arasında yapılan transit ulaştırma ile ülkemizin önemli bir pozisyona ulaşması hedeflenmiştir.

Bakü-Tiflis-Kars demiryolu hattına demir ipek yolu da denir. BTK demiryolu hattı İpek Yolu'nun dirilişi projesinde orta koridor olarak adlandırılan parçanın en önemli bileşenlerinden biridir (Tanyaş, 2010). Demiryolu hattı Azerbaycan'ın başkenti Bakü ve Gürcistan'daki Tiflis ve Ahilkelek şehirlerinden geçerek Türkiye'deki Kars şehrine gidecektir. Bu demiryolu hattı Azerbaycan ve Türkiye'yi birleştirmeyi amaçlamaktadır. Demiryolunun toplam uzunluğu 838,6 km ve toplam maliyeti 450 milyon dolardır. Demiryolunun 76 km'si Türkiye'den, 259 km Gürcistan ve 503 km Azerbaycan'dan geçecek. Çin'den Avrupa'ya giden tüm kargo sadece Rusya'dan geçen demiryolları tarafından sağlandı. Ancak bu hattın etkinleştirilmesiyle, Çin'de bir yük Kazakistan ve Türkmenistan üzerinden Hazar Denizi ve Azerbaycan'a, sonra Gürcistan ve Türkiye üzerinden Avrupa'ya taşınabilecektir. Orta Koridorun en önemli kilometre taşı olan bu proje sayesinde, Çin'den ayrılan kargolar iki ay içinde Avrupa'ya ulaşırken, yeni hatla iki hafta içinde Avrupa'ya ulaşabilecektir (Bamyacı, 2008). Toplam 838 km'lik uzunluğu sayesinde BTK hattı, Asya ve Avrupa arasındaki ulaşım yolunu yaklaşık 7 bin kilometre kısaltıyor. Yılda 1 milyon yolcu ve 6,5 milyon ton yük kapasitesine sahip demiryolu hattı, 2034 yılında 3 milyon yolcu ve 17 milyon ton yük taşıyacak. Avrupa ile Asya arasındaki demiryolu seyahati 15 güne düşebilecektir. Demiryolu hattı, Bakü Tiflis-Ceyhan ve Bakü-Tiflis-Erzurum boru hattı projelerinin ardından Türkiye, Azerbaycan ve Gürcistan'ın ortaklaşa gerçekleştirdiği üçüncü büyük projedir.

Azerbaycan Devlet Demiryolları verilerine göre demiryolunun toplam uzunluğu 838 kilometre, Türkiye'den 76 kilometre, Gürcistan'dan 259 kilometre ve Azerbaycan'dan 503 kilometre geçmektedir. Projenin Türkiye bölümünde 4 istasyon, 3 köprü ve 76 kilometre demiryolu inşa edilmiştir. Türkiye ile Gürcistan arasındaki sınır geçişine tünel sağlanmıştır. Türkiye'de 2 bin 375 metre tünel, 2 bin 70 metre Gürcistan

bulunmaktadır. Gürcistan'daki BTK için 105 km yeni demiryolu hattı inşa edildi, 154 km demiryolu yenilenmiştir. Azerbaycan'da 503 km demiryolu hattı projeye uygun hale getirilmiştir. Hattın açılmasıyla kesintisiz demiryolu ile Londra'dan Pekin'e ulaşmak mümkün olacaktır. Çin'den gelen yükün Kazakistan ve Türkmenistan üzerinden Hazar Denizi ve Bakü Alat limanına, daha sonra Gürcistan ve Türkiye üzerinden Avrupa'ya ulaştırılması öngörülmektedir (Akkaymak, 2017). 2004 yılında inşa edilmesine karar verilen BTK hattı tamamlandığında, Türkiye ile Gürcistan, Azerbaycan ve Orta Asya Türk Cumhuriyetleri, Pekin ve Londra arasında kesintisiz bir demiryolu bağlantısı kurulacaktır.



Şekil 19. Bakü-Tiflis-Kars Demiryolu Hattı

Kaynak: Balakhadze, 2016

3.8.9. İstanbul Havalimanı

Kara, Deniz, Demir İpek Yolu gibi yollardan sonra artık Hava İpek Yolu da artık gündeme gelmektedir. Bir kuşak bir yol projesi kapsamında yapılan havacılık projeleri Hava İpek Yolu kapsamında değerlendirilmektedir. Kuşak ve Yol projesi kapsamında havalimanı projeleri önemli bir konumdadır. Bunun sonucunda İpek Yolu güzergâhında havalimanları inşa edilmekte ve havayolu şirketleri yeni anlaşmalar imzalamaktadırlar (<https://tr.trend.az/business/2976987.html>, 2018).

İstanbul havalimanı, Asya, Avrupa ve Orta Doğunun kesiştiği noktada yer almasından dolayı coğrafi konumu ile dünyanın en önemli havacılık merkezlerinden biri

olarak hizmet vermektedir. Doğudan batıya uzanan geniş bir coğrafyanın merkezi olan İstanbul'u kapasitesi yüksek, zengin tesisleri ve sağlam altyapı olanakları ile daha güçlü bir hale getirmektedir. Transfer güzergâhında yer alan stratejik konumu ile Amerika ve Avrupa ile Orta Doğu ve Kuzey Hindistan arasında İstanbul üzerinden yapılabilecek olan transit geçişler için uygun hale gelmektedir (<https://www.istairport.com/tr/ticari/havayollari/cografia-avantaj>, 2020).

120 ülke, 60 başkent, 250 dış hat noktası, 50 iç hat noktasına ulaşım sağlamaktadır. Havaalanına 3 saat içinde farklı kıtalardan toplamda 146 noktaya uçuş yapılabilmektedir. Tam kapasite ile faaliyet geçtiğinde ise 350'den fazla noktaya uçuş imkânı sağlayacaktır (<https://www.istairport.com/tr/ticari/havayollari/cografia-avantaj>).

Orta Doğu, Orta Asya, Avrupa, Doğu ve Kuzey Avrupa'nın tamamına sadece beş saatlik bir uzaklıkta bulunan Türkiye'nin coğrafi konumu, kargo ve lojistik operasyonları için önem taşımaktadır. Ülkemizin coğrafi konumuna bağlı olarak yerli ve yabancı şirketlerin yatırımları ile İstanbul Havalimanı, dünya çapında büyük kargo hub noktalarından biri olmayı ve ülke ekonomisine katkı sağlamayı hedeflemektedir (<https://www.istairport.com/tr/ticari/kargo-ve-lojistik-merkezi/kargo-ve-lojistik-merkezi>, 2020).

İstanbul havalimanı orta koridor geçiş koridorunda olması açısından yeni lojistik açılımların sağlanmasına yardımcı olacaktır (Yılmaz, 2019:168). Havacılıkta geleceğin kapılarını aralayacak olan İstanbul Havalimanı yer hizmetlerinden, perakende hizmetlere, kargodan havayoluna birçok iş kolu imkânı sağlayacaktır. 100'den fazla havayolu şirketine hizmet verecek olan İstanbul havalimanı İpekyolu'nun havadan kurulmasına katkı sağlayacaktır. Dünyada yeni bölgeler ile kurulan köprüler sayesinde Türkiye ticari sanayisi daha da ivme kazanacak bununla birlikte ekonomide de bir ivme kazanmasına neden olacaktır. Daha önceden doğrudan uçuş sağlanamayan noktalara Hindistan ve Çin gibi ülkelerin İstanbul'a bağlanması açısından önem kazanmaktadır (<https://www.igairport.aero/tr/basin-bultenleri/ipek-yolunun-kalbi-istanbul-yeni-havalimaninda-atacak>, 2020).



Şekil 20. İstanbul Havalimanı

Kaynak: Polat, 2020, s.102

3.8.10. 1915 Çanakkale Köprüsü

88 km otoyol ve 13 km bağlantı yolundan oluşan Malkara ve Çanakkale arasında bulunan; Çanakkale köprüsü ve otoyolu projesi, otoyolun Avrupa ve Asya kısımlarını Çanakkale Boğazı üzerinden bağlayacak bir asma köprü şeklinde inşa edilecektir. (Gürtürk, 2021: 65)

Dünyanın en büyük asma köprüsü olma özelliğine sahip olan köprünün bitmesiyle birlikte Marmara Bölgesi ve Kuzey Ege arasında bağlantı sağlayacaktır. Kınalı Tekirdağ-Çanakkale Savaştepe arasında olan otoyol projesinin sona ermesi ile Avrupa'dan Türkiye'nin güneybatısına doğru kesintisiz bir ulaşım sağlayacaktır. Bu proje tamamlandığı zaman yeniden canlandırılması projesi ile çalışmalarına devam eden İpek Yolunun canlandırılmasında büyük katkı sağlayacaktır. İpek Yolu projesi kapsamında orta koridorda Türkiye'nin öncüsü olduğu girişimin bir parçası olacak ve Pekin'den Londra'ya kesintisiz bir ticaret yolu oluşturmada yardımcı olacaktır. (<https://www.haberturk.com/canakkale-haberleri/84864751-1915-canakkale-koprusu-tarihi-ipek-yolunu-yeniden-canlandiracak1915-canakkale-koprusu-ile>, 2020)



Şekil 21. 1915 Çanakkale Köprüsü

Kaynak: Taslak, 2017, s.6

3.8.11. Marmaray ve Avrasya Tüneli

Marmaray, İstanbul'un Avrupa ve Asya yakasında bulunan demiryolu hatlarını, boğazın altından geçecek olan bir tünel ile birleştirildiği demiryolu projesi Marmaray olarak bilinmektedir. (Yılmaz, 2019: 163) Halkalı-Gebze arasında olacak olan projenin uzunluğu 76 km'dir. Projenin asıl önemli kısmı ise Ayrılıkçeşme ve Kazlıçeşme arasında bulunan 14 km uzunluğunda olan kısımdır. (Sacar, 2018: 103)

İstanbul'un Kazlıçeşme istasyonu ile birlikte başlayan Marmaray Tüneli Üsküdar Sirkeci istasyonu ile son bulmaktadır. Bu projede raylı sistem ile entegrasyon sağlanarak yolcuların daha güvenilir ve hızlı seyahat etmeleri amaçlanmıştır. Bunun dışında en önemli görevi ise Avrupa ve Asya da bulunan demiryollarını birbirine bağlayarak en yüksek kapasiteye sahip olan toplu taşıma imkânını sağlayacaktır. (Abbasova, 2019: 77)

Projenin en önemli noktasını oluşturan boğazdan geçecek olan tüp tünel kısmı, fikir olarak ilk başta 1980 senesinde Boğaz Demiryolu Geçiş'i olarak ortaya atılmıştır. 1980 senesinde yapılan kapsamlı çalışmalar ve raporlar Marmaray'a zemin hazırlamıştır. (Yılmaz, 2019: 165)

Marmaray'daki banliyö sistemi gün içerisinde 06.00-24.00 saatleri arasında yolcu taşımacılığında kullanılmaktadır. Günün geri kalan saatlerinde yolcuların bu taşıma türünü kullanmaması sebebiyle 24.00-06.00 saatleri arasında Marmaray'da Ro-La

taşımacılığı yapılması planlanmaktadır. İstanbul'dan transit olarak geçiş yapacak olan Tır araçlarının, Ro-La ile Marmaray'dan geçirilmesi amaçlanmaktadır. Bu projenin hayata geçirilmesi ile Türkiye'de yük taşımacılığında bir ilk gerçekleştirilmiştir. Marmaray'daki işletmeler geçişler için 3 tane güzergâh belirlemiştir. (Çancı ve Türkay, 2007: 241-242) Bunlar;

- Yeşil Hat: Çerkezköy ve Köseköy arasındaki uzunluk 231 km uzunluğundadır. Bu güzergâh arasındaki araçların İstanbul'dan geçişi sırasında Ro-La kullanılmasını mecburi hale getirilmesi amaçlanmaktadır.
- Kırmızı Hat: Halkalı ve Gebze arasında bulunan yolun uzunluğu 77 km'dir. Bu güzergâhın ağır vasıta araçlar için kullanılması amaçlanmaktadır. Günlük 7000 ağır vasıta aracın geçmesi planlanmaktadır.
- Mavi Hat: Kazlıçeşme ve Kartal arasındaki hattın uzunluğu 32 km'dir. İstanbul içerisindeki dağıtımların bu hat üzerinden yapılması planlanmaktadır.

Avrasya tünelinin yapımına 2011 yılında başlanmıştır ve 2016 yılında tünel hizmete geçmiştir. Avrasya tüneli bir karayolu tüp geçit projesidir. Aynı zamanda Avrupa ve Asya arasında deniz tabanı altından geçerek oluşturulmuş bir karayolu ulaşım yoludur. Toplamda 14 km sahip olan tünelin 5 km'si deniz tabanı altından geçmektedir. Göztepe ve Kazlıçeşme noktalarını birleştiren bu tünel, Marmaray'dan sonra yapılan ikinci denizaltı projesi olmuştur. (Yılmaz, 2018: 167-168)

Tünelin hayata geçirilmesinden sonra İstanbul en önemli güzergâhı olan 15 Temmuz Şehitler Köprüsü üzerinde bulunan güzergâhta trafiğin eskisine göre daha çok rahatlamıştır. Avrasya tünelinin yapılmasıyla birlikte Tarihi İpek Yolunun canlanmasında büyük bir önem taşıyacaktır (Keleş, 2020: 85).



Şekil 22. Marmaray ve Avrasya Tüneli

Kaynak: <https://m.bianet.org/bianet>, erişim: 13.06.2022.

3.8.12. Asyaport Limanı

Türkiye’de konteyner limanı olarak planlaması yapılan ilk liman olarak bilinmektedir. Daha önceden konteyner limanı olarak yapılması planlanan projelerin hiçbiri tamamlanamamıştır. İlk olarak kuru yük limanı olarak başlayıp daha sonra konteyner limanına döndürülmüştür. Asyaport limanı Türkiye içerisinde ilk olarak uluslararası standartta bir konteyner limanı olarak inşa edilmiştir ve Türkiye’de en hızlı şekilde konteyner elleçlemesi yapılan liman olma özelliğine sahiptir. Asyaport ülkemizde transit gemiler için bir alternatif oluşturmaktadır (Biber, 2014: 71).

Türkiye’nin ilk transit konteyner olma özelliğine sahip Asyaport 18 metre derinliğe sahip olurken 2010 metre rıhtımı bulunmaktadır. Yılda 2,5 milyon TEU varan yük kapasitesi bulunmaktadır. Bu yük kapasite dünya ölçeğinde bir liman olmasını sağlamıştır. Denizyolu, demiryolu ve karayolu bağlantısı bulunan Asyaport Tekirdağ’ın bir lojistik merkez olarak gelişmesine katkı sağlamaktadır (<https://www.asyaport.com/tr-TR/hakkimizda/627896>).

Asyaport limanı dünyadaki limanlarla rekabete girebilecek konumuna gelme yolunda emin adımlarla ilerlemektedir. Hedefinde ise Akdeniz’in en büyük, Avrupa’nın ise 3. En büyük limanı olmak vardır. Limandan Karadeniz ve Akdeniz’e kıyısı olan

lkeler dışında Amerika ve Çin gibi uzak ülkelere de gönderim yapılabilmektedir (Biber, 2014: 90).



şekil 23. Asyaport Limanı

Kaynak: <https://www.aa.com.tr/>, erişim: 21.05.2022.

3.8.13. Trans Anadolu Doğalgaz Boru Hattı (TANAP)

Türkiye hem Asya’da hem de Avrupa’da çok iyi bir coğrafi konuma sahip olmakla beraber iki kıta arasında her zaman bir köprü görevi görmektedir. Türkiye’de bulunan Çanakkale ve İstanbul Boğazları, Karadeniz’e kıyısı bulunan ülkelerin okyanusa geçiş yapabilmesi için tek yol olduğundan dolayı deniz ulaşımında çok büyük bir öneme sahip olduğı bilinmektedir. Avrupa ve Asya’nın birleşme noktasında yer almasından dolayı stratejik bir öneme sahip olan Türkiye Avrasya Enerji Jeopolitiğinin en önemli ülkelerinden biridir. nemli enerji kaynaklarına sahip olmasa bile sahip olduğı coğrafi konum sayesinde bir enerji koridoru görevi üstlenmektedir. Coğrafi konum, siyasi anlamda yaşanan gelişmeler ve enerji piyasası Türkiye’nin enerji anlamında jeopolitik konumuna etki etmektedir. Etki eden unsurlarla birlikte konum olarak iki kıta arasında kalan Türkiye doğal gaz hattı için bir merkez ve transit noktası olması açısından önem taşıırken kendi enerji güvenliğini de günden güne artırmaktadır. (Kalyoncuoğlu, 2021: 58-59)

Trans Anadolu Doğal Gaz Boru Hattı (TANAP), Azerbaycan’daki Hazar Deniz’indeki şah Denizinde bulunan 2 gaz sahası ile Hazar Denizinin güneyinde bulunan

diğer yerlerden çıkarılan doğal gazın öncelikli olarak Türkiye daha sonrasında Avrupa'ya iletilmesini sağlamaktır. Tanap projesi, Trans-Adriyetik Boru Hattı ile Güney Kafkasya Boru Hattını birleştirerek Güney Doğal Gaz Koridorunu meydana getirmiştir. (Kalyoncuoğlu, 2021: 112)

Güney Kafkasya Doğal Gaz Boru Hattı'nın ve Güney Gaz Koridorunun genişletilmesinin yanında Türkiye'de TANAP (Trans Anadolu Doğal Gaz Boru Hattı) projesinin genişletilmesi için yapılan bir proje olarak bilinmektedir. (Taghiyev, 2019: 25)

Proje, 12 Haziran 2018 senesinde açılmıştır. Türkiye'nin Gürcistan sınırı ile Ardahan'ının Posof ilçesinden başlayarak toplamda 20 şehirden geçmektedir. Yunanistan sınırı olarak bilinen İpsala'da son bulmaktadır. Yunanistan'dan sonra ise TAP doğal gaz boru hattına bağlanmaktadır. Türkiye'de gaz hattında bağlı olan iki tane çıkış noktası vardır. Bir tanesi Eskişehir bir tanesi de Trakya'da yer almaktadır. 1850 km'den oluşan bu hattın 19 km Marmara Denizinden geçmektedir. (Keleş, 2020: 73-74)

Tanap Projesi, AGT üçlüsünün Doğu ve Batı ile bağlantısını sağlamada büyük katkı sağlayacaktır. Bundan dolayı TANAP projesi İpek Yolu projesinin canlanmasına büyük katkı sağlayacaktır. Bu proje "Enerjinin İpek Yolu" olarak nitelendirilmektedir.



Şekil 24. Trans Anadolu Doğalgaz Boru Hattı (TANAP)

Kaynak: <https://www.enerjiportali.com/>, erişim: 18.02.2022.

3.8.14. Lojistik Köyler

Standart bir tanımı olmayan lojistik köy kavramının birçok farklı tanımı bulunmaktadır. Ortaklaşa yapılan kısa ve uzun mesafeli taşımacılık ve ulaştırma modlarını ifade etmek için kullanılmaktadır (Latio ve Perala, 2004). Diğer bir tanım ise; bulundukları bölgenin konumuna göre kapasitesi şekillenen, kamu hizmeti gereksinimlerini ve altyapısını karşılayabilen, sanayi ve ticaret yapısını destekleyen yerlerdir (Bamyacı, 2008). Lojistik köyünün Türkçe karşılığı tam olarak bulunmadığından dolayı farklı isimlerle de kullanılmaktadır. Farklı adlandırmalardan bazıları ise; lojistik alan, lojistik odak, lojistik üs, yük köyü, lojistik merkez, lojistik park ve dağıtım parkı'dır (Tanyaş, 2010). Lojistik köy daha çok tüm bölgeyi ifade etmek için kullanılmakta iken Türkiye daha çok lojistik üs olarak görülmekte ve bu şekilde kullanılmaktadır. Ulaştırma ve Denizcilik Bakanlığı Türkiye için önceden lojistik köy ifadesini kullanmış fakat daha sonra lojistik merkez kavramının kullanılmasını daha uygun görmüştür.

Türkiye'de lojistik köyler ile ilgili tüm düzenlemeler 655 sayılı KHK ile (yer, kapasite ve benzer özellikleri tespit edip planlama, kuruluşa ait usul ve kanunların belirlenmesi, gereken izinleri vermek, faaliyet alanı vermek ve altyapı kurulumu desteği konusunda koordinasyon sağlama ve çalışmaların takibini yapmak ve denetlemek) Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığınca, Demiryolu Düzenleme Genel Müdürlüğü'ne verilmiştir. Türkiye'de lojistik sektörü hızla gelişmekte ve merkezlerin oluşması ile ilgili projelerin etkin bir şekilde karayolu kullanılarak ulaşabilecek müşterilerin tercih sebebi olmaktadır. Kent merkezlerinden uzak alanların ihtiyaç dâhilinde cevap verebilecek nitelikte alanların oluşturulması hem teknolojik hem de ekonomik gelişmelere uygun, başta organize sanayi bölgeleri olmak üzere yüksek potansiyelli yük bölgelerinin tekrar yapılandırılması amaçlanmaktadır (Tanyaş, 2010). Lojistik merkezlerde yük taşıma potansiyelini başta organize sanayi bölgeleri olmak üzere potansiyeli yüksek olan alanlarda kurulması planlanmıştır.

Türkiye'de bulunan lojistik merkez projeleri;

- Kamu ve özel sektörün iştiraki girişimleri olarak 2 lojistik köy projesi; bu bölgeler Tekirdağ-Çorlu Lojistik Köyü ve Manisa Lojistik köyüdür.

- İstanbul Büyükşehir Belediyesine ait olarak 2 lojistik köy projesi; bu bölgeler Hadımköy Lojistik köyü ve Tuzla Lojistik köyüdür.
- Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları'na ait 19 lojistik köy projesi bulunmaktadır.
- AYGM'ne (altyapı yatırımları genel müdürlüğü) ait 1 lojistik köy projesi bulunmaktadır.

Türkiye'de lojistik köy kavramına ait yapılmış olan çalışmalar bu projelerden oluşmaktadır. İlk lojistik köy projesi Türkiye'de 2005 yılında başlamış ve 2018 yılı sonlarına doğru yaklaşık 20 adet lojistik köy projesi oluşmuştur. Bu projelerden 19'u TCDD'ine aittir ve 1 adet AYGM'ne (İzmir-Kemalpaşa lojistik köyü) aittir. Lojistik merkezler 2005 yılında kurulmaya başlandığında bazı kurum ve kuruluşlar ile koordineli şekilde yürütülmüştür. Bu kurum ve kuruluşlar ise; Türkiye ekonomi politikaları araştırma vakfı, UND Lojistik Yatırım A.Ş. Uluslararası Taşımacılık ve Lojistik Hizmet Üretenleri Derneği (UTİKAD), Altyapı Yatırımları Genel Müdürlüğü (AYGM), Gümrük ve Turizm İşletmeleri A.Ş. (GTİ), Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği (TOBB) ve Demiryolu Taşımacılığı Derneği (DTD)' dir. Lojistik merkezlerin oluşması ile birlikte yıllık bazda yaklaşık 40 milyar dolarlık katkı ayrıca 27 milyon ton kadar ek taşıma imkânı ve yaklaşık 9 milyon metrekare kadar elleçleme sahası ve konteyner stoku sahası kazandırılmıştır (Uysal, 2014). Türkiye'de oluşan bu lojistik merkezler sayesinde ayrıca 10-15 bin kişilik fazladan istihdam sağlanmıştır. 2005 ve 2014 yılları arasında Türkiye'deki lojistik merkezlerin oluşturulması için 500 milyon TL'lik projeye şu ana kadar 191 milyon TL harcanmış ve sadece 2014 yılında 70 milyon TL daha harcanmıştır.



Şekil 25. Lojistik Köyler

Kaynakça: Dilek ve Gülnihal, 2016, s.397

3.9. Türkiye'nin Yeni İpek Yolu Projesindeki Yeri

Bu başlık altında Kuşak ve Yol Projesi'nde Türkiye'nin oynadığı rol ve stratejik konumundan yola çıkarak izleyeceği politikalara değinilecektir. Kuşak ve Yol girişimindeki potansiyel politika stratejileri ve ticaret stratejileri olmak üzere genel bir inceleme yapılacaktır.

