

TÜRKİYE'DE 2000 YILI SONRASI LOJİSTİK SEKTÖRÜ ALTYAPI YATIRIMLARI VE DIŞ TİCARETE KATKILARI

Ahmet Fatih AYDEMİR

Dr.Öğr. Üyesi, Atatürk Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler
Fakültesi Uluslararası Ticaret ve Lojistik Bölümü
aydemir@atauni.edu.tr

Alparslan ÖZ

Atatürk Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi
Uluslararası Ticaret ve Lojistik Bölümü Y. Lisans Öğrencisi
alparslanoz@hotmail.com

Özet

Çalışmanın amacı, son yıllarda yapılan ve yapımına devam edilen altyapı yatırımlarının, insanların yaşam düzeyini artıran, insan veya ürünlerin seyahat sürelerini kısaltan altyapı yatırımlarının ve bu yatırımların lojistiğin gelişimine ve dış ticarete katkılarının neler olduğunun araştırılmasıdır. Çalışma, Türkiye'de 2000 sonrası lojistik sektörünün mevcut durumunu, lojistik ve ulaştırma altyapı yatırımlarını, taşıma türlerine göre dış ticaret verilerinin analizini ve dış ticarete katkılarını kapsamaktadır. Son yıllarda yapılan ve faaliyete geçen altyapı yatırımlarının lojistik sektörünün gelişimine katkı sağladığı gözlemlenmiştir.

Anahtar kelimeler: Lojistik, altyapı yatırımları, dış ticaret.

Abstract

The concerns of this study include the present situation of logistic sector in Turkey after 2000, investments of logistics and transportation infrastructures, the analysis of the data of the foreign trade according to the type of transportation and their contributions to the foreign trade. The

purpose of this study is to investigate the recent infrastructure investments being conducted, the infrastructure investments which decrease the elapsed time for both people and products or which increase the life quality of the people, and the contributions of these investments to the development of logistics and foreign trade. It was observed that the recent infrastructure investments contribute to the development of the logistics sector.

Key Words: *Logistic, infrastructure investments, foreign trade.*

Giriş

Sanayi devrimi ekonomik ve toplumsal yapıda olduğu gibi ulaştırma alanında da yeni gelişmeleri beraberinde getirmiştir. Birinci Sanayi Devriminden sonra artık temel sorun üretim değil, bu üretimin ulaşılabildiği kadar dünyanın diğer bölgelerine taşınmasıydı. Başta haberleşme olmak üzere demiryolları ulaşım ağının gelişmesi Avrupa'da üretilen malların yeni pazarlara ulaşmasını sağlamıştır.

Ülkeler farklı coğrafik ve jeopolitik özelliklere sahiptir. Bir kısım ülkeler zengin doğal kaynaklara sahip iken diğerleri bundan yoksundur. Ne var ki zengin doğal kaynağa sahip olmak ekonomik gelişmede temel belirleyicisi olma özelliğini giderek kaybetmektedir. Dünyada doğal kaynak zengini ülke olup düşük gelişme düzeyine sahip ülke olduğu gibi hiç ya da sınırlı doğal kaynağa sahip yüksek gelirli ülke örneklerine rastlamak mümkündür. Bu tür ülkeler yüksek teknoloji, güçlü beşerî sermaye ve yaygın ulaştırma ve altyapı yatırımları sayesinde üretimi ve istihdamı artırma, dünya ticaretinden daha fazla pay alma, bölgesel dengesizliği azaltma, ekonomik büyüme ve kalkınmayı sağlama ve ülke refahını yükseltmede önemli performans göstermişlerdir.

Doğu ile batı; Asya ile Avrupa pazarları arasında geçiş koridoru görevi üstlenen Türkiye coğrafik ve jeopolitik/jeostratejik konum olarak dünyanın en önemli bölgelerinden birinde yer almaktadır. Dünya ticaretinin her geçen gün daha artması, dünya üretim merkezinin Avrupa'dan Asya'ya kayması Türkiye'nin önemini daha

da artırmaktadır. Temel sorun Türkiye’nin coğrafik konumunu ekonomik açıdan avantajlı hale getiren kıtalar arası bağlantıyı gerçekleştirecek deniz, hava, demiryolu, karayolu ve boru hatları gibi ulaştırma altyapısına sahip olup-olmadığıdır. Yurtiçi ve yurt dışı piyasa ayırımının ortadan kalktığı küreselleşme ile birlikte artan dünya üretiminin bir ülkeden başka bir ülkeye en uygun maliyetle taşınması, yüksek maliyetli ulaştırma ve lojistik sektörünü daha önemli hale getirmektedir.

Genel olarak sosyal, kültürel ve ekonomik aktivitelerinin gelişmesinde ulaştırma sistemlerinin katkısı büyüktür. Planlı ve düzenli bir ulaşım ağı ile ulusal ve uluslararası ticaretin geliştirilmesi, doğal kaynakların etkin olarak kullanılması, ürün ve hizmetlerin zaman kaybı yaşanmadan dağıtımı sağlanabilir. Türkiye ulaştırma politikalarının, ekonomi politikalarıyla birlikte Avrupa Birliği ve sınır ülkelerin ulaştırma politikalarıyla da entegre olarak ülke ekonomisine katkıda bulunması gerekir.

Türkiye, bulunduğu jeopolitik ve coğrafi konumu itibarıyla bölgesinde söz sahibi olmak istiyorsa ekonomik olarak güçlü olmak zorundadır. Bir ülkenin kalkınması için o ülke altyapı yatırımlarına önem vermeli ve bu projeleri üreterek hayata geçirmelidir. Türkiye Cumhuriyeti 2023 hedeflerine ulaşabilmesi için bulunduğu stratejik konumunu iyi değerlendirerek bu konum avantajını gelir getirici yatırımlara dönüştürmesi gerekmektedir.

