

## TÜRKİYE'DEKİ GÖÇ HAREKETLERİ VE LOJİSTİK İLİŞKİSİ

**Hayrettin KESGİNGÖZ**

Doç. Dr. Kahramanmaraş Sütçü İmam Üniversitesi, İİBF Uluslararası Ticaret ve  
Lojistik Bölümü Öğretim Üyesi  
ORCID: 0000-0002- 5143-4891

**Murat BURAK**

Kahramanmaraş Sütçü İmam Üniversitesi, İİBF Uluslararası Ticaret ve Lojistik  
Bölümü Yüksek Lisans Öğrencisi  
ORCID: 0000-0002-5136-7238

---

### Öz

İnsanların farklı özelliklere bağlı olarak yer değiştirmek zorunda kalması ve bu yer değiştirme sürecinde ihtiyaç duyduğu ve kendi başına yönettiği bir süreç olarak lojistik ve göç ilişkisinin boyutu incelenmiştir. Çalışmada Türkiye'nin mevcut konumuna göre 2021 yılına ait veriler kullanılarak ülkeye gelen ve ülkeden giden göçmenlerin tercih ettiği taşıma alternatifleri değerlendirilmiştir. Taşıma alternatiflerinin kullanılması, o alternatif taşıma yönteminin gelişmesini sağlamaktadır. Ayrıca tercih edilen şehirlerde altyapı, ekonomik yapı, sosyal yapı ve demografik olarak gelişmesine katkı sağlamaktadır. Değerlendirme sonucunda ise Türkiye'ye gelen ve Türkiye'den giden göçmen sayılarının artmasına bağlı olarak ülkede ulaşım ve lojistik altyapısının geliştiği ve farklı taşıma araçlarının tercih edildiği bulgusuna ulaşılmıştır.

**Anahtar kelimeler:** Göç, Göç Hareketleri, Lojistik, Gelişme, Entegrasyon, Türkiye

### MIGRATION MOVEMENTS AND LOGISTICS RELATIONSHIP IN TURKEY

#### Abstract

The dimension of the relationship between logistics and migration as a process that people have to relocate due to different characteristics and that they need and manage on their own in this relocation process has been examined. In the study, the transportation alternatives preferred by the immigrants coming to and leaving the country were evaluated by using the data of 2021 according to the current position of Turkey. The use of transportation alternatives provides the development of that alternative transportation method. In addition, it contributes to the development of infrastructure, economic structure, social structure and demographics in preferred cities. As a result of the evaluation, it was found that the transportation and logistics infrastructure in the country developed and different transportation vehicles were preferred due to the increase in the number of immigrants coming to and leaving Turkey.

**Keywords:** Migration, Migration Movements, Logistics, Development, Integration, Turkey

## 1. GİRİŞ

Geçmişten günümüze doğru geline süreç içerisinde ulusal ve uluslararası alanda sosyal ve kültürel değerlerin yaygınlaşması ve ekonomik anlamda ülkelerin daha çok gelişerek refah düzeyini artırma ihtiyacı farklı strajilerin ortaya çıkmasına neden olmuştur. Bu durumun en önemli nedenlerinden biri olarak da küreselleşme hareketleri ülkeler arasındaki engelleri esneterek karşılıklı ilişkilerin geliştirilmesinde önemli bir etkiye sahiptir. Bu anlamda küreselleşme ile birlikte ortadan kalkmaya başlayan engeller ülkelerin ve toplumların ekonomik, ticari, kültürel ve sosyal anlamda birbirlerine daha çok yakınlaşmasına neden olmuştur. Bu durumdan ötürü ülkelerin kendi içerisinde yaşadığı olumsuz politikalar ve insanların artan refah düzeyi ülkeler ve bölgeler arasında göç hareketlerine neden olmaktadır. Toplumlar yaşanan olumsuzluklardan (yoksulluk, savaş, ihtilal, hastalık vb.) uzaklaşmak ve hayatını devam ettirebilmek amacıyla tarihi süreç boyunca farklı alanlara doğru göç etmek zorunda kalmışlardır. Nitekim eski dönemlerdeki koşullar ile günümüzdeki hayat koşullarının farklı olmasına rağmen insanların en temel ihtiyacı değişmemiştir. İnsanların sonsuz ihtiyaçlarına rağmen hayatta kalmasını sağlayacak olan temel ihtiyaçlar (yeme-içme, barınma, giyinme vb.) değişmemiştir. Söz konusu ihtiyaçları gidermek ve uzun dönemde hayatta kalmanın planlamasını yapmak zorunda kalan toplumlar bugün lojistik yönetimi olarak nitelendirdiğimiz süreçten yararlandığını göstermektedir. İlk olarak askeri alanda tedarik ve malzeme yönetimi ile askeri birliklerin devamlılığını ve sürekliliğini sağlamak için kullanılan süreç sivil hayatta da insanların hayatını idame ettirme sürecinde kullanılmaktadır. Buna göre göç ve lojistik arasındaki çift yönlü ilişkinin Türkiye özelinde 2021 yılı verilerinin kullanılarak ortaya konulmaya çalışılması, çalışmanın temel amacını ortaya koymaktadır. Nitekim Türkiye geçmiş dönemlerde birçok kavim ve uygarlığa ev sahipliği yapmıştır. Çünkü ülkenin mevcut jeopolitik konumu farklı toplumların geçiş güzergahı üzerinde olması Türkiye için önemli bir avantaj yaratmıştır. Bu nedenle eski dönemlerden beri sürekli bir hareketlenmeye şahit olan Türkiye günümüzde de artan yabancı uyruklu ziyaretçi sayısı ulaşım ve altyapı anlamında ülkenin gelişmesini sağlamıştır. Lojistik yönetiminin en önemli unsuru olarak ulaştırma hizmetleri artan göç hareketlerine bağlı olarak ülkemizde gelişmeye başlamıştır. Alternatif yollar ile farklı taşıma araçlarının tercih ediliyor olması ulaşım ve altyapı alanında ilerlemeye başladığının önemli bir göstergesidir. Bu anlamda göç hareketleri ile lojistik yönetimi arasında olumlu bir ilişkinin olduğunu savunan bu çalışma 5 farklı başlık ile değerlendirilmiştir. İlk olarak göç ve lojistik yönetiminin kavramsal çerçevesi hakkında bilgiler verilmiş ve sonrasında göç ve lojistik arasındaki ilişkiden bahsedilmiştir. Devamında ise Türkiye özelinde 2021 yılına ait veriler kullanılarak değerlendirme yapılmış ve ilgili literatür bilgisi ile çalışma sonuca ulaştırılmıştır.

## 2. KAVRAMSAL ÇERÇEVE OLARAK GÖÇ

İnsanlık tarihinin başlangıcı ile birlikte ortaya çıkan göç olgusu, 18.yy ile 19.yy'dan sonra ekonomik, sosyal ve kültürel anlamda meydana gelen değişiklikler ile küreselleşme kavramı ortaya çıkmış ve literatürde önemle vurgulanan bir konu haline gelmiştir. Bu denli önemli olmasının nedeni ulusal ve uluslararası alanda gerçekleşen göç hareketleri ekonomik, siyasi, sosyal,

