



Research Article/Araştırma Makalesi

Küresel Lojistik Krize Çözüm Alternatifi: Avrasya'nın Lojistik Merkezi Olarak Türkiye

An Alternative Solution for The Global Logistics Crisis: Türkiye as The Logistics Center of Eurasia

Nazlı Deniz İLBARS HANTA¹, Recep ÇİÇEK²

Öz

Küreselleşmenin sonucu olarak ortaya çıkan küresel rekabete ve küresel krizlere çözüm arayışlarının başında lojistik sektörü aracılığıyla ülkelerarası ticareti artırmanın yolları aranmaktadır. Bu amaçla rekabetçi ülkeler gelişmiş bir taşımacılık ağı kurulması gerekliliğini ön plana almışlardır. Ülkelerarası gelişmiş bir taşımacılık ağının ön koşulu ise etkin ve verimli bir lojistik yönetimle ulaştırma koridorları oluşturmaktır. Bu koridorların çoğunda Türkiye merkezi konumdadır. Çünkü Türkiye Asya ile Avrupa kıtasını birbirine bağlayan bir köprü görevi görmektedir. Bunun yanında Dünya üzerindeki bütün kıtaların nerdeyse kesişiminde yer alarak Avrupa, Asya, Avrasya, Afrika kıtalarının da ötesinde küresel boyutta bir lojistik merkez olma özelliğiyle Dünya üzerindeki herhangi bir yere doğrudan erişim olanağı sağlayan tek lojistik ülkedir. Bu bakımdan Türkiye başta Avrasya kıtası olmak üzere Asya ve Avrupa'nın kesişim ve birleşim noktasında yer alarak özellikle Avrasya'nın en önemli lojistik merkezi olma potansiyeli taşımaktadır.

Çalışma betimleyici araştırma türünde desenlenmiştir. Ülkelerarası artan ticaret hacmi ve üretim gücünün yanında ortaya çıkan küresel rekabete yönelik çözüm arayışlarına en iyi cevap lojistik merkezlerin oluşturulmasıdır. Küresel rekabetin artması ve küresel ekonomik kriz sonucunda hayata geçirilen tarihi İpek Yolunun canlandırılması, TRACECA, Bakü- Tiflis- Kars demiryolu projeleri gibi lojistik projelerde Türkiye merkezi konumda yer almaktadır. Bu projelerdeki kilit konumuna baktığımızda Türkiye Avrasya ile Asya arasındaki en kısa güzergaha sahip ülke olduğunu hem demiryolu hem de karayolu altyapısını geliştirerek göstermelidir. İki kıta arasında geliştirilen projelerdeki konumunu güçlendirecek politikalarla desteklemelidir. Bu çalışma ile Türkiye'nin Avrasya bölgesinin lojistik merkezi olma potansiyeli ortaya çıkarılmaktadır.

Jel Kodları: N7, R0, Z0

Anahtar Kelimeler: Küresel Kriz, Küreselleşme, Lojistik, Lojistik Merkez, Avrasya Bölgesi, Türkiye

¹ Doktora Öğrencisi, Niğde Ömer Halisdemir Üniversitesi, SBE, Avrasya Araştırmaları ABD, nzldnzilbars@gmail.com, ORCID: 0009-0008-4595-7136

² Prof. Dr., Niğde Ömer Halisdemir Üniversitesi, İİBF, recep@ohu.edu.tr, ORCID: 0000-0001-7016-5538



İlbars Hanta, N. D. % Çiçek, R. (2024). Küresel Lojistik Krizine Çözüm Alternatifi: Avrasya'nın Lojistik Merkezi Olarak Türkiye. *Fiscaeconomia*, 8(3), 1549-1567. Doi: 10.25295/fsecon.1511275

Abstract

At the beginning of the search for solutions to the global competition and global crises that have arisen as a result of globalization, ways to increase international trade are sought through the logistics sector. For this purpose, competitive countries have given priority to the establishment of an advanced transportation network. The prerequisite for an advanced international transportation network is creating an effective and efficient logistics management and transportation corridor. Türkiye is central in most of these corridors because it acts as a bridge connecting Asia and Europe. In addition, it is the only logistics country that provides direct access to any place in the world with its feature of being a global logistics center beyond the continents of Europe, Asia, Eurasia, and Africa by being located at the intersection of almost all continents in the world. In this respect, Türkiye has the potential to be the most important logistics center in Eurasia, as it is located at the intersection and junction point of Asia and Europe, especially the Eurasian continent.