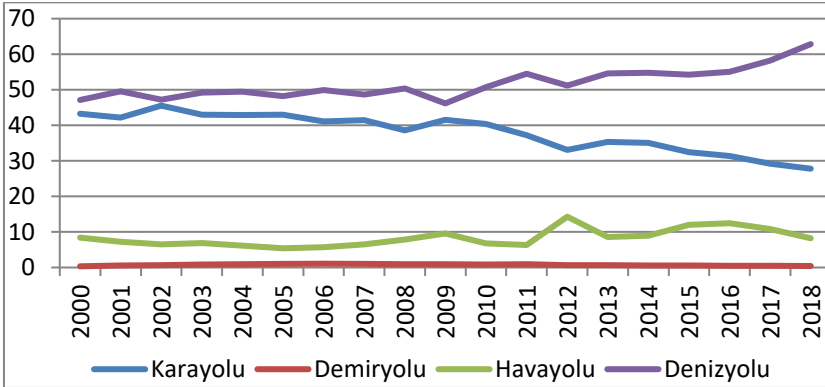
Bu çalışmada, 2000 yılı sonrasında yapılan ulaştırma altyapı yatırımlarının neler olduğu hakkında bilgi verilmiştir. Son yıllarda ulaştırma ve lojistik alanında yapılan altyapı yatırımların neler olduğu, projelendirilmeleri, planlanmaları, yapım aşamaları ve tamamlanma süreçleri detaylandırılmıştır. Bu projelerin ilerleyen dönemlerde lojistik sektörünün gelişimine ve dış ticarete ne gibi katkı sağlayacakları detaylı olarak ele alınmıştır. Ülke gruplarına göre, komşu ülkelere göre, ödeme şekillerine göre gümrük türlerine göre ve döviz türüne göre dış ticaret hakkında açıklamalar yapılmıştır. İhracat ve ithalat rakamlarının taşıma türlerine göre

oranları, bu oranlardaki yükseliş ve düşüşün gerekçeleri, ekonomik büyüme ve lojistik sektörünün gelişimi hakkında detaylı bilgi verilmiştir. Bu bilgiler neticesinde birbirleri ile olan orantısal benzerlikler değerlendirilerek dış ticarete etkileri üzerinde değerlendirmeler yapılmıştır.

Türkiye’de 2000 yılı sonrası lojistik ve ulaştırma Alt yapı yatırımları

Türkiye’de son yıllarda kara, demir, deniz ve havayolu alt yapı yatırımları hız kazanmıştır. Karayolu altyapı yatırımları; köprüler, tüneller, duble ve otoyollardan oluşmaktadır. Yavuz Sultan Selim köprüsü, Osmangazi köprüsü, Avrasya tüneli, Ovit tüneli ve bölünmüş yollar bu yatırımların başında gelmektedir. Demiryolu altyapı yatırımları; Marmaray, yüksek hızlı tren, Bakü-Tiflis-Kars demiryolu, lojistik merkezlerinden oluşmaktadır. Havayolu altyapı yatırımları; İstanbul havalimanı ve illerde yapılan havalimanları. Denizyolu altyapı yatırımları; Çandarlı kuzey ege limanı, Filyos limanı en önemli altyapı yatırımlardır. Bu yatırımların yanında boru hatları yatırımları tamamlanarak hizmet vermeye başlamışlardır.

Grafik 1: Taşıma Türlerine Göre İhracatın Dağılımı (%)

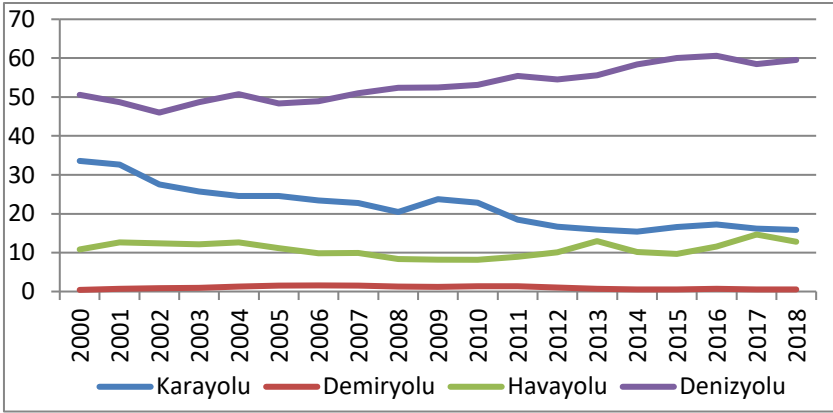


Kaynak: TÜİK, Dış Ticaret Verileri 2019

Yıllar itibarıyla ihracat rakamlarının taşıma türlerine göre artış ve azalışlarını gösteren grafiğe baktığımızda demiryolu

taşımacılığında kayda değer herhangi bir artış ya da azalış görülmemektedir. Havayolu taşımacılığında küçük oranlarda artış ve azalış görülmektedir. Bazı yıllarda artış görülse de bu artış oranı devam edemeyerek başladığı noktaya geri dönmüştür. Karayolu ile denizyolu taşımacılığı birbirine yakın oranlarda devam etmiş 2009 yılından sonra denizyolu taşımacılığı artmış karayolu taşımacılığı ise azalmıştır. 2012 yılında havayolu taşımacılığı oranı artmış bu mukabilinde denizyolu ve karayolu taşımacılığı oranları azalmıştır.

Grafik 2: Taşıma Türlerine Göre İthalatın Dağılımı (%)



Kaynak: TÜİK, Dış Ticaret Verileri 2019

Taşıma türlerine göre ithalat oranlarındaki değişime bakıldığında demiryolu ve havayolu taşımacılık oranları ihracat rakamlarında olduğu gibi artış ve azalışları sınırlı kalmaktadır. Karayolu taşımacılığındaki azalışa karşılık denizyolu taşımacılığı artmıştır. Karayolu taşımacılığının yerini denizyolu taşımacılığı ikame etmiştir.