psikolojik, antropolojik vb. birçok disiplini etkilemesi nedeni ile çok yönlülük göstermektedir. Bu bağlamda göç olgusu, ortaya çıkış nedenine göre kendi içerisinde sınıflandırılabilir. Bu sınıflandırmaya göre; Göç, genel anlamıyla mekânsal değişikliğe karşılık gelen göç kavramı kişileri ve toplumları kendi içerisindeki nedenlere göre hem psikolojik hem de demografik ve sosyal bir takım olaylarla etkileyerek insanların kitleler halinde yaşanabilir refah alanlarına hareketini sağlayan davranış biçimleri olarak da tanımlanabilir (Güvenç,1996;21). Göç hareketlerini gerçekleştiren göçmen (Muhacir) ise çeşitli nedenlerden kaynaklı olarak ikamet ettiği bölgeyi veya ülkeyi bırakarak başka bir bölgeye yerleşen insan topluluğunu ifade eder (TDK, 2022). Göçmen olarak nitelendirilen büyük insan toplulukları göç alan ve göç veren iki ülke arasında bağlantı unsuru oluşturmaktadır. Göç edilen bölge göçmenler için yeni yaşam alanı olarak çeşitli alternatif sektörler ile kültürel farklılıkları ortaya çıkarmaktadır. Göç olgusunu kendi içerisindeki nedenlere göre sınıflandıracak olursak; beyin göçü, iyi eğitim almış kalifiye elemanların çeşitli fırsatları değerlendirmek amacıyla gittikleri bölgelerde uzun vadede kalıcı kararlar alıp geri dönmeyip gittikleri bölgeye yerleşme durumunu ifade eder (Bakırtaş ve Kandemir, 2010;963). Bir başka neden olarak; zorunlu göç, göç olgusu insanlar tarafından çeşitli nedenlerden dolayı karar alıp yer değiştirmeyi ifade eder. İnsanlık tarihi boyunca bazı durumlar karar vermenin de ötesine geçerek göç olgusunu zorunlu kılmıştır. Bu bağlamda mücbir sebeplerden dolayı farklı bölgelere göç eden insan topluluğu zorunlu göçü ifade etmektedir (Çakı, 2018;18). Göç edenlerin kısa ve uzun vadede aldığı kararlar ve yurtiçi dolaşımına yönelik bir sınıflandırma yapacak olursak; gönüllü göç, gönüllü göç diğer türlerden farklı olarak insanların kendi isteği ile yer değiştirmesini ifade eder. Bu bağlamda gönüllü göç hareketleri için birçok neden sıralanabilir. Bunlardan bazıları yaşam standartları yüksek ve iş istihdamı fazla olan alanlar ilgi çekici alanlardır (Özyakışır, 2013;15). Kalıcı göç ise göç edilen bölgede yasal gereksinimlerin sağlanması şartıyla kalıcı olarak oturma ve çalışma izni olan göçmenleri ifade eder. Göç alan ülkede artan kalıcı göçmenlerin nedeni sınır alanlarında yaşanan güvenlik sorunları ve yaşanabilir hayat sahasının sınırlı olmasından kaynaklanmaktadır (Nakhoul, 2004:11). Göç hareketlerinin özelliklerine göre sınıflandıracak olursak; düzenli ve düzensiz göç, Uluslararası alanda gerçekleşen hareketlenmeler yasal gereksinimleri zorunlu hale getirmiş ve göç olgusunu kendi içerisinde sınıflandırmaya çalışmıştır. Bu sınıflandırmaya göre, yasal gereksinimler göz önünde bulundurularak yapılan göç hareketleri düzenli göç kavramını ifade ederken, ülkenin yasal gereksinimlerini ve kurallarını ihlal ederek yapılan göç hareketleri ise düzensiz göç kavramını ifade etmektedir. Ayrıca bir ülkeden başka bir ülkeye günü birlik olsun, aylık olsun, yıllık olsun bu sürelerde tatil, savaş, istihdam vb. nedenlerle ülkeye gelip tekrar dönen kişilere de biz bu çalışmada göçmen veya mülteci olarak tanımlayacağız (TİM, 2022).

Geçmişten günümüze doğru geçen süreç içerisinde küreselleşmenin de etkisiyle çoğu ülke göç hareketlerine maruz kalmıştır. Hem ulusların kendi içerisinde yaşadıkları göç hem de uluslararası anlamda yaptıkları göç hareketleri bölgeleri ve toplumları işsizlik, işgücü, yabancı yatırımlar, üretim ve istihdam gibi ekonomik değerleri etkileyen faktörlerin etkileri önemli bir konu haline gelmiştir. Bu bağlamda ulusal ve uluslararası boyutta yaşanan göç hareketlerinin ekonomik ve sosyal etkileri ülkelerin ve toplumların gelişmesi ve kültürel anlamda kaynaşması bakımından önem arz etmektedir.

### 3. KAVRAMSAL ÇERÇEVE OLARAK LOJİSTİK

Lojistik sözcüğü geniş bir zaman dilimi boyunca etimolojik kökenlerinin de bağlantılı olduğu askeri alanda kullanılan bir terim olmuştur. II. Dünya Savaşına kadar askeri alanda kullanılan lojistik, 1960'larda pazarlama ve ticaret anlayışıyla birlikte işletme alanında da kullanılmaya başlanmıştır. Bu dönemlerde nakliye, depolama ve tedarik gibi lojistik faaliyetleri işletmeler tarafından ayrı ayrı değerlendirilmekte ve birçok işletme bu ihtiyaçlarını imkanları doğrultusunda kendi bünyesinde gidermeye çalışmaktaydı. Bu durum da bağımsız bir lojistik sektörünün ortaya çıkmasına engel olmaktaydı. Ancak ABD dahil gelişmiş ülkelerde meydana gelen taşımacılık liberalizasyonu Dünya savaşları ile birlikte olumsuz etkilenen devletlerin bağımsızlık mücadelesi ve hayatta kalma arzusu ihtiyaç fazlalığını ortaya çıkarmış ve ulaşım hareketleri ile başlayan yönetim süreci 1970 ve 1980'li yıllarda ayrı bir sektör olarak konuşulmaya başlanmıştır. 1980'li yılları takiben ülke ekonomilerinin dışa açılma politikası izlemeleri ve küreselleşme hareketleri 2000'li yıllara kadar birçok değişikliğe neden olmuştur. Küreselleşme hareketleri ile birlikte değişen Dünya düzeni müşteri istek ve ihtiyaçlarını da etkilemiş ve buna bağlı olarak mal ve hizmet üretimi yapan işletmelerin yönetim süreci değişmeye başlamıştır. Müşteri ihtiyaçlarını zamanında ve eksiksiz bir şekilde yerine getirerek üretim işletmelerinin temel amacı olmuştur (Bowersox, Closs ve Cooper, 2002;328). Değişen işletme yapısına göre lojistik yönetimine bilimsel bir tanım getirecek olursak; yasal gereksinimler göz önünde bulundurularak üretim sürecinden nihai ürün çıktısına kadar ki her türlü bilgi, belge, para, ve yönetim sürecinin işletme ve müşteri arasındaki çift yönlü hareketin planlanması ve organize edilmesi sürecine lojistik yönetimi denilmektedir. Bu tanıma göre lojistik yönetimi hem işletmelerin faaliyetlerini yerine getirmek hem de bitmiş ürünü doğru müşteriye iletmek ve onların ihtiyaçlarını zamanında karşılayabilmek açısından önem arz etmektedir. Buna göre 2000'li yıllardan sonra bilinirliği artan lojistik yönetiminin uluslararası boyutta da kullanılabilir hale gelmesi insanların arz ve talep ölçeğini daha da geliştirmiştir. İnsanların artan istek ve ihtiyaçlarına cevap verebilmek için çeşitli yönetim süreci ve uygulamalar kullanılmaya başlanmıştır. Lojistik faaliyetlerinin farklı alanlarda kullanılabilir hale gelmesi bu yönetim sürecine bilimsel yöntemlerinde katılmasını gerekli hale gelmiştir. Nitekim askeri faaliyetlerle başlayan süreç normal hayatta da insan ihtiyaçlarını karşılamaya yönelik önemli bir süreç haline gelmiştir. Buna göre lojistik faaliyetlerin ve hizmetlerin değer yaratması için uygun ürünün uygun miktarda, uygun zamanda, uygun fiyatla ve doğru yerlerde bulundurulması gerekmektedir. Bilimsel olarak lojistik yönetimi hakkında yazılan kaynaklarda temel lojistik prensiplerin yönetim sürecinde önemli bir yere sahip olduğunu vurgulamaktadır. Lojistik prensipler, genel olarak lojistik faaliyetlerde kılavuz olarak görülmesi gereken temel ilkeleri ifade etmektedir. Bu prensipler Standartlık, Ekonomiklik, Yeterlilik, Elastikiyet, Yalınlık, İzlenebilirlik, Uyum ve Koordinasyon ile Planlama ve Önceliklendirme olarak 8 farklı şekilde sınıflandırılabilir. İşletmelerin farklı örgütsel yapısına bağlı olarak değişen bu prensipler lojistik faaliyetlerin karmaşık bir hale gelmemesi için mutlaka göz önünde bulundurulması gereken özelliklerdir.