The study was designed as descriptive research. The best answer to the search for solutions to the global competition that has emerged in addition to the increasing international trade volume and production power is the creation of logistics centers. Türkiye has a central position in logistics projects such as the revitalization of the historical Silk Road, TRACECA, and Baku-Tbilisi-Kars railway projects, which were brought to life as a result of the increase in global competition and the global crisis. Considering its key position in these projects, Türkiye should show that it is the country with the shortest route between Eurasia and Asia by developing both its railway and highway infrastructure. It should be supported with policies that will strengthen its position in projects developed between the two continents. This study reveals Türkiye's potential to become the logistics center of the Eurasian region.

Jel Codes: N7, R0, Z0

Keywords: Global Crisis, Globalization, Logistics, Logistics Center, Eurasian Region, Türkiye.

1. Giriş

Günümüz ülkelerinin neredeyse tamamında artık etkili olan bir olgu vardır: küreselleşme. Küreselleşmenin etkisi bütün dünyada kaçınılmaz olarak yaşanmaktadır. Küreselleşme ile aslında dünya küresel bir pazar yerine dönüşmektedir. Ülkeler arasındaki sınırlar görünmezlik kazanmakta, ekonomik anlamda ticari birlikler oluşturulmakta, ticaretin hacmi genişlemekte, ticari anlamda lojistik koridorlarla ülkelerarası mesafeler kısalmaktadır. Bu bağlamda, ulaşım, ulaştırma hizmetleri daha çok önem kazanmaktadır. Bunun yanında küreselleşmenin etkisiyle bütün dünyanın ekonomisi ve ticaret anlayışı farklı bir olguya dönüşmektedir. Bilişim ve iletişim teknolojilerindeki gelişmeler hız kazandıkça taşımacılık/ ulaştırma hizmetleri maliyetleri azalmakta ve üretim süreçleri bu dönüşümün etkisi altında değişmektedir. Böylelikle üretim süreçleri ayrışmaktadır. Bu ayrışmanın sonucu ise farklı ülke ekonomilerinin birbirine entegrasyonunu gerekli kılmaktadır. Bunun sonucu olarak farklı coğrafyaların birbirine entegre olmasında en etkili faktör olarak lojistik belirginleşmektedir. Tarih boyunca ulaşımda meydana gelen gelişmeler dünya ekonomisi ve küreselleşme ile bağlantılıdır. Lojistik sektöründeki gelişmeler/yenilikler, üretim ve teknolojik faaliyetlerin artması, maliyetleri azaltma ve ürün geliştirme gibi olanaklar sayesinde ülkeler arasındaki ticari ilişkiler artarak ülkelerin entegrasyon süreci hız kazanmış, bununla beraber uluslararası düzeyde finansal hareketlilikler hız kazanmaktadır. Bu gelişmeler ışığında ülkelerin ticaretinin gelişmesine yönelik hedeflenen ticari faaliyetleri en ucuz maliyetle gerçekleştirmektir.