3.9.1. Türkiye'nin Yeni İpek Yolu Projesindeki Politika Stratejileri

Çin'in önderliğinde geliştirilmesine rağmen, Kuşak ve Yol Girişiminin Avrasya ülkelerinin ortak çıkarlarına hizmet ettiğini söylenebilir. Bu temelde, Girişime katılan ülkelerin ulusal çıkarları doğrultusunda politikalar geliştirmeleri ve iş birliği yapmaları gerekmektedir. Bu çerçevede, Türkiye Cumhuriyeti çeşitli iş birlikleri yürütmüş ve sürdürmektedir. Çin Halk Cumhuriyeti ile "Stratejik Ortaklık", "İpek Yolu Ekonomik Kuşağının Uyumlaştırılması Anlaşması, 21. Yüzyıl Deniz İpek Yolu ve Merkezi Koridor Girişimi" ve "Türkiye-Çin Demiryolu" gibi farklı anlaşmalar imzalanmıştır. İş birliği Anlaşması'na bu iş birliğinin örnekleri olarak atıf yapılabilir. Ayrıca, 2018 yılında "Çin Halk Cumhuriyeti ile Kültür Merkezlerinin Karşılıklı Kurulması Anlaşması" imzalanmış ve aynı yıl Çin'de bir Türkiye Turizm Yılı etkinliği düzenlenmiştir (Ticaret Bakanlığı, 2020). Benzer bir şekilde, Bakü-Tiflis-Kars Demiryolu ve Edirne-Kars hızlı tren projeleri entegre olacak şekilde gerçekleştirilmektedir. Bu bağlamda "7 Kasım 2019'da Çin'de

yola çıkan ve Kars üzerinden Türkiye'ye gelen tren, Marmaray'ı kullanarak Avrupa'ya giden ilk yük treni oldu”.

Kuşak ve Yol Girişimi sadece iş birliği temelinde var olabilir. Ortak çıkarlara dayalı politika iş birliğine ilişkin bir fikir birliği için, ülkelerin kendi ulusal çıkarları temelinde planlar formüle etmeleri gerekmektedir. Kuşak ve Yol Girişimi'nin üretmeyi planladığı fırsatlardan yararlanmak istiyorsa, Türkiye'nin kapsamlı bir plan ve güçlü politikalar geliştirmesi gerekmektedir. Bu bağlamda, Türk Ticaret Bakanlığı Dış Ekonomik İlişkiler Kurulu'nun 2019 yılında hazırladığı “Türkiye'nin Kuşak ve Yol Girişiminde Bulunması” raporu, Türkiye'nin Kuşak ve Yol Girişimi'ne potansiyel katkılarını ortaya koyuyor (Ticaret Bakanlığı, 2020). Raporda “dünyanın ağırlık merkezinin değiştiği ve Türkiye'nin ihtiyaçlarını karmaşık bir koridor ve direk ağında haritalandırmasının önemli olduğu” belirtiliyor. Kuşak ve Yol Girişimi'nde aktif rol almanın “Türk diplomasisine bölgede ve dünyada d...aha geniş bir etki alanı sağlayacağını” ifade etmektedir.

Türkiye Ticaret Bakanı Ruhsar Pekcan, rapora girişinde Kuşak ve Yol Girişimini “tarihi İpek Yolu'nun karşıt uçlarında yer alan ülkelerimizi birbirlerinin komşularına dönüştüren önemli bir girişim” olarak tanımlanmaktadır. Pekcan ayrıca Kuşak ve Yol Girişimi'nin “küresel ekonomik konjonktürün potansiyelinden ve fırsatlarından yararlanmada Türkiye'nin en önemli mekanizmalarından biri” olacağını belirtmektedir. Bu bağlamda, “Türkiye, ekonomik ve siyasi fırsatlardan yararlanmak için Kuşak ve Yol Girişimi'nde aktif bir rol oynamalıdır. Türkiye'nin, Girişimin ilk aşamalarında aktif bir rol oynamaması durumunda, ülkenin daha sonraki aşamalarda Girişim içinde etkili bir pozisyon alması zor olacaktır. Rapor, Türkiye'nin coğrafi konumunu kendi yararına kullanması ve “Girişimde bir lojistik merkezi olması” hedefini ortaya koymaktadır. Rapora göre, Türkiye, limanlarını özellikle Akdeniz ve Ege Denizi boyunca Deniz İpek Yolu içinde konumlandıran projeler geliştirmelidir (Oğuz & Oğuz, 2019). Raporda öne sürülen bir diğer hedef de ülke için Kuşak ve Yol pazarının, başta Çinli yatırımcılar olmak üzere, teknoloji yoğun bölgelerde olmak üzere yabancı yatırımcıları çekmek için diğer Kuşak ve Yol Girişimi üyesi ülkelerle ticari ilişkileri artırmak ve Türkiye'yi Avrupa ve Çin arasında bir köprü olarak kurmak Raporda tanımlanan diğer hedeflere göre, Türkiye mevcut pazarlardaki verimliliğini arttırmalı, Kuşak ve Yol Girişimi kapsamında yeni

pazarlara ulaşmalı, ihracat pazarını çeşitlendirmeli ve Avrupa Birliğine (AB) ekonomik bağımlılığını azaltmalıdır.

Sonuç olarak, rapor bazı genel politika önerilerini de içermektedir. Bu politika önerileri aşağıdaki gibidir:

- Türkiye Çin ile ortak üretim ve teknoloji geliştirmelidir;
- Türkiye'nin bir lojistik merkezi haline gelmesi bir öncelik olmalıdır;
- Çin ile uyumlu olarak, Türkiye öncelikli olmalı ve diğer pazarlara girmelidir;
- Türkiye, Kuşak ve Yol Girişimi aracılığıyla büyümesi muhtemel ticaret alanlarına öncelik vermelidir.

Bu rapor ile birlikte Kuşak ve Yol girişimi kapsamında mümkün olabilecek ekonomik stratejiler; “Türkiye'nin Ticaret Stratejileri ve Türkiye'nin Lojistik Stratejileri” olmak üzere iki başlıkta incelenecektir.

3.9.2. Türkiye'nin Yeni İpek Yolu Projesindeki Ticaret Stratejileri

Türkiye ticaret stratejileri kapsamında üç yol izlemeyi planlamaktadır, bu yollar; Çin ile ticaret hacmini genişletmek ve ticareti olabildiğince arttırmak, yeni ipek yolu girişiminde (Belt and Road- Kuşak ve Yol) olan tüm ülkeler ile ticaret hacmini yükseltmek, Çin ve Avrupa arasındaki stratejik konumundan faydalanmaktır.

Türkiye'nin Çin ile ticaret hacmini arttırması ile ilgili veriler raporda şu şekilde belirtilmektedir;

- Çin, Türkiye'nin ürünlerinden sadece 225/4914 ürünün pazarına girmesine izin vermektedir.
- Türkiye, gıda, elektrik, makine, tekstil, kimyasallar ve metaller ile rekabete girmektedir.
- Türk Ticaret Merkezi olarak Asya'da faaliyet gösterme kapsamında özel programlar ve kuruluşlar aracılığı ile Çin pazarına özel tanıtımların yoğunlaşarak ticaret hacmini arttırıcı bir politika izlenmesi.

Rapor, BRI ülkeleriyle ticareti arttırmak ve kolaylaştırmak konusunda aşağıdaki stratejilere dikkat çekiyor:

- Ticaret yapısındaki uyumu ticarete bir artışa dönüştürmek için, BRI ülkeleriyle daha da güçlü bir entegrasyon aramak ve ekonomik bir çerçeve içinde iletişim kurmak önemlidir;
- Dijital gümrük süreçlerini ve hızlandırılmış gümrükleme süreçlerini hızlandırmak ve BRI ülkeleri arasındaki ticaret engellerini azaltmak ve bu ülkelerle lojistik bağları güçlendirmek için stratejiler geliştirmek faydalı olacaktır.

Türkiye'nin Stratejik konumunu fırsata çevirmesine ilişkin rapordaki göstergeler şu şekildedir;

- Kuşak ve Yol girişimi Avrupa ile Çin arasındaki ticaret hacminin genişlemesine imkân tanıyacağından dolayı, koridorların güçlendirilmesi ve genişletilmesi Türkiye'nin jeopolitik açıdan önem derecesini arttırmakta ve Doğu Avrupa'da yapılan yatırımların potansiyel olarak rekabet ölçüsünü arttırmaktadır.
- Türkiye Kuşak ve Yol girişiminin bir parçası olarak, stratejik konumu sebebiyle Doğu Avrupa ticaret faaliyetleri ile ilgili ilişkilerini güçlendirmesi gerekmektedir.

3.9.3. Türkiye'nin Yeni İpek Yolu Projesindeki Lojistik Stratejileri

Türkiye'nin Kuşak ve Yol Girişimi içindeki potansiyel lojistik stratejileri üç alt başlık altında toplanmaktadır: Türkiye'nin Kuşak ve Yol Girişimi ile lojistik altyapısının geliştirilmesi, Lojistik merkezi olarak Türkiye'nin rekabet gücünün artırılması ve Türk lojistik sektörünün potansiyelinin ve verimliliğinin artırılması. Rapor, Türkiye'nin Kuşak ve Yol Girişimi ile lojistik altyapısının iyileştirilmesine ilişkin olarak aşağıdaki şartları sunmaktadır:

- Devam eden demiryolu yatırımlarının tamamlanması ve Doğu-Batı ekseninde yüksek hızlı demiryollarının bağlantısı;
- Kuşak ve Yol Girişimi'ne katılım için yeni olası yatırım gereksinimlerinin belirlenmesi ve Çinli yatırımcıların altyapı yatırım ihtiyaçları için çekilmesi;
- Ulusal lojistik merkezleri arasındaki bağların artırılması.

Türkiye'nin lojistik merkezi olarak rekabet gücünün artırılmasıyla ilgili olarak, raporda şunlar yer almaktadır:

- Kuşak ve Yol Girişimi (BRI) çerçevesinde bir hava ulaşım bağlantısı geliştirerek yeni İstanbul Havalimanı'nın potansiyelinden daha yüksek faydalar elde etmek;
- Yakın zamanda tamamlanan ve devam eden altyapı yatırımlarının Kuşak ve Yol Girişimi koridorlarıyla bütünleştirilmesi;
- Orta Koridordaki lojistik bağlantıların artırılması için Türkiye'nin Orta Asya ve Kafkasya'da bir fikir lideri olarak rolünü pekiştirmek;
- Sınır geçişlerinde ve uluslararası geçişlerde performansı iyileştirmek ve gümrükte süreç iyileştirmelerini sağlamak.

Rapor, Türk lojistik sektörünün potansiyelini ve verimliliğini artırmaya ilişkin olarak, aşağıdaki olası politikaları özetlemektedir;

- Merkezi Koridorun kara ile çevrili ülkeleri için Türkiye'nin uluslararası bir geçiş rotası olarak konumunu destekleme imkânı;
- Türk lojistik sektörünün, Türkiye'nin varlığının sınırlı olduğu Afrika gibi üçüncü pazarlardaki erişimi, Çin'deki operasyonlarla arttırılabilir.

DÖRDÜNCÜ BÖLÜM

4. ARAŞTIRMANIN YÖNTEMİ

4.1. Araştırmanın Amacı ve Önemi

Araştırmanın Amacı

Lojistik, gittikçe artan rekabet ortamı ve sınırların konu ekonomi olunca ortadan kalkması ile daha da önem kazanmaya başlamıştır. Hayatımızın hemen hemen her yerinde lojistik ile karşılaşmaktayız. Ekonomik iş birliği kurmak için eski çağda adı taşımacılık günümüzde ise lojistik olan imkânların geliştirilmesi gerektiği günümüzün önemli kabullerinden biridir. Lojistik tanımı günümüzde gıda, tekstil, teknoloji gibi birçok sektör ile birlikte anılmaktadır. İnsansal yaşam faaliyetlerinin her alanını etkileyen bu sektör, uygun şartlar altında insansal yaşam için bir uçtan bir uca taşınması gerekmektedir. İpek Yolu ticaretinin çıkış noktası geçmiş ve günümüzde aynıdır. İnsan yaşamı için dünyanın bir ucunun diğer ucu ile bağlantı kurulması. Bu geçiş güzergâhında yer alan Türkiye tüm dünyaya ev sahipliği yapmaktadır.

Yapılan araştırma ile Türkiye'nin Yeni İpek Yolu Projesi'ndeki konumu ve lojistik merkez olma vizyonunu gerçekleştirmek için yapılan altyapısal yatırımlar incelenmiştir. Yeni İpek Yolu Projesi ile ülkenin siyasi, ekonomik ve lojistik katkılarının yanı sıra eksik yönlerini tespit edip çözüm önerileri ile lojistik merkez olma potansiyelini ortaya koymak amaçlanmıştır. Türkiye'nin lojistik alanında üstün ve zayıf yönlerini belirterek literatüre katkı sağlamak amaçlanmıştır.

Araştırmanın Önemi

Günümüzde Yeni İpek Yolu Projesi ile tekrar canlandırılmaya çalışılan ve Çin ile Batı arasındaki ticaret ve medeniyet yolu olan İpek Yolu'nun kullanımı milattan önceye kadar uzanmaktadır. Ekonomiden, kültüre birçok geçişler bu yol ile sağlanmıştır. Kadim İpek Yolu Çin'den başlayarak, Avrupa'ya ve Afrika'ya kadar uzanan geniş bir ticaret ağının genel adı olmuştur. Bu ticaret yollarının adının ipek denmesinin sebebi ise en kıymetli ürünün ipek olmasıdır. Türkiye'nin transit yol üzerinde olması sebebiyle karayolu, demiryolu ve boru hatları için yatırımlar ve planlamalar yapılmış ve etkin olarak faaliyete geçmeye başlanılmıştır.

Taşımacılığın gelişmiş hali olarak hayatımızda yer alan lojistik kavramı, günümüzde ekonomik göstergelerin iyileşmesinde rol oynayan en önemli araçlardan birisi olarak anılmaktadır. Lojistik; ekonomi başta olmak üzere sosyal, psikolojik, kültürel, stratejik, askeri ve politik gibi birçok alanda ülkelere katma değer sağlamak ve ülke olarak küresel ilişkilerde söz sahibi olma yolunda ülkeler tarafından daha fazla önemsenmektedir. Lojistik sektörünün önem derecesi büyüme potansiyelinin oldukça yüksek olduğu gelişmekte olan Türkiye’de de giderek artmaktadır. Bu artışta İpek Yolu projesi kapsamında yapılan yatırımlarında payı bulunmaktadır. Bu araştırmada söz konusu olan pay bütün etkenler göz önünde bulundurularak incelenmiştir.

Tarihi İpek Yolunu hayata geçirecek olan Yeni İpek Yolu projesi Türkiye’ye birçok alanda olumlu etki yaparken, yadsınamaz şekilde lojistik ağına değişim ve gelişime öncü olmuştur. Yaşanan bu değişim ve gelişimlerin ülkemiz için olumlu ve olumsuz olarak ele almak gelecekte izlenecek olan stratejilerde etkili olacaktır.

Yapılan çalışma ile lojistik türlerinin her biri tek tek incelenmiş, gelişimleri değerlendirilmiştir. Sonucunda elde edilen veriler ile Türkiye olarak projede ki etkinlik belirleme hususunda çözüm önerilerine dikkat çekecektir.

4.2. Geçerlik ve Güvenilirlik

Bilimsel bir araştırmanın değeri, araştırmacının elde ettiği bulguların inanılabilirliği ile yakından ilişkilidir. Nitel araştırmalarda doğru ve etkin bilgiye ulaşmada gereken önlemlerin alınması başka bir deyişle “Geçerlilik” ilkesi, araştırma sürecindeki verilerin ayrıntılı bir şekilde karşılanmasını gerektirmektedir(Yıldırım ve Şimşek, 2008:306). Guba ve Lincoln (1985) nitel araştırmalarda geçerlik güvenilirliğin sağlanabilmesi için inandırıcılığın olması gerektiğini vurgulamışlar ve bu konuda bazı kriterler belirlemişlerdir. Bu doğrultuda kriterler: İnandırıcılık, aktarılabilirlik, güvenilebilirlik ve onaylanabilirlik. İnandırıcılık da katılımcıların doğrulaması ve uzman incelemesi benimsenmiştir (lincoln ve guba;meriam, 2013;patton, 2014).

Çalışmada araştırmanın geçerliliğinin sağlanması için araştırmacı çalışmayı ana kodlar ve alt kodlar olarak incelemiştir. Kodların oluşturulmasında uzman akademisyenlerin, sektördeki uzmanların görüşlerine başvurulmuştur. Alınan tavsiyeler sonucunda kodlar son halini almıştır.

4.3. Araştırma Deseni

Nitel Araştırma Yöntemi

20. yüzyılın sonlarına doğru nicel yöntemde kullanılan bazı sosyal etkenlerin anlaşılmasında yetersiz kalmasından dolayı nitel araştırma yöntemi ortaya çıkmış ve bilimsel araştırma gereksinimlerinden dolayı hızlı bir şekilde kullanımı yaygınlaşmıştır. Nitel araştırmalar ile sosyal gerçeklik ve fiziksel gerçeklik birbirinden kolaylıkla ayrılmaktadır. Araştırmaya katılacak olan katılımcıların deneyimleri ve görüşleri sonuç bulguları analizi için önem arz etmektedir. Kesin bir tanımını yapmanın güç olduğu nitel araştırma, görüşme, doküman analizi ve gözlem gibi veri toplama tekniklerini kullanarak gerçekleşen olayların gerçekçi ve bütüncül bir bakış açısı ile ortaya koyan bir süreç olarak tanımlanabilmektedir. Nitel araştırmalar da hedef araştırılan konunun ne kadar iyi olduğundan daha çok konuyu çok daha geniş bir bakış açısı ile ele almaktır (Ergüneş, 2021: 92).

Nitel araştırmalar ne kadar sorusundan ayrı olarak ne, nasıl, niçin gibi ana nedeni ortaya çıkarılacak sorulara yanıt aranmaktadır. Bizim araştırmamızda nitel araştırma yönteminin seçilmesinin sebebi ise Yeni İpek Yolu projesinin Türkiye de lojistik anlamında nasıl günümüze kadar olan gelişimi, geliştirilmesi gereken noktaları ve geliştirme süreci içerisinde nelere dikkat edilmesi gerektiğini sektördeki tecrübeli ve uzman kişilerden öğrenerek detaylı bir analiz gerçekleştirilmek istenmiştir.

Her araştırmada olduğu gibi nitel araştırmada da çıkış noktası olarak araştırılacak olan konuyla ilgili bir merak duygusunun meydana gelmesi gerekmektedir. Merak edilen problemi öncelikli olarak tanıma, problemi fark etme ve problemin analiz edilerek detaylarına inilmesi gerekmektedir. Nitel araştırma yapılırken her araştırma da olduğu gibi takip edilmesi gereken bir süreç vardır (Baltacı, 2019: 271-272).

Bu süreç;

1) Çalışılacak Olan Olayın Saptanması: Yeni İpek Yolu projesi nedir? Bu projenin gereksinimleri nelerdir? Türkiye konum olarak bu proje de nasıl bir öneme sahiptir? Projede yer almanın ekonomi, sosyal, kültürel gibi alanlara etkisi nelerdir? Türkiye lojistik alt yapısı Yeni İpek Yolu projesi için ne kadar uygundur? Yeni İpek Yolu Projesi ile dünyayı bir uçtan bir uca bağlanması hedeflenmektedir. Dünya genelinde fiziki

sınırların görmezden gelindiği bir dönemde jeopolitik olarak köprü görevi gören Türkiye'nin söz sahibi olması için ne gibi stratejik atılımları yapması gerekmektedir?

2) Çalışmadaki Katılımcıların Belirlenmesi: Çalışma kapsamında probleme ilişkin sonuçlar alabilmek amacıyla uluslararası lojistik faaliyetleri yürüten ve alanında öncü olan lojistik firmaları ile nitel araştırma yöntemlerinden biri olan mülakat yönteminden yararlanılarak görüşmeler sağlanmıştır.

3) Hipotezlerin Üretilmesi: Nitel çalışmalarda hipotez çalışmanın başlangıcında değil yapılan görüşmelerin analiz edilmesi sonucu ortaya çıkan veriler neticesinde elde edilmektedir.

4) Verilerin Toplanması: Yapılacak olan mülakatlar Covid-19 nedeniyle online ortamda ve uygun şartlarda yüz yüze 40-45 dakika arasında gerçekleştirilmiştir.

5) Verilerin Analizi: Mülakatlar sonucunda elde edilen cevaplardan anahtar kodlar oluşturularak MAXQUDA programı yardımıyla analiz edilmiştir.

Durum Çalışması

Durum çalışması bir sistemin nasıl çalıştığı ve işleyiş şekli hakkında bilgi almak amacıyla o sistemi her açıdan ele alınması ile incelenerek yapılan bir çalışmadır. Durum çalışmasında, veriler sistematik bir şekilde toplanmasının yanında olayların ya da durumlarının yaşandığı gerçek ortamda neler olduğu dikkate alınarak toplanmaktadır. Elde edilen veriler ile sistemin işleyişinin nedenlerini ortaya koyarak ileride yapılacak çalışmalara temel oluşturulmasıdır. Durum çalışması “nasıl ve niçin” sorularına odaklanır, araştırmacının sistem üzerine herhangi bir kontrolü ve etkisi yoktur, olay ve gerçek arasındaki ilişki açık olmadığı zamanlarda ve durumlarda kullanılması tercih edilmektedir (Subaşı ve Okumuş, 2017: 420).

Durum çalışması mimari de olduğu gibi detaylı bir planlama, veri toplama, toplanan verileri birleştirme, toplanan verilerin düzenlenmesi (konu ile alakalı olmayan verilerin ayıklanması), verileri yorumlama ve bulgulara ulaşmayı amaçlayan sistematik bir desen türüdür. Durum çalışmasının yapıldığı çalışmaya göre birden fazla çeşidi mevcuttur. Bunlar; gözleme dayalı durum çalışması, yaşam tarihi, belgeler, organizasyonların geçmişini inceleyen durum çalışması, durum analizi, çok vakalı çalışmalar ve karşılaştırmalı vaka çalışmaları olarak çeşitlenmektedir. Bizimde

çalışmamızda kullanıma uygun olan durum çalışması türü gözleme dayalı durum çalışmasıdır. Gözleme dayalı durum çalışmasında; veri toplama esnasında araştırmacı yapacağı gözlem ile bir işletmenin önemli ve belirli gördüğü yönlerini topladığı çalışmadır (Aytaçlı, 2012: 3-4).

4.4. Probleminin Belirlenmesi ve Araştırma Soruları

Problemin Belirlenmesi

Araştırma problemi belirlenirken 3 ana duruma dikkat çekilmektedir. Bunlardan birincisi araştırma yapılmak istenen konu ile alakalı sistematik bir literatür taramasının yapılması, ikincisi araştırmacının bireysel olarak deneyimlediği olaylar ve son olarak bu alanla alakalı karşılaşılan sorunlardır (Fındıklı, 2019: 7). Araştırma problemini belirlenmesinde 2013 senesinin eylül ayında Çin Cumhurbaşkanı XiJimping önderliğinde açıklanan, Türkiye'nin de aralarında bulunduğu yaklaşık 69 ülkenin birleşmesi ile oluşan altı koridordan oluşan projede Türkiye'nin Çin – Orta Asya – Batı Asya koridorunda yer alması ile gerçekleşen ve öngörülen yatırımların ülke lojistik altyapısında gerçekleşen değişimler etkili olmuştur. Bunlardan yola çıkarak Türkiye'de ki lojistik altyapının önemine ve eksikliklere dikkat çekilmek istenmiştir.