Lojistik ile benzer anlamda kullanılan, literatürde bazı farklılıkları ortaya konan Tedarik Zinciri Yönetimi kavramıda benzer şekilde, tedarikçilerden müşterilere kadar ürün, bilgi ve finansal akışı düzenleyen yeni bir yönetim

sürecidir. Bu yönetim sürecinin ortaya çıkmasının nedeni işletmelerin yönetim sürecinde meydana gelen değişimlerden kaynaklanmaktadır. Temelde insan ihtiyaçlarını yerine getirmek amacıyla kurulan ve kendi içerisinde farklı birimlere ve türlere ayrılan işletmeler geçmiş dönemlerde yapılan işe önem verirken günümüzde bu anlayış değişmiş ve işletmelerin yönetim süreci müşteri istek ve ihtiyaçlarına göre şekillenmiştir. Bu durumda günümüzde artan ihtiyaçlara bağlı olarak alternatif sektörlerin ortaya çıkmasına neden olmuştur. Piyasada alternatif sektörlerin çoğalması ile daha sistemli hale gelmeye başlayan lojistik yönetimi günümüzde Tedarik Zinciri Yönetimi'nin bir halkası olarak işlev göstermektedir. Tedarikçi, üretici, toptancı, perakendeci ve müşterinin bulunduğu sistemde lojistik yönetimi fiziksel bir öneme sahiptir (Mayer, 2001).

İşletmelerin örgütsel yapısı ve müşteri portföyüne göre farklılık gösteren Tedarik Zinciri Yönetimi sürecinde lojistik faaliyetler 4 farklı şekilde sınıflandırılmaktadır. Bunlar Üretim Lojistiği, Tedarik Lojistiği, Geri Dönüşüm Lojistiği ve Dağıtım Lojistiği olarak sıralanabilir. Bu sınıflandırmaya göre üretim lojistiği söz konusu mal ve hizmeti üretecek olana firma veya işletmenin gerekli hammadde ve yardımcı işçiliğın üretim sürecine dahil edilmesine kadar ki faaliyetlerini ifade etmektedir. Üretim sürecine dahil edilen hammadde veya yarı işlenmiş mamüllerin ilgili tedarikçilerden alınıp üretim tesisine ve üretim tesisindeki dolaşımından sonrada nihai ürün olarak müşteriye ulaşımını sağlayan faaliyetler ise dağıtım lojistiğini ifade etmektedir. Söz konusu ürün ve hizmet üretim sürecinden sonra müşteri isteklerini karşılamıyor veya teknik bir sorun mevcut ise tekrardan müşteriden alınıp üretim sistemine dahil edilmesi de geri dönüşüm lojistiğini ifade etmektedir. Tedarik lojistiği ise diğer lojistik türlerinin ve tedarik zinciri yönetim sürecinin tam zamanlı ve etkin bir şekilde çalışmasına yardımcı olabilecek alternatif tedarici ağlarını ifade etmektedir. Nitekim farklı sektörlerde farklı süreçleri gerektirebilen bu faaliyetler insanların hayatta kalmasını sağlayan alanlarda olduğu gibi insanların sosyal ve kültürel aktivitelerinde de yer almaktadır. Örneğın savaş, sel, deprem gibi mücbir sebeplerden dolayı yardıma muhtaç olan insanlara tam zamanlı lojistik desteği ifade eden acil ve afet lojistik yönetimine ihtiyaç duyulurken; karnaval, etkinlik ve sergi gibi sosyal ve kültürel aktiviteleri destekleyen organizasyonlarda fuar ve etkinlik lojistiğine ihtiyaç duyulmaktadır. Bu yönü ile değerlendirdiğimizde lojistik faaliyetler insanların yerleşim yerine ve kültürel özelliklerine göre ayırım yapmadan istenilen ve ihtiyaç duyulan mal ve hizmetlerin zamanında ve doğru bir şekilde yerine getirilmesinden sorumlu bir yönetim süreci olarak günümüzde önemli bir yere sahiptir.

#### 4. GÖÇ VE LOJİSTİK İLİŞKİSİ

İhtiyaçlar insanoğlunun yaratıldığı günden beri var olan çok eski bir kavramdır. Tarihi çağlar ve süreçler boyunca insanlar sürekli olarak bir yerden başka bir yere göç etmeye ihtiyaç duymuşlardır. Toplumdan topluma farklılık göstermekle birlikte mevcut coğrafi koşullar, politik yapı, ekonomik politikalar, savaş veya doğal afetler gibi nedenlerden dolayı insanlar farklı coğrafyalara hareket etmek zorunda kalmışlardır. Farklı özelliklere göre yerini değiştiren toplumlar gittikleri yerlerde yeni aletler ve yollar keşfederek hayatta kalmanın ve ihtiyaçlarını gidermenin alternatiflerini bulmuşlardır. Toplumların bir yerden başka bir yere göç etmesinin temel nedeni olarak hayatta kalma mücadelesi beraberinde farklı ihtiyaçları ortaya çıkarmıştır. Nitekim en önemli unsur olarak

hayatta kalmak için gerekli yiyecek, içecek, elbise ve savunma eşyalarının tedariki ve taşınması bugün lojistik olarak nitelendirdiğimiz faaliyetlerin insanların var olduğu günden beri yaptığını göstermektedir. İlk olarak ABD ordusunda askeri yönetim sürecinin bir parçası olarak ortaya çıkan lojistik yönetimi yalnızca askerlerin değil bütün askerlerin bulunduğu birliğin aylık ve yıllık ihtiyaçlarının tedariki, hesaplanması, planlanması ve taşınmasına yönelik işlemlerinin tamamı olarak kabul edilmektedir. Ancak eski dönemlerde lojistik kelimesi ile ifade edilmeyen askeri birliklerin dışında gelişen ihtiyaçların içerisinde kullanılan bir yönetim süreci olarak lojistik göç olgusu üzerinde de önemli bir etkiye sahiptir. Tarihi süreç içerisinde meydana gelen mücbir olaylardan dolayı insanların farklı alanlara yönelmesi lojistik faaliyetlerinin gelişmesine neden olmuştur. Sümerler tarafından tekerleğin icat edilip at arabalarının kullanılmasından önce insan gücüne dayalı bir işleyiş mevcuttu. Ancak zaman içerisinde meydana gelen tarihi olaylar ve değişimler insan ihtiyaçlarını da değiştirmiş ve farklı alternatiflerin ortaya çıkmasına neden olmuştur. Toplumların hızlı bir şekilde ilerlemesini sağlayan en önemli unsur olarak taşıma araçları ve alternatif yollar insanların hayatta kalmasına olanak sağlamıştır. Tarihi süreç içerisinde birçok askeri başarının nedeni olarak kabul edilen lojistik yönetimi farklı alternatiflerle farklı yolların istenilen amaçlar doğrultusunda kullanılabilmesi bakımından etkinliğini ve verimliliğini sağlamaktadır. Kartaca Kralı Hannibal ile Büyük İskenderin çok güçlü ordulara karşı uyguladığı lojistik taktikler az sayıdaki asker ve mühimmat ile nasıl başarılı olunabileceğinin bir kanıtı niteliğindedir. Bu bağlamda değerlendirdiğimizde lojistik faaliyetleri insanların olduğu her yerde var olan bir yönetim süreci olarak toplumların ve ülkelerin görünmeyen bir stratejik gücü olarak ifade edilebilir (Çakıcı, 1978).

Geçmişten günümüze doğru geline süreçte birçok alanda ihtiyaç duyulan ve kullanılan bir yönetim süreci olan lojistik gelişen altyapı ve teknolojik faaliyetler ile daha hızlı ve sistemli bir şekilde yapılır hale gelmiştir. Ancak Küreselleşme olgusunun etkisi ile ortaya çıkan savaş, hastalık ve politik nedenlerden dolayı değişen uluslararası dengeler lojistik uluslararasılaşmasına neden olmuştur. Ülkeler ve bölgeler arasındaki sınırların esnetilip karşılıklı ticari ilişkileri geliştirip aynı zamanda turizm amaçlı gelir sağlamak amacıyla ulusal ve uluslararası göç hareketlerinin olması farklı taşıma modlarının etkili bir şekilde kullanılmasına neden olmuştur. Bu anlamda Türkiye mevcut jeopolitik konumu ile Asya, Avrupa ve Orta Doğu ülkelerinin bağlantısı olarak önemli bir coğrafyaya sahiptir. Geçmiş dönemlerde de birçok uygarlığa ve kavime ev sahipliği yapan Türkiye komşu olduğu bütün ülkelere sınır bağlantısı mevcuttur. Jeopolitik konumundan dolayı kara, hava, deniz ve demir yolu taşımacılığa imkan sağlaması bakımından önemli bir lojistik merkez konumundadır.