Komşu Ülkelere Göre Dış Ticaret

Kara sınırimızın olduğu ülkeler; batıda Bulgaristan ve Yunanistan, doğuda Azerbaycan ve İran, Güneyde Irak ve Suriye, kuzey doğuda Gürcistan bulunmaktadır. Bu ülkelerle karayolu ve demiryolu aracılığıyla dış ticaret yapılma imkânı bulunmaktadır. Enerji ihtiyacımızın doğu komşularımızdan karşılanması ile bu ülkelerle

karayolu ve demiryolu bağlantılarının yanında boru hattı bağlantıları bulunmaktadır. Türkiye'nin komşularıyla tarihi, kültürel ve coğrafi bağları olmasına rağmen dış ticaret hacimleri bu durumu desteklememektedir. Diğer ülkelere göre komşu ülkelerle yapılan dış ticaret düşük seviyelerde seyretmektedir.

1980'li yıllarda komşu ülkelerle ihracattaki artış bu ülkelerle yaşanan iyi ticari ve ekonomik ilişkilerin yaşanmasına bağlıdır. 1990'lı yıllara gelindiğinde artışın yerini durgunluk hatta azalma almıştır. Bu yıllarda Körfez Savaşı ve sonrasında Irak'a uygulanan yaptırımlar etkili olmuştur. Ortadoğu'da yaşanan siyasi ve ekonomik çalkantılar bu bölgeye yapılan dış ticaretin gerilemesine sebep olmuştur. 2000'li yıllara gelindiğinde yaşanan bu olumsuz gelişmeler üzerine yeni bir strateji uygulamaya koymuştur. "Komşu ve Çevre Ülkeler ile Ticaretin Geliştirilmesi Stratejisi" ile komşu ve çevre ülkelerle dış ticaret hacminin payının artırılması hedeflenmiştir (Aras vd, 2014:148).

Tablo 1: Türkiye'nin İhracatında Komşu Ülkelerin Payı (%)

| Yıl | Azerbaycan | Bulgaristan | Gürcistan | Irak | İran | Suriye | Yunanistan | Toplam İhracattaki Payı |
|------|------------|-------------|-----------|------|------|--------|------------|-------------------------|
| 2009 | 1,37 | 1,36 | 0,75 | 5,02 | 1,98 | 1,39 | 1,6 | 13,47 |
| 2010 | 1,36 | 1,31 | 0,68 | 5,3 | 2,67 | 1,62 | 1,28 | 14,22 |
| 2011 | 1,53 | 1,2 | 0,81 | 6,16 | 2,66 | 1,19 | 1,15 | 14,7 |
| 2012 | 1,7 | 1,11 | 0,82 | 7,1 | 6,51 | 0,33 | 0,92 | 18,49 |
| 2013 | 1,95 | 1,3 | 0,82 | 7,87 | 2,76 | 0,67 | 0,95 | 16,32 |
| 2014 | 1,82 | 1,29 | 0,92 | 6,91 | 2,47 | 1,14 | 0,97 | 15,52 |
| 2015 | 1,32 | 1,17 | 0,77 | 5,94 | 2,55 | 1,06 | 0,97 | 13,78 |
| 2016 | 0,9 | 1,67 | 0,83 | 5,36 | 3,48 | 0,93 | 1 | 14,17 |
| 2017 | 0,86 | 1,79 | 0,77 | 5,77 | 2,08 | 0,87 | 1,06 | 13,2 |
| 2018 | 0,88 | 1,59 | 0,78 | 4,97 | 1,42 | 0,8 | 1,24 | 11,68 |

Kaynak: TÜİK, Dış Ticaret İst. http://www.tuik.gov.tr/PreTablo.do?alt_id=1046

Yukarıdaki tablodaki veriler incelendiğinde en fazla ihracatımızın olduğu ülke %6,04 yıllık ortalaması ile Irak'tır. En az ihracatımızın olduğu ülke ise yaklaşık %0,79 ortalaması ile Gürcistan'dır. Suriye

iç savaşı ve ülkemiz ile olan siyasi anlaşmazlıkları ihracat rakamlarına olumsuz olarak yansıdığını söyleyebiliriz. Azerbaycan'a yapılan ihracatta 2013 yılından sonra gerileme görülmektedir. Komşu ülkelerle yapılan toplam ihracatın en fazla olduğu yıl %18,49 ile 2012 yılında gerçekleşmiştir. En düşük olduğu yıl ise %11,68 oranıyla 2018 yılında meydana gelmiştir. 2012 ve 2018 yılına baktığımızda en fazla düşme İran'da yaşanmıştır. İran ile ABD arasında yaşanan nükleer enerji anlaşmazlığı ve sonrasında İran'a uygulanan ambargonun etkili olduğu söylenebilir.

Tablo 2: Türkiye'nin İthalatında Komşu Ülkelerin Payı (%)

| Yıllar | Azerbaycan | Bulgaristan | Gürcistan | Irak | İran | Suriye | Yunanistan | Toplam İthalattaki Payı |
|--------|------------|-------------|-----------|------|------|--------|------------|-------------------------|
| 2009 | 0,10 | 0,79 | 0,20 | 0,09 | 2,42 | 0,16 | 0,80 | 4,56 |
| 2010 | 0,14 | 0,92 | 0,16 | 0,08 | 4,12 | 0,24 | 0,83 | 6,49 |
| 2011 | 0,11 | 1,03 | 0,13 | 0,04 | 5,17 | 0,14 | 1,07 | 7,68 |
| 2012 | 0,14 | 1,16 | 0,08 | 0,06 | 5,06 | 0,03 | 1,50 | 8,03 |
| 2013 | 0,13 | 1,10 | 0,08 | 0,06 | 4,13 | 0,03 | 1,67 | 7,20 |
| 2014 | 0,12 | 1,18 | 0,10 | 0,11 | 4,06 | 0,05 | 1,67 | 7,28 |
| 2015 | 0,11 | 1,09 | 0,11 | 0,14 | 2,94 | 0,02 | 0,90 | 5,32 |
| 2016 | 0,14 | 1,08 | 0,11 | 0,42 | 2,37 | 0,03 | 0,60 | 4,74 |
| 2017 | 0,15 | 1,19 | 0,09 | 0,65 | 3,20 | 0,03 | 0,78 | 6,10 |
| 2018 | 0,17 | 1,12 | 0,10 | 0,64 | 3,11 | 0,03 | 0,94 | 6,12 |