Küresel rekabetin ön koşulunu maliyetlerin azaltılarak hızlı ulaşım imkânı sağlanmasıdır. Bu anlayışın kazanılmasıyla lojistik sektörünün önemi hem mikro hem makro düzeyde artmaktadır. Küresel dünya pazarında hem ekonomisini geliştirmek hem de ticari kazançlarını artırmak isteyen rekabetçi ülkeler bu anlamda gelişmiş bir taşımacılık ağı oluşturulması gerekliliğini fark etmişlerdir. Gelişmiş bir taşımacılık ağına sahip olmak etkin bir lojistik yönetimini beraberinde getirmektedir. Bu bağlamda, Dünya' da uluslararası ticaretin etkin ve verimli yapılabilmesi için ülkeler arası entegrasyon çeşitli ulaştırma koridorları ile kurulacaktır. Bu koridorların çoğunda Türkiye önemli konumda yer almaktadır. Türkiye Doğu ile Batı arasında bir köprü niteliğindedir. Asya ile Avrupa kıtasını birbirine bağlamaktadır. Türkiye'nin lojistik hinterlandı hem Avrupa hem Asya yani Avrasya, aynı zamanda Afrika ve toplamında yerkürenin tüm noktalarının kesişiminde yer almaktadır. Başta deniz ve demir yolu olmak üzere Avrasya kıtasını her türlü birbirine bağlama, Avrasya için Doğu-Batı ve Kuzey-Güney ekseninde kesişim ve birleşim noktası olma, Avrasya'nın küresel erişiminde en önemli lojistik üs olma özelliğiyle Türkiye, Avrupa, Asya, Avrasya, Afrika kıtalarının ötesinde küresel boyutta bir lojistik merkez olup, Dünyanın bir noktasından diğerine doğrudan ulaşım imkânı sunan tek lojistik ülke olma konumundadır. Asya ülkelerinin pazardaki hakimiyetini de göz önünde bulundurduğumuzda Doğu'dan Batı'ya, Çin'den Avrupa'ya uzanan bir lojistik merkez geliştirilmesini gerektirmektedir. Bu lojistik merkez olma potansiyelini göstermesi bakımından gerekli ulaşım altyapısının geliştirilmesiyle birlikte tarihi İpek Yolu'nun modernizasyonu gibi gelişmelerde Türkiye büyük önem taşımaktadır. Bu çalışmayla Türkiye'nin taşıdığı potansiyelin lojistik sektöründeki gelişmeler doğrultusunda meydana çıkarılması amaçlanmaktadır.

Belirlenen amaç doğrultusunda, zaman açısından 1980'ler sonrasında küreselleşmenin etkisiyle birlikte ülkeler arası ticaretin gelişmesine yönelik oluşturulmaya çalışılan ulaşım ağları, ulaşım koridorları ve bu koridorların ülkelerin gelişmişlik düzeyine ve



ticaretine katkısını gözlemlemek adına günümüze kadar olan süreç birlikte incelenmiştir. Kısaca çalışma 1980'lerden günümüze kadar olan süre ile sınırlandırılmıştır.

Ulaşım ağları üzerinde küreselleşmenin etkisi ne olmuştur? 2008 yılında ABD'de başlayan ve domino etkisiyle tüm dünyada yaşanan küresel mali krizin sonucu olarak lojistik sektöründe neler değişmiştir? Alternatif ulaşım ağları üzerinde çalışılmış mıdır? Bu ağlar kapsamında geliştirilen lojistik projeler neler olmuştur? Tarihi İpek Yolunun canlandırılması, TRACECERA, Bakü-Tiflis-Kars Demiryolu gibi projelerde Türkiye'nin yeri ve önemi nedir? Türkiye geliştirilen projelerde özellikle Avrasya bölgesinin lojistik merkezi olma potansiyeli nedir? Tüm bu sorulara cevap bulmak amacıyla; bu çalışma ile küreselleşme, küresel mali kriz ve lojistik sektörü arasındaki ilişki ve Türkiye'nin bu bağlamdaki yeri incelenmektedir.

Bu kapsamda çalışmada betimleyici araştırma türü benimsenmiştir. Bu bağlamda geçmişte ve günümüzde var olan durum toplanan veriler ve örnekler ışığında betimlenmekte ve değerlendirilmektedir. Türkiye'nin Asya ve Avrupa arasındaki coğrafi konumunu ve lojistik merkez olma potansiyelini açığa çıkartacak veriler toplanarak bu kapsamda yazılmış lisansüstü tez çalışmaları, makaleler, kitaplar incelenmiştir.

2. Alanyazın

Bu bölümde küresel ekonomik kriz sonrasında tarihi ipek yolunun canlandırılması projesi, TRACECA, Bakü –Tiflis –Kars Demiryolu projeleriyle birlikte ekonomik krize bir çözüm yolu arayışı üzerinde durulmaktadır. Bütün bu projelerde merkez de yer alan Türkiye'nin rolü ve önemi değerlendirilmektedir. Bu kapsamda ülkelerarası ulaştırma koridorlarında Türkiye'nin özellikle Avrasya bölgesinde lojistik merkez olma potansiyel üzerinde durulmaktadır.