Verilen bu bilgiler ışığında göç ve lojistik ilişkisinin boyutunu saptamak için farklı özelliklere yönelik tabloların değerlendirilmesi çalışmanın açıklayıcı olması bakımından önem arz edecektir. Buna göre Türkiye'ye gelen ve Türkiye'den giden göçmenlerin yıllara göre dağılımı Tablo.1'de belirtilmiştir.

**Tablo.1.** Yıllara Göre Türkiye'ye Gelen ve Türkiye'den Çıkan Yabancıların Dağılımı (2012-2021)

Türkiye'ye Giriş Yapan Yabancılar (Kişi)		Türkiye'den Çıkış Yapan Yabancılar (Kişi)	
Yıllar	Dağılım	Yıllar	Dağılım
2012	29.704.394	2012	29.573.892
2013	32.865.309	2013	32.639.760
2014	35.115.789	2014	34.760.393
2015	34.633.391	2015	34.235.711
2016	24.666.471	2016	24.718.273
2017	32.058.216	2017	32.033.516
2018	39.486.492	2018	39.315.104
2019	44.527.358	2019	44.579.083
2020	12.678.664	2020	13.036.926
2021	24.630.685	2021	24.150.633

**Kaynak:** (<https://aybu.edu.tr>)

Tablo.1'de yer alan bilgilere göre 2012 ile 2021 yıllarına ait göçmenlerin dağılımı verilmiştir. Tabloya göre Türkiye'ye gelen ve Türkiye'den giden yabancıların yıllara göre dalgalı bir seyir izlediğini söyleyebiliriz. 2012 yılı ile 2018 yılları arasında Türkiye'ye giriş yapan vatandaş sayısı dalgalı bir hal alırken 2019 yılında ciddi bir artışla rekor kırıp 2020 yılında en düşük skoru kaydetmiştir. 2021 yılı itibari ile de normal düzeyde bir dağılım söz konusudur. Ancak Türkiye'ye gelen vatandaşların Türkiye'den çıkış tarihlerine göre kıyasladığımızda neredeyse gelen yabancı sayısı kadar ülkeden çıkış yapan yabancı sayısı mevcuttur. Buna göre değerlendirdiğimizde Türkiye'ye gelen yabancıların neredeyse tamamı kısa süreli olarak ülkede kaldıktan sonra geri çıkış yaparak ülkesine dönmektedir. Bu durumun nedeni olarak ise üretime ve istihdama bağlı olarak mevsimsel işçi göçleri ile turizm amaçlı düzenlenen kısa süreli gezilerin çoğunlukta olduğunu söyleyebiliriz.

Jeopolitik olarak geçiş güzergahında olan Türkiye birden fazla giriş ve çıkış özelliğine sahiptir. Bu yönü ile değerlendirdiğimizde Ülkelere göre Türkiye'ye giriş yapan yabancıların dağılımı Tablo.2'de belirtilmiştir.

**Tablo.2.** Hudut Kapılarından Türkiye'ye Giriş ve Çıkış Yapan İlk 10 Ülkenin Dağılımı (2021)

Hudut Kapılarından Türkiye'ye Giriş Yapan Göçmenler (Kişi)		Hudut Kapılarından Türkiyeden Çıkış Yapan Göçmenler (Kişi)	
Ülkeler	Dağılım	Ülkeler	Dağılım
Rusya	4.683.864	Rusya	4.648.110
Almanya	3.083.030	Almanya	3.012.498
Uyrayna	2.049.834	Uyrayna	2.045.829
Bulgaristan	1.402.098	Bulgaristan	1.380.516
İran	1.153.098	İran	1.090.466
Irak	836.648	Irak	819.844
Hollanda	645.049	Hollanda	632.146
Fransa	620.334	Fransa	616.224
Polonya	585.013	Polonya	583.673
Romanya	495.401	Romanya	488.735
Diğer	9.076.316	Diğer	8.832.592
<b>Toplam</b>	<b>24.630.685</b>	<b>Toplam</b>	<b>24.150.633</b>

**Kaynak:** (<https://aybu.edu.tr>; Gelir idaresi başkanlığı resmi sitesinden yararlanılmıştır.)

Tablo.2’de verilen bilgilere göre Türkiye’ye en çok gelen ilk on ülkenin dağılımı belirtilmiştir. Tabloya göre değerlendirdiğimizde Türkiye’ye en çok giriş ve çıkış yapan ülkelerin Balkan ve Avrupa ülkesi olduğunu söyleyebiliriz. Çünkü Türkiye jeopolitik olarak geçiş bölgesinde yer aldığı için hem karayoluna, hem deniz yoluna ve hemde havayolu taşımacılığına imkan sağlaması ile birden fazla hudut kapısının yapılmasına neden olmuştur. Buna göre yapılan mevcut hudut kapılarına göre ülkeye giriş ve çıkış yapan ülkeleri incelediğimizde ilk on sırada iran ve irak hariç Türkiye’nin batı kısmında yer alan hudut kapıları işlem göstermektedir. Türkiye’nin batı kısmı 3 farklı taşıma moduna (karayolu, havayolu, deniz yolu) imkan sağlamasının bu değerler üzerinde etkili olduğunu söyleyebiliriz. Nitekim farklı özelliklere göre ülkeye giriş ve çıkış yapan yabancılar hem ulusal hem de uluslararası geçiş sürecinde lojistik faaliyetlere ihtiyaç duymaktadır. Bu yönü ile lojistik altyapısını güçlendirmeye yönelik girişimlerde bulunan Türkiye 30 tane karayolu, 8 tane demiryolu, 10 tane deniz yolu ve 64 tanede havayolu hudut kapısına ve sahasına sahiptir. Bu durum artan göç hareketleri ile birlikte artan lojistik faaliyetlerin karşılıklı olumlu ilişkisine dikkat çekmektedir. Jeopolitik konumundan dolayı farklı ülkelerin uğrak yeri olan Türkiye’ye gelen yabancı uyruklu kişilerin değişim oranları Tablo.3’de belirtilmiştir.

**Tablo.3.** Türkiyeye gelen yabancıların ilk 10 uyuğa göre değişim oranları (2020-2021)

Uyruklar	Yıllar		Değişim Oranı (%)	Uyruk Payı (%)	
	2020	2021		2020/2021	2020
Almanya	1.118.932	3.085.215	175,73	8,79	12,48
Bulgaristan	1.242.961	1.402.795	12,86	9,76	5,68
Fransa	311.708	621.493	99,38	2,45	2,51
Hollanda	271.526	645.601	137,77	2,13	2,61
Irak	387.587	836.624	115,85	3,04	3,39
İran	385.762	1.153.092	198,91	3,03	4,67
Polonya	145.908	585.076	300,99	1,15	2,37
Romanya	269.076	496.178	84,40	2,11	2,01
Rusya	2.128.758	4.694.422	120,52	16,72	19,00
Ukrayna	997.653	2.060.008	106,49	7,83	8,34
<b>Diğer</b>	<b>5.474.343</b>	<b>9.131.762</b>	<b>166,81</b>	<b>42,99</b>	<b>36,94</b>
<b>Toplam</b>	<b>12.734.213</b>	<b>24.712.266</b>	<b>94,06</b>	<b>100,00</b>	<b>100,00</b>