Kaynak: TÜİK, Dış Ticaret İst. http://www.tuik.gov.tr/PreTablo.do?alt_id=1046

Türkiye'nin komşu ülkelerden yaptığı İthalatın en az olduğu ülke yıllık ortalaması %0,08 ile Suriye'dir. 2012 yılından itibaren neredeyse sıfır noktasına yaklaşmıştır. Suriye'yi %0,12 ile Gürcistan, %0,13 oranı ile Azerbaycan takip etmektedir. En fazla ithalatımızın olduğu ülke %3,66 yıllık ortalaması ile İran olmuştur. Son beş yıla bakıldığında son on yılın ortalamasının altında ithalat gerçekleştiği görülmektedir. İhracatta olduğu gibi ithalatta da %8,03 oranı ile 2012 yılında en fazla satış gerçekleşmiştir. En düşük ithalat hacmi 2009 yılında %4,56 oranı ile gerçekleşmiştir.

Taşıma Türlerine Göre Dış Ticaret Verileri Ve Lojistik Sektörüyle İlişkilerinin İncelenmesi

Taşıma türlerine göre yapılan dış ticaret oranlarına bakmadan önce Türkiye'nin hangi devletlere ihracat ve hangi devletlerden ithalat yaptığının açıklanmasının yanı sıra ihracat ve ithalat edilen ürünlerin de ne olduğunu açıklamak gerekir. Alım satımı yapılan bu ürünlerin hangi taşıma türüne uygun olduğu bilinmesi son derece önemlidir. Bu durumlar göz önünde bulundurulmadan oranlar üzerinden bir takım analizler yapmak doğru sonuca ulaştırmayabilir.

Türkiye'de ihracat ve ithalat verilerinin incelenmesi, analiz edilmesi, yorumlanması ve değerlendirme yapılabilmesi için bir takım sınıflandırmalar yapılmıştır. Bu sınıflandırmalara bakıldığında ülke grupları, komşu ülkeler, serbest bölgeler göze çarpmaktadır. Türkiye'nin 50 yılı aşkın süredir üyesi olmak istediği AB ülkeleri ve diğer Avrupa ülkelerine, kara sınırı bulunan ülkelere, Türk Cumhuriyetlerine, İslam İşbirliği Teşkilatı ülkelerine ve diğer kıtalardaki ülkelere ne kadar ihracat ve ithalat yaptığı ve bu ülkelerle yapılan dış ticaret mallarının neler olduğu taşıma türünün seçiminde son derece önemlidir.

Tablo 3: Türkiye İhracatının Ülkelere Göre Dağılımı (%)

| Sıra | Ülkeler | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 |
|------|------------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|
| 1 | Almanya | 9,6 | 10,1 | 10,3 | 8,6 | 9 | 9,6 | 9,3 | 9,8 | 9,6 | 9,6 |
| 2 | B. Krallık | 5,8 | 6,4 | 6 | 5,7 | 5,8 | 6,3 | 7,3 | 8,2 | 6,1 | 6,6 |
| 3 | İtalya | 5,8 | 5,7 | 5,8 | 4,2 | 4,4 | 4,5 | 4,8 | 5,3 | 5,4 | 5,7 |
| 4 | Irak | 5 | 5,3 | 6,2 | 7,1 | 7,9 | 6,9 | 5,9 | 5,4 | 5,8 | 5 |
| 5 | ABD | 3,2 | 3,3 | 3,4 | 3,7 | 3,7 | 4 | 4,4 | 4,6 | 5,5 | 4,9 |
| 6 | İspanya | 2,8 | 3,1 | 2,9 | 2,4 | 2,9 | 3 | 3,3 | 3,5 | 4 | 4,6 |
| 7 | Fransa | 6,1 | 5,3 | 5 | 4,1 | 4,2 | 4,1 | 4,1 | 4,2 | 4,2 | 4,3 |
| 8 | Hollanda | 2,1 | 2,2 | 2,4 | 2,1 | 2,3 | 2,2 | 2,2 | 2,5 | 2,5 | 2,8 |
| 9 | Belçika | 1,8 | 1,7 | 1,8 | 1,5 | 1,7 | 1,9 | 1,8 | 1,8 | 2 | 2,4 |
| 10 | İsrail | 1,5 | 1,8 | 1,8 | 1,5 | 1,7 | 1,9 | 1,9 | 2,1 | 2,2 | 2,3 |
| 11 | Romanya | 2,2 | 2,3 | 2,1 | 1,6 | 1,7 | 1,9 | 2 | 1,9 | 2 | 2,3 |