Araştırma Soruları

Uzman akademisyenler ve sektör temsilcileri ile yapılan görüşmeler sonucunda araştırmanın sonunda yanıt bulunmasının hedeflendiği araştırma sorulara aşağıda açıklanmıştır. Bu sorular;

- 1- Yeni İpek Yolu Proje'si kapsamında sizce Türkiye'yi diğer ülkelerden öne çıkaran özellikler var mıdır? Varsa bunlar nelerdir?
- 2- Türkiye'nin lojistik merkezi olma noktasında Bir Kuşak Bir Yol projesi sizce önemli fırsatlar yaratır mı?
- 3- Sizce Bir Kuşak Bir Yol projesi ilgili firmaların yatırım stratejileri üzerinde etkili oldu mu?
- 4- Sizce Bir Kuşak Bir Yol projesi ile Türkiye yabancı yatırımcılar için cazip bir ülke konumuna erişecek midir?

- 5- Bir Kuşak Bir Yol projesinin Türkiye'nin dış ticaret hacminde önemli bir etki yaratacağını düşünüyor musunuz? Projenin uygulamaya geçmesi ile birlikte Çin ile ilişkilerimiz sizce ne yönde etkilenecektir?
- 6- Sizce Bir Kuşak Bir Yol projesi, Türkiye'nin modern karma taşımacılığı üzerinde bir etki yaratacak mıdır?
- 7- Sizce Türkiye'nin Bir Kuşak Bir Yol projesi için lojistik altyapıları yeterli midir?
- 8- Sizce Bir Kuşak Bir Yol projesi ile teslimat sürelerinde bir değişim olacak mıdır?
- 9- Doğu ile Batı arasında transit geçişlerde köprü görevi gören Türkiye'nin bu proje ile önemli ekonomik kazanımlar elde etmesi sizce mümkün müdür?

4.5. Araştırmanın Yöntemi

Veri Toplama Teknikleri

Araştırma kapsamında sistematik bir şekilde gerçekleştirilen literatür taraması sonrasında nitel araştırma yöntemlerinden biri olan içerik analizi tercih edilmiştir. İçerik analizinde belirlenmiş kurallara dayalı kodlamalarla bir metnin bazı sözcüklerinin daha küçük içerik kategorileri ile sadeleştirilmesi sistematik bir teknik olarak bilinmektedir. İçerik analizi metin veya metinlerden oluşan bir kümenin içinde yer alan bazı anahtar kelimelerin ve kavramların varlığını belirlemeye yönelik gerçekleştirilmektedir (Büyüköztürk vd., 2018: 259). Çalışma üç bölümden meydana gelmektedir. Çalışmanın literatür araştırmasının yapıldığı kısımda seçilen konuyla alakalı bilgiler detaylı literatür taraması yapılarak bu zamana kadar yazılmış olan tezlerden, ulusal ve uluslararası yazılmış olan makalelerden, yerel ve yabancı dergilerden, sempozyum, kongrelerden elde edilen bilgilerden derlenmiştir. Elde edilen bütün kaynaklar tüm ayrıntılar ile taranıp araştırmanın literatür kısmı tamamlanmıştır.

Araştırmada veri toplama yöntemi olarak mülakat yöntemi kullanılmıştır. Mülakat yöntemleri yapılandırılmış, yarı yapılandırılmış ve yapılandırılmamış olmak üzere 3 gruba ayrılmıştır. Yapılandırılmış görüşme; sorulacak olan soruların önceden hazır hale getirildiği, hangi verilerin toplanacağına önceden karar verilmiş ve görüşme planının yapıldığı mülakat yöntemidir. Yapılandırılmamış görüşme; soruların ve sıralamaların netleştirilmediği görüşme esnasında değişim gösterebilen mülakat yöntemidir. Yarı yapılandırılmış görüşme; hem sabit seçenekler aracılığıyla cevaplar almayı sağlarken

hem de derinlemesine inmeye imkân tanıyan, konunun farklı açılardan da ele alınabilen mülakat yöntemidir (Büyüköztürk vd., 2018: 159).

Bu araştırma çalışmasında yarı yapılandırılmış mülakat tekniği tercih edilmiştir. Mülakat soruları iki aşamaya bölünerek hazırlanmıştır. Sorular hazırlanırken detaylı bir literatür taraması sonucu ile ve önceki çalışmalardan yapılan incelemelerin de yol gösterimiyle 20 adet soru oluşturulmuştur. İlk aşamadaki sorular hazırlandıktan sonra seçilen konunun uzmanları, akademisyenler ve sektör temsilcileri ile yapılan görüşmeler neticesinde onların fikirlerinden de faydalanarak mülakat soruları revize edilmiş ve 9 soruda karar kılınmıştır. Sorular görüşülecek olan firma temsilcilerin öznel bir şekilde yanıt vermemesi için sektöre yönelik genel ve nicel veriler ile cevaplanabilecek soru sorulmasına dikkat edilmiştir. Soru formunda katılımcıların demografik özellikleri belirlemek amacıyla 4 tane demografik, 9 tanede çalışma ile alakalı soru yer almaktadır. *Çalışma ile alakalı mülakat formu EK-1 'de belirtilmiştir.* Mülakatlar sonucunda elde edilen bilgiler “MAXQDA 2020” programı aracılığıyla içerik analizi yapılmıştır. Elde edilen verilere araştırmanın dördüncü bölümü olan yöntem kısmında yer verilmiştir.

Bu çalışmada geçerliliğin sağlanabilmesi için öncelik olarak ana kodlar belirlenmiştir, daha sonra bunlardan bağımsız bir şekilde alt kodlar oluşturulmuştur. Bu kodların tespit edilmesinde uzman kişilerin görüşlerine de önem verilmiştir. Yapılan görüşmeler doğrultusunda ana kodlara ve alt kodlara son hali hazır hale getirilmiştir. ,

Araştırmanın Evreni ve Örneklemi

Araştırmanın evrenini Uluslararası faaliyet göstermekte olan lojistik firmaları ve bu konuda uzman kişiler seçilmiştir. Evren olarak uluslararası seçilmesinin nedeni Yeni İpek Yolu Projesinin uluslararası bir kapsamı oluğu ve amacının dünyayı bir uçtan bir uca birleştirmek amacı olduğundandır. Örneklem seçiminde seçkisiz olmayan örnekleme yöntemlerinden biri olan amaçsal örnekleme yöntemi tercih edilmiştir. Bu örnekleme yönteminden kaynaklı olarak görüşme yapılacak olan kişiler yapılan çalışmanın amacına bağlı bir şekilde bilgi açısından zengin ve tecrübeli kişilerin seçilmesi ile gerçekleştirilmiştir (Büyüköztürk vd., 2018: 92). Pandemi şartlarından dolayı görüşmeler telefon ve video konferans olarak uzaktan internet ortamında gerçekleştirilmiş ayrıca uygun şartların sağlanması ile bazı görüşmeler yüz yüze

yapılmıştır. Katılımcılarla yapılan görüşmelerin süresi ortalama 45 dakika olarak gerçekleşmiştir. Toplam da 23 kişi ile görüşme gerçekleştirilmiştir.

Patton (1990), nitel araştırmalarda örneklem büyüklüğünü belirlemede belirli bir kural yoktur. Patton'a göre örneklemin büyüklüğü; neyi bilmek istediğimize, araştırmanın amacına, neyin yararlı olduğuna, neyin önemli olduğuna ve mevcut zaman ve kaynaklarla neler yapılabileceğine bağlıdır (Büyüköztürk vd., 2018: 93). Creswell (1998), örneklem büyüklüğünün seçilirken veri doygunluğu ve veri yeterliliği faktörlerinin dikkate alınmasını vurgularken, örneklem büyüklüğünün 10-30 arasında olabileceğini belirtmiştir (Kanten vd., 2018: 1103).

Mülakat yapılacak olan kurumların ve kişilerin seçilmesinde Uluslararası ölçekte ve Yeni İpek Yolu Projesi kapsamında yapılan yatırımlardan faydalanmış Uluslararası Lojistik firmalarının seçilmesine, lojistik firmasından görüşülen uzmanların uluslararası lojistiği ve tedarik zinciri yönetimi konusunda tecrübeli ve bilgi sahibi kişiler olmasına dikkat edilmiştir.

BEŞİNCİ BÖLÜM

5. ARAŞTIRMA BULGULARI

5.1. Katılımcılara İlişkin Demografik Bilgiler

Araştırmaya toplamda 23 kişi katılım sağlamıştır. Katılımcılardan 11 kişi tedarik zinciri ve lojistik birimlerinde yönetici, 7 kişi üst düzey yönetici ve 5 kişi de danışmanlar ve akademisyenler oluşturmaktadır. Katılımcıların 20 tanesi erkek, 3 tanesi kadındır. Katılımcıların yaş aralıklarına bakıldığında 2 tanesi 26-35 yaş aralığında, 5 tanesi 36-45 yaş aralığında, 8 tanesi 46-55 yaş aralığında, 8 tanesi de 56 ve üstü yaş aralığında yer almaktadır. Eğitim durumlarına bakıldığında 1 tanesi yüksekokul, 13 tanesi lisans, 6 tanesi lisansüstü, 1 tanesi doktora mezunu bulunurken 2 tanede profesör bulunmaktadır. Çalışmış oldukları firmadaki hizmet sürelerine bakıldığında ise 2 kişinin 6-10 yıl aralığında, 1 kişinin 11-15 yıl aralığında, 20 kişinin de 16 yıl ve üstü hizmet verdiğini görmekteyiz. ,

Tablo 4. Katılımcılara Ait Demografik Bilgiler

	Ünvanı	Yaşı	Cinsiyet	Eğitim Durumu	Hizmet Süresi
Katılımcı 1	Kurucu	53	Erkek	Lisans	30
Katılımcı 2	Kurucu Ortak	59	Erkek	Lisans	34
Katılımcı 3	Lojistik ve İş Geliştirme Danışmanı	69	Erkek	Lisans	22
Katılımcı 4	Genel Müdür	57	Erkek	Lisans	35
Katılımcı 5	Akademisyen	32	Erkek	Doktora	9
Katılımcı 6	Satış ve Operasyon Müdürü	42	Erkek	Lisansüstü	16
Katılımcı 7	İş Geliştirme Müdürü	47	Erkek	Lisans	24
Katılımcı 8	Onur Üyesi	69	Erkek	Lisansüstü	45

	Ünvanı	Yaşı	Cinsiyet	Eğitim Durumu	Hizmet Süresi
Katılımcı 9	Genel Müdür Yrd.	53	Erkek	Lisansüstü	30
Katılımcı 10	Satış Direktörü	38	Erkek	Lisans	17
Katılımcı 1	Yönetim Kurulu Başkanı	52	Erkek	Lisans	30
Katılımcı 12	Genel Müdür	52	Erkek	Lisansüstü	25
Katılımcı 13	Yönetim Kurulu Başkanı	60	Erkek	Lisansüstü	29
Katılımcı 14	Yönetim Kurulu Başkanı	67	Erkek	Prof. Dr.	20
Katılımcı 15	Genel Müdür	50	Erkek	Yüksekokul	30
Katılımcı 16	Operasyon Müdürü	49	Kadın	Lisans	27
Katılımcı 17	Akademisyen	56	Erkek	Prof. Dr.	19
Katılımcı 18	Kurucu	39	Kadın	Lisans	16
Katılımcı 19	Dijital Teknoloji Danışmanı Türkiye ve Orta Doğu	47	Kadın	Lisans	24
Katılımcı 20	Satış, Pazarlama, İş Geliştirme ve Strateji' den Sorumlu Bşk. Yrd.	38	Erkek	Lisans	15
Katılımcı 21	Demiryolu İş Geliştirme Müdürü	30	Erkek	Lisansüstü	6
Katılımcı 22	Demiryolları Grup Müdürü	42	Erkek	Lisans	17
Katılımcı 23	İş Geliştirme ve Satış Müdürü	56	Erkek	Lisans	28

Katılımcı firma temsilcilerinin uluslararası lojistik ve tedarik zinciri alanında uzmanlaşmış ve bu alanlar deneyimli kişiler oldukları tespit edilmiştir. Görüşme yapılan katılımcıların bir kısmı uluslararası lojistik ve tedarik zinciri departmanlarında yöneticiler oluştururken bir kısmı da uluslararası lojistik faaliyetleri yürüten ve alanında öncü olan lojistik firmaları üst düzey yöneticiler ve uzman/akademisyenler oluşturmaktadır.

Görüşme gerçekleştirilen firmaların bir kısmı Türk kökenli firma iken bir kısmı yabancı kökenli firma olup Türkiye’de faaliyetlerini yürütmektedirler.

5.2. Yeni İpek Yolu Projesi’ne İlişkin Bulgular

Katılımcılar ile yapılan görüşmeler sonucunda temalar ve alt temalara ilişkin alt kodlar belirlenmiştir. Oluşturulan temalara, alt temalar ve alt kodlara ilişkin açıklamalar katılımcılardan alınan cevaplar ile desteklenmiştir. Katılımcılara sorulan sorulara alınan cevaplar çerçevesinde oluşturulan ana temalar, alt temalar ve alt kodlar Tablo 5.’da yer verilmiştir.

Tablo 5. Analiz Kapsamındaki Temalar ve Kodlar

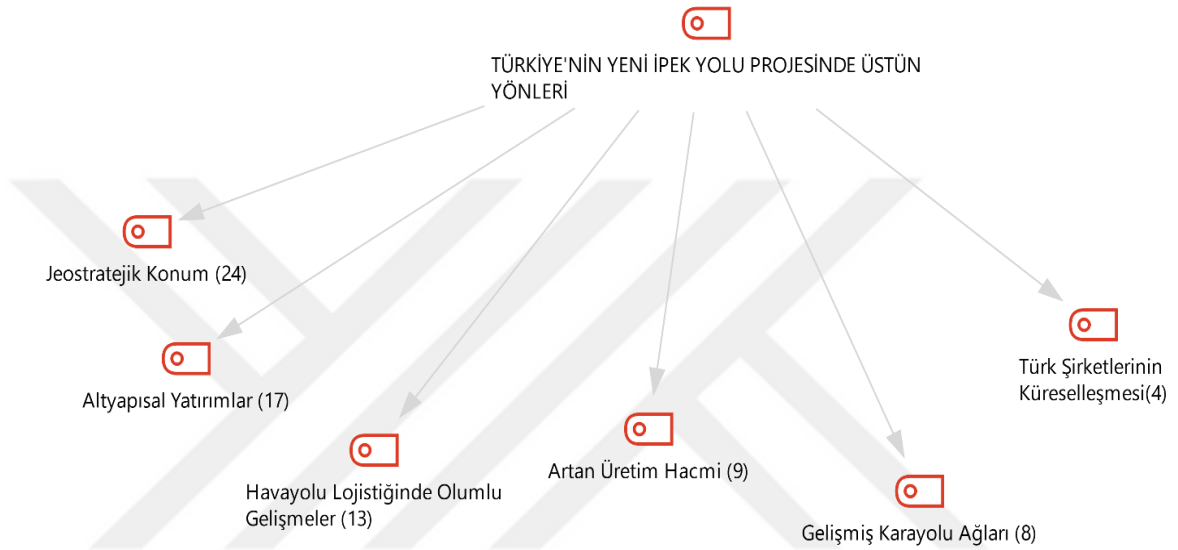
Temalar	Kodlar
Türkiye'nin Yeni İpek Yolu Projesinde Üstün Yönleri	Havayolu Lojistiğinde Olumlu Gelişmeler
	Gelişmiş Karayolu Ağları
	Türk Şirketlerinin Küreselleşmesi
	Jestratejik Konum
	Artan Üretim Hacmi
	Altyapısal Yatırımlar
Türkiye'nin Yeni İpek Yolu Projesinde Zayıf Yönleri	Bürokratik Engeller ve Politikalar
	Limanların Eksikliği
	Demiryollarının Yetersizliği
	Lojistik Master Planının Karşılığı Bulmaması
	Bölgedeki Güvenlik Sorunu
	Kamu-Özel Sektör Uyumsuzluğu
	Lojistik Köylerin Öneminin Kavranmaması

	Karma Taşımacılığın Gelişmemesi
Siyasi Etkileri	Proje ile Çin'in Kazanımları
	Türkiye'nin Lojistik Üs Olma Fırsatı
	Türkiye-Çin İlişkisi
	Türkiye'nin Rolü
Ekonomik Etkileri	Uluslararası Ticari İlişkilerin Geliştirilmesi
	Yeni İpek Yolu Fonunun Kullanımın Etkisi
	Yeni Stratejiler Oluşturma
	E-Ticarete Etkisi
Lojistik Etkileri	Lojistik Maliyetlerinin Düşmesi
	Değişen Taşıma Modları
	Lojistiğin Diğer Sektörlere Katkısı
	Teslimat Sürelerinin Kısalması

Alınan cevaplar doğrultusunda Yeni İpek Yolu Projesi çerçevesinde Türkiye'nin Yeni İpek Yolu Projesinde Üstün Yönleri, Türkiye'nin Yeni İpek Yolu Projesinde Zayıf Yönleri, Siyasi Etkileri, Ekonomik Etkileri ve Lojistik Etkileri temaları belirlenmiştir. Yeni İpek Yolu Projesinin Etkilerine bağlı olarak Siyasi Etkileri, Ekonomik Etkileri ve Lojistik Etkileri olmak üzere üç alt tema belirlenmiştir. Siyasi etkileri bağlı olan 4 alt kod, Ekonomik etkilere bağlı olan 4 alt kod ve Lojistik etkileri bağlı olan 4 alt kod bulunmaktadır. Türkiye'nin Mevcut Durumu bağlı olarak Zayıf Yönleri ve Üstün Yönleri olmak üzere iki tema belirlenmiştir. Zayıf yönlerle bağlı olan 8 alt kod bulunurken, Üstün yönlerle bağlı olan 6 alt kod bulunmaktadır.

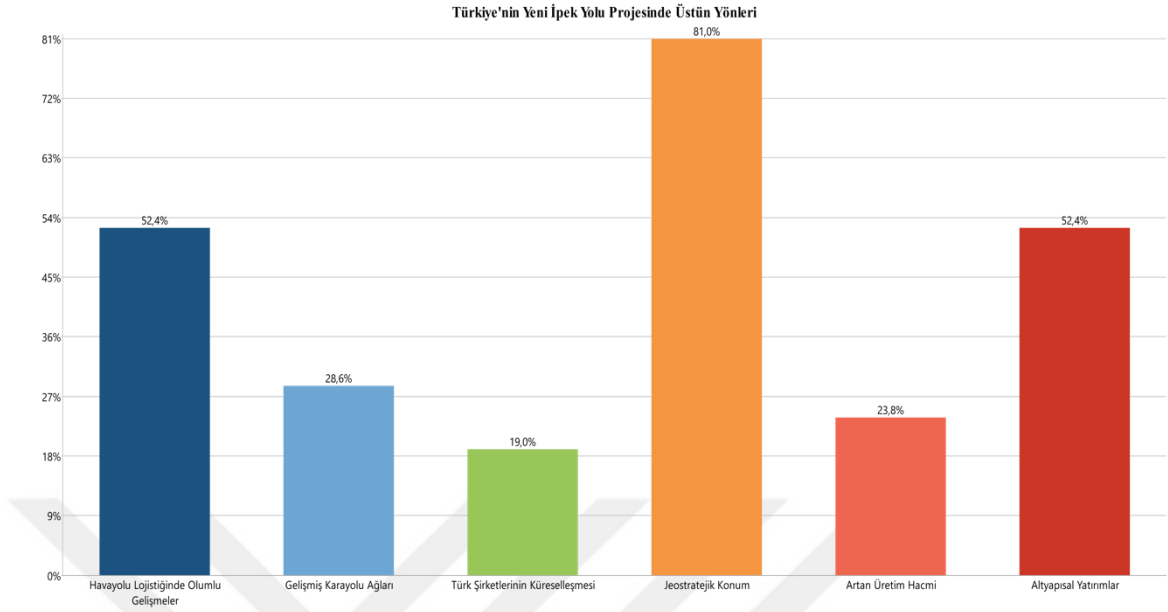
5.2.1. Türkiye'nin Yeni İpek Yolu Projesinde Üstün Yönleri

Alınan cevaplar çerçevesinde Üstün Yönler ile ilişkin alt kodlar; Altyapısal Yatırımlar, Artan Üretim Hacmi, Jeostratejik Konum, Havayolu Lojistiğinde Olumlu Gelişmeler, Gelişmiş Karayolu Ağları ve Türk Şirketlerinin Küreselleşmesi kodları oluşturulmuştur. Oluşturulan kodlar Şekil 26' da yer verilmiştir.



Şekil 26. Türkiye'nin Yeni İpek Yolu Projesinde Üstün Yönlerine İlişkin MaxMaps Haritası

Şekil 26'da görüldüğü üzere Türkiye'nin Yeni İpek Yolu Projesinde Üstün Yönlerine ilişkin oluşturulan kodlar belirtilmiştir. Oluşturulan bu kodlara ilişkin ifade sıklıkları bulunmaktadır. Bu ifade sıklıkları; Altyapısal Yatırımlar, 17 ifade sıklığı, Jeostratejik Konum; 24 ifade sıklığı, Gelişmiş Karayolu Ağları; 8 ifade sıklığı, Artan Üretim Hacmi; 9 ifade sıklığı, Türk Şirketlerinin Küreselleşmesi; 4 ifade sıklığı ve Havayolu Lojistiğinde Olumlu Gelişmeler; 13 ifade sıklığı ile belirtilmiştir. İfade sıklıkları doğrultusunda Üstün Yönlerine ilişkin çubuk grafik ile yüzdelik değerler belirlenmiştir. Türkiye'nin Yeni İpek Yolu Projesinde Üstün Yönlerine ilişkin çubuk grafik Şekil 27'de yer almaktadır.



Şekil 27. Türkiye'nin Yeni İpek Yolu Projesi Üstün Yönleri Çubuk Grafiği

Yapılan görüşmeler sonucunda Şekil 27.'de görüldüğü gibi Türkiye'nin Yeni İpek Yolu Projesinin Üstün Yönlerinin başında %81'lik oranla “Jeostratejik Konum” gelmektedir. Bu oranı %52,4'lük oranla “Altyapısal Yatırımlar”, %52,4'lük oranla “Havayolu Lojistiğinde Olumlu Gelişmeler”, %28,6'lık oranla “Gelişmiş Karayolu Ağları”, %23,8'lik oranla “Artan Üretim Hacmi” ve %19'luk oranla “Türk Şirketlerinin Küreselleşmesi” takip etmektedir.

Havayolu Lojistiğinde Olumlu Gelişmeler

Yeni İpek Yolu Projesi çoğunlukla karayolu, demiryolu ve denizyolu taşımacılığı ağırlıkta olan bir proje gibi gözüксе de İstanbul'da yapılmış olan Avrupa'nın en büyük havalimanlarından biri olan İstanbul Havalimanı Yeni İpek Yolu Projesinin hava güzergâhını etkinleştirme noktasında son derece öneme sahiptir. İçerisinde bulunduğumuz pandemi döneminde büyük bir ivme kazanan havayolu taşımacılığı ilerleyen süreçlerde etkisini daha da çok arttıracığı görülmektedir. Havalimanları ile entegre bir şekilde kurulacak olan demiryolu bağlantıları sayesinde projenin havayolu trafiğine de olumlu katkı yapılacağı gözlenmektedir. Bu bakımdan Türkiye'de birçok havalimanları ile beraber İstanbul Havalimanı, Yeni İpek Yolu projesinde üstün bir avantaja sahiptir. Araştırma katılımcılarının “Havayolu Lojistiğinde Olumlu Gelişmeler” ile ilgili görüşlerine aşağıda yer verilmiştir.