**Kaynak:** (<https://aybu.edu.tr>; Kültür ve Turizm Bakanlığı’nın resmi sitesinden yararlanılmıştır.)

Tablo.3’de verilen bilgilere göre Türkiye’ye en çok gelen yabancı uyruklu kişilerin Avrupa, Balkan ve Orta Doğu kökenli olduğunu söyleyebiliriz. Giriş ve çıkış oranına göre ilk sıralarda yer alan Almanya ve Bulgaristan aynı zamanda Türkiye’nin en çok ithalat ve ihracat yaptığı ülkeler arasında yer almaktadır. 2020 ve 2021 yıllarına göre değişim oranları farklılık göstermekle birlikte önemli değişiklikler meydana gelmiştir. Tabloda yer alan değerlere göre bütün ülkelerde 2021 yılına ait değerler 2020 yılına göre artış göstermiştir. Özellikle Rusya, Ukrayna, İran ve Almanya’dan gelen yabancıların 2020 yılına göre önemli



derecede bir artış kaydettiğini söyleyebiliriz. Değişim oranına göre değerlendirdiğimizde ise bir önceki yıla göre en yüksek değişim %300,99 oranında Polonya uyruklu yabancılarda tespit edilmiştir. Ziyaretçi sayısına göre en az değişimin olduğu uyruk ise %12,86 oranı ile Bulgaristan olmuştur. Diğer taraftan uyrukların tüm ziyaretçiler içerisindeki payı göz önünde bulundurulduğunda Rusya uyruklu ziyaretçilerin tüm ziyaretçiler içerisindeki payı 2021 yılında %19 ile ilk uyruk içerisinde en çok, Romanya uyruklu ziyaretçilerin ise %2,01 ile en azdır. Türkiye'ye gelen Bulgaristan uyruklu ziyaretçilerin sayısı 2020 yılına göre yaklaşık 150 bin kişi artmasına rağmen, tüm uyruklar içerisindeki payı yaklaşık %4 oranında azalarak %5,68'e; Romanya uyruklu ziyaretçilerin ise 200 binden fazla artan ziyaretçi sayısına rağmen uyruklar içerisindeki payı %2,01'e gerilemiştir. Buna göre verilen bu bilgiler ışığında genel olarak Türkiye'ye gelen yabancı uyruklu göçmenlerin sayısının arttığını söyleyebiliriz. Bir önceki yıla göre artan değerler ve uluslararası hareketlenmelerden ulaşım imkanları olmak başta üzere diğer katma değerli lojistik faaliyetlerinin gelişimini olumlu etkileyecektir. Buna göre farklı taşıma modlarına göre Türkiye'ye giriş ve çıkış yapan ülkelerin dağılımı Tablo.4'den başlayarak sırası ile gösterilmiştir.

**Tablo.4.** Deniz Yolu Taşıma Araçlarıyla Türkiye'ye Gelen ve Giden Yabancı Ziyaretçilerin Dağılımı (2021)

Türkiye'ye Gelen Yabancılar (Kişi)		Türkiye'den Giden Yabancılar (Kişi)	
Ülkeler/Uyruklar	Dağılım	Ülkeler/Uyruklar	Dağılım
Ukrayna	32.114	Ukrayna	31.821
Filipinler	27.541	Filipinler	28.616
Rusya	24.333	Rusya	25.135
ABD	20.923	ABD	20.303
KKTC	10.508	Azerbaycan	10.978
Azerbaycan	10.189	KKTC	10.295
Hindistan	9.344	Hindistan	10.173
İngiltere	7.855	İngiltere	7.943
Gürcistan	6.915	Gürcistan	7.179
Yunanistan	4.267	Endonezya	4.287
Diğer	53.617	Diğer	52.233
<b>Toplam</b>	<b>207.606</b>	<b>Toplam</b>	<b>209.074</b>

**Kaynak:** (<https://aybu.edu.tr>; Kültür ve Turizm Bakanlığı'nın resmi sitesinden yararlanılmıştır.)

Tablo.4'de verilen bilgilere göre Türkiye'ye deniz yoluyla en çok gelen yabancı uyruklu göçmenlerin (vatandaşların) dağılımı gösterilmiştir. Tabloya göre 32.114 kişi ile en çok Ukrayna uyruklu kişilerin denizyolunu tercih ettiğini söyleyebiliriz. Ardından sırasıyla Filipinler (32.114) ve Rusya (24.333) denizyolu taşıma aracıyla Türkiye'ye ulaşım sağlayan yabancı ülkeler olmuşlardır. Ülkelerin sıralamasına ve giriş, çıkış yapan yabancı uyruklu kişilerin dağılımına göre değerlendirdiğimizde Türkiye'ye gelen ve Türkiye'den çıkış yapan yabancıların sayısal olarak birbirine denk geldiğini söyleyebiliriz. Ancak ülke dağılımına göre değerlendirdiğimizde ilk 5 içerisinde yer alan Filipinlerin Denizyolu taşıma aracıyla ulaşım sağlayan kişi sayısının diğer gelişmiş ve denizcilik alanında ilerlemiş ülkelere göre daha çok tercih edilmiş olması Filipinlerin ulaşım ve lojistik altyapısı bakımından farklı bir strateji izlediğini göstermektedir. Filipinlerin özellikle İstanbul veya büyük şehirlere istihdam amaçlı geldiğini

söyleyebiliriz. Buna göre toplam olarak belirtilen değerler Türkiye'ye gelen ve giden yabancıların yoğunluğunun ülkenin ulaşım ve lojistik altyapısının farklı alternatiflerle de kullanıldığını göstermektedir. Diğer taraftan tabloda yer alan ülkelerin denize kıyısı olması ve Türkiye ile hem ticari hem de turizm anlamında işbirliği halinde olmaları bu ülkelerin Türkiye'ye denizyolu taşıma aracı ile giriş ve çıkış yapmasına avantaj sağlamıştır. Çocuk bakıcısı olarak en çok Ukrayna, Filipinler ve Rusya'nın tercih edilmesi bu göç hareketlerinin açıklayıcısıdır. Buna göre temel taşıma modları içerisinde yer alan alternatiflerden bir diğeri ise havayolu taşıma araçlarıdır. Havayolu taşıma araçlarını kullanarak Türkiye'yi ziyarete gelen yabancıların dağılımı Tablo.5'de ifade edilmiştir.

**Tablo.5.** Hava Yolu Taşıma Araçlarıyla Türkiye'ye Gelen ve Giden Yabancı Ziyaretçilerin Dağılımı (2021)

Türkiye'ye Gelen Yabancılar (Kişi)		Türkiye'den Giden Yabancılar (Kişi)	
Ülkeler/Uyruklar	Dağılım	Ülkeler/Uyruklar	Dağılım
Rusya	4.640.139	Rusya	4.602.714
Almanya	2.769.344	Almanya	2.718.087
Ukrayna	1.960.946	Ukrayna	1.959.025
İran	943.206	İran	867.348
Polonya	569.093	Polonya	568.077
Hollanda	561.039	Hollanda	553.653
Fransa	515.153	Fransa	514.012
Irak	424.292	Irak	414.669
İngiltere	362.471	İngiltere	349.425
Kazakistan	359.108	ABD	346.974
Diğer	7.222.063	Diğer	6.984.769
<b>Toplam</b>	<b>20.326.854</b>	<b>Toplam</b>	<b>19.878.753</b>

**Kaynak:** (<https://aybu.edu.tr>)

Tablo.5'de verilen bilgilere göre 2021 yılı itibari ile toplam 20.326.854 kişi Türkiye'ye havayolu taşıma aracı ile giriş yaparken, 19.878.753 kişi yine havayolu taşıma aracı ile Türkiye'den çıkış yapmıştır. Bu değerler içerisinde Rusya (4.640.139), Almanya (2.769.344) ve Ukrayna(1.960.946) uyruklu ziyaretçiler hava yolu taşıma aracıyla en çok Türkiye'ye gelen ve çıkan ülkeler olmuştur. Ülkeden çıkış yapan ülkelerin dağılımını değerlendirdiğimizde ise yine aynı şekilde Rusya, Almanya ve Ukrayna uyruklu kişilerin havayolu araçları ile çıkış yaptığını söyleyebiliriz. Buna göre ülkeye giriş ve çıkış yapan yabancı uyruklu ziyaretçilerin toplam değerlerine göre 448.101 kişi Türkiye'den çıkış yapmamıştır. Bu durum çeşitli nedenlere bağlı olarak değişmekle birlikte Avrupalı gelen ziyaretçilerin Türkiye'de kalıcı göçe neden olduğunu söyleyebiliriz. Nitekim verilere göre en çok Avrupa ülkelerinin Türkiye'yi ziyarete gelmesi bu durumu destekler niteliktedir. Ayrıca taşıma aracı olarak havayolunun kullanılması Türkiye'de Avrupa standartlarına uygun tesis ve altyapıların oluşumuna da katkı sağlamaktadır. Buna göre en çok tercih edilen taşıma türü olarak karayolu taşıma araçlarında ülkelere göre dağılımı Tablo.6'da belirtilmiştir.