| | | | | | | | | | | | |
|----|--------------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|
| 12 | Rusya | 3,1 | 4,1 | 4,4 | 4,4 | 4,6 | 3,8 | 2,5 | 1,2 | 1,7 | 2 |
| 13 | Polonya | 1,3 | 1,3 | 1,3 | 1,2 | 1,4 | 1,5 | 1,6 | 1,9 | 2 | 2 |
| 14 | BAE | 2,8 | 2,9 | 2,7 | 5,4 | 3,3 | 3 | 3,3 | 3,8 | 5,9 | 1,9 |
| 15 | Mısır | 2,5 | 2 | 2 | 2,4 | 2,1 | 2,1 | 2,2 | 1,9 | 1,5 | 1,8 |
| 16 | Çin | 1,6 | 2 | 1,8 | 1,9 | 2,4 | 1,8 | 1,7 | 1,6 | 1,9 | 1,7 |
| 17 | Bulgaristan | 1,4 | 1,3 | 1,2 | 1,1 | 1,3 | 1,3 | 1,2 | 1,7 | 1,8 | 1,6 |
| 18 | S. Arabistan | 1,7 | 1,9 | 2 | 2,4 | 2,1 | 1,9 | 2,4 | 2,2 | 1,7 | 1,6 |
| 19 | İran | 2 | 2,7 | 2,7 | 6,5 | 2,8 | 2,5 | 2,5 | 3,5 | 2,1 | 1,4 |
| 20 | Yunanistan | 1,6 | 1,3 | 1,2 | 0,9 | 0,9 | 1 | 1 | 1 | 1,1 | 1,2 |
| 21 | Diğerleri | 36,3 | 33,3 | 32,7 | 31,2 | 33,8 | 34,9 | 34,7 | 31,9 | 31,1 | 34,2 |

Kaynak: (TÜİK, <http://www.tuik.gov.tr/UstMenu.do?metod=temelist>).

Bu tablolarda en fazla ihracat ve ithalat yapılan ülkelerin yıl içerisindeki toplam ihracat ve ithalat rakamlarının içerisindeki payı görülmektedir. Bu oranlar son 10 yıl verilerini kapsamaktadır. 2018 yılı verileri dikkate alınarak diğer yılların sıralaması yapılmıştır. Bu ülkelerin ülkemize uzaklığı veya yakınlığı, bağlantı yolları ve taşınan ürünün miktarı, türü, hacmi, fiyatı vb. özellikleri dikkate alınarak taşıma türü belirlenmektedir. Almanya her yıl en fazla ihracat yapılan ülke konumundadır. Almanya'yı ortalama %6,42 ile Birleşik Krallık, %6,05 ile Irak, %5,16 ile İtalya ve %4,56 oranı ile Fransa izlemektedir. Görüldüğü üzere ihracatımızın en fazla olduğu ülkeler AB ülkeleridir. En fazla ihracat yaptığımız komşu ülke ise Irak'tır. Bulgaristan İran ve Yunanistan son sıralarda yer almaktadır.

Tablo 4: Türkiye İthalatının Ülkelere Göre Dağılımı (%)

| Sıra | Ülkeler | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 |
|------|------------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|
| 1 | Rusya | 13,8 | 11,6 | 9,9 | 11,3 | 10 | 10,4 | 9,8 | 7,6 | 8,3 | 9,9 |
| 2 | Çin | 9 | 9,3 | 9 | 9 | 9,8 | 10,3 | 12 | 12,8 | 10 | 9,3 |
| 3 | Almanya | 10 | 9,5 | 9,5 | 9 | 9,6 | 9,2 | 10,3 | 10,8 | 9,1 | 9,1 |
| 4 | ABD | 6,1 | 6,6 | 6,7 | 6 | 5 | 5,3 | 5,4 | 5,5 | 5,1 | 5,5 |
| 5 | İtalya | 5,4 | 5,5 | 5,6 | 5,6 | 5,1 | 5 | 5,1 | 5,1 | 4,8 | 4,6 |
| 6 | Hindistan | 1,4 | 1,8 | 2,7 | 2,5 | 2,5 | 2,8 | 2,7 | 2,9 | 2,7 | 3,4 |
| 7 | B. Krallık | 2,5 | 2,5 | 2,4 | 2,4 | 2,5 | 2,4 | 2,7 | 2,7 | 2,8 | 3,3 |

| | | | | | | | | | | | |
|----|------------|------|------|------|------|------|-----|------|------|------|-----|
| 8 | Fransa | 5 | 4,4 | 3,8 | 3,6 | 3,2 | 3,4 | 3,7 | 3,7 | 3,5 | 3,3 |
| 9 | İran | 2,4 | 4,1 | 5,2 | 5,1 | 4,1 | 4,1 | 2,9 | 2,4 | 3,2 | 3,1 |
| 10 | Güney Kore | 2,2 | 2,6 | 2,6 | 2,4 | 2,4 | 3,1 | 3,4 | 3,2 | 2,8 | 2,8 |
| 11 | İspanya | 2,7 | 2,6 | 2,6 | 2,5 | 2,6 | 2,5 | 2,7 | 2,9 | 2,7 | 2,5 |
| 12 | Japonya | 2 | 1,8 | 1,8 | 1,5 | 1,4 | 1,3 | 1,5 | 2 | 1,8 | 1,8 |
| 13 | BAE | 0,5 | 0,4 | 0,7 | 1,5 | 2,1 | 1,3 | 1 | 1,9 | 2,4 | 1,7 |
| 14 | Belçika | 1,7 | 1,7 | 1,6 | 1,6 | 1,5 | 1,6 | 1,5 | 1,6 | 1,6 | 1,6 |
| 15 | Hollanda | 1,8 | 1,7 | 1,7 | 1,5 | 1,3 | 1,5 | 1,4 | 1,5 | 1,6 | 1,5 |
| 16 | Brezilya | 0,8 | 0,7 | 0,9 | 0,7 | 0,6 | 0,7 | 0,9 | 0,9 | 1,1 | 1,5 |
| 17 | Polonya | 1,3 | 1,4 | 1,5 | 1,3 | 1,3 | 1,3 | 1,4 | 1,6 | 1,5 | 1,4 |
| 18 | İsviçre | 1,4 | 1,7 | 2,1 | 1,8 | 3,8 | 2 | 1,2 | 1,3 | 3 | 1,3 |
| 19 | Çekya | 0,7 | 0,7 | 0,7 | 0,8 | 1 | 1 | 1,1 | 1,3 | 1,2 | 1,2 |
| 20 | Ukrayna | 2,2 | 2,1 | 2 | 1,9 | 1,8 | 1,8 | 1,7 | 1,3 | 1,2 | 1,2 |
| 21 | Diğerleri | 27,2 | 27,3 | 27,1 | 27,9 | 28,3 | 29 | 27,6 | 27,1 | 29,6 | 30 |

Kaynak: (TÜİK, <http://www.tuik.gov.tr/UstMenu.do?metod=temelist>).