2.1. 2018 Küresel Ekonomik Krizine Çözüm Yolu Olarak Tarihi İpek Yolunun Canlandırılması

Dünya'da meydana gelen gelişmelere paralel olarak özellikle 1970'lerden itibaren ekonomik ve siyasi olarak meydana gelen bütün gelişmelerden sınırların artık aşıldığını göz önüne aldığımızda bu durum bütün ülkeleri az ya da çok etkilemektedir. Dünyanın yaşadığı son ekonomik kriz ABD 'de başlamış ancak bütün dünyayı etkisi altına almaktadır. Çünkü Dünya artık her anlamda iç içe geçmiş küresel bir toplum niteliği taşımaktadır (Durmaz ve Kalça, 2010).

Öte yandan, küreselleşmenin de etkisiyle uluslararası ticarete ürünlerin tedarik ve dağıtım süreçlerinde hız, maliyet, güvenilirlik, kalite, esneklik gibi kavramların önemi artmaktadır. Uluslararası ticarete sektörde rekabet artışına paralel olarak etkin bir ulaşım ve lojistik faaliyetleri ön plana çıkmaktadır. Çünkü etkin bir ulaşım, lojistik dağılımın doğru planlanması, ürünün etkin bir şekilde güvenli ve hızlı kanallarla taşınması günümüzde ekonomik başarının anahtarıdır. Bir başka ifadeyle uluslararası ticarete başarının ölçütü ulaşım sektöründeki etkinlik ve verimlilikle birbirine bütünleşmiş bir hal kazanmaktadır (Zeybek, 2019).

Uluslararası ticarete başarı sağlayabilmek için günümüzde daha eşzamanlı, daha sistematik ve daha güçlü altyapı sistemlerine ihtiyaç vardır. Üretilen malın tedarik sürecinde daha kaliteli bir hizmet anlayışı sunarken aynı zamanda daha düşük maliyetli taşıma sistemleri arayışı birçok



İlbars Hanta, N. D. % Çiçek, R. (2024). Küresel Lojistik Krizine Çözüm Alternatifi: Avrasya'nın Lojistik Merkezi Olarak Türkiye. *Fiscaeconomia*, 8(3), 1549-1567. Doi: 10.25295/fsecon.1511275

ulaşım stratejilerinin ve koridor geliştirme çabaları ile sonuçlanmaktadır. Bu amaçla Avrupa ile Asya arasında hem deniz yolu hem kara yolu ulaştırıcılığını ve ulaşım koridorlarını geliştirme faaliyetleri hız kazanmıştır. Geliştirilen koridorlar ile deniz ve karayolunun yanında artık demiryolu ulaştırıcılığının da önemini arttırmaktadır. Tam da bu noktada yaşanan küresel krizin etkisiyle gelişmiş ülkelerin birçoğunun dikkati Orta Asya ve Kafkasya bölgesine yönelmektedir. Sahip olduğu doğal kaynaklar nedeniyle ve jeopolitik öneminden ötürü bölge yabancı yatırımcıların dikkatini çekmektedir. Özellikle petrol ve doğalgaz gibi enerji kaynakları bu ilgiyi arttırmaktadır (Durmaz ve Kalça, 2010).

Bunun yanında, Çin de 2013 yılında 21. Yüzyılın en iddialı kalkınma projelerinden biri olan Kuşak Yol inisiyatifi ile gözleri tekrar Avrasya bölgesine çekmektedir. Kara ve deniz olmak üzere iki koldan gerçekleştirilmesi planlanan projenin kara ayağında Avrasya itici güç konumundadır. Aslında bu proje çok geniş bir alana yayılmakla birlikte birçok ülke ile entegrasyon / işbirliği gerektirmektedir. Bu projeyi kısaca çok eskiden beri kullanılan ve ticaretin merkezi kabul edilen tarihi İpek Yolu'nun günümüze uyarlanması ve tekrardan hayata geçirilmesi olarak adlandırabiliriz. Çin'in bu proje ile amacı Asya'dan Avrupa'ya kesintisiz bir ulaşım ağı kurarak günümüzün en önemli küresel aktörlerinden biri olarak ticarete yön vermek istemesidir. Bu sayede hem bölgedeki ticaret gelişecek hem de Çin'den kalkan bir yük treni, karayolu ile Avrupa'ya kesintisiz ulaşacaktır (Ayvaz ve Rmadhan, 2021). Başka bir ifadeyle, rekabetin en son teknolojiler kullanılarak her geçen gün arttığı küreselleşen dünya ticaretinde 'lojistik' sektörünün önemi daha da belirginleşmektedir (Bucsky ve Kenderdine, 2020).