**Tablo.6.** Kara Yolu Taşıma Araçlarıyla Türkiye'ye Gelen ve Giden Yabancı Ziyaretçilerin Dağılımı (2021)

Türkiye'ye Gelen Yabancılar		Türkiye'den Giden Yabancılar	
Ülkeler/Uyruklar	Dağılım	Ülkeler/Uyruklar	Dağılım
Bulgaristan	1.319.874	Bulgaristan	1319874
Irak	412.187	Irak	412.187
Almanya	312.222	Almanya	312.222
Romanya	230.136	Romanya	230.136
Gürcistan	219.795	Gürcistan	219.795
İran	208.293	İran	208.293
Azerbaycan	144.733	Azerbaycan	144.733
Kuzey Makedonya	120.479	Kuzey Makedonya	120.479
Sırbistan	119.037	Sırbistan	119.037
Yunanistan	114.313	Yunanistan	114.313
Diğer	975.150	Diğer	975.150
<b>Toplam</b>	<b>4.179.219</b>	<b>Toplam</b>	<b>4.179.219</b>

**Kaynak:** (<https://aybu.edu.tr>)

Tablo.6'da verilen bilgilere göre karayolu taşıma aracıyla Türkiye'ye giriş yapan ziyaretçilerin havayolu ve denizyolu taşıma araçlarına göre daha çok tercih edildiğini söyleyebiliriz. Tabloya göre karayolunu tercih eden ülkeler genellikle Balkan, Avrupa ve Orta Doğu ülkeleri olduğunu söyleyebiliriz. Çünkü Türkiye'nin mevcut konumu 3 kıtaya (Asya, Avrupa ve Orta Doğu) bir bağlantı noktası niteliğindedir. Buna göre verilen bilgiler ışığında karayolu taşıma aracını tercih ederek Türkiye'ye gelen yabancı uyruklular arasında en çok Bulgaristan (1.319.874) yer almaktadır. Balkan ülkesi olarak Bulgaristan Türkiye'nin aynı zamanda önemli sınır ticaret komşusudur. Türkiye tarafından Edirne Kapıkule hudut kapısı ile sınır oluşturan Bulgaristan aynı zamanda Balkanlardan Avrupa'ya geçisi sağlayan ortak bir koridor üzerinde yer almaktadır. Kapıkule sınır kapısından sonra en işlek karayolu hudut kapısı olarak kabul edilen Habur sınır kapısı ise Irak ile Türkiye ilişkilerini geliştirmektedir. Nitekim Türkiye'nin coğrafik olarak bir geçiş bölgesi olmasının gereği olarak en çok yatırım yapılan ulaşım altyapısı karayolu olmaktadır. Bu nedenle Avrupa ve Orta Doğu ülkelerinde de karayoluna yapılan yatırım ve taleplerin yüksek olması Türkiye ile ikili ilişkilerin güçlenmesine ve altyapı eksikliklerinin giderilmesini sağlamaktadır. Ayrıca Türkiye'nin karayolu altyapısının diğer taşıma türlerine göre daha gelişmiş olması da ziyaret için gelen yabancıların yurt içi illere de dağılımını sağlamaktadır. Bu anlamda taşıma türlerine göre gelen yabancıların yurt içi dağılımını gösteren veriler Tablo.7'den başlamak üzere sırasıyla belirtilmiştir.

**Tablo.7.** Türkiye'ye Gelen Yabancıların İlk 10'da Yer Alan İllere ve Taşıma Türüne Göre Dağılımı (2021)

İller	Taşıma Türlerine Göre Taşıtlar				Toplam	Oran(%)
	Deniz	Hava	Kara	Tren		
Ankara	-	399.165	-	-	<b>399.165</b>	<b>1,62</b>
Antalya	1.963	8.735.205	-	-	<b>8.737.168</b>	<b>35,36</b>
Artvin	367	339	270.231	-	<b>270.937</b>	<b>1,10</b>
Edirne	-	-	2.598.285	1.324	<b>2.599.609</b>	<b>10,52</b>
Iğdır	-	-	143.605	-	<b>143.605</b>	<b>0,58</b>
İstanbul	37.100	8.987.904	-	-	<b>9.025.004</b>	<b>36,52</b>
İzmir	6.491	631.083	-	-	<b>637.574</b>	<b>2,58</b>
Kırklareli	-	-	277.999	-	<b>277.999</b>	<b>1,12</b>
Muğla	53.480	974.159	-	-	<b>1.027.639</b>	<b>4,16</b>
Şırnak	-	-	423.526	-	<b>423.526</b>	<b>1,71</b>
Diğer	108.205	598.999	462.573	263	<b>1.170.040</b>	<b>4,73</b>
<b>Toplam</b>	<b>207.606</b>	<b>20.326.854</b>	<b>4.176.219</b>	<b>1.587</b>	<b>24.712.266</b>	<b>100,00</b>
<b>Oran (%)</b>	<b>0,84</b>	<b>82,25</b>	<b>16,90</b>	<b>0,01</b>	<b>100</b>	<b>--</b>

**Kaynak:** (<https://aybu.edu.tr>)

Tablo.7'de verilen bilgilere göre 2021 yılında Türkiye'ye gelen yabancıların %36,52'si İstanbul, %35,36'sı ise Antalya'ya büyük çoğunluğu havayolu aracını tercih ederek giriş yapmıştır. Karayolu araçları ile Türkiye'ye giriş yapan yabancı ziyaretçiler 2.599.609 oranında Edirne'deki kara sınır kapısını kullanmıştır. Diğer taraftan deniz araçlarıyla Türkiye'ye gelenler en çok 53.480 kişiyle Muğla, 37.100 kişiyle İstanbul'dan giriş yapmayı tercih etmiştir. Trenle Türkiye'ye gelen yabancı ziyaretçilerin en çok 1.324 kişiyle Edirne'den giriş yapması ise dikkat çekicidir. Bu durum Edirne sınır kapısının karayoluna alternatif bir taşıma alternatifinide faaliyete geçirmeye başladığının bir göstergesidir. Buna göre değerlendirdiğimizde Türkiye'ye gelen yabancı ziyaretçilerin ilk olarak gelişmiş şehirleri tercih ettiğini söyleyebiliriz. Çünkü ulaşım, altyapı, hizmet ve coğrafi özelliklerinden dolayı avantajlı olan bu şehirler Türkiye'ye ilk defa gelen ziyaretçilerin ilk tercihi oluşturmaktadır. Ayrıca ilk onda yer alan illerin coğrafi konumunu değerlendirdiğimizde mevcut illerin kara, hava ve deniz sahaları ile birlikte büyük çoğunluğu Türkiye'nin sınır şehirleridir. Buna göre karayolu ile Iğdır'a gelen yabancıların dikkat çekici olması Iğdır'ın Türkiye'de üç ülkeye komşu olan tek şehir olma özelliğinden kaynaklanmaktadır. Bu duruma karşın Türkiye'den çıkış yapan yabancıların tercih ettiği taşıma araçlarının değerleri Tablo.8'de belirtilmiştir.