En fazla ihracat yapılan 20 ülke sıralamasında Rusya yer almamasına rağmen ithalat yapılan ülkelerde ilk sırada yer almaktadır. Bu durumda Rusya ile yapılan dış ticarete cari açık oluşmaktadır. Rusya bu liderliğini 2015, 2016 ve 2017 yıllarında Çin'e kaptırmıştır. Rusya'yı ortalama %10,05 ile Çin, %9,61 ile Almanya, %5,72 ile ABD ve %5,18 oranı ile İtalya izlemektedir. Bu tabloda komşu ülkelerimizden sadece İran yer almakta ve 9. sıradadır. Petrol ürünleri olmasına rağmen Irak ilk 20 ülke arasında yer almamaktadır.

Sonuç

Ekonomik gelişmenin itici gücü olan ulaştırma ve lojistik yatırımları genel ekonomiye olduğu kadar üretici ve tüketiciler açısından da büyük avantajlar sunmaktadır. Küreselleşme ile birlikte siyasi sınırların ortadan kalktığı, uluslararası ticarete yönelik bariyerlerin ortadan kaldırıldığı günümüzde ulaştırma yatırımları sayesinde üreticiler, daha kısa sürede düşük maliyetli üretim yaparak ürünlerini ülke içinde bir bölgeden başka bölgeye, ülkeye ve kıtaya

rahatlıkla ulaştırabilmekte, rekabette bir adım daha öne çıkmaktadırlar. Tüketiciler ise daha düşük fiyattan dünyanın her hangi bir bölgesinde üretilen malları satın alabilmektedirler. Bu yönüyle ulaştırma ve lojistik yatırımlarının makro ve mikro etkilerinden söz etmek mümkün hale gelmektedir.

Dünyada en fazla ihracat yapan ülkeler incelendiğinde bu tür ülkelerin lojistik yatırımlarına büyük önem verdikleri görülmektedir. Bir kısım ülkeler kendi ülkeleri dışında ürettikleri malları dünya piyasalarına ulaştırabilmek için başka ülkelerde alt yapı yatırımlarına yöneldikleri görülür. Örneğin dünyada en fazla ihracat yapan Çin, 2013 yılında, Modern İpekyolu olarak bilinen “*Tek Kuşak Tek Yol Projesi*” kapsamında 3 milyar nüfus ve 66 ülkeyi içine alacak şekilde Asya ile Avrupa’yı birbirine bağlayacak projeyi hayata geçirmiştir. Projenin hayata geçirilmesi Çin’in dünya politikalarının şekillenmesindeki rolünü artırarak ülke ihracatı artırmakta ve ekonomik gelişmesinin daha da yukarılara taşınması beklenmektedir. Proje, aynı kuşak içerisinde orta koridorda yer alan Türkiye için demiryolu ulaşım ağının geliştirilmesi yoluyla hem yurtiçi ticaret hem de dış ticaret açısından yeni fırsatlar sunmaktadır. Bu kapsamda yapılan Bakü-Tiflis-Kars demiryolu ve Yavuz Sultan Selim Köprüsü demiryolu hattının tamamlanarak hizmete açılmasıyla birlikte Pekin’den Londra’ya kesintisiz demiryolu ulaşımı sağlanacaktır.

Türkiye’de 2000 sonrası lojistik sektörü altyapı yatırımlarının dış ticarete katkılarının incelendiği bu çalışmada lojistik sektörünün mevcut durumu, gelişme potansiyeli, farklı ulaştırma türleri bağlamında sektöre yönelik yatırımlar ve bu yatırımların dış ticaret üzerindeki mevcut ve muhtemel etkiler araştırılmaktadır. Araştırma sonucunda lojistik faaliyetlerin sadece taşımadan ibaret olmadığı, depolama, dağıtım, elleçleme, gümrükleme, transit işlemler, danışmanlık vb. faaliyetleri içeren bütünleşik bir sistemden oluştuğu, bu süreçlerin birbiriyle uyumlu olması halinde ekonomik büyümeye, ihracat ve istihdam artışına neden olduğu görülmektedir.

Komşu ülkelerimizde ve yakın coğrafyamızda yaşanan siyasi ve ekonomik istikrarsızlık bu ülkeleri beka sorunuyla karşı karşıya getirmiştir. Bu durum komşu ülkelerle yapılan dış ticareti olumsuz etkilemektedir. Komşu ülkelerle karayolu ve demiryolu bağlantılarının olmasına rağmen sınır kapılarının ve demiryolu hatlarının kapalı olması taşıma türlerine göre karayolu ve demiryolu taşımacılığındaki taşıma miktarlarını ve taşıma oranlarını düşürmektedir. Böylece karayolu ve demiryolu altyapı yatırımlarının dış ticarete olan katkısını büyük ölçüde olumsuz etkilemektedir. En fazla altyapı yatırımlarının karayolu ve demiryolu taşımacılığına yönelik yapıldığı düşünüldüğünde taşıma türlerine göre yapılan ihracat ve ithalat verileriyle ters orantılı olduğu karşımıza çıkmaktadır. Komşu ülkelerde yaşanan ekonomik ve siyasi istikrarsızlıkların sona ermesi ile birlikte bu ülkelerle yapılan dış ticaretin artması kaçınılmaz olacaktır. Dış ticaretin artması ile birlikte karayolu ve demiryolu taşımacılığı miktarı ve oranları artacaktır.