“Türkiye’de lojistik alanında yapılan her yatırım projeye yapılan yatırım konumunda, mesela yapılan 3. Havalimanı Avrupa’nın en büyük havalimanı konumunda bir dağıtım merkezi olacağını düşünüyorum.” (K15)

“Hava kargo kapasitesi anlamında dünyanın en büyüklerinden olmaya aday olan İstanbul Havalimanı’nın ve yeni mega tesisimiz SmartIST’in faaliyete geçmesi bizi ülkesel olarak farklılaştıracak özelliklerin başlarında gelmektedir. İstanbul’un, Doğu ile Batı arasında en önemli aktarma merkezlerinden biri olması nedeniyle hava kargo işlemlerinin artması ve oluşan ihtiyaca en etkin biçimde cevap verebilecek olacak SmartIST, teknolojik altyapısı ve kapasitesi ile bu ihtiyacı karşılamaktadır. Hava kargo trafiğinin artması ile beraber, İstanbul’un dünya lojistik çekim merkezi olması beklenmektedir.” (K22)

Artan Üretim Hacmi

Türkiye’nin son yıllarda Avrupalı devletler ile olan iyi ilişkileri, döviz kurundaki dalgalanmalar ve kaliteli işçilik gibi faktörler neticesinde dış ticarete hiç olmadığı kadar iyi bir konumda olduğu gözlenmektedir. Artan üretim hacmimiz sayesinde Yeni İpek Yolu Projesi ile batıdaki pazar payımızı koruyup, doğudaki pazarlara açılma fırsatı ile tüm dünyaya yayılmış bir üretim ağıımız oluşmaktadır. Araştırma katılımcılarının “Artan Üretim Hacmi” ile ilgili görüşlerine aşağıda yer verilmiştir.

“Dış ticaretimiz artacaktır. Taşıma hızlanacak ve ucuzlayacaktır. Bu gerek üretim sektöründe gerek ticari işlemlerde maliyet indirimi yaratacaktır. İhracatımız da kolaylaşacaktır. CIS ülkeleri ile ticaretimiz gelişecektir.” (K10)

“Projenin Türkiye’de doğru anlaşılacak, doğru kurgulandığı takdirde ticaret hacminde önemli bir etki yaratacağına inanıyorum.” (K12)

“Ülkemizde de kaliteli ve ucuz ürün üretiyor ve lojistik maliyeti çok daha az.” (K7)

Gelişmiş Karayolları Ağları

Geçmişten günümüze en yoğun kullanılan taşıma türlerinin başında gelen karayolu taşımacılığı, ülkemizde de çok aktif kullanıldığı gözlenmektedir. Ülkemizin coğrafi konumu ile gerçekleşen birçok transit işlemlerinde etkisiyle yatırımların bu taşıma modlu bir seyrinde gerçekleşerek dünyada söz sahibi bir seviyeye gelmiştir. Araştırma

katılımcılarının “Gelişmiş Karayolları Ağları” ile ilgili görüşlerine aşağıda yer verilmiştir.

“Kara taşıma her durumda gerekmektedir. Yük elleçleyeceğimiz istasyonlar yetersizdir. TCDD’nin yük terminalleri yapılırsa bile depolara uzak kalacaktır. Her durumda kara taşıma olacaktır.” (K10)

“Türkiye son 20 yıldır karayolu taşımacılığında çok ciddi atılım yaptı.” (K15)

Altyapısal Yatırımlar

Ülkemizde taşımacılık anlamında altyapısal yatırımlara çok önem verilmekte ve bunlar için büyük bütçeler ayrılmaktadır. Son 10 yıl içerisinde ülkemizde Avrasya Tüneli, Marmaray, Yavuz Sultan Selim Köprüsü, Osmangazi Köprüsü, Çanakkale 1915 Köprüsü, İstanbul Havalimanı gibi birçok mega projeye imza atılmıştır. Bu gibi yatırımlar Yeni İpek Yolu Projesindeki konumuzu daha önemli kılarken bizim için de büyük avantajlar sağlamaktadır. Araştırma katılımcılarının “Altyapısal Yatırımlar” ile ilgili görüşlerine aşağıda yer verilmiştir.

“Projesinin en önemli ayaklarından biri olarak nitelendirilen ülkemizin bugüne dek yapmış olduğu alt yapı hazırlıkları kritik öneme sahip olsa da konumunu daha da güçlendirmek için projelerin artırılması stratejik bir hamle olabilir.” (K6)

“Bu altyapılar hâlihazırda İpek Yolu projesiyle kenetlenmek anlamında önemli çıktıları şimdiden üretmeye başladıklarını söyleyebiliriz.” (K22)

Türk Şirketlerinin Küreselleşmesi

Türkiye’de C2 belgeli ve UND üyesi 1173 tane lojistik firması olduğu bilinmektedir. Türkiye’de, büyüme potansiyelinin oldukça yüksek olduğu lojistik sektörünün önemi giderek artmaktadır. Hizmet sektörlerinden biri olan lojistik, Türkiye’de turizmden sonra en fazla potansiyeli bünyesinde barındıran ikinci sektör konumundadır. Jeopolitik olarak merkez konumda olmamız lojistik sektörün gelişmesinde büyük rol oynamıştır. EKOL, OMSAN, ARKAS, ALİŞAN ve NETLOG gibi Türk şirketleri dünyanın her noktasında hizmet veren küresel bir boyutlara ulaşmıştır. Araştırma katılımcılarının “Türk Şirketlerinin Küreselleşmesi” ile ilgili görüşlerine aşağıda yer verilmiştir.

“Türkiye son zamanlarda lojistik atılımıyla hem ulusal hem de uluslararası alanda ses getirdi. Yapılan yatırımlar yeni ipek yolu projesiyle daha da gelişeceğini düşünüyorum.” (K13)

“Son bir-iki yıldır birçok global firma özellikle yerel oyuncular ile gerek satın almalar gerekse ortaklıklar ile bu proje kapsamında çalışıyor. Türkiye her zaman lojistik sektöründe cazip bir ülke nerdeyse bütün global oyuncular Türkiye’de direk faaliyet gösteriyor veya acentaları ile çalışıyor”. (K17)

“Türk firmalarının Türkiye’de edindiği altyapı projelerine dair tecrübeyi diğer ülkelerde aldıkları işlerde yansıttığını görmekteyiz. Lojistik sektörü olarak bakıldığında Türkiye’de hemen hemen her büyük lojistik firmasının varlığından bahsedebiliriz.” (K22)

Jeostratejik Konum

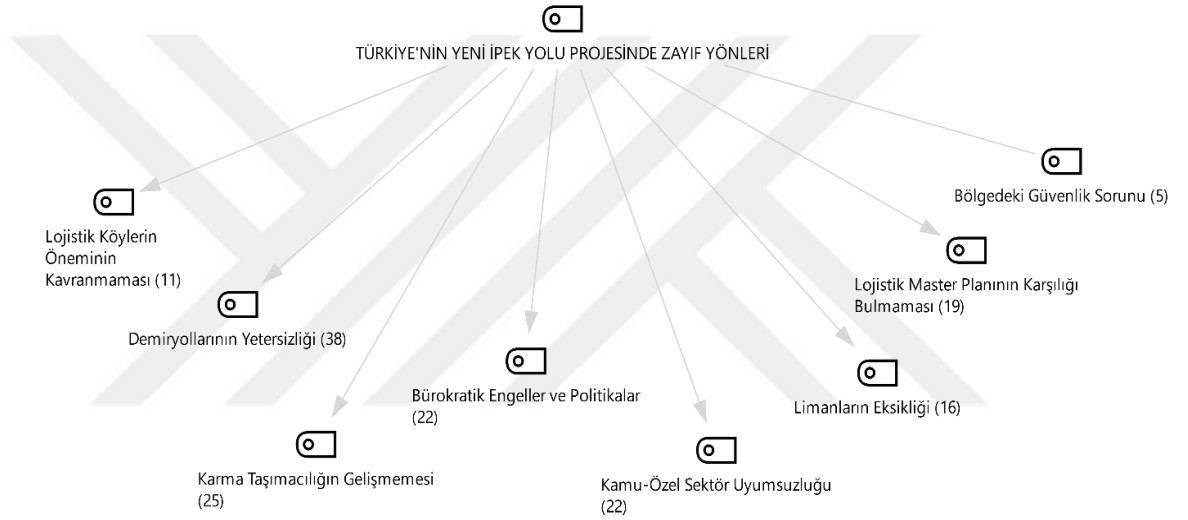
Araştırmacılardan elde edilen cevaplar doğrultusunda Türkiye’nin projede öne çıkaran en önemli özellik Jeostratejik Konum olarak belirlenmiştir. Belki de projede yer alan ülkeler arasında en önemli Jeostratejik konuma sahip olan ülke Türkiye’dir. 3 tarafı denizlerle çevrili olan bir ada niteliği taşıyan ülkemizde deniz taşımacılığı çok önemli bir konumda yer almaktadır. Ülkemizde bulunan Çanakkale ve İstanbul Boğazları tüm dünya için büyük öneme sahip geçiş noktalarıdır. Aynı zamanda Avrupa-Asya ve Afrika kıtalarının birleştiği konumda yer alması açısından doğal bir köprü görevi görmektedir. Coğrafi konumumuz en büyük avantajımızdır. Araştırmacıların “Jeostratejik Konum” ile ilgili görüşlerine aşağıda yer verilmiştir.

“Türkiye’yi öne çıkaran jeopolitik özelliğidir. Doğu ile batı arasındaki eşsiz bir köprü konumunda bulunan Türkiye bu tip bir projenin olmazsa olmazıdır.” (K11)

“Aslında her ülkeyi birbirine karşı öne çıkaran özellikler elbette mevcuttur. Ancak Türkiye’ye baz alıyorsak jeopolitik-fiziki konumu başlıca özelliklerden biridir. Türkiye şu an ki mevcut konumuyla zaten bu proje hayata geçmese bile kıtaları birbirlerine bağlayan bir konumda bulunmaktadır. Dünyanın merkezinde olması nedeniyle tarih boyunca bu özelliğini avantaja çevirmeyi başarmış bir ülkedir.” (K3)

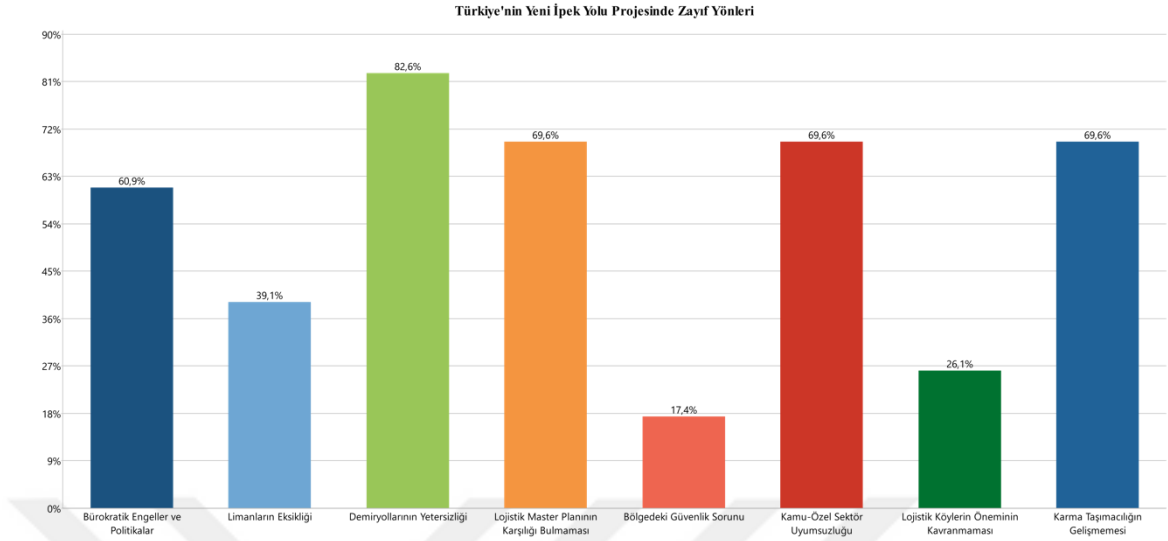
5.2.2. Türkiye'nin Yeni İpek Yolu Projesinde Zayıf Yönleri

Alınan cevaplar çerçevesinde Türkiye'nin Yeni İpek Yolu Projesinde Zayıf Yönlerine ilişkin Karma Taşımacılığın Gelişmemesi, Lojistik Köylerin Öneminin Kavranmaması, Kamu-Özel Sektör Uyumsuzluğu, Bölgedeki Güvenlik Sorunu, Lojistik Master Planının Karşılığını Bulamaması, Demiryollarının Yetersizliği, Limanların Eksikliği, Bürokratik Engeller ve Politikalar alt kodları belirlenmiştir. Türkiye'nin Yeni İpek Yolu Projesinde Zayıf Yönlerine ilişkin oluşturulan kodlar Şekil 28'de gösterilmiştir.



Şekil 28. Türkiye'nin Yeni İpek Yolu Projesinde Zayıf Yönlerine İlişkin MaxMaps Haritası

Yapılan görüşmeler doğrultusunda Türkiye'nin Yeni İpek Yolu Projesinde Zayıf Yönlerine ilişkin oluşturulan kodlar Şekil 28'de belirtilmiştir. Bu kodların ifade sıklıkları; Karma Taşımacılığın Gelişmemesi, 25 ifade sıklığı, Bürokratik Engeller ve Politikalar; 22 ifade sıklığı, Lojistik Master Planının Karşılığını Bulmaması; 19 ifade sıklığı, Kamu-Özel Sektör Uyumsuzluğu; 22 ifade sıklığı, Limanların Eksikliği; 16 ifade sıklığı, Demiryollarının Yetersizliği; 38 ifade sıklığı, Bölgedeki Güvenlik Sorunu; 5 ifade sıklığı ve Lojistik Köylerin Öneminin Kavranmaması; 11 ifade sıklığı ile belirtilmiştir. Belirtilen sıklık değerleri ile elde edilen değerlerin gösterildiği çubuk grafiğine Şekil 29' da yer verilmiştir.



Şekil 29. Türkiye'nin Yeni İpek Yolu Projesinde Zayıf Yönlerine İlişkin Çubuk Grafiği

Yapılan görüşmeler sonucunda Şekil 29'da görüldüğü gibi Türkiye'nin Yeni İpek Yolu Projesinde Zayıf Yönlerine ilişkin kodların en başında %82,6'lık oranla "Demiryollarının Yetersizliği" gelmektedir. Bu kodu %69,6'lık oranla "Karma Taşımacılığın Gelişmemesi", %69,6'lık oranla "Kamu-Özel Sektör Uyumsuzluğu", %69,6'lık oranla "Lojistik Master Planının Karşılığını Bulmaması", %60,9'luk oranla "Bürokratik Engeller ve Politikalar", %39,1'lik oranla "Limanların Eksikliği", %26,1'lik oranla "Lojistik Köylerin Öneminin Kavrınmaması" ve %17,4'lük bir oranla "Bölgedeki Güvenlik Sorunu" takip etmektedir.

Kamu Özel Sektör Uyumsuzluğu

Türkiye'de özel sektör bir biri ile bağımsız olarak hareket etmekte ve birleştirici bir ortak akıldan yoksun olarak devam etmektedir. Özel sektör iş hacmi yaratarak ülke ekonomisine katkı sağlarken kamu tarafından desteklenmelidir. Türkiye'de kamu ve özel sektör çatışması geçmişten günümüze hala devam etmekte ve ortak işbirliğinden çok uzakta da olduğu gözükmemektedir. Araştırma katılımcılarının "Kamu Özel Sektör Uyumsuzluğu" hakkındaki görüşlerine aşağıda yer verilmiştir.

"Merkezi otoritenin, sektörde faaliyet gösteren şirket, dernek ve profesyoneller ile daha derinlemesine bir çalışma yapıp yol haritasını zenginleştirmeli ve yol gösterici olmalıdır."

(K8)

“Türkiye’de lojistik sektörü ile kanun yapıcı ve uygulayıcıların birbirleriyle koordinasyonu yeterli seviyede değildir. Kamu ve özel sektörün iş birliği içerisinde olmadığı görülmektedir. Sektörün reel sorunlarının çözümüne ilişkin politikalar geliştirilememektedir.” (K9)

Demiryollarının Yetersizliği

Ülkemizde Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları (TCDD) tarihinin çok eskiye dayandığı bilinmektedir. 1927 senesinde kurulan TCDD o seneden beri ülkemizde faaliyet göstermektedir. Bundan dolayı ülkemizde demiryolları ağının çok iyi bir durumda olması beklenirken demiryollarına gereken yatırım yapılmamıştır ve demiryolu taşımacılığı geri planda kalmıştır. Yeni İpek Yolu Projesi’nin en önemli basamaklarından birisi demiryolları olduğu bilinmektedir. Ülkemizin bu projede yerini alması için acil olarak demiryolları iyileştirme ve geliştirme noktasında hızla çalışmalar yapmalıdır. Araştırma katılımcılarının “Demiryolların Yetersizliği” ile ilgili görüşlerine aşağıda yer verilmiştir.

“Demiryolu ağı ve altyapısı kesinlikle geliştirilmelidir. Bu haliyle bence yetersiz.” (K11)

“Olumsuzluklar için ise tek bir konuyu dile getirmek zorundayım. O da maalesef başta IRAN olmak üzere komşularımızın çoğu demiryolu taşımacılığında bizden çok daha ilerideler. Bunun da sebebi gene maalesef geçtiğimiz yüzyılın yarısından sonra takriben sonuna kadar ülkemiz demiryollarında nerdeyse hiç yatırım yapılmamış olması”. (K14)

“Türkiye Coğrafi olarak çok uygun bir konuda olup Aktarma gerçekleştirmeye ve geliştirmeye müsaittir. Ancak, Türkiye Demiryollarının geliştirilmesi ve Asya’ dan gelen hatta uygun hale getirilmesi gerekmektedir. Marmaray kullanımı bu hattın Güney-Dogu Avrupa ülkelerine ulaşımında transit sureyi de kısaltmaktadır.” (K20)

Karma Taşımacılığın Gelişmemesi

Karma Taşımacılık diye nitelendirdiğimiz (İntermodal, Multimodal) taşımacılık türlerini ülkemizde mevcut kapasitesinin çok altında yapmaktadır. Üç tarafı denizlerle çevreli, üç kıtayı birbirine bağlayan bir konumda ülke için çok yetersizdir. Taşıma modları birbiri ile bağlantısı yok denilecek kadar azdır. Yapılan yatırımlar ise tek başına güzel olsa da artık modern lojistik dediğimiz kavramda artık yeri yok. Yeni İpek Yolu Projesi’ni buna örnek göstere biliriz. Deniz, hava, kara ve tren yolu ile tam

entegre bir lojistik hizmet sağlanmasını amaçlamıştır. Araştırma katılımcılarının “Karma Taşımacılığın Gelişmemesi” ile ilgili görüşlerine aşağıda yer verilmiştir.

“Sektörde faaliyet gösteren şirket, dernek ve profesyoneller ile daha derinlemesine bir çalışma yapıp yol haritası zenginleştirilmelidir. Bu yatırımlar kendi alanları içinde kıymetli yatırımlar. Ancak yatırım yapılan bu taşıma modları arasındaki bağların sağlanması en az bu büyük yatırımların kendileri kadar önemli. Aksi takdirde bu yatırımlardan alınması gereken verim alınamıyor ve tedarik zincirlerinde süreçler aksıyor.” (K8)

“Gerekli altyapılar sağlanması ile karma modlara geçiş yapılabilir. Türkiye limanlara bağlanacak demiryolları ile ileri adımlar atabilir”. (K12)

“Dünyada çok az ülke karma taşımacılık yapacak düzeyde, Türkiye bunu amatörce yapıyor açıkçası lakin bunu yapacak yeterli birikim ve imkanlar mevcut ve geliştirilirse Dünya’da karma taşımacılığının merkezi olacak kadar iyi bir konuma gelebilir.” (K15)

Lojistik Master Planının Karşılığını Bulmaması

Türkiye Cumhuriyeti Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı’nın yayınladığı Türkiye Lojistik Master Planı sektörün büyük bir çoğunluğu tarafından kabul görmemiştir. Sektörde faaliyet gösteren şirket, dernek ve profesyoneller ile daha derinlemesine bir çalışma yapıp yol haritası zenginleştirilmelidir. Araştırma katılımcılarının “Lojistik Master Planının Karşılığını Bulmaması” ile ilgili görüşlerine aşağıda yer verilmiştir.

“2020 master planı düzgün hazırlanmış bir plan değildir Sadece taşımacılık master planı gibi durmaktadır. Plan kamu ile paylaşılmamış sadece özeti verilmiştir. Planın tamamı hatalarla doludur ve kimsenin revizyon için bir hareket yaptığı bilinmemektedir. Sektör oyuncuları, dernekler, birlikler ve akademisyenlerle paylaşılmadan yazılan bir plan başarılı olmayacaktır.” (K4)

“2020 Lojistik Master Planı tam anlamıyla hezimet, içi boş projelerle dolu ne yazık ki bu boş projelerle Yeni İpek Yolu Projesini ülkemiz üzerinden geçirmemiz mümkün değil. Biraz daha yaratıcı yerinde projeler gerekli bu projeleri yaparken de özel sektörden fikir alınmalı bizim ülkemiz bu konuda nasıl denilir bilmiyorum bencilce davranıyor. Beraber bir iş birliği yok, stratejiler yok.” (K15)

Limanların Eksiklikleri

Türkiye'nin en büyük limanlarına Trabzon Limanı, Samsun Limanı, İzmir Limanı, Mersin Limanı, Ambarlı Limanı, Derince Limanı örnek verilebilir. Uluslararası deniz taşımacılığında Türkiye akla gelen ilk isimlerdendir. Üç tarafının denizlerle çevrili olması ve kıtalara arası bir köprü görevi görmesi sebebiyle denizyolu açısından büyük avantaja sahiptir. Bu kadar önemli avantaja sahipken ne yazık ki ülkemizde ki limanlar çok iyi durumda değildir. Eğer denizyolu taşımacılığında bu projede iyi bir konumda olmak istiyorsak limanlarımızdaki eksiklerin giderilmesi ve iyileştirilme çalışmalarının yapılması gerekmektedir. Limanlarımızın demiryolları ve karayolları ile entegre edilerek daha modernleşmesi gerekmektedir. Yük kapasitelerinin artırılması ve gemi trafiğinin artırılması için çalışmalar yapılmalıdır. Araştırma katılımcılarının "Limanların Eksiklikleri" ile ilgili görüşlerine aşağıda yer verilmiştir.

"Modern taşıma yapılan ülkelere bakacak olursak limanlarının çok iyi olduğunu görebiliriz. Türkiye'de limanlar çok yetersiz, limanlara yatırım yapılmadan Türkiye'de karma bir taşımacılık yapmak mümkün olmayacaktır. Bizim acil bir şekilde modern büyük limanlar yapmamız gerekiyor". (K13)

"3 tarafı denizlerle çevrili ülkemizde limanları ve liman çevresindeki lokasyonlara çok daha fazla yatırım yapılmalı diye düşünüyorum." (K17)

Lojistik Köylerin Öneminin Kavranmaması

Lojistik Üsler (Köyler) hem lojistik sektörü için hem de Yeni İpek Yolu Projesi için büyük önem taşımaktadır. Lojistik Üsler soğuk hava depoları, antrepolar, kargo aktarma merkezleri, yükleme ve boşaltma terminalleri, tehlikeli ve özel madde depolarını içinde barındırması yönünden çok büyük çeşitliliğe sahip alanlardır. Türkiye'de Samsun, Uşak, Denizli, İzmit, Eskişehir, Balıkesir, Erzurum, Mersin ve Halkalı olmak üzere lojistik köylerimiz mevcuttur. Türkiye'nin çeşitli yerlerinde yeni lojistik köylerin yapımına devam edilmektedir ama bu konuda biraz geç kalınmıştır. Bu kadar önemli bir coğrafi konuma ve lojistik açıdan büyük bir avantaja sahip olan ülkede lojistik üslerinin öneminin daha önceden kavranması ve Türkiye'nin hemen her noktasında lojistik köyleri inşa edilmelidir. Araştırma katılımcılarının "Lojistik Köylerinin Öneminin Kavranmaması" ile ilgili görüşlerine aşağıda yer verilmiştir.