**Tablo.8.** Türkiye’den Giden Yabancıların İlk 10’da Yer Alan İllere ve Taşıma Türüne Göre Dağılımı (2021)

İller	Taşıma Türlerine Göre Taşıtlar				Toplam	Oran(%)
	Deniz	Hava	Kara	Tren		
Ankara	-	381.116	-	-	<b>381.116</b>	<b>1,57</b>
Antalya	1.618	8.649.438	-	-	<b>8.651.056</b>	<b>35,70</b>
Artvin	368	297	286.110	-	<b>286.775</b>	<b>1,18</b>
Edirne	-	-	2.515.985	2.283	<b>2.518.268</b>	<b>10,39</b>
Hatay	4.110	3.348	131.810	-	<b>139.268</b>	<b>0,57</b>
İstanbul	39.209	8.690.084	-	-	<b>8.729.293</b>	<b>36,02</b>
İzmir	5.401	627.882	-	-	<b>633.283</b>	<b>2,61</b>
Kırklareli	-	-	278.349	-	<b>278.349</b>	<b>1,15</b>
Muğla	53.862	961.987	-	-	<b>1.015.849</b>	<b>4,19</b>
Şırnak	-	-	420.181	-	<b>420.181</b>	<b>1,73</b>
Diğer	104.506	564.601	510.487	224	<b>1.179.818</b>	<b>4,89</b>
<b>Toplam</b>	<b>209.074</b>	<b>19.878.753</b>	<b>4.142.922</b>	<b>2.507</b>	<b>24.233.256</b>	<b>100,00</b>
<b>Oran (%)</b>	<b>0,86</b>	<b>82,03</b>	<b>17,10</b>	<b>0,01</b>	<b>100</b>	<b>--</b>

**Kaynak:** (<https://aybu.edu.tr>)

Tablo.8’de verilen bilgilere göre Türkiye’den çıkış yapan yabancı uyrukluların giriş yapan yabancılara benzer şekilde İstanbul (36,02) ve Antalya (35,70) illerinden havayolu taşıma aracı ile dönüş yaptığını söyleyebiliriz. Türkiye’ye giriş-çıkış yapan yabancıların araç türlerine göre dağılımı, karşılaştırıldığında hava araçlarını kullananların yaklaşık 450 bini, kara araçlarını kullananların yaklaşık 30 bini 2021 yıl sonunda Türkiye’den henüz çıkış yapmamışken; deniz araçlarını kullananlardan yaklaşık 1.500 kişi ve tren aracını kullananlardan yaklaşık bin kişi ise giriş yapanlardan daha fazla olarak Türkiye’den çıkış yapmıştır. Buna göre ülkeye gelirken kullanılan taşıma türleri ülkeden çıkarken kullanılan taşıma türlerine göre farklılık göstermektedir. 2021 yılı verilerine göre değerlendirdiğimizde hem ülkeye girişte hem de ülkeden çıkışta en çok kullanılan taşıma türünün havayolu taşıma aracı olduğunu söyleyebiliriz. Bu durumun nedeni olarak ise 2020 yılında meydana gelen küresel pandemiden ötürü değişen arz ve talep dengesinin etkili olduğu savunulabilir.

## 5. LİTERATÜR TARAMASI

Göç hareketleri ile lojistik arasındaki ilişkinin boyutunu değerlendirmek amacıyla oluşturulan bu çalışma hakkında literatür bilgisinin sınırlı olmasından dolayı çalışma literatüre bir katkı niteliğindedir. Buna göre lojistik yönetimine atfen yapılan göç olgusuna dair ilgili literatür aşağıda verilmiştir.

(Yılmaz, 2017)’ nin yaptığı çalışmada Ege Denizinde yaşanan yasadışı göç hareketleri ile ortaya çıkabilecek olumsuzlukları yönetebilmek ve o bölgeye gelen göçmenlerin ihtiyaçlarını karşılamak amacıyla kurulacak olan lojistik tesisi yer seçimi AHS ve MULTİMOORA yöntemi kullanılarak analiz edilmiştir. Çalışmada analizi desteleyecek literatür tarandıktan sonra oluşturulan çok kriterli karar

verme matrisleri ile alternatif bir güzergah ve yer seçimine yönelik bir tespit yapılarak çözüm önerisi getirilmiştir. Sonuç olarak yapılan çalışmada yasadışı bir şekilde ülkeye gelen göçmenlerin çevreye ve bölge halkına zarar vermeyecek şekilde olabildiğince şehir merkezine uzak alanlarda lojistik destek merkezlerinin kurulması ile etkili olacağı sonucuna varılmıştır.

(Kılıç ve Turğut, 2019)' nın yaptığı çalışmada kentsel lojistik bağlamında İstanbul ve Atatürk Havalimanlarının performansları değerlendirilerek çözüm önerileri sunulmuştur. Son yıllarda artan göç hareketleri kent yaşamının daha kalabalık bir hale getirmeye başlamıştır. Bu nedenden dolayı köyden kente doğru artan göç hareketleri şehirlerde trafik, hava kirliliği, çevre kirliliği ve ulaşım yetersizliği gibi sorunlara yol açmaya başlamıştır. Bu anlamda yapılan çalışmada alternatif bir taşıma modu olarak havoyolu seçilmiş ve İstanbul Havalimanı ile Atatürk Havalimanı çalışmanın örneklemini oluşturmuştur. Söz konusu şehire ve ülkeye gelen göçlerle birlikte artan nüfus oranları çevresel sorunları da beraberinde getirmiştir. Yaşanan bu sorunlara karşı bir çözüm bulmak ve yaşanan trafik sorununu azaltmak amacıyla Havalimanlarının yapılmış olması günümüzde kentleşme sorunları ile lojistik faaliyetlerin birlikte değerlendirilmesi bir ihtiyaç haline gelmiştir. İstanbuldaki havalimanları bağlamında yapılan çalışmada sonuç olarak çevresel faktörlerin ulaştırma alanında etkili olduğunu ve bu faktörlerin etkilerini azaltabilmek için şehrin ulaştırma altyapısına uygun alternatif çözüm yollarının belirlenerek faaliyete geçmesini sağlamak şehrin kentsel lojistik anlamında ilerleme kaydedebileceği bulgusuna ulaşılmıştır.

(Şişman ve Balun, 2020)' nın yaptığı çalışmada coğrafi konumu ile önemli bir avantaja sahip olan Türkiye'nin farklı ülkeler olan ilişkisi ulusal ve uluslararası göç olgusu bağlamında değerlendirilmiştir. Bu amaç doğrultusunda ele alınan çalışmada Türkiye coğrafi konumundan dolayı ülkeye giriş ve çıkış yapan yabancılar ile herhangi bir sınır ülkesine geçiş yapacak olan göçmenlere bir transit geçiş olanağı sunmaktadır. Günümüz koşullarına göre değerlendirildiğinde Asya, Avrupa ve Afrika ülkelerinin önemli bir transit geçiş üssü olmuştur. Söz konusu farklı disiplinleri etkileyebilen göç olgusu Türkiye'de de önemli değişikliklere neden olabilmektedir. Çünkü farklı kültüre sahip toplumların yeni bir ülke üzerinden farklı bir bölgeye geçişi demek ekonomik, sosyal ve politik alanlar doğrudan etkilenebilmektedir. Buna göre göç olgusunun farklı yönlerinin değerlendirildiği çalışmada sonuç olarak göç olaylarının ev sahibi ülkeye ve bir köprü görevi gören üçüncü ülkeye olumlu ve olumsuz katkılarının olabileceği bulgusuna ulaşılmıştır.

Göç ve lojistik alanında literatürde pek fazla çalışma bulunmamaktadır. Bu çalışma bu yönü ile hem literatüre katkı niteliğinde hem de lojistik ve göç ilişkisini destekleyici bir çalışmadır.