2000 yılı sonrası yapılan ulaştırma altyapı yatırımlarının dış ticarete katkılarının yanında yurt içi yolcu ve yük taşımacılığını da etkisi olacaktır. Yurt dışı ve yurt içi ticaretin yanı sıra toplumun yaşam kalitesini artırarak refah seviyesini yükselttiği, trafikte seyir halindeki sürelerin kısaldığı ve yakıt tasarrufu sağladığı görülmektedir. Yurt içi yolcu ve yük taşıma esnasında güvenli ulaşım ortamının sağlanması maddi hasarlı ve ölümlü sonuçlanan kazaları azaltması sonucu beşerî ve millî sermayenin heba olmasını engellediği görülmektedir.

Türkiye bulunduğu coğrafya itibarıyla doğu ile batı, kuzey ile güney arasında aktarma merkezi olmasıyla lojistik merkez olmaya aday ülkelerden birisidir. Son yıllarda projelendirilen, yapımına devam edilen ve tamamlanarak hizmete sunulan altyapı yatırım projeleri lojistik sektör için büyük bir güç olmuştur. Ancak ülkemiz bu avantajının yanında rekabet seviyesini yükseltmeli, teknik altyapıyı geliştirmeli, dünyada söz sahibi olabilecek güçlü sanayi

işletmelerinin sayısını artırmalı ve yetmiş ve kalifiye elemanların sayısını artırmalıdır.

Ülke ekonomisi dünya ekonomisine entegre olmaya başlaması ile birlikte ekonomik faaliyetler içerisindeki lojistik sektörünün etkisi giderek artmaktadır. 1950'li yıllardan 2000'li yıllara gelinceye kadar karayolu taşımacılığı taşımacılık faaliyetlerinde öncü bir taşıma türüdür. Çünkü 1950 yılından itibaren karayolu altyapı yatırımları diğer altyapı yatırımlarına göre daha fazla pay almıştır. 2000 yılından sonra karayolu taşımacılığının yanında diğer taşıma olan denizyolu, demiryolu, havayolu ve boru hattı taşımacılığı daha fazla etkin konuma gelmiştir. 2018 yılı taşıma türlerine göre dış ticaret rakamlarına bakıldığında karayolu taşımacılığının yerini denizyolu taşımacılığının aldığı görülmektedir.

Yurt içi yolcu ve yük taşımacılıkta karayolu taşımacılığı dış ticaret taşımacılığında ise denizyolu taşımacılığı lider konumdadır. Altyapı yatırımlarının bu gerçeği değiştirmesi zor görünmektedir. Altyapı yatırımları yapılırken taşıma türlerine göre birbirinin alternatifi olarak değerlendirmenin ötesinde bütünlük bir anlayış içerisinde hareket edilmeli. En ekonomik taşıma biçiminin denizyolu ve demiryolu taşımacılığının olduğu bilgisinden hareketle limanların demiryolu ile bağlantılarına önem verilerek yurt içindeki karayolu taşımacılık ağırlığı hafifletilmelidir.

2000 yılı sonrası yapılan lojistik ve ulaştırma altyapılarının dış ticarete katkılarının net bir şekilde araştırılmasında güçlükler bulunmaktadır. Bu projelerle ilgili her hangi bir resmi istatistiki verilerin yayınlanmaması bu altyapı yatırımlarının dış ticarete katkılarını net bir şekilde ortaya konmasını zorlaştırmaktadır. Bunun yanında altyapı yatırımlarından bir kısmının son yıllarda yapımı tamamlanarak yeni faaliyete geçmesi, bir kısmının yapım aşamasında olması, bir kısmının ise projelendirilerek yapımına yeni başlanması dış ticarete katkılarının uzun dönemde etkisini göstereceği düşünülmektedir. 2000 yılında dış ticaret hacmi 82.277.727.000 \$ iken 2018 yılında 391.062.429.000 \$ olmuştur. Bu

%475 oranındaki artışın yapılan altyapı yatırımları sayesinde gerçekleşmesi muhtemeldir. Ekonomik ve lojistik sektör büyümesinin birbirlerini aynı yönde etkilemesi ve lojistik sektör büyümesinin altyapı yatırımları ve dış ticaret hacmi ile ilişkili olması dış ticaret hacmindeki bu artışın yapılan altyapı yatırımlarıyla bağlantısını kuvvetlendirmektedir.

Aşağıda sıralanan durumların gerçekleşmesiyle birlikte ekonomik büyüklük olarak daha üst sıralara çıkacak, LPI'deki sıramız daha aşağılara çekilecek, lojistik sektörünün gelişimi hız kazanacak, yurt içi yolcu ve yük taşımacılığıyla birlikte dış ticaret hacmi daha da büyüyecek ve altyapı yatırımlarının dış ticarete katkıları daha net bir şekilde ortaya konulacaktır.