“İpek yolu projesinin en önemli ayağı da Marmaray ve YSS Köprüsüdür. Fakat, halen planlanan ve açıklanan yatırımların yapılmadığını görmekteyiz. Bu kapsamda, lojistik köylerinin artması, Anadolu’ da Lojistik dağıtım ve toplama merkezlerinin yapılması geliştirilmesi ve kullanıma verilmesi gerekmektedir.” (K20)

“Lojistik köylerimiz vesaire var ama efektif kullanıyoruz mu orası çok büyük soru işareti? bunların bir kısmının hala demiryolu bağlantısı yok Özel sektör Ankara’da lojistik üssü yaptı Öyle bir lojistik üssü olmaz yani benim gözümde hiçbir modla bağlantısı yok kamyoncuların duruş yaptığı bir yer.” (K7)

Bölgedeki Güvenlik Sorunu

Türkiye’nin içinde bulunduğu coğrafya tabiri caizse kurtlar sofrası olarak nitelendirmek çok yerinde bir deyim olacaktır. Yüz yıllardır bu topraklar üzerinde oynanan küresel oyunlar ülkemizi komşularımız ile kötü bir ilişkiye sürükledi. Gerek savaş gerekse tarihi süreç deki olumsuzluklar komşularımızla olan ilişkilerimizi çok fazla zedelemiştir. Yeni İpek Yolu Projesi birçok ülkenin beraber yapmasıyla hayata geçecek bir proje olacağı için ülkemizin komşu ülkeler ile iyi bir ilişki kurarak ve güvenli koridorlar açarak ancak başarılı olacaktır. Araştırma katılımcılarının “Komşularla Olan İlişkiler ve Güvenlik Sorunu” ile ilgili görüşlerine aşağıda yer verilmiştir.

“Proje içerisindeki ülkeler arasında, sınır anlaşmazlıkları, dini farklılıklar, etnik sorunlar ve iç ve dış siyasi istikrarsızlıklar gibi çeşitli olumsuz ve çoğu çözümsüz durumlar mevcut. Aslında projenin tamamı bir global hegemonya savaşı”. (K19)

“Türkiye yabancı yatırımcı için cazip hale gelmek istiyorsa ekonomik istikrarı ve ülkedeki huzur ortamını sağlamak zorunda. Yabancı yatırımcının güvenini kazanmanın yek yolu bu”. (K11)

Bürokratik Engeller ve Politikalar

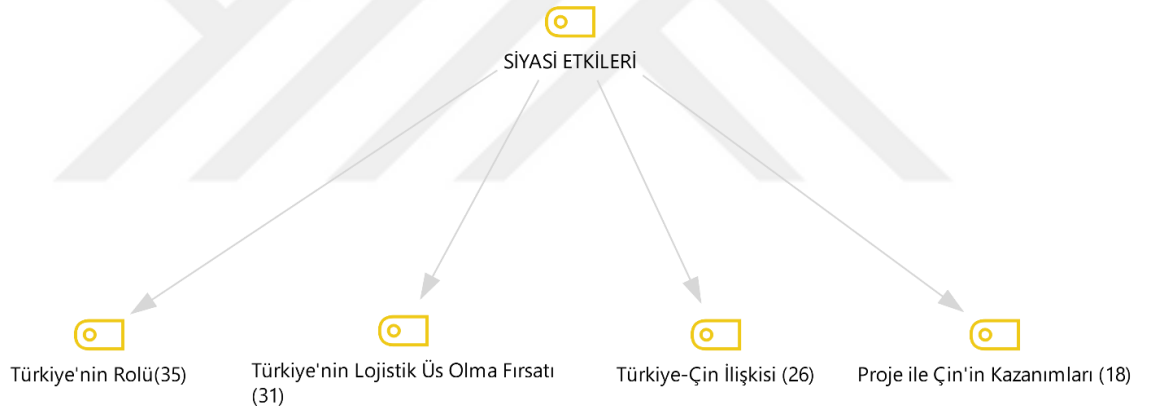
Ülkemizde uzun yıllar yaşanan siyasi istikrarsızlıklar ve sürekli değişen politikalar her sektörü olduğu gibi lojistik sektörüne de ağır darbeler vurdu. Çok uzun yıllardır demiryollarına yapılmayan yatırımlar, gümrük mevzuatlarında yaşanan sorunlar ve en önemlisi sınır kapılarındaki evrak karmaşası bu politikaların çokta iyi yönetilmediğini göstermektedir. Araştırma katılımcılarının “Siyasi ve Bürokratik Engeller ve Politikalar” ile ilgili görüşlerine aşağıda yer verilmiştir.

“Proje’nin heyecan yarattığı ve gündeme alınmış olduğu da kesin. Ancak her türlü girişim operasyonel ve bürokratik engellemelerin bertaraf edilmelerinden sonra stratejilerin uygulanması ve verimli olmaları beklenmelidir.” (K14)

“Gümrük Mevzuatı konusunda çok eksiklerimiz var ürün çok kısa sürede üretici tarafından üretilip kargolanıyor lakin havaalanında gümrükte çok fazla bekliyor. Gümrük konusunda dijitalleşmede geriyiz bunu aşarsak çok daha hızlı bir alışveriş bizi bekliyor olacaktır.” (K15)

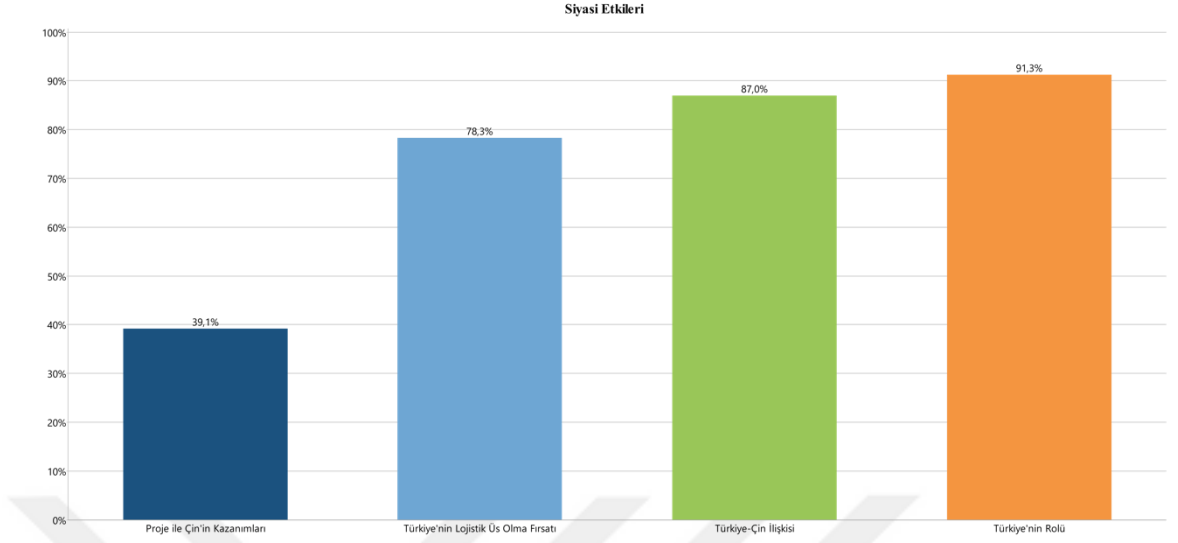
5.2.3. Siyasi Etkileri

Alınan cevaplar çerçevesinde Siyasi Etkileri alt koduna ilişkin; Türkiye’nin Rolü, Türkiye’nin Lojistik Üs Olma Fırsatı, Türkiye-Çin İlişkisi ve Proje ile Çin’in Kazanımları alt kodları oluşturulmuştur. Oluşturulan kodlar Şekil 30’da belirtilmiştir.



Şekil 30. Yeni İpek Yolu Projesinin Siyasi Etkilerine İlişkin MaxMaps Haritası

Yapılan görüşmeler doğrultusunda Yeni İpek Yolu Projesinin Siyasi Etkilerine Şekil 30’da yer verilmiştir. Alınan cevaplar doğrultusunda Türkiye’nin Rolü; 35 ifade sıklığı, Türkiye’nin Lojistik Üs Olma Fırsatı; 31 ifade sıklığı, Türkiye-Çin İlişkisi; 26 ifade sıklığı ve Proje ile Çin’in Kazanımları; 18 ifade sıklığı ile belirtilmiştir. Belirtilen sıklık değerleri ile Siyasi Etkilerinin yüzdelik değerlerini gösteren çubuk grafiğine Şekil 31’de yer verilmiştir.



Şekil 31 Yeni İpek Yolu Projesi Siyasi Etkileri Çubuk Grafiği

Şekil 31’de görüldüğü gibi Yeni İpek Yolu Projesinin Siyasi Etkilerinde %91,3’lük oranla “Türkiye’nin Rolü” en başta gelmektedir. Bu oranı sırasıyla %87’lik oranla “Türkiye-Çin İlişkisi”, %78,3’lük oranla “Türkiye’nin Lojistik Üs Olma Fırsatı” ve %39,1’lik oranla “Proje ile Çin’in Kazanımları” kod takip etmektedir.

Türkiye’nin Rolü

Türkiye orta kuşakta ki en önemli ülke konumunda Avrupa’ya giden en kısa yol hiç şüphesiz Türkiye’den geçmektedir. Asya’nın Avrupa’ya açılan kapısı konumundayız, Batıda güçlü ilişkilerimizin yanında doğuda yer alan Türki devletlerle gönül birliğimiz var. Projenin ana hattı olan demiryolunun en kısa güzergâhı ülkemizden geçmektedir. Projede olmazsa olmaz ülke konumundayız, bunu lehimize çevirip hem doğu ile hem de batı ile ticari ilişkilerimizi geliştirmeliyiz. Araştırma katılımcılarının “Projenin Türkiye’nin Rolü” ile ilgili görüşlerine aşağıda yer verilmiştir.

“Konumla alakalı olarak doğunun batıya açılan kapısıyız buda bizi bu projede en önemli ülke konumuna getiriyor. Bir diğeri ise Avrupa, Asya ve Afrika gibi kıtaların harmanlanmış bir ülkesiyiz. AB’ye katılım sürecimiz NATO gibi büyük gücün paydaşınız. Asya’daki Türki Cumhuriyetlerle olan millet birlikteliğimiz var Çin’le son yıllarda olan iyi ilişkilerimiz. Asya desen orda da aynı dine mensup olmamız bu üç kıtayı birleştiren güçlü elementlerin Türkiye’nin elinde olduğunu gösteriyor. Türkiye bu projeyi avantaja çevirecek bağlantıları var umarım çeviririz.” (K15)

“Türkiye orta kuşakta ki en önemli ülke konumunda. Avrupa’ya giden en kısa yol hiç şüphesiz Türkiye’den geçmektedir. Bunu avantaja çevirip yollarımızın çok daha iyi konuma getirmek, limanlarımızı modern hale getirmek ve demiryollarımızı geliştirmek projede ülkemizi çok daha iyi bir konuma getirecektir.” (K13)

“Elbette batı ile doğu arasında köprü olarak kalacaktır. Önemli olan bu köprüden yüklerin transit geçmesi değil köprü üzerinde durup ülkeye katma değer katmasıdır.” (K4)

Proje ile Çin’in Kazanımları

Çin’in bu projedeki ana amacı Dünyadaki ABD hegemonyasını bitirmektir. Çin hükümeti bunu bitirmek için tarihi ipek yolunu referans alarak bu projeyi ortaya çıkarmıştır. Diğer ülkelerin katılımıyla dünyanın neredeyse en büyük projesi olmaya adaydır. Çin, yatırımlara liderlik ederek limanlar aldı, demiryolları yaptı hatta diğer ülkelerin kullanması için bir fon dahi kurdu. İçinde bulunduğumuz Covid ile proje yavaşlasa da bu dönemi atlatınca bu proje adından sık sık söz ettirecektir. Araştırma katılımcılarının “Projenin Lideri Çin” ile ilgili görüşlerine aşağıda yer verilmiştir.

“Burada Çin’in esas hedefi Avrupa’ya daha kısa sürelerde teslimin gerçekleştirilmesidir ancak e-ticaretin yanı sıra esas amaç Çin’de üretilen kitlesel tüketim ürünlerinin daha kısa sürede teslim edilebilmesidir.” (K9)

“Projenin öncelikle ana mantığını anlamak gerekiyor sade bir şekilde anlatmak gerekirse. ABD’nin dünya üzerinde bir gücü var ve bunu son zamanlarda ciddi bir şekilde etkileyen tek ülke Çin. Bu projeyi ortaya atan ülkede olan Çin, üretim konusunda ki bu atağını Avrupa’ya en hızlı şekilde ulaştırıp. Dünya’da tekel olmak istiyor. Yeni İpek Yolu Projesi başarılı olursa bu mümkün olacaktır.” (K15)

“Öncelikle projeyi kısaca tanımlamak gerekirse; 2013 yılında ‘Bir Kuşak, Bir Yol’ adıyla Çin lideri Şi Jinping tarafından sunulan modern İpek Yolu projesi, Çin’in kara ve denizden Batı’ya ekonomik atılım hamlesi olarak özetlenebilir.” (K20)

Türkiye’nin Lojistik Üs Olma Fırsatı

Ülkemiz içinde bulunduğu coğrafya itibariyle projenin merkezi konumundadır. Bu tek başına yeterli olmayacaktır. Gelecek yüzyılın belki de en önemli sektörü olan lojistik sektörü ile projeyi iyi benimseyip devlet-özel sektör iş birliği ile beraber üs olma

fırsatını kaçırlmamalıdır. Lojistik Üs olmanın en belirgin adayı Türkiye’dir. Bu bilinçle hareket edip altyapılarıyla ve küresel çapta yapılacak olan temaslarla bunu gerçekleştirecektir. Araştırma katılımcılarının “Türkiye’nin Lojistik Üs Olma Fırsatı” ile ilgili görüşlerine aşağıda yer verilmiştir.

“Türkiye’nin mevcut konumunu güçlendireceği ve Lojistik sektörünün gelişimine ve güçlenmesine pozitif etki yaratacağı çok net olmakla birlikte Asya’daki üreticilerin Avrupa’ya yaklaşmasının yaratacağı negatif etkilerinin de göz ardı edilmemesi gerekiyor. Türkiye, merkezi bir planlama ile, üretim sektörü ve buna paralel lojistik altyapısını güçlendirilerek bu durumu fırsata çevirmelidir.” (K1)

“Türkiye, “Orta Koridor” olarak adlandırılan Çin-Merkez ve Batı Asya Koridoru üzerinde yer almaktadır. Bir Kuşak Bir Yol Projesi kapsamında Türkiye, jeopolitik konumunun güçlü olması, güçlü üretim ve yüksek yük potansiyeli gibi öne çıkan özelliklere sahiptir. Bu proje, Türkiye’nin bir ulaşım ve enerji koridoru olmasına imkân sağlayacaktır. Tüm taşıma modlarının kullanılabilirdiği Türkiye, Avrupa’dan ve Asya’dan gelen yükler için bir aktarma, boşaltma ve transit noktası olarak kullanılacak ve buna ek olarak üç kıtanın birbirine yaklaştığı bir noktada önemli bir lojistik üs vazifesi üstlenebilecektir.” (K6)

“Türkiye jeopolitik olarak dünyanın merkezinde yer almaktadır. Bu konum dünyada başka bir ülke yok, buda bizi lojistik üs olma konusunda en önemli aday yapıyor yeni ipek yolu projesi üs olma konusunda büyük bir fırsattır.” (K13)

Türkiye-Çin İlişkisi

Çin’in modern İpek Yolu vizyonunun ana ayağını Londra ile Pekin’i birbirine bağlaması hedeflenen kesintisiz demiryolu projesi oluşturuyor. Demir İpekyolu’nun bir kısmı ise 30 milyar dolarlık Edirne-Kars arasında planlanan yüksek hızlı tren projesi. Marmaray, 3. Köprü, Bakü-Tiflis-Kars demiryolu projeleri de Demir İpek Yolu’nun orta koridorunu oluşturuyor. Bu projeler, Doğu-Batı güzergâhında Pekin’le Londra’nın bağlantısına katkı sağlıyor. Bunlardan dolayı Türkiye’nin projedeki varlığı Çin için oldukça önemli diyebiliriz. Araştırma katılımcılarının “Türkiye Çin İlişkisi” ile ilgili görüşlerine aşağıda yer verilmiştir.

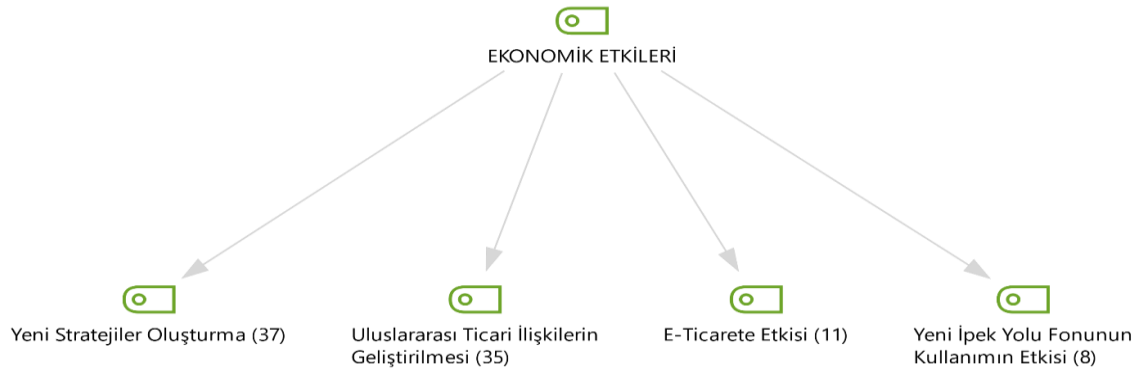
“Çin’e bağımlı olmayan bir ülke var mı? Dünya’da her ülke Çin’e bağımlıdır dolayısıyla evet bizde Çin’e bağımlıyız. Üretim konusunda Çin dünya lideri biz bu konuda Çin’i örnek almalıyız ve yerel üreticilerimizi desteklemeliyiz. Sonuçta Çin’den daha yakınız pazara, buda bizi avantajlı yapar.” (K15)

“Biz Türkiye olarak değil Dünya olarak zaten Çin’e bağılıyız. Çin dünyanın bir nevi fabrikası üretim üssü gibi Neredeyse ülkelerin %99 ile dış ticaret fazlası veren bir ülkeden bahsediyoruz. Bu sebeple Çin’e bağımlılık sorun değil burada bağımlılığı ne kadar ne kadar tolere edebiliriz ne kadarını tolere etmemiz bizim kendi menfaatlerimiz açısından faydalı olacaktır.” (K7)

“Çin’in AB ye giriş yapması için çok ideal bir noktadadır.”(K2)

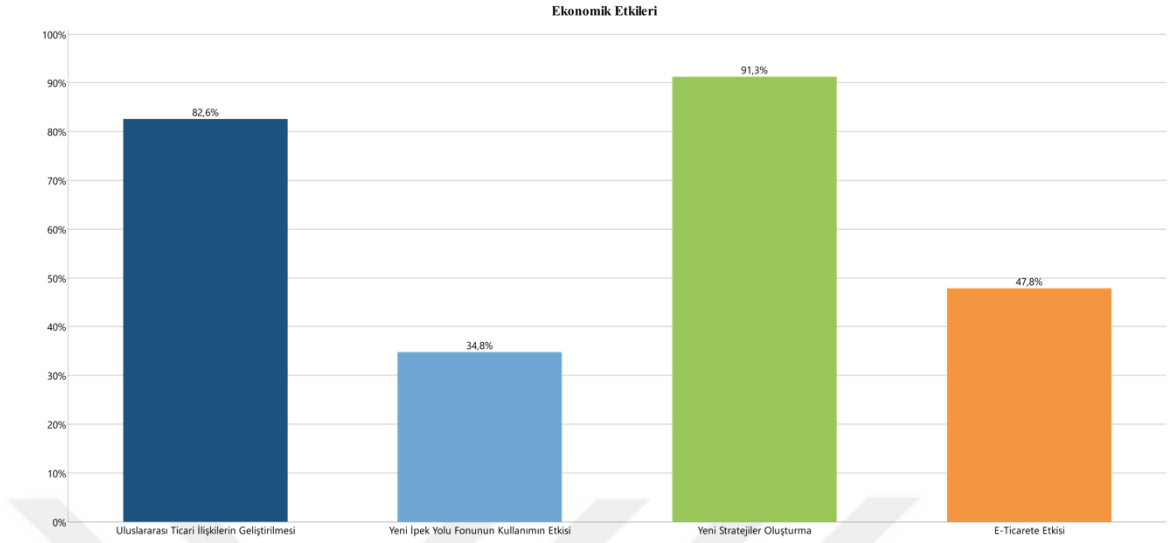
5.2.4. Ekonomik Etkileri

Alınan cevaplar çerçevesinde Ekonomik Etkileri alt koduna ait alt kodlar oluşturulmuştur. Bu alt kodlar; Yeni Stratejiler Oluşturma, Uluslararası Ticari İlişkilerin Geliştirilmesi, E-Ticarete Etkisi ve Yeni İpek Yolu Fonunun Kullanımı alt kodları belirlenmiştir. Oluşturulan kodlar Şekil 32’ de belirtilmiştir.



Şekil 32. Yeni İpek Yolu Projesinin Ekonomik Etkilerine İlişkin MaxMaps Haritası

Yapılan görüşmeler doğrultusunda Yeni İpek Yolu Projesinin Ekonomik Etkilerine Şekil 32’de yer verilmiştir. Alınan cevaplar doğrultusunda Yeni Stratejiler Oluşturma; 37 ifade sıklığı, Uluslararası Ticari İlişkilerin Geliştirilmesi; 35 ifade sıklığı, E-Ticarete Etkisi; 11 ifade sıklığı ve Yeni İpek Yolu Fonunun Kullanımının Etkisi; 8 ifade sıklığı ile belirtilmiştir. Elde edilen sıklık ifadeleri ile Ekonomik Etkilerinin yüzdelik ifadelerini gösteren çubuk grafiğine Şekil 33’de yer verilmiştir.



Şekil 33. İpek Yolu Projesi Ekonomik Etkileri Çubuk Grafiği

Şekil 33’de görüldüğü gibi Ekonomik Etkilerin başında %91.3’lük bir oranla “Yeni Stratejiler Oluşturma” gelmektedir. Bu oranı sırasıyla %82.6’lık oranla “Uluslararası Ticari İlişkilerin Geliştirilmesi”, %47.8’lik oranla “E-Ticarete Etkisi” ve %34.8’lik oranla “Yeni İpek Yolu Fonunun Kullanımın Etkisi” kodu takip etmektedir.

Yeni İpek Yolu Fonu Kullanımın Etkisi

Proje Lideri olan Çin, proje için bir fon oluşturdu ve proje ile alakalı yapılan yatırımlar için bu fondan yararlanılması ve projenin çok daha hızlı bitmesi için stratejik bir çalışma yaptı diyebiliriz. Lakin Türkiye bu fondan şu ana kadar yararlanmadı ve yapılan açıklamalarla yararlanmayacağını dile getirdiler. Lakin ülkemizde büyük bir döviz kuru krizi yaşanmaktadır. Sürekli değişen döviz kuru yapılan yatırımları ve ticareti olumsuz etkilemektedir. Araştırma katılımcılarının “Yeni İpek Yolu Fonu Kullanımın Etkisi” ile ilgili görüşlerine aşağıda yer verilmiştir.

“Türkiye zaten projeden bağımsız olarak yabancı yatırımcılar için cazip bir yer haline gelmek zorunda kalmıştır. Yabancı paralar karşılığında Türk Lirası’nın yerle bir olması yabancı yatırımcılar için çok büyük bir fırsat olmuş bu da birçok yatırımın yapılmasını sağlamıştır. Öyle ki bu yatırımlar bir zaman sonra ülke için bir tehdit haline dönüşmüş, piyasada dönen paranın çok büyük bir kısmı yabancı sermayenin eline geçmiştir. İpekyolu projesi ile bu durumun ne yönde seyredeceği de yine Türkiye’deki karar vericilerin çalışmalarına bağlı olacaktır.” (K3)

“Bir sabit kur yok bizim için problem olan kurun devamlı olarak yükselmesi değil dolar 10 TL olsun dalgalanması az olması lazım yani dar bir bantta dalgalanması lazım döviz kurun.” (K7)

“Ancak altyapıyı yaparken Çin Halk Cumhuriyetinden alınacak kredilere dikkat etmek lazım.”(K2)

Uluslararası Ticari İlişkilerin Geliştirilmesi

İpekyolu projesinin ekonomik etkileri arasında en önemlilerinden birisi de ticari ilişkilerin geliştirilmesi için sağladığı yarar olacaktır. Türkiye’nin zaten iyi durumunda olan İthalat-İhracat oranları bu proje ile daha da artacaktır ve ülkeler arasında ticaretin hacminde büyük bir artış sağlayacaktır. Araştırma katılımcılarının “Uluslararası Ticari İlişkilerin Geliştirilmesi” ile ilgili görüşlerine aşağıda yer verilmiştir.