## 6. SONUÇ

Dünya konjonktüründe meydana gelen değişim ve gelişmeler beraberinde farklı alternatif alanların gerekliliğini ortaya koymuştur. Tarihi olaylar, ihtilaller, doğal etkenler veya kültürel özelliklerin farklılığı gibi nedenlerden dolayı sürekli bir değişim yaşanmış ve bu değişimler toplumları bir yerden başka bir yere yönlendirmeye başlamıştır. Her toplumun, ülkenin veya bölgenin farklı özelliklerine göre değişen ulusal ve uluslararası hareketlenmeler bazı alanların

kullanımını zorunlu kılmıştır. Bu alanların içerisinde önemli yönetim süreçlerinden birisi de lojistik yönetimidir. İnsanların hayatta kalma mücadelesi ile ortaya çıkan bu yönetim süreci eski çağlardan beri insanların ihtiyaç duyduğu bir alandır. Önce yaşamını devam ettirebilecek gıda ihtiyacı ile başlayan sonra barınma ve giyinme ihtiyacıyla devam eden süreç geçimini sağlayacak bir yer seçimi ile daha da gelişmeye başlamıştır. İnsanların ihtiyaçları üzerine farklı arayışlarda bulunması tarihi süreç içerisinde birçok keşiflerin yapılmasına neden olmuştur. Bu keşifler arasında tekerleğin icat edilmesi lojistik destek anlamında atılan önemli bir adım olmuştur. Çünkü hangi nedenden ötürü olursa olsun insanlar bir yerden bir yere taşınırken alternatif yollara ve taşıma faaliyetlerine ihtiyaç duymaktadır. Bu anlamda göç ve lojistik destek ilişkisinin boyutu çalışmanın dinamiğini oluşturmaktadır. Türkiye özelinde değerlendirdiğimizde mevcut jeopolitik konumu ve çevre ülkelere olan bağlantısı Türkiye'nin göçmen sayısını etkilemiştir. Özellikle de 2012 ve 2013 yıllarından sonra artmaya başlayan göçmen sayısı Türkiye içi farklı ekonomik ve politik kararların alınmasına neden olmuştur. Türkiye'ye gelen ve Türkiye'den giden göçmen veya ziyaretçilerin en çok ihtiyaç duyduğu alternatiflerden biri de ulaşım kanalları ve alternatifleridir. 2021 verileri çerçevesinde oluşturulan bu çalışma da Türkiye'ye gelen ve Türkiye'den giden yabancıların başta ulaşım ve altyapı olmak üzere ekonomik anlamda Türkiye'ye katkı sağladığını söyleyebiliriz. Nitekim 2020 yılında yaşanan küresel pandeminin etkisi ile değişen koşullar 2021 yılı ile kıyaslandığında aradaki farkın olumlu ölçüde bir etki yarattığını söyleyebiliriz. Bu olumlu etkilerin en önemlisi olarak alternatif taşıma türleri arasındaki rekabetin artmaya başlamış olmasıdır. Çünkü 2020 yılından beri artmaya başlayan havayolu taşıma aracı en çok kullanılan ve tercih edilen taşıma türü olan karayoluna göre daha çok tercih edilir hale gelmiştir. Meydana gelen bu değişim Türkiye'nin Avrupa tarzı tesislerin ve alanların oluşturulmasına bir olanak sağlamaktadır. En çok Avrupa ve Balkan ülkelerinden gelen yabancı göçmenlerin yurt içinde sıklıkla tercih edilen hava alanlarına iniş yapmaları ve bu illerin ulaşım ve altyapısı ile yurtiçi dolaşımının sağlanması göç ile lojistik faaliyetleri arasında pozitif bir ilişkinin olduğunu göstermektedir. Bu nedenden dolayı artan göçmen ve ziyaretçi sayısına bağlı olarak alternatif taşıma türlerinin tercih edilmesi Türkiye'nin lojistik altyapısının gelişimi açısından önem arz etmektedir. Buna göre bu çalışma göç ve lojistik ilişkisini bir bütün olarak ele alması açısından ve Türkiye'ye gelen yerli ve yabancı uyruklu kişilerin şehirlerdeki dağılımı göz önünde bulundurulduğunda o şehirlerin ekonomik olarak gelişmişliğine ve sosyo kültürel alanına da katma değer sağlaması bakımından önem arz etmektedir. Türkiye'nin lojistik ağlarının kara, hava ve denizyolu bakımından oldukça gelişmiş olduğu ve ülkelerin göç hareketlerine olumlu cevap verildiği görülmektedir. Ayrıca bu gelişmiş lojistik ağına sahip olan ülkeler için her zaman yapılar bir faaliyet olmaktadır. Bu sayede ülkelere bu özelliklerinden dolayı önemli gelirler elde etmektedirler. Ülkelerin katma değer kazanması ile etkin lojistik ağlar tasarlaması ve geliştirmesi lojistik faaliyetlerin etkinliğini sağlayacaktır. Bundan kaynaklı olarak da ulusal ve uluslararası göç hareketlerine bağlı olarak lojistik faaliyetlerin daha da gelişmesine katkı sağlayacaktır. Ayrıca bu çalışma ile birlikte literatüre kazandırılmak amacıyla yapılacak olan diğer araştırmalara bir yol gösterici niteliğinde olması çalışmanın önemli bir katma değeridir.

## KAYNAKÇA

- Anonim. <https://aybu.edu.tr/GetFile?id=1c168fe4-c95c-447f-b3eb-8ab7d312794c.pdf>. Erişim Tarihi:29/11/2022
- Anonim. <https://www.turkiye.gov.tr/gelir-idaresi-baskanligi>. Erişim Tarihi:30/11/2022
- Anonim. <https://yigm.ktb.gov.tr/TR-9851/turizm-istatistikleri.html>. Erişim Tarihi:30/11/2022
- Bakırtaş, T., ve Kandemir, O. (2010), “**Gelişmekte Olan Ülkeler Ve Beyin Göçü: Türkiye Örneği**”. *Kastamonu Eğitim Dergisi*, 18(3), 961-974.
- Bowersox,D.J.,Closs, D.J. ve Cooper , M.B.(2002), “**Supply Chain Logistics Managament**”, Nex York :The McGraw-Hill/Irwin Series.
- Çakı, Aslı (2018), “**Geçmişten Bugüne Türkiye’ nin Göç Politikası ve Suriyeli Göçmenler Bağlamında Göç Yönetişimi**”,(Karamanoğlu Mehmet Bey Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Kamu Yönetimi Ana Bilim Dalı, Yüksek Lisans Tezi, Karaman.).ss.120.
- Çakıcı, L. (1978), Taşıma Kapları ve Zincirleme Taşımacılık, *AÜ SBF Yayın*, (421).
- Engin, C., ve Konuk, T. (2020), “**Türkiye Ekonomisinde Uluslararası Göçün İşsizlik ve Ekonomik Büyüme Üzerine Etkisi: Ekonometrik Bir Analiz**”, *Kahramanmaraş Sütçü İmam Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi*, 10(1), 103-123.
- Güvenç, B. (1996), “Göç olgusu ve Türk toplumu. II. *Ulusal Sosyoloji Kongresi: Toplum ve Göç*”, *Mersin: Sosyoloji Derneği Yayınları*, ss.21.
- J. Mayer, A. (2001). ‘Precise Definition Of The Supply Chain’ . [http://www.stanford.edu/jlmayer/Article - Webpage,2001, html](http://www.stanford.edu/jlmayer/Article-Webpage,2001.html), s,1-2.
- Nakhoul, T. E (2014), “**Uluslararası İşgücü Göçü ve Türkiye**”, **Çalışma ve Sosyal Güvenlik Bakanlığı**, Uzmanlık Tezi, Ankara, 135-136.s.
- Özyakışır, D. (2013), Göç: Kuram ve Bölgesel Bir Uygulama. Ankara: Nobel Akademi Yayıncılık.ss.232.
- Türk Dil Kurumu:<https://www.tdk.gov.tr/yayinlar/yeni-yayinlar/yeni-yayinlar/>: Erişim Tarihi;27/03/2022.
- TürkiyeİhracatçılarMeclisi:[https://www.tim.org.tr/files/downloads/mevzuat/ihracat\\_mevzuati.pdf](https://www.tim.org.tr/files/downloads/mevzuat/ihracat_mevzuati.pdf)/:Erişim Tarihi; 27/03/2
- Yılmaz, L. (2017). *Ege Denizi’nde Yasadışı Göç Sorununa Yönelik Lojistik Yer Seçimi Problemi* (Master's thesis, Çankaya Üniversitesi).
- Kılıç, D., ve Turğut, M. (2019), “**Kentsel Lojistik Açısından İstanbul Havalimanı ve Atatürk Havalimanı’nın Değerlendirilmesi**”, *Afyon Kocatepe Üniversitesi İİBF Dergisi*, Aralık, 21(2), 148-157.
- Şişman, Y., ve Balun, B. (2020), “**Transit Göç ve Türkiye**”, *Anadolu Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi*, 21(2), 61-79.