2.2. Avrasya'nın Jeopolitik ve Ekonomik Önemi

1991 yılında SSCB'nin dağılması ile birlikte küresel ve bölgesel güçlerden olan Avrupa ve ABD, zengin enerji kaynakları ile İpek Yolu güzergahında yer alan Orta Asya ülkelerine yönelmektedir. Sovyetler Birliğinin dağılmasıyla birlikte, bölgede bağımsızlığına kavuşan devletlerin enerji potansiyeli ve dünya ticaret yollarındaki stratejik konumundan ötürü Orta Asya yakın veya uzak dünya ülkelerinin tekrar gündemindedir. 2000'li yıllara gelindiğinde küreselleşmenin büyüyen etkisine, küresel ölçekteki mali krize bir çözüm arayışı ve diğer taraftan Çin'in hegemonyasını tescillemek adına geliştirilen tarihi İpek Yolunun canlandırılması projesi kapsamında bölgeye olan ilgi hız kazanmaktadır. Böylece Avrupa ve Asya'yı birbirine bağlayan tarihi yolun mihenk taşı konumunda olan Orta Asya bölgesindeki devletler, ticaretin geliştirilmesi, ticari hatların çeşitlendirilmesi gibi çok yönlü bir projede önemli bir konumdadır. Ve burada güç kurma mücadelesindedir. Orta Asya'da güç kurma mücadelesinde yer alan küresel güçler ABD, Rusya ve Çin'dir. Hindistan ve Türkiye ise kilit öneme sahip bölgesel güçlerdir (Şahin ve Kalaycı, 2014 ; Şahin, 2016).

Bölge birçok ülkenin egemenliğini göstermek istediği, gücünü kabullendirmek adına önem verdiği bir bölgedir. Bölgedeki aktörlerden somut projelerle aktif olarak ilerleyen Çin, ABD, Türkiye ve AB'nin eşgüdümlediği girişimlerle dikkat çeken Rusya ile beraber Orta Asya ülkeleri Kazakistan, Kırgızistan, Türkmenistan, Özbekistan ve Tacikistan başat ülkelerdir. Bu ülkelerin yanı sıra Azerbaycan, Moğolistan, Pakistan, Afganistan gibi birçok ülkenin de dahil olduğu uluslararası kuruluşların finansmanı ile yürütülen başka projelerde yer almaktadır. Bu projelerden en önemlileri Çin'in Rüyası : Yeni İpek Yolu Tek Kuşak Tek Yol Projesi ile AB'nin '21.



İlbars Hanta, N. D. % Çiçek, R. (2024). Küresel Lojistik Krizine Çözüm Alternatifi: Avrasya'nın Lojistik Merkezi Olarak Türkiye. *Fiscaeconomia*, 8(3), 1549-1567. Doi: 10.25295/fsecon.1511275

Yüzyılın İpek Yolu' olarak adlandırdığı TRACECA (Transport Corridor Europe Caucasus- Asia/ Avrupa- Kafkasya- Asya Ulaştırma Koridoru) projesidir (Şahin, 2019).

Aşağıda Çin'in Tek Kuşak Tek Yol Projesi ve Avrupa'nın TRACECA projesinin jeopolitik ve ekonomik önemine ilişkin detaylı bilgiler verilmektedir.