“Türkiye uygun fiyatlı hizmet, hammadde satışı açısından para kaynağı olan batı toplumlarına en yakın konumda olan ülkedir. Eğer Türkiye projede yer almaz ise ipek yolu projesi ne kadar uzun olursa olsun para kaynağı olan batı bloğuna ticaret akışını sağlamakta kısa kalacaktır. Bu projenin bir ayağı olması demek doğu bloğu ve batı bloğunu birbirine bağlayan bir kilit nokta olması demektir. Bu durum doğru yönetilirse ülkemizi dünya ticaret merkezi olarak konumlandırabilir. (Örneğin gelen ürünlerin son dokunuşları, markalaştırılmaları, montajları ülkemizde yapıp katma değer Türkiye’de tutulabilir.) Yanlış yönetilir ise ve sadece ürün/hizmetin lojistik akışının sağlanması gerçekleştirilir ise de tam tersi mevcut durumdaki (batıya uygun hizmet ve hammadde tedarikçisi konumumuz) avantajlarımız da yitirilecektir. Doğunun ürününü batıya ulaştıran güzergâh noktasından öteye geçilemeyecek ve mevcut sanayimiz düşük fiyatlar altında ezilecektir.” (K19)

“Bu gerek üretim sektöründe gerek ticari işlemlerde maliyet indirimi yaratacaktır.”(K10)

“Firmaların temel amacı kar sağlamaktır, bu proje Dünyada ticareti daha çok geliştirecek bu da demek oluyor ki bu hatta lojistik daha fazla olacak.”(K15)

Ticari Ortaklıklar ve Yatırımcılar

Yeni İpek Yolu güzergâhı, Covid 19 sürecinin yarattığı arz ve talep şokları ile yaşanan tedarik zinciri sorunları ile birleştiğinde ciddi yatırım fırsatları yaratmış ve

yaratmaya devam etmektedir. Türkiye bütün tarafların dâhil olacağı şûralar ile ortak akıl geliştirerek lojistik ve üretim alanlarında ciddi yatırımlar ile merkez olma noktasında istikrarlı bir şekilde ilerliyor. Araştırma katılımcılarının “Ticari Ortaklıklar ve Yatırımlar” ile ilgili görüşlerine aşağıda yer verilmiştir.

“Elbette yabancı kuruluşlar da Türkiye’de özellikle İstanbul ve liman şehirlerinde yatırımlar yapmak ve tesis almak konusunda isteklidir. Türkiye eskiden de cazip bir ülkediydi şimdi daha da cazip bir Pazar olacaktır.” (K4)

“Türkiye ipek yolu hattı üzerindeki ülkelerle ortak projeler yapmakta ilave olarak Avrupalı büyük lojistik şirketler de Türkiye’de ortak olunacak veya satın alınacak lojistik şirketler ve depolar aramaktalar.” (K10)

Yeni Stratejiler Oluşturma

Özel sektör bu gibi mega projeleri devletlerden çok daha iyi analiz edip önceden olası stratejilerini planlarlar. Özellikle lojistik sektöründeki firmalar Avrupa’dan Asya’ya olan demiryolunu çok daha önceden görüp denemelerini yaptığını biliyoruz. Çeşitli yerlerde depolar kurarak maliyetlerini kısıtığını, karma taşımacılığa yönelip tüm taşıma modlarını aktif kullandığını gördük. Yeni İpek Yolu Projesini her ne kadar devletler yapsa da özel sektör benimsemediği sürece tarihe karışacaktır. Araştırma katılımcılarının “Özel Sektörün Çeşitli Stratejileri ve Analizleri” ile ilgili görüşlerine aşağıda yer verilmiştir.

“Bazıları orta asya ülkelerinde depo ve terminal kurmaktalar, bazıları demiryolu taşımacılığına ve intermodal taşımacılığa başlamışlardır. Stratejiler yol üzerinde yük konsolidasyonu terminali kurmaya yeni depolar inşa etmeye yöneliktir.” (K4)

“Sektörün önde gelen firmaları bu Projeyi şirket stratejilerini geliştirmek için çeşitli çalışmalar başlattılar. Özellikle son yıllarda firmalarda gelişen ARGE Faaliyetleri bunun açık kanıtıdır.” (K5)

“Evet, neredeyse tüm firmalar bu proje kapsamında tedarik zincirlerini yeniden değerlendirmek durumunda kaldılar. Fakat bu projenin önemini esas olarak Pandemi artırdı. Firmalar, demiryolu entegre pek çok yeni stratejiler geliştirdiler.” (K12)

“Yeni İpek Yolu güzergâhı, Covid 19 sürecinin yarattığı arz ve talep şokları ile yaşanan tedarik zinciri sorunları ile birleştiğinde ciddi yatırım fırsatları yaratmış ve yaratmaya devam etmektedir.”(K8)

E-Ticarete Etkisi

Dünya’da pandemi ile beraber büyük bir e-ticaret fulyası başladığı gözlenmiştir. Gelişen lojistik kolları ile çok kısa bir sürede kargolar teslim ediliyor. Yeni İpek Yolu Projesi ile gelişen demiryolları sayesinde kargoların maliyeti düşecek ve çok daha uygun bir ticaret ağı oluşturulacak. Araştırma katılımcılarının “E-Ticarete Etkisi” ile ilgili görüşlerine aşağıda yer verilmiştir.

“E-ticaret sitelerinde Çin üzerinden yapılan alışveriş miktarı azdır. Taşıma Uçaklarla yapılmaktadır. Çin Türkiye taşımasının gecikmesi talebin çokluğundandır. Çin malları Dubai de açılan büyük Çin yatırımı olan lojistik bölgeye gelecektir. Oradan Türkiye’ye taşınacaktır.” (K10)

“Pandemi ile beraber evet e-ticaret hızlı bir şekilde büyüme gerçekleşti Yeni İpek Yolu Projesi ile süre ciddi anlamda kısılacak gemiyle bir ayda gelen yükler artık demiryoluyla çok daha kısa sürede gelecektir.” (K15)

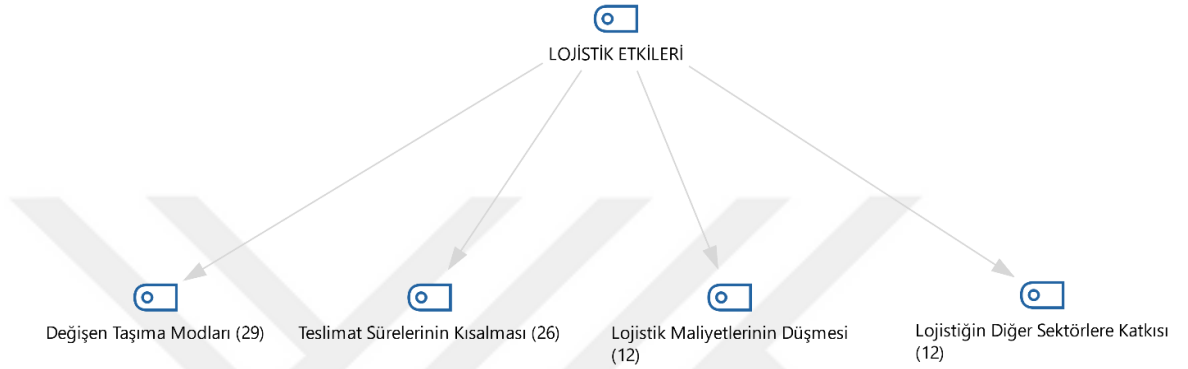
“Fakat halen ülkemizde Lojistik firmalarının, özellikle e-ticaret için son hizmet veren firmaların belli bir yönetmeliği, eğitimi ve planlaması yoktur veya eksiktir. Sorunu çözülmesinde devletin uygulamaya yönelik katkısının olması gerektiğini düşünmekteyim.” (K21)

“İpek yolu projesi ile gelişen demiryolu taşımacılığı e-ticarete yaşanan zaman kaybını büyük ölçüde azaltacaktır.”(K13)

“Çin hükûmetinin de e-ticareti çok fazla desteklediğini görüyoruz ve kargo surelerinin azalması zaten hızlı büyüyen e-ticareti çok daha hızlı büyümesine sebep olacak.”(K17)

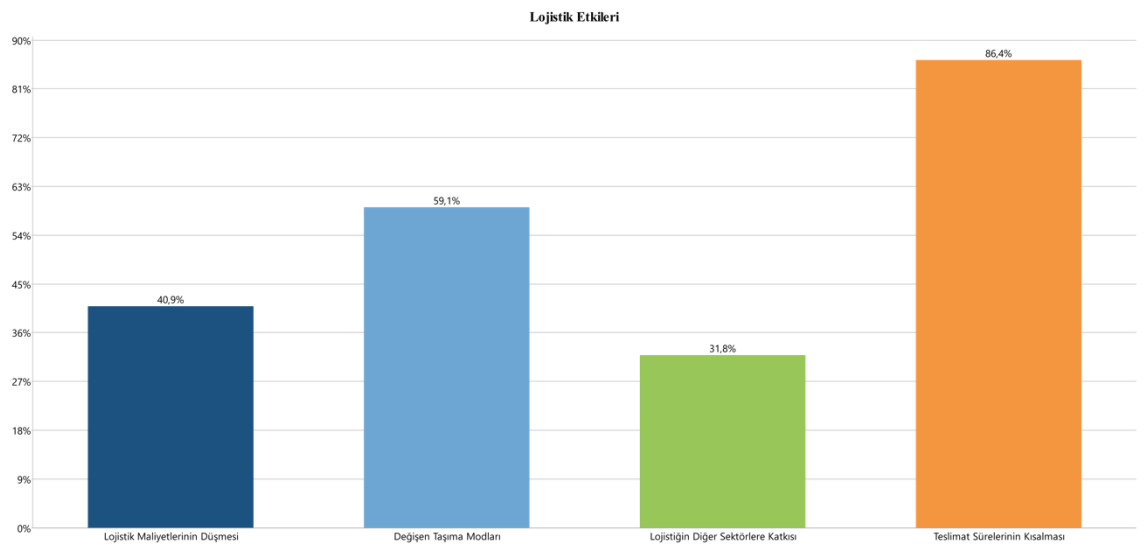
5.2.5. Lojistik Etkileri

Alınan cevaplar çerçevesinde Lojistik Etkileri alt koduna ait alt kodlar oluşturulmuştur. Bu alt kodlar; Değişen Taşıma Modları, Teslimat Sürelerinin Kısalması, Lojistik Maliyetlerin Düşmesi ve Lojistiğin Diğer Sektörlere Katkısı alt kodları belirlenmiştir. Oluşturulan kodlar Şekil 34’ de belirtilmiştir.



Şekil 34. Yeni İpek Yolu Projesinin Lojistik Etkilerine İlişkin MaxMaps Haritası

Yapılan görüşmeler doğrultusunda Yeni İpek Yolu Projesinin Lojistik Etkilerine Şekil 34’de yer verilmiştir. Alınan cevaplar doğrultusunda Değişen Taşıma Modları; 29 ifade sıklığı, Teslimat Sürelerinin Kısalması; 26 ifade sıklığı, Lojistik Maliyetlerinin Düşmesi; 12 ifade sıklığı ve Lojistiğin Diğer Sektörlere Katkısı; 12 ifade sıklığı ile belirtilmiştir. Elde edilen sıklık ifadeleri ile Ekonomik Etkilerinin yüzdelik ifadelerini gösteren daire grafiğine Şekil 35’de yer verilmiştir.



Şekil 35. İpek Yolu Projesi Lojistik Etkileri Çubuk Grafiği

Şekil 35’de görüldüğü gibi Lojistik Etkilerin başında %86.4’lük bir oranla “Teslimat Sürelerinin Kısılması” gelmektedir. Bu oranı sırasıyla %59,1’lik oranla “Değişen Taşıma Modları”, %40.9’luk oranla “Lojistik Maliyetlerinin Düşmesi” ve %31.8’lik oranla “Lojistiğin Diğer Sektörlere Katkısı kodu takip etmektedir.

Değişen Taşıma Modları

Teknolojinin ve çevre bilincinin gelişmesiyle beraber taşıma modlarında da büyük bir değişim görülmektedir. Yeni İpek Yolu Projesi ile beraber gelişmesi en muhtemel taşıma modu hiç şüphesiz demiryolu taşımacılığıdır. Karayolu ile salgılanan zehirli gazlar AB birliği tarafından azaltılması planlanmıştır, karayoluna alternatif olarak demiryollarının öne çıktığını görüyoruz. Araştırma katılımcılarının “Değişen Taşıma Modları” ile ilgili görüşlerine aşağıda yer verilmiştir.

“Bir Kuşak Bir Yol Projesi ’ne dahil olmak, sadece belirli bir ulaştırma modunu değil tüm lojistik sektörünün geleceği açısından önem verilmesi gereken bir konudur.” (K6)

“Kombine veya Intermodal taşımalarda olumlu bir ivmenin ortaya çıkacağı kesindir.” (K14)

“Lakin artık dünyada çevre kirliliği çok ciddi boyutlara ulaştı bu kapsamda dernekler ve kuruluşlar ciddi yaptırım kararları alıyor bu da şirketleri daha az çevre kirliliğine iten taşıma modlarına itiyor.” (K15)

Teslimat Sürelerinin Kısılması

Lojistikte en önemli ölçütlerden birisi de zamandır. Yeni İpek Yolu Projesi ile Asya’dan Avrupa’ya gelecek ürünler %50 daha kısa bir sürede ulaşacaktır. Proje ile bir birine entegre olacak taşıma modları ile kendi aralarında konsolidasyon edilen ürünler çok daha hızlı olarak tüketiciye ulaşacaktır. Araştırma katılımcılarının “Teslimat Sürelerinin Kısılması” ile ilgili görüşlerine aşağıda yer verilmiştir.

“Yurt dışından yapılan alışverişlerde teslimat süreleri kargo sektörü açısından büyük bir sorun olarak görülmektedir. Yurtdışından gelen ürünler genellikle denizyolu kullanılarak sevk edilmektedirler. Bu da teslimat sürelerinin uzamasına sebep olmaktadır. Proje ile birlikte alternatif taşıma modelleri için yollar ve güzergâhlar oluşturulacaktır. Bu yollar

üzerindeki sevkiyatlar süreklilik kazandığı takdirde teslimat süreleri de kısılacaktır.”
(K3)

“Kesinlikle faydası olacaktır. Havayolu dışında 30 günleri bulan süreler 10 günlere inebilecek. ÇİN hükûmetinin de e-ticareti çok fazla desteklediğini görüyoruz ve kargo sürelerinin azalması zaten hızlı büyüyen e-ticareti çok daha hızlı büyümesine sebep olacak. Pandemi döneminde yaşanan küresel konteyner krizlerinin önüne geçecektir.”
(K17)

“Kesinlikle olur. Çin’den verilen siparişlerin yüzde sekseni deniz yolu ile geliyor. Bu durumda termin süreleri bir ay ile bir buçuk ay arası değişebiliyor. Proje kapsamında geliştirilecek tedarik ağı ile bu süre yarıya hatta çeyreğe dahi düşürülebilir.” (K18)

Lojistik Maliyetlerinin Düşmesi

İçinde bulunduğumuz küresel ekonomik kriz her sektöre zarar verdiği gibi lojistik sektörüne de zarar vermiştir. Ticaret yapmak istense de lojistik maliyetler yüzünden vaz geçilmek zorunda kalınıyor bu da uluslararası ticareti olumsuz etkiliyor. Yeni İpek Yolu Proje ile mesafelerin kısaldığı alternatif rotalar ile maliyetler düşerek ticaretin gelişmesinde olumlu katkı yapacağı düşünülmektedir. Araştırma katılımcılarının “Lojistik Maliyetlerin Düşmesi” ile ilgili görüşlerine aşağıda yer verilmiştir.

“Ayrıca koşullar elverdiğinde Süveyş kanalına alternatif olarak Basra-Türkiye ulaştırma koridoru açılması Uzakdoğu ve Batı arası yük akışında süreyi kısaltacak ve maliyetleri düşürecek, Türkiye’nin bölgesel üs olma hedefine yönelik bir yatırım olacaktır. Bu hattın olurluluk çalışmasının çok yönlü yapılmasında yarar vardır.”(K16)

“Köprü olarak kalma riskimiz yüksek olmakla birlikte Covid 19 sürecinin yarattığı arz ve talep şokları ile yaşanan tedarik zinciri sorunları, tüketime yakın bölgelerde/ülkelerde üretimi önemli ölçüde genişletecektir.”(K8)

Lojistiğin Diğer Sektörlere Katkısı

Yeni İpek Yolu Projesi ve Covid ile beraber lojistik sektörünün önemi iyiden iyiye anlaşılmış oldu. Devletler lojistik yatırımlarını arttırarak diğer sektörleri desteklemeyi hedeflemiştir. Türkiye’de de yapılan altyapısal yatırımlar ile bölgedeki ticari ve lojistik

gücünü arttırmıştır. Araştırma katılımcılarının “Lojistiğin Diğer Sektörlere Katkısı” ile ilgili görüşlerine aşağıda yer verilmiştir.

“Lojistik sektörü Karayolu taşımacılığını gelişmesi ve farklı taşıma ve depolama modellerin eklenmesiyle Lojistik sektörünü oluşturmuştur. Yeni İpek Yolu Projesi de bu bağlamda en çok bu sektörün büyümesine ve gelişmesine neden olacaktır. Bu projeni yeni hat ve ülkelerin daha ulaşılabilir olması Ticaretin gelişmesine de neden olacaktır”. (K5)

“Bu yatırımlar Lojistik sektörüne çok fazla değer katacaktır. Günümüzde Lojistiğin şeklinin de ihtiyaçlara göre değiştiği bu dönemde en büyük yatırımın ve faydanın lojistik sektörüne olağını düşünüyorum.” (K17)

“Türkiye’nin diğer ülkelerin özellikle de lojistik süreçleri ve regülasyonlar bazında entegrasyon daha yoğun mesai harcamasını ve bu anlamda yakalanacak sinerji ve uyumluluğun direkt etkilerinin maliyet ve zaman tasarrufu noktasında görüleceğine inanmaktayız.”(K22)

5.3. Yeni İpek Yolu Projesi Kod Matris Tarayıcısı

MAXQDA 2020 nitel veri analizi programında bulunan kod matris tarayıcısı elde edilen kodların niceliksel olarak ifade edilmesinde kullanılmaktadır. Şekil 36.’da yer alan sol sütunda oluşturulan ana kodlar yer almaktadır. Kod sisteminin sağına doğru yer alan sütunda ise sırasıyla katılımcılar yer almaktadır. Şekil 36.’ da verilen kodların ne sıklıkla kullanıldığını ve oluşturulan her kodun toplam sıklık değeri sayısal matris tablosunda gösterilmiştir. Şekil 36’da ise oluşan sayısal matrisin şekilde ifade edilmesi yer almaktadır.

Kod Sistemi	K.1	K.2	K.3	K.4	K.5	K.6	K.7	K.8	K.9	K.10	K.11	K.12	K.13	K.14	K.15	K.16	K.17	K.18	K.19	K.20	K.21	K.22	K.23	TOPLAM
> TÜRKİYE’NİN YENİ İPEK YOLU PROJESİNDE ÜSTÜN YÖNLERİ	5	2	4	4	3	12	4	7	5	4	1	2	4	1	4		1	1	1		2	7	1	75
> TÜRKİYE’NİN YENİ İPEK YOLU PROJESİNDE ZAVIF YÖNLERİ	6	2	7	10	3	13	9	16	8	10	4	8	7	2	15	8	5	3	5	5	3	6	3	158
> SİYASİ ETKİLERİ	5	8	4	4	1	8	5	12	6	4	3	4	5	6	5	2	2	4	3	10	2	4	3	110
> EKONOMİK ETKİLERİ	4	2	6	3	4	2	3	7	3	5	4	3	6	2	4	3	4	2	5	7	6	4	2	91
> LOJİSTİK ETKİLERİ	5	2	3	2	5	8	1	9	3	1	2	1	3	3	5	3	5	1		1	7	8	1	79
Σ TOPLAM	25	16	24	23	16	43	22	51	25	24	14	18	25	14	33	16	17	11	14	23	20	29	10	513

Şekil 36. Araştırmada Elde Edilen Kodların Sayısal Matrisi

Şekil 36’da görüldüğü gibi yapılan araştırmada elde edilen kodların toplam ifade sıklığı 513 olurken en çok ifade edilen kodlar sırasıyla Türkiye’nin Yeni İpek Yolu Projesinde Zayıf Yönleri 158 kod, Siyasi Etkileri 110 kod, Ekonomik Etkiler 91 kod, Lojistik Etkileri 79 kod ve son olarak Türkiye’nin Yeni İpek Yolu Projesinde Üstün Yönleri 75 kod ile ifade edilmiştir. Katılımcıların ifade sıklıklarına bakıldığı zaman ise (K8) katılımcısının 51 kod ile en yüksek ifade sıklığına sahip katılımcı olduğu görülmektedir. Bunu (K6) 43 kod ile takip etmektedir.