- İstanbul havalimanının ilk etabı taşınma işlemi 5 Nisan 2019 tarihi itibarıyla başlayarak tamamlanmıştır. İstanbul havalimanı günlük yolcu taşıma ve uçuş sayılarıyla rekorlar kırdığı görülmektedir. Planlanan diğer etapların devreye girmesiyle birlikte yolcu ve yük taşımada lojistik merkez üssü olma iddiasını sürdürmesi kaçınılmaz olacaktır.
- Bakü-Tiflis-Kars demiryolu yeni açılmış, bu demiryolu hattı; Pekin'den Londra'ya olan yolculuğu kesintisiz sağlayacaktır. Bu anlamda bu demiryolunun demiryolu taşımacılığına dolayısıyla lojistik sektörüne yapacağı katkının daha fazla olacağı varsayılmaktadır.
- İzmir Çandarlı ve Filyos limanının yapım aşamasının ve mevcut limanların genişletilmesinin tamamlanması ile birlikte denizyolu taşımacılığının büyük ivme kazanacağı hesaplanmaktadır.
- Yapımı tamamlanan lojistik merkezlerin tam kapasiteyle çalışmaya başlaması ve yapımına devam edilen merkezlerin faaliyete geçmesiyle birlikte lojistik faaliyetlerin yerine getirilmesinde kolaylıklar sağlanacaktır. Böylece ihracat ve ithalat işlemlerinde doğru ürünün doğru zamanda doğru yere ulaştırılmasında Türkiye dış ticaretine katkıları kaçınılmaz olacaktır.

- Kuzey Marmara otoyol projesinin tamamlanmasıyla birlikte İzmir-İstanbul arası 3,5 saate düşecektir. Güney Marmara ve Batı Anadolu'da üretilen ürünlerin karayolu ile daha kısa zamanda Avrupa'ya taşınması sağlanacaktır. 1915 Çanakkale köprüsünün yapımının tamamlanması ile birlikte bu Avrupa'ya ürünlerin ulaştırılması daha kolay ve kısa sürede gerçekleştirilmesi sağlanacaktır.
- Yapımına devam edilen yüksek hızlı ve hızlı tren projelerinin tamamlanmasıyla birlikte yük ve yolcu taşıma oranları demiryolu taşımacılığı için pozitif etki yaratması öngörülmektedir. Demiryolu ulaşım hizmetlerinin kamu sektörünün yanında özel sektöre açılmasıyla birlikte hem hizmet kalitesini hem de rekabeti artıracaktır.
- TLMP'nin süratle tamamlanarak hayata geçirilmesi, kamu-özel sektör işbirliğinin yapılması ve yasal mevzuatın TBMM gündemine gelmesi ve yasalaşmasıyla birlikte lojistik sektörünün gelişimi ve transit ve dış ticaret hacimleri hızla artacaktır.
- Ülke genelinde yapımı tamamlanarak faaliyete geçen ve yapımına devam edilen 21 adet lojistik merkezi bulunmaktadır. Yapımına devam edilen ve projelendirilen lojistik merkezlerin yapımı tamamlandıktan sonra tam kapasite ile çalışmaya başlaması lojistik faaliyetlerin etkinliğini, niteliğini, ekonomikliğini artıracaktır.

Kaynakça

- Aras, O. N., Öztürk, M., & Erdoğan, E. (2014). "Türkiye'nin Komşu ve Çevre Ülkelerle Dış Ticaret Stratejisi Çerçevesinde Karadeniz ve Balkan Ülkeleri ile Dış Ticaret Performansı". Zonguldak: 1. Karadeniz ve Balkan Ekonomik ve Politik Araştırmalar Sempozyumu.
- Babacan, M. (2003). "Lojistik Sektörünün Ülkemizdeki Gelişimi ve Rekabet Vizyonu". *Ege Akademik Bakış Dergisi*, 3(1): 8-15.

- Bafra, T. (2019). *Türkiye’de E-Ticaret ve E-İhracat Gelişim Potansiyeli ve Lojistik Süreçler*. İstanbul: Utikad Yayınları.
- Baki, B. (2004). *Lojistik Yönetimi ve Lojistik Sektör Analizi*. Trabzon: Volkan Matbaacılık.
- Elitaş, C. (2016). *Uluslararası Ticaret ve Finansman*. Ankara: Gazi kitabevi Tic. Ltd. Şti.
- Gülen, K. G. (2010). *Lojistik Sektöründe Durum Analizi ve Rekabetçi Stratejiler*. İstanbul: İnter Basın, Yayın, Ambalaj San. ve Tic. Ltd. Şti. (İstanbul Ticaret Odası Yayınları).
- Gümüş, S. (2013). “Lojistik Sektörünün Türk Ekonomisine Katkıları ve Bir Araştırma”. *Uluslararası İşletme ve Yönetim Dergisi*, 1(3): 302-324.
- Koban, E., ve Yıldırım Keser, H. (2011). *Dış Ticarete Lojistik*. Bursa: Ekin Basım yayın Dağıtım.
- Takım, A. (2017). *Türkiye'nin Temel Ekonomik Sorunları*. Bursa: Ekin Basım Yayın Dağıtım.
- Takım, A., İmamoğlu, İ. K., & Naktiyok, Y. (2018). *Dış Ticaret İşlemleri Kavram, Teori, Politika ve Uygulama*. Bursa: Ekin Basım Yayın Dağıtım.
- Tanyaş, M., ve Düzgün, M. (2016). *Uluslararası Lojistik Küresel Tedarik Zinciri Yönetimi*. Ankara: Nobel Yayınları.
- Tokgöz, E. (2004) *Türkiye'nin İktisadi Gelişme Tarihi (1914-2004)*. Ankara: İmaj Yayınevi.
- Türkiye İstatistik Kurumu (TÜİK). tuik.gov.tr. (Erişim: 12.08.2019) http://tuik.gov.tr/PreTablo.do?alt_id=1046.
- Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı. (2017). *Ulaşan ve Erişen Türkiye 2017*. Ankara.
- Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı. (2018). *Ulaşan ve Erişen Türkiye 2018*. Ankara
- Üzümcü, A., ve Akdeniz, S. (2014). “Yeni İpek Yolu: TRACECA ve Bakü-Tiflis-Kars Demiryolu Projesi”. *Avrasya Etüdleri*, 171-190.

Wolff, R. A., Yıldız, D. (2018). “Türkiye’de Lojistik Yönetimindeki Gelişmeler: Stratejik Bir Bakış Açısı”. *Social Sciences Research Journal*, 7(3): 187-198.