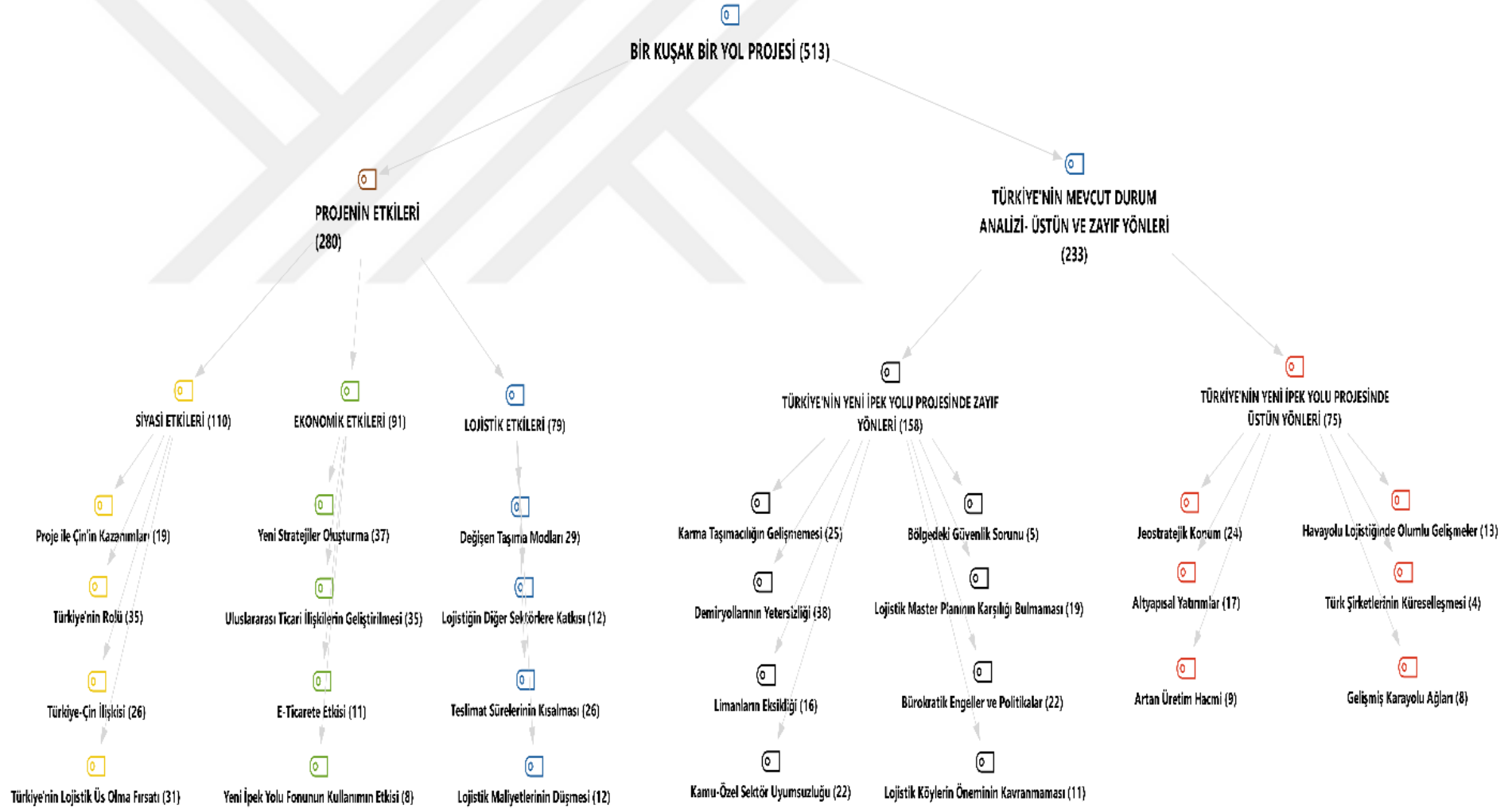
Şekil 37. Araştırmada Elde Edilen Kodların Şekilsel Matrisi

Şekil 37’de görüldüğü üzere Zayıf Yönleri Kodunu (K8)’nin en yoğun cevap veren katılımcı olduğu görülmektedir. Bunu (K15), (K6) ve (K10) katılımcıları takip etmektedir. Üstün yönleri koduna ise en yoğun cevap veren katılımcıların (K6), (K22) ve (K8) olduğu gözlenmektedir. Siyasi Etkilerinde en yoğun cevap veren katılımcının (K8) ve (K20) olduğu gözlenmektedir. Ekonomik Etkileri koduna ise en yoğun cevap veren katılımcıları (K20), (K8), (K3), (K13) ve (K21) katılımcısı olduğu gözlenmektedir. Lojistik Etkilerinde en yoğun cevap veren katılımcının (K8), (K22) ve (K21) katılımcısı olduğu gözlenmektedir. Şekilsel matris tarayıcısında ise görüşme yapılan katılımcıların görüşmeler çerçevesinde vermiş oldukları cevaplar doğrultusunda elde edilen kodların ve katılımcıların kesiştikleri bölümlerde yer alan karelerin renkleri ve büyüklükleri değişim göstermektedir. Şekilsel matriste büyük olan kareler ifade sıklığı yoğun olan kodlardır. Aynı zaman ifade sıklığı yoğun olan kodlarda yer alan karelerin renkleri diğerlerine göre biraz daha açık ve dikkat çekicidir.

5.4. Yeni İpek Yolu Projesi Ana Kod ve Alt Kodlarına İlişkin MAXMaps Haritası

MAXQDA 2022 nitel veri analiz programı yardımıyla haritası çıkarılan ana kodların ve alt kodların yer almış olduğu İpek Yolu Projesi MaxMaps Ana Kod ve Alt Kod Haritası Şekil 38’de yer almaktadır. Yeni İpek Yolu Projesi ana teması altında “Yeni

İpek Yolu Projesinin Etkileri” ve “Türkiye’nin Mevcut Durumu” başlıkları altında iki tane ana kod belirlenmiştir. Yeni İpek Yolu Projesinin Etkileri ana koduna bağlı olarak “Siyasi Etkileri”, “Ekonomik Etkileri” ve “Lojistik Etkileri” olmak üzere üç alt kod; Türkiye’nin Mevcut Durumu ana koduna bağlı olarak “Üstün Yönleri” ve “Zayıf Yönleri” olmak üzere iki tane alt kod belirlenmiştir. Yapılan görüşmelerden alınan cevaplar ile bu ana kodlara bağlı olan alt kodlar belirlenmiştir. Yapılan çalışmanın daha kolay anlaşılabilmesi için her koda bir renk verilmiştir. Bu renkler; Siyasi Etkileri için sarı, Ekonomik Etkileri için yeşil, Lojistik Etkileri için mavi, Türkiye’nin Yeni İpek Yolu Projesinde Üstün Yönleri için kırmızı ve Türkiye’nin Yeni İpek Yolu Projesinde Zayıf Yönleri için siyah olarak belirlenmiştir. Ana kod haritasının oluşturulmasında temel amaç araştırma kapsamında oluşturulan ve belirlenen bütün kodların sıklık ifadeleri ile beraber bir arada görülmesini sağlamaktır.



Şekil 38. İpek Yolu Projesi Ana Kod-Alt Kod MaxMaps Haritası

Şekil 38’de yer alan kod haritası incelendiği zaman gerçekleştirilen 23 görüşme sonucunda Yeni İpek Yolu Projesi ana kod ve alt kodlarıyla birlikte toplam 513 kod belirlenmiştir. Yeni İpek Yolu Projesinin Etkileri kodlarıyla birlikte elde edilen toplam kod sayısı 280 iken Türkiye’nin Mevcut Durumu kodlarıyla birlikte 233 koddan oluşmaktadır.

Yeni İpek Yolu Projesinin Etkileri koduna bağlı Siyasi Etkileri, Ekonomik Etkileri ve Lojistik Etkileri adı altında üç ana kod belirlenmiştir. Ana kodun ifade sıklığı toplam 280 olarak bilinmektedir. Bunun 110 kodunu Siyasi Etkiler oluştururken, 91 kod Ekonomik Etkiler ve 79 kodunu ise Lojistik Etkileri oluşturmaktadır. Siyasi Etkileri bağlı olarak oluşturulan alt kodlar; Türkiye’nin Rolü, Türkiye’nin Lojistik Üs Olma Fırsatı, Türkiye-Çin İlişkisi ve Proje ile Çin’in Kazanımları kodları belirtilmiştir. Ekonomik Etkilerine bağlı olarak oluşturulan alt kodlar; Yeni Stratejiler Oluşturma, Uluslararası Ticari İlişkilerin Geliştirilmesi, E-Ticarete Etkisi ve Yeni İpek Yolu Fonunun Kullanımı kodları belirtilmiştir. Lojistik Etkileri bağlı olarak oluşturulan alt kodlar; Teslimat Sürelerin Kısalması, Lojistik Maliyetlerin Düşmesi ve Lojistiğin Diğer Sektörlere Katkısı olarak belirtilmiştir.

Türkiye’nin Mevcut Durumuna bağlı olarak Yeni İpek Yolu Projesinde Türkiye’nin Üstün Yönleri ve Yeni İpek Yolu Projesinde Türkiye’nin Zayıf Yönleri adı altında iki kod belirlenmiştir. Ana kodun ifade sıklığı 233 olarak bilinmektedir. Bunun 75 kodunu Türkiye’nin Yeni İpek Yolu Projesinde Üstün Yönleri alt kodu oluştururken, 158 kodunu Türkiye’nin Yeni İpek Yolu Projesinde Zayıf Yönleri alt kodu oluşturmaktadır. Türkiye’nin Yeni İpek Yolu Projesinde Üstün Yönlerine bağlı olarak Altyapısal Yatırımlar, Artan Üretim Hacmi, Jeostratejik Konum, Havayolu Lojistiğinde Olumlu Gelişmeler, Gelişmiş Karayolu Ağları ve Türk Şirketlerinin Küreselleşmesi kodları belirtilmiştir. Türkiye’nin Yeni İpek Yolu Projesinde Zayıf Yönlerine bağlı olarak Karma Taşımacılığın Gelişmemesi, Lojistik Köylerin Öneminin Kavranmaması, Kamu-Özel Sektör Uyumsuzluğu, Bölgedeki Güvenlik Sorunu, Lojistik Master Planının Karşılığını Bulamaması, Demiryollarının Yetersizliği, Limanların Eksikliği, Bürokratik Engeller ve Politikalar olarak belirtilmiştir.

5.5. Araştırma Elde Edilen Kelime Bulutu



Şekil 39. Araştırmada Elde Edilen Kodların Kelime Bulutu

Şekil 39’da görüldüğü üzere oluşturulan kelime bulutu analizinde görüşme yapılan katılımcıların “Türkiye” ifade çerçevesinde konu ile alakalı farklı ifadelere yer verdikleri görülmüştür. Sıklık dağılımına göre oluşturulan kelime bulutunda en çok dikkat çeken kelimelerin; Çin, lojistik, global, İpek Yolu, yatırım, modern ve cazip olduğu görülmektedir.

SONUÇ

Günümüzde Yeni İpek Yolu Projesi ile tekrar canlandırılmaya çalışılan Çin ile Batı arasındaki ticaret ve medeniyet yolu olarak kullanılan İpek Yolu'nun kullanımı milattan önceye kadar uzanmaktadır. Ekonomiden, kültüre birçok geçişler bu yol ile sağlanmıştır. Kadim İpek Yolu Çin'den başlayarak, Avrupa'ya ve Afrika'ya kadar uzanan geniş bir ticaret ağının genel adı olmuştur. Bu ticaret yollarının adının ipek denmesinin sebebi ise en kıymetli ürünün ipek olmasıdır. Tarihi ipek yolu coğrafi keşifler ve Osmanlının bölgedeki yükselişi sebebiyle etkisini kaybetse de hiçbir zaman yok olmamıştır.

Çin Hükümeti içe kapanık siyasetini kırmak, ucuz iç gücünü Avrupa'nın sermayesiyle birleştirmek, uluslararası ticaretini geliştirmek ve ABD'nin tek kutuplu hegemonyasını kırmak maksadıyla küresel bir proje olan Yeni İpek Yolu Projesi ile tarihi ipek yolunu tekrar canlandırmayı hedeflemektedir. Çin Hükümeti bu girişimini beş temel ilkesini şöyle dile getirmiştir; Ülkelerin bağımsızlığı ve bütünlüğü, savaşırsız bir ortam, iç meselelere karışmama, eşitlik ve karşılıklı kazanma olarak ifade edilmiştir. Yeni İpek Yolu Projesi tüm taşıma modlarını entegre kullanarak Asya, Avrupa ve Afrika'yı bir birine bağlamayı amaçlayan stratejik bir projedir. Proje 21 trilyon bütçesi ve 65 ülkenin katılımıyla kültürel ve ekonomik canlılığı kazandırması beklenmektedir. Projeye katılan ülkeler altyapı ve ulaşım yatırımları ile projede söz sahibi olma noktasında büyük bir çaba sarf etmektedirler.

Türkiye, Yeni İpek Yolu Projesinde orta kuşakta olan Ekonomik Kuşağı hattının karayolu, demiryolları ve limanlarını içeren Avrupa'yı bağlayan hat üzerinde bulunmaktadır. Asya, Avrupa ve Orta Asya coğrafyasının kesişimin de bulunması Türkiye'yi kilit ülke durumuna getirmektedir. Doğu ile Batı arasında köprü görevi gören Türkiye'nin mevcut durumu ile Yeni İpek Yolu Projesindeki yeri detaylı bir şekilde ele alınmıştır. Araştırma da Türkiye'de faaliyet gösteren lojistik firmalarının yöneticileri, sektör temsilcileri ve akademisyenlerle online mülakat yapılarak gerçekleştirilmiştir. Nitel araştırma yöntemlerinden biri olan mülakat yöntemi ile gerçekleştirilen bu çalışmada 23 kişi ile görüşme yapılmıştır. Yapılan bu görüşmeler doğrultusunda Yeni İpek Yolu Projesi'nin Türkiye üzerinde güçlü ve zayıf yönleri tespit edilip bunlara yönelir

çözüm önerileri sunulmuştur. Projenin etkilerine bakacak olursak siyasi etkileri, ekonomik etkileri ve lojistik etkileri ele alınmıştır.

“Yeni İpek Yolu Projesinde Güçlü Yönler” ilişkin “Altyapısal Yatırımlar”, “Jeostratejik Konum”, “Gelişmiş Karayolu Ağları”, “Artan Üretim Hacmi”, “Türk Şirketlerinin Küreselleşmesi” ve “Havayolu Lojistiğinde Olumlu Gelişmeler” olmak üzere 6 alt kod belirtilmiştir. Yapılan görüşmelerde öne çıkan özelliklerden bahsedecek olursak büyük bir çoğunluğun Jeostratejik konumdan bahsedildiği görülmüştür. Projede konumumuzun dışında öne çıkaran en önemli olay diğer ekonomik kuşakların uzun ve güvenli olmamasıdır. Kuzey ekonomik kuşağında yer alan Rusya, Ukrayna ile savaş durumunda olması ve Avrupa’lı devletlerden boykot görmesi bu kuşağın şuanda durmasına yol açmıştır. Güney kuşağında Hindistan ve Pakistan devletlerinin yıllardır savaş durumunda olması, Afganistan’da şeriat yönetim anlayışının hâkim olması bu kuşağında işlevselliğine gölge düşürmektedir. Batı ve doğu arasında yıllardır köprü görevi görmemiz ve alternatifsiz olmamız bizim önemimizi daha da arttırmaktadır.

Hammaddeye ulaşım zorluğu ve lojistik maliyetlerinin artışı ile Avrupalı devletlerin Çin’e alternatif bir ülke aramaya itmiştir. Türkiye’de döviz kurlarından kaynaklı ucuz iş gücüne sahip ve pazara yakın olmasıyla beraber Türk şirketlerinin küreselleşerek Avrupa’nın her noktasında hizmet vermesiyle üretim merkezi olma fırsatı yaratmıştır.

İçinde bulunduğumuz orta kuşağın merkez noktasında olan Türkiye üzerine düşen altyapısal yatırımları yaparak bu projenin devamı için önemli adımlar atmıştır. Türkiye son dönemlerde yaptığı altyapısal yatırımlardan 3. Havalimanı, 1915 Çanakkale Köprüsü, Yavuz Sultan Selim Köprüsü, Marmaray, Edirne-Kars Hızlı Demiryolu ve Lojistik Köyler ile projede önemini arttırmıştır.

Türkiye jeopolitik olarak dünyanın merkezi olduğu bilinmektedir. Döviz kurundaki dalgalanmalar ve lojistik maliyetler sonucunda Türkiye, jeopolitik konumunda katkısı ile üretim hattında ciddi yatırımlar almış ve Avrupa’nın üretim üssü olmuştur. Türk lojistik şirketleri Avrupa’nın her noktasına servis sağlayacak kadar büyük ve operasyonu kuvvetli hale gelmiştir. Karayolu ve havayolunda yapılan yatırımların da sonuç verdiği görülmektedir. Türk Hava Yolları dünyanın en büyük hava yolları

şirketlerinden biri olduğunu ve ülkenin her noktasın hava yolu ile çok hızlı bir şekilde gidilebildiği görülmektedir.

“Yeni İpek Yolu Projesinde Zayıf Yönler” ilişkin “Karma Taşımacılığın Gelişmemesi”, “Bürokratik Engeller ve Politikalar”, “Lojistik Master Planının Karşılığını Bulunmaması”, “Kamu-Özel Sektör Uyumsuzluğu”, “Limanların Eksikliği”, “Demiryollarının Yetersizliği”, “Bölgedeki Güvenlik Sorunu” ve “Lojistik Köylerinin Öneminin Kavranmaması” olmak üzere 8 alt kod belirtilmiştir. Türkiye’nin lojistik alanında çok artışı olmasına rağmen yaptığımız görüşmelerde olumsuz yönlere fazlaca değinilmiştir. Türkiye’nin üç tarafı denizlerle çevrili olmasına rağmen denizyolu taşımacılığında çok zayıf olduğu dünya genelinde hiç armatörün olmaması ve limanlarımızın yetersiz olduğu görülmektedir. Bir diğer konu ise demiryollarının yetersizliği geçmişte büyük bir yatırım ile başlanılan demiryolları son yıllarda devlet politikasından çıkarılmış ve yerini karayolları alındığı görülmektedir. Türkiye coğrafi özellikleri sayesinde demiryolları yapımına elverişli olmasına rağmen bir gelişme görülmemiştir. Yeni İpek Yolu Projesi’nin belki de en önemli girişimi demiryolları olduğu bilinmektedir ve buda ülkemizden geçmektedir. Türkiye bu projenin etkisiyle demiryollarına olan yatırımı yapma konusunda gelişim göstereceğini düşünülmektedir.

Türkiye için projedeki en büyük risklerden birisi bölgedeki güvenlik sorunu olduğu görülmektedir. Doğusunda Azerbaycan ve Ermenistan, Kuzeyinde Rusya ve Ukrayna, Güneyinde Irak ve Suriye’nin iç savaşları ve bölgedeki terör olayları, Batısında Yunanistan ile tarihten süre gelen çekişme sebebiyle dört taraftan sıkışan bir coğrafya içerisinde olmamız bu projenin devamı için başta Çin olmak üzere hat içerisindeki diğer ülke ve girişimcileri Türkiye üzerinde çekincelere sebep olmaktadır. Türkiye’nin Avrupa Birliği üyesi olmayışı sınır kapılarında ciddi yoğunluğa sebep olmaktadır, bürokratik engeller sebebiyle birçok lojistik işlemler olumsuz etkilenmekte hatta bazılarının iptal olmasına sebep olmaktadır. Türkiye’nin yayınladığı lojistik master planına bakılacak olursa geniş bir yelpazede yazılmadığı ve nihai kişilere sektör temsilcilerine ulaşmadığı görülmüştür. Lojistik bir gelişim olması için kamu-özel sektör uyumu olmalıdır, sektör temsilcileri ile yapılan görüşmelerimizde bu uyumsuzluğun lojistik gelişimi olumsuz etkilediği söylenmiştir

Türkiye'nin lojistik üs olma fırsatını değerlendirirken hiç şüphesiz en önemli kriterlerden biri olan lojistik köyler ve karma taşımacılık organizasyonudur. Lojistik köyler içerisinde bulunduğu gümrüklü sahalar, depolar, elleçleme merkezleri ve modern tesisler ile bölgenin lojistik ihtiyacını karşılamak amacı ile kurulmaktadır. Lojistik Köyler sadece karayolu için değil diğer taşıma modları olan demir ve deniz yolu içinde hayati öneme sahiptir. Türkiye ilk olarak 2000'li yıllarda telaffuz edilmesiyle beraber yirmiye yakın lojistik köyü projesi ile her bölgeye hitap eden kapsamlı bir proje hazırlamıştır. Lakin projede yer seçimi noktasında yeterli altyapı çalışmasından yoksun diğer taşıma modlarından bağımsız basit ve ihtiyaçtan uzak bir proje olarak kısmen hayata geçirilmiştir. Yeni İpek Yolu Projesi ile gelişen demiryolu taşımasını deniz ve karayolları ile elleçleme noktasında eksiklikler mevcuttur. Türkiye karma taşımacılıktan uzak bir anlayışla kurulan lojistik köyleri ile lojistik üs olmaktan çok uzaktadır.

Projenin etkilerine bakacak olursak, ana kodlardan “Yeni İpek Yolu Projesinin Siyasi Etkileri” ilişkin “Proje ile Çin'in Kazanımları”, “Türkiye'nin Lojistik Üs Olma Fırsatı” ve “Türkiye-Çin İlişkisi”, olmak üzere 4 alt kod belirtilmiştir. Projenin lideri Çin siyasi olarak dünyanın genelinden farklı bir yönetim anlayışı ile devamlılığını sağlamaktadır. Türkiye ile Çin halkı geçmişi çok eskiye dayanan iki farklı kültür olarak bugüne kadar gelmişlerdir. Tarihte sürekli mücadele ile geçen iki kültür Türklerin Anadolu'ya gelişi ile bağlantılarını koparmıştır. Çin'in başlattığı Yeni İpek Yolu Projesi ile Türkiye-Çin ilişkisi yeniden başlamış ve artarak devam etmektedir bunlar dış ticaret rakamlarına da gözle görülür şekilde gözükmektedir. Çin, Türkiye'nin en büyük 19. İhracat ülkesi ve 2. İthalat ülkesi haline gelmiştir. Bu iki ülkenin yakın ilişkileri projenin ivme kazanmasında büyük rol oynamaktadır. Proje her ne kadar ekonomik bir proje olsa da birçok siyasi çıktıyı elinde bulundurmaktadır. Çin'in yükselişi ABD'yi hiç olmadığı kadar tehdit etmektedir. Bu da diğer devletlerin projeye temkinli yaklaşmasını neden olmaktadır. Bir diğeri ise çok uluslu ülkelerinin projeye katılması ile olası bir siyasi anlaşmazlığın projeyi olumsuz etkileyebilmesidir. Türkiye projeyi yakından takip etmekte ve projenin merkezi olma noktasında önemli adımlar attığı görülmektedir. Türkiye yaptığı altyapısal yatırımlar ile lojistik üs olma konusunda bir atılım gerçekleştirmiştir. Gelişen altyapısını siyasi olarak ta destekler nitelikteki adımlar ile gelecek yüzyılın lojistik üssü olacağı öngörülmektedir.

“Yeni İpek Yolu Projesi Ekonomik Etkileri” ilişkin “Uluslararası Ticari İlişkilerin Geliştirilmesi”, “Yeni İpek Yolu Fonunun Kullanımın Etkisi”, “Yeni Stratejiler Oluşturma” ve “E-Ticarete Etkisi”, olmak üzere 4 alt kod belirtilmiştir. Değişen dünyada tüketimin artması ile üretimin sınırları kalkmış ve teknolojinin etkisi ile de trendler değişmiştir. Son dönemlerde pandeminin de etkisiyle e-ticarete yönelim artmış ve ticaret artık herkesin cebinde olan bir yöne doğru eğrilmiş. Çin Hükümeti değişen dünyaya uyum sağlamak ve projenin geleceğini düşünerek birçok aktarma merkezleri ve depolar satın alarak stratejik hamleler yapmaktadırlar. Dünya genelinde son 15 yılda ortalama yapılan yatırım tutarının %10’u Çin tarafından ve büyük bir bölümü de lojistik olduğu bilinmektedir. Diğer taraftan projeye katılan ülkeleri de bu yatırımlara teşvik etmek için kurduğu fon ile de desteklemektedir. Yeni bir anlayış olan kazan-kazan anlayışıyla hareket eden Çin diğer devletleri de desteleyerek bu mega projenin bir parçası olmaya davet ediyor. Özel sektörde bu projeyi yakından takip ediyor ve yatırımlarını bu projeye göre yapmaktadırlar.

“Yeni İpek Yolu Projesi Lojistik Etkileri” ilişkin “Lojistik Maliyetlerinin Düşmesi”, “Değişen Taşıma Modları”, “Lojistiğin Diğer Sektörlere Katkısı” ve “Teslimat Sürelerinin Kısalması”, olmak üzere 4 alt kod belirtilmiştir. Lojistik ile Ticaret her zaman ayrılmaz bir ikili olmuştur. Üretilen ürünü istenilen noktaya lojistik ile ulaştırılır. Dünyada yaşanan hızlı tüketimler ve değişimler lojistiğin önemini çok daha belirgin hissedilmeye başlandığı görülmüştür. Sürekli artan maliyetlerin ile hammaddeye ulaşım zorlukları ile mücadele eden şirketler üzerine birde lojistik maliyetler eklenmesiyle ticaret yapmanın zorluğunu her defasında dile getirdiği gözlemlenmiştir. Yeni İpek Yolu Projesi’nin çok modlu entegre taşıma sistemiyle taşıma maliyetleri düşecek ve hızlı ticaret akışını sağlanacaktır. Denizyolu ile sık sık yaşanan konteyner krizi ve kazalara alternatif olarak demiryolu planlanmıştır. Çin’de Londra’ya kadar planlanan demiryolu 60 günde teslim edilen ürünleri 20 gün gibi kısa bir sürede teslim edileceği görülmüştür, hızlı olması sebebiyle de havayolunda yüksek maliyetlerden de kaçınarak burada iyi bir alternatif olacağı benzetilmektedir. Demiryolu ile hızlı ve ucuz taşımanın lojistikte yeni bir başlangıç olacağını göstermektedir.

Araştırmadan elde edilen sonuçlara göre Yeni İpek Yolu Proje’si dünya yüzölçümünün %26’sı ve dünya nüfusunun 4 milyarlık bir kısmına hitap etmektedir. Çin

Devleti bu mega projenin tam kapasite ile çalışması için hedeflediği tarih yüzüncü yılı olan 2049 yılını hedeflemektedir. Türkiye projenin orta ekonomik koridorunda yer almaktadır ve bu koridorun en önemli ülkesi konumundadır. Projenin kuzey ve güney koridorlarındaki güvenlik ve savaş durumları orta koridorunun önemini daha çok arttırmıştır ve projenin devamlığı bu koridora bağlı olmuştur. Doğu ve batı arasında köprü görevi gören Türkiye sahip olduğu eşsiz Jeostratejik konum sebebiyle sadece bölgedeki devletler içerisinde değil dünyanın en önemli ülkesi konumundadır. Türkiye birçok eksikliğinin ve zayıf yönlerinin yanında güçlü ve stratejik yönlerini kullanarak fırsatları iyi değerlendirmelidir. Yeni İpek Yolu Projesi'nde Türkiye, sahip olduğu potansiyel güçlerini avantaja dönüştürerek Dünya'nın lojistik üs merkezi olma fırsatına sahip olacaktır.

KAYNAKÇA

- ABBASOVA, N. (2019) “Modern İpek Yolu Projesinin Türkiye Azerbaycan İhracat Pazarlamasına Etkileri”, Yüksek Lisans Tezi, **Süleyman Demirel Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü**, Isparta.
- ABLAYEVA, A. (2013) “Kazakistan Turizmde İpek Yolunun Yeri ve Önemi”, Yüksek Lisans Tezi, **İstanbul Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü**, İstanbul.
- ADIGÜZEL, S. Bölüm 17.
- ACAR, Z.; KÖSEOĞLU, M. (2014) “Lojistik Yaklaşımıyla Tedarik Zinciri Yönetimi”. **Nobel Akademi**: Ankara.
- AKÇAY, N. (2017) “Turkey-China Relations Within The Concept Of The New Silk Road Project. **ANKASAM**.
- AKKAYMAK, M. (2009) “Avrupa-Asya Ulaştırma Koridorları ve Yeniden Canlanan İpek Yolu”, Yüksek Lisans Tezi, **İstanbul Teknik Üniversitesi, Fen Bilimler Enstitüsü**, İstanbul.
- ALDABEK, N. A.; (2002) “Ulu İpek Yolu Ve Günümüzde Orta Asya Entegrasyon Safhaları”, “**çevrimiçi**” [Http://Www.Ekonomi.Gov.Tr/Upload/35f3c000-D8d3-856645207636cf84f490/Nurjamal_Aldabek.Doc](http://Www.Ekonomi.Gov.Tr/Upload/35f3c000-D8d3-856645207636cf84f490/Nurjamal_Aldabek.Doc), Erişim 12/05/2022
- ARIKAN, İ.; AHİPAŞAOĞLU, H. S.; (2005) “Ulaştırma işletmeleri”, Ankara: Gazi Kitabevi,
- ATASOY, F. (2010) “Küreselleşme Çağında Yeniden İpek Yolu, Bir Kültür Koridoru Olarak İpek Yolu Sempozyumu, **UNESCO TMK-Kültür ve Turizm Bakanlığı**, 16/10/2010, Antalya.
- ATLI, A.; ÜNAL, S. (2014) “Türkiye-Çin Ekonomik İlişkileri”, **Siyaset, Ekonomi ve Toplum Araştırmaları Vakfı**, Sayı 96.
- AYDEMİR, H. (2016) “Türkiye’de Boru Hattı Ulaştırması: Genel Durumu, Uluslararası Karşılaştırmalar ve Hedef ile Politikalar Yönelik Öneriler”, **Dokuz Eylül Üniversitesi, Mühendislik Fakültesi, Fen ve Mühendislik Dergisi**, Sayı 54, ss. 399-408.
- AYDIN, H. (2019) “Küresel Ekonomide Modern İpek Yolu Projesinin Doğuşu, Avrupa –Asya (Avrasya) Taşıma Koridorları”, Yüksek Lisans Tezi, **Ağrı İbrahim Çeçen Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü**, Ağrı.
- AYDIN, S. Z.; BİTLİSLİ, F., PALA, Y. (2013) “Karayolu Yük Taşımacılığı Yapan İşletmelerin Müşteri Memnuniyetini Arttırma Çabalarının Tespiti: Bir Araştırma”, **Mehmet Akif Ersoy Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi**, Sayı 9, ss. 46-58.

- AYGÜN, D.; SÜRMEN, Y. (2015) “Karayolu Taşıma İşletmeleri Muhasebesi Taşıma İşletmeleri Muhasebesi”, Kocaeli.
- AYTAÇLI, B. (2012) “Durum Çalışmasına Ayrıntılı Bir Bakış”, **Adnan Menderes Üniversitesi Eğitim Bilimleri Dergisi**, Sayı:3,1-9.
- BABACAN, M. (2003) “Lojistik Sektörünün Ülkemizdeki Gelişimi ve Rekabet Vizyonu”, *Ege Academic Review*, 3(1), 8-15. Retrieved from “çevrimiçi”<https://dergipark.org.tr/tr/pub/eab/issue/39834/472275>, Erişim: 10.05.2020
- BALTACI, A. (2019) “Nitel Araştırma Süreci: Nitel Bir Araştırma Nasıl Yapılır?”, **Ahi Evran Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi**, Sayı:2,368-388.
- BAMYACI, M. (2008) “Modern Lojistik Yönetimi: Organize Lojistik Bölgeleri İçin Bir Yer Seçim Modeli”, Doktora Tezi, **İstanbul Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü**, İstanbul.
- BARBANOVA, K. (2015) “Türkiye İhracatında Multimodal Taşımacılık: İhracat Yüklerinin Romanya Constanta Liman Üzerinden Avrupa’ya Dağıtım Örneği”, Yüksek Lisans Tezi, **İstanbul Aydın Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü**, İstanbul.
- BATTAL, Ü. (2010) “Diğer Taşımacılık Türleri Ulaştırma Sistemleri”, (Yüksek lisans Tezi), **Eskişehir Anadolu Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü**, Eskişehir.
- BİBER, G. (2014) “Marmara Bölgesi Konteyner Terminallerinde Gerçekleşen Ticarete Tekirdağ Asyaport Limanı’nın Sahip Olacağı Payın İncelemesi”, Yüksek Lisans Tezi, **Namık Kemal Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü**, Tekirdağ.
- BULUT, Ö. (2007) “Türkiye’de Taşımacılık Sektörünün Lojistik Olgusu İçerisinde İncelemesi”, Yüksek Lisans Tezi, **Kadir Has Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü**, İstanbul.
- BÜYÜKÖZTÜRK, Ş., ÇAKMAK, E., AKGÜN, Ö., KARADENİZ, . ve DEMİREL, F. (2018) “Eğitimde Bilimsel Araştırma Yöntemleri”, Pegem Akademi: Ankara.
- CENGİZ, T. F.; (2020) “Ortadoğu’da Yaşanan Rejim Değişikliklerinin Türkiye ve Dünya Ekonomisine Etkileri”, Yüksek Lisans Tezi, **Ankara Hacı Bayram Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü**, Ankara.
- CLEMENS, M. (2015) “The Maritime Silk Road And The PLA”, **China Brief**, Cilt 15, Sayı 6, ss. 7-10.
- ÇAKAN, V. (2017) “Yeni İpek Yolu Projesi: Beklentiler Sorunlar ve Gerçekler”, **Asya Araştırmaları Uluslararası Sosyal Bilimler Dergisi**, Sayı 1, ss. 35-52.

- ÇANCI, M.; TÜRKAY, M. (2007). “Marmaray’da Yük Taşımacılığı ve Çok Modlu Sistemle Entegrasyonu”, **Ulaştırma Kongresi, İnşaat Mühendisleri Odası, İstanbul.**
- DEVECİ, D. A.; ÇAVUŞOĞLU, D. (2013) İntermodal Demiryolu Taşımacılığı: Türkiye İçin Fırsatlar ve Tehditler, **Dokuz Eylül Üniversitesi Denizcilik Fakültesi Dergisi**, Cilt 5, Sayı 1, ss. 93-120.
- DHMI. (2020) “Türkiye’deki Havalimanları”. **Devlet Hava Meydanlar İşletmesi Genel Müdürlüğü, T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı**, “çevrimiçi” <https://www.dhmi.gov.tr/sayfalar/havalimanlarimiz.aspx>, Erişim: 1.05.2020.
- ELBİRLİK, G. (2008) “Türk Lojistik Sektöründe Denizyolu Taşımacılığının Önemi ve Sorunları”, Yüksek Lisans Tezi, **Dokuz Eylül Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü**, İzmir.
- ERDOĞAN, A. (2020) “Türkiye’de Lojistik Sektörünün SWOT Analizi”, **The Journal of Social Sciences.**
- ERGÜNEŞ, İ. (2021) “Sağlık Sektöründe Tedarik Zinciri Uygulamalarının Analizi: Sağlık Lojistiği Yapan Firmalar Üzerine Firmalar Üzerine Bir Araştırma”, Yüksek Lisans Tezi, **Çanakkale Onsekiz Mart Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü**, Çanakkale.
- ERKAN, B. (2014) “Türkiye’de Lojistik Sektörü ve Rekabet Gücü”, **ASSAM-Uluslararası Hakemli Dergi.**
- FALLON, T. (2015) “The New Silk Road: Xi Jinping's Grand Strategy For Eurasia”, **American Foreign Policy Interests**, Cilt 3, Sayı: 37, ss. 140 - 147.
- FINDIKLI, S. (2019) “Çeyize Yönelik Tüketim Olgusunu Kuşaklararası Anlamak: Fenomenolojik Bir Araştırma”, Doktora, **Anadolu Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü**, Eskişehir.
- FİLİZ, T. (2020) “Çin’in Küresel Tek Kuşak Tek Yol Girişiminde Türkiye’nin Konumu Üzerine Bir İnceleme”, **Oğuzhan Sosyal Bilimler Dergisi**, Cilt 2, Sayı: 2 ss. 117-133.
- FULSER, B. (2015) “Kombine Taşımacılık ve Türkiye Uygulamaları”, Yüksek Lisans Tezi, **İstanbul Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü**, İstanbul.
- GÜLSÜN, B. (2018) “Lojistikte Taşıma Şekillerinin Belirlenmesi: Bir Kombine Taşımacılık Örneği”, **Mehmet Akif Ersoy Üniversitesi, Uygulamalı Bilimler Dergisi**, Cilt:2, Sayı 2, ss. 37-51.
- GÜNER, B. (2018) “OBOR Girişimi’nin Coğrafyası”, **Marmara Coğrafya Dergisi**, Sayı 37, ss. 112-123.

- GÜRTÜRK, M. (2021) “Çanakkale-Balıkesir Çıkışlı Çok Modlu Lojistik Faaliyetlerinde 1915 Çanakkale Köprüsünün Rolü”, Yüksek Lisans Tezi, **Çanakkale Onsekiz Mart Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü**, Çanakkale.
- HATİPLER, M. (Ed.). (2020) “Ekonomi ve Yönetim Bilimlerinde Güncel Akademik Araştırmalar”, Akademisyen Kitabevi.
- HOLSLAG, J. (2017) “How China's Silk Road Threatens European Trade”, **The International Spectator**, Cilt 52, Sayı 1, ss. 46 - 60.
- KALYONCUOĞLU, S. (2021) “Tanap Projesi Bağlamında Jeopolitik VE Enerji Arz Güvenliği”, Yüksek Lisans Tezi, **Marmara Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü**, İstanbul.
- KANTEN, P., GÜMÜŞTEKİN, G. ve DURMAZ, M. (2018) “Öfke Yönetimini Etkileyen Öncüller: Hemşireler Üzerine Bir Nitel Araştırma”, 6. Örgütsel Davranış Kongresi, Isparta123
- KAWEILI, P. (2017) “Türkiye Çin Dış Ticaretinin İncelenmesi”, Yüksek Lisans Tezi, **İstanbul Ticaret Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü**, İstanbul.
- KELEŞ, Ç. A. (2020) “Modern İpek Yolu Projesi (Tek Kuşak Tek Yol) Kapsamında Orta Koridor: Türkiye Yatırımlar Ve Etkileri”, Yüksek Lisans Tezi, **Atılım Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü**, Ankara.
- KILIÇ, A. (2021) “Batı’dan Doğu’ya Geçen Güç: Bir Kuşak Bir Yol – Modern İpek Yolu. **M5 Savunma Strateji**, “çevrimiçi” <https://m5dergi.com/one-cikan/batidan-doguya-gecen-guc-bir-kusak-bir-yol-modern-ipek-yolu/> Erişim: 6/6/2022.
- KILIÇ, Z. (2019) “Türkiye’de Karayolu Taşımacılığı İçin SWOT Analizi ve Politika Önerileri”, Yüksek Lisans Tezi, **İstanbul Arel Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü**, İstanbul.
- KOÇ, Ö. (2020) “Tarihi İpek Yolu’nun Yeniden Canlandırılmasının Türkiye-Çin Ticaret Hacmine Olan Katkısının İncelenmesi”, Yüksek Lisans Tezi, **Manisa Celal Bayar Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü**, Manisa.
- KOÇAK, R. D. (2020) “Lojistiğin Tarihsel Gelişimi: Askeri Gereksinimden İşletme Lojistiğine ve Tedarik Zinciri Yönetimine Evrilme Süreci”, **Yaşar Üniversitesi, E-Dergisi**, 15(58), 246-258.
- KÖFTECİ, S.; GERÇEK, H. (2010) “Yük Taşımacılığında Taşıma Türü Seçimi İçin Lojistik Maliyetlere Dayalı İkili Lojistik Model”, **Teknik Dergi**, Cilt 21, Sayı 103, ss. 5087-5112.
- KUHNHARDT, L. (2016) “The New Silk Road: The European Union, China and Lessons Learned”, **European Union Global Strategy**:

<http://europa.eu/globalstrategy/en/global-strategy-foreign-and-security-policy-european-union> adresinden alındı. Erişim: 15.05.2018.

KUO, L., KOMMENDA, N. (2018) “What Is China’s Belt And Road Initiative”, The Guardian, cilt: 30.

KURT, C. (2010) “Türkiye’de Ulaştırma Sektörü İçerisinde Lojistiğin Yer ve Önemi”, (Yüksek Lisans Tezi), **İstanbul Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü**, İstanbul.

LAITIO, K.; PERALA, H. (2004) “NeLoc, Summary Of Activities And Results Of The Neloc Project”, **Center For Maritime Studies, University of Turkey**, ss 6.

LINCOLN, Y. S.; GUBA, E. G., (1985) “Naturalistic inquiry”, sage.

M. ÇALKAYA, M.; (2020) “çevrimiçi”
“<https://www.aa.com.tr/tr/ekonomi/turkiye-ile-cin-arasinda-5-yilda-126-milyar-dolarlik-ticaret-yapildi/1749455>” Erişim: 29/02/2020.

NAGHIYEVA, T. (2019) “Tek Yol Tek Kuşak İnisiyatifinin Azerbaycan Ekonomisi Çeşitlendirilmesi Üzerinde Etkisi”, Yüksek Lisans Tezi, **İstanbul Aydın Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü**, İstanbul.

OĞUZ H.; OĞUZ D, (2019) “Türkiye Ekonomisinde Lojistik”, **Uluslararası İşletme ve Ekonomi Çalışmaları Dergisi**, Cilt: 1, Sayı 2, ss. 65-74.

ÖZDEMİR, A. İ. (2004) “Tedarik Zinciri Yönetiminin Gelişimi, Süreçleri ve Yararları”, **Erciyes Üniversitesi, İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi**, Sayı 23, ss. 87-96.

POLAT, G. (2020) “Aerotropolis Bakış Açısıyla İstanbul Havalimanının İncelenmesi”, Yüksek Lisans Tezi, **Kocaeli Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü**, Kocaeli.

SABANCI, T. (2018) “Yeni İpek Yolu Projesi: Tarihi Olanla Benzerlikleri ve Hakkındaki Bazı Çalışmaların Kısa Bir Değerlendirmesi”, **Doğu Asya Araştırmaları Dergisi**, Cilt 1, Sayı 2, ss. 1-19.

SACAR, Ö. (2018) “İpek Yolu Güzergahında Yapılan Lojistik Etkinliklerin Günümüz Lojistik Faaliyetleri İle Karşılaştırılması”, Yüksek Lisans Tezi, **Balıkesir Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü**, Balıkesir.

SARTEYEVA, K. (2019) “İpek Yolu’ndaki Kültürel Mirasın Dünya Turizmine Katkıları: Kazakistan Örneği”, Yüksek Lisans Tezi, **Kastamonu Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü**, Kastamonu.

SENA, K. M.; (2019) “Yap İşlet Devret Modeli İle Yapılan Köprü ve Tüneller”, Yüksek Lisans Tezi, **İstanbul Gelişim Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü**, İstanbul.

- SEZEN, S. (2017) “Bir Kuşak ve Bir Yol Projesi: 21.Yüzyılın Yapı Taşı mı?”, **Dünya Gazetesi**, “Çevrimiçi” <https://www.dunya.com/dunya/bir-kusak-ve-bir-yol-projesi-21-yuzyilin-yapi-tasi-mi-haberi-368883> Erişim: 26/06/2017.
- SHGM. (2020) “Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü Faaliyet Raporu”, **Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü, T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı**, “çevrimiçi” <http://web.shgm.gov.tr/documents/sivilhavacilik/files/pdf/kurumsal/faaliyet/2019.pdf> Erişim: 28/04/2020.
- SHI, Y. (2021) “Yeni İpek Yolu Projesi Çerçevesinde Çin ve Türkiye Arasında Sınır Ötesi E-Ticaret ile İlgili Bir Araştırma”, Yüksek Lisans Tezi, **Samsun Ondokuz Mayıs Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü**, Samsun.
- SUBAŞI, M. OKUMUŞ, K. (2017) “Bir Araştırma Yöntemi Olarak Durum Çalışması” **Atatürk Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi**, 21(2), 419-426. “çevrimiçi” <https://dergipark.org.tr/tr/pub/ataunisobil/issue/34503/424695>
- ŞAHİN, D.; TORAMANLI, G. (2016) “Küresel Ticarete Lojistik Köylerin Önemi”.
- TAGHIYEV, M. (2019) “Bölgesel ve Küresel Politikalar Açısından Tarihi İpek Yolu ve Bakü-Tiflis-Kars Demiryolu Hattı”, Yüksek Lisans Tezi, **Samsun Ondokuz Mayıs Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü**, Samsun.
- TALDYBAYEVA, D. (2019) “Çin-Moğolistan-Rusya Ekonomik Koridoru: Tarafların Menfaatleri”, **Ahmet Yesevi Üniversitesi, ERI Haftalık Bülten**, Sayı 195.
- TAMER, C. (2019) “Çin-Hindişin Yarımadası Ekonomi Koridoru”, **Ankara Kriz ve Siyaset Araştırmaları Merkezi, Stratejik Bakış**, Cilt 17, Sayı 64.
- TANYAŞ, M. (2010) “Kentsel Lojistik ve Lojistik Merkezler”, **Lojistik Yatırımları Konferansı**, İstanbul, Erişim: 27/11/2013.
- TARHAN, N. (2020) “Türkiye’de Taşımacılık Sistemi İçerisinde Modlar Arası İlişkilerin Analiz”, Yüksek Lisans Tezi, **Maltepe Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü**, İstanbul.
- TASLAK, N. (2017) “1915 Çanakkale Köprüsü ve Malkara-Çanakkale Otoyolu Projesi” ss. 4-6.
- TEZCAN, M. (2014) “İpek Yolu’nun İran Güzergâhı ve İpek Yolu Ticaretine İran Engellemesi”, **Uluslararası Türkçe Edebiyat Kültür Eğitin Dergisi**, Cilt 3, Sayı 1.
- Ticaret Bakanlığı. (2020) “Taşıma Sekillerine Göre Dış Ticaret”, **Ticaret Bakanlığı**, “çevrimiçi” <https://ticaret.gov.tr/data/5d63d89d13b8762f7c43a738/16Tasima%20Sekillerine%20Gore%20Dis%20Ticaret.pdf7> Erişim: 28/04/2020.

- UBEROI, P. (2016) “Problems And Prospects Of The BCIM Economic Corridor”, **China Report**, Cilt 52, Sayı 1, ss. 19-44.
- UTİKAD, “Çevrimiçi” <https://www.utikad.org.tr/Detay/Sektor-Haberleri/15096/10-soruda-deniz-ipek-yolu-ve-turkiye> Erişim: 14/5/2022
- UTİKAD, “Çevrimiçi” <https://www.utikad.org.tr/>, Lojistik Performans Endeksi 2018 ve Türkiye Erişim: 14/08/2018.
- UYSAL, O. (2014) “Hangi Proje Ne Zaman Bitecek”, **Rail Turkey Tr**, “çevrimiçi” <https://tr.railturkey.org/2014/01/27/2014-butcesinde-yuk-tasimaciligi-projeleri/> Erişim: 7/05/2014.
- YARDIMCIOĞLU, M.; KOÇARSLAN, H. (2012) “Çok Kutuplu Dünya’ya Doğru Şanghay İşbirliği Örgütü”, **Kahramanmaraş Sütçü İmam Üniversitesi, İİBF Dergisi**, Cilt 2, Sayı 2.
- YILDIRIM, A., ŞİMŞEK, H. (2008) “Sosyal Bilimlerde Nitel Araştırma Yöntemleri”, 6. Baskı, Ankara.
- YILDIZTEKİN, A. (2002) “Lojistiğin Tanımı”, Dünya Gazetesi, Erişim Adresi: www.atillayildiztekin.com
- “Çevrimiçi” https://www.academia.edu/41635482/ZEI_Discussion_Paper_C245_2018_Ludger_K%C3%BChnhardt_The_New_Silk_Road_The_European_Union_China_and_Lessons_Learned Erişim: 10/06/2022.
- “Çevrimiçi” <https://www.istairport.com/tr/ticari/kargo-ve-lojistik-merkezi/kargo-ve-lojistik-merkezi>, 2020.
- “Çevrimiçi” <http://cografyaharita.com/> Erişim: 10/08/2022

EK – 1

Yunus KURTULAN (Bandırma Onyedli Eylöl Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü
Yüksek Lisans Öğrencisi)

Yaşınız:

Eğitim Seviyeniz:

Görev Tanımınız:

Bu Sektördeki İş Tecrübeniz:

1-Bir Kuşak Bir Yol projesi kapsamında sizce Türkiye’yi diğer ülkelerden öne çıkaran özellikler var mıdır? Varsa bunlar nelerdir?

2-Türkiye’nin lojistik merkezi olma noktasında Bir Kuşak Bir Yol projesi sizce önemli fırsatlar yaratır mı?

3-Sizce Bir Kuşak Bir Yol projesi ilgili firmaların yatırım stratejileri üzerinde etkili oldu mu?

4-Sizce Bir Kuşak Bir Yol projesi ile Türkiye yabancı yatırımcılar için cazip bir ülke konumuna erişecek midir?

5-Bir Kuşak Bir Yol projesinin Türkiye’nin dış ticaret hacminde önemli bir etki yaratacağını düşünüyor musunuz? Projenin uygulamaya geçmesi ile birlikte Çin ile ilişkilerimiz sizce ne yönde etkilenecektir?

6-Sizce Bir Kuşak Bir Yol projesi, Türkiye’nin modern karma taşımacılığı üzerinde bir etki yaratacak mıdır?

7-Sizce Türkiye’nin Bir Kuşak Bir Yol projesi için lojistik altyapıları yeterli midir?

8-Sizce Bir Kuşak Bir Yol projesi ile teslimat sürelerinde bir değişim olacak mıdır?

9-Doğu ile Batı arasında transit geçişlerde köprü görevi gören Türkiye’nin bu proje ile önemli ekonomik kazanımlar elde etmesi sizce mümkün müdür?