2.2.1. TRACECA Projesi

Avrupa Birliği lojistik koridorlar, alternatif yollar, mevcut yollar ve yenilenmesi, ulaşım koridorları ve yenilenmesi şeklinde ulaştırma yönünde pek çok faaliyet yürüterek AB genişleme politikasını yürütmekte taşımacılık ve lojistik sektörünü ön planda tutmaktadır. Bu hedefini gerçekleştirebilmek adına ulaşım sektöründe demiryolu, denizyolu, iç su yollarının dengeli bir şekilde genişletilmesini planlamakta, en kısa, hızlı ve güvenilir metodlarla hem yolcu ve yük taşımacılığını artırmak hem de uluslararası boyutta ticaret hacmini arttırmayı istemektedir. Bu hedefe giderken aynı zamanda küresel dünya da bölgesel bir güç olmak ve üretim sürecinde enerji kaynaklarını elinde bulundurmaya ya da ulaşılabilir kılmak adına Ortadoğu'nun yanında Kafkasya ve Orta Asya'da da söz hakkı istemektedir. Bu bölge üzerinden ucuz iş gideriyle Çin ve bölge ülkelerin üretiminden Avrupa'ya bir akış sağlamayı beklemektedir. Bu amaçla birçok proje yürüten AB, özellikle SSCB'nin 1991' de dağılmasının ardından bölgeye hem karayolu hem de demiryolu üzerinden ulaşım sağlayabileceği TRACECA projesini geliştirmiştir (Üzümcü ve Akdeniz, 2014 ; Kaynak, 2004). Tarihi İpek Yolu olarak adlandırılan TRACECA, Avrupa ve Asya kıtalarını Kradeniz ve Kafkaslar üzerinden birbirine bağlayarak bütünleşmesini sağlamak amacıyla Avrupa Birliği tarafından geliştirilen çok modlu ulaşım koridoru projesidir. Avrupa'ya alternatif ulaşım hattı sağlaması nedeniyle stratejik öneme sahip olan TRACECA, Orta Asya ve Uzak Doğu ülkeleri arasındaki ticaret bağlantılarını yeniden kurarak tarihi İpek Yolu'nun yeniden önemli bir ticaret yolu haline getirilmesini amaçlamaktadır (Yıldırım Keser, 2015).

TRACECA projesinde Türkiye de önemli konumdadır. Projedeki konumunu güçlendirmek için Türkiye çeşitli projelerde yer almaktadır. Bu projelerden en önemlilerinden biri Kars-Bitlis-Bakü (BTK) demiryolu projesidir. BTK demiryolu projesine "Demir İpek Yolu" da denilmektedir. BTK güzergahı, Çin ile verimli ulaşım bağlantısı kurmayı amaçlayan bir Türk politikasını temsil etmektedir. Bu ağ ile Türk demiryolu ağı, Transkafkasya ülkeleri (Gürcistan ve Azerbaycan) üzerinden Hazar denizi üzerinden (RoRo bağlantısı ile) Kazakistan' a ardından Orta Asya ve Çin'e demiryolu bağlantısı kurmaktadır (Prokic ve Stanimirovic, 2019). Başka bir ifadeyle bu proje ile Türkiye ve Gürcistan arasında direk demiryolu bağlantısı kurulacaktır. Bu demiryolu bağlantısı ile Gürcistan üzerinden Türkiye ile Azerbaycan, Orta Asya, Çin ve Moğolistan arasında demiryolu hattı tamamlanmaktadır. Bu şekilde Türkiye ile Kafkaslar arasında TRACECA bağlantısı kurulmuş olacaktır. Kars- Tiflis-Bakü demiryolu projesi ile Avrupa bölgesine Türkiye üzerinden ulaşmış olacak ve Türk Cumhuriyetlerine kadar aralıksız ulaşım sağlanabilecektir. Bakü' de sonlanacak hattın karşısında Türkmenistan demiryolu bağlantısı kurulacaktır. Böylece bu hat boyunca ticaret yapılacak ve hat en sonunda Çin' de Pekin'e ulaşacaktır. Türkiye-Ermenistan sınır kapısının kapalı olmasından dolayı Avrupa-Asya ulaşımında Türkiye önemli bir pozisyonundadır. Bu hat ile Londra'dan Pekin'e kesintisiz ulaşım sağlanmış olacaktır. (Üzümcü ve Akdeniz, 2014 ; Albayrak ve Çelik, 2021).

2.2.2. Bir Kuşak Bir Yol Projesi

Bir Kuşak Bir Yol Projesi 2013 yılında ilan edilerek “tek yol, tek kuşak” sloganıyla modernize edilen İpek yolunun yeniden canlandırılması projesidir. Burada “Tek Kuşak”, Asya’dan Avrupa’ya uzanan kara ve demiryolunu, “Tek Yol” ise Asya-Afrika-Avrupa’yı birbirine bağlayan deniz ticaret yolunu ifade etmektedir. En önemli hedefi modernize edilmiş tren yolu aracılığıyla tarihi İpek Yolu üzerindeki ülkelerin ve özellikle Orta Asya ülkelerinin entegrasyonu ve ekonomisinin canlandırılmasıdır (Tuerdi, 2018 ; Şenol ve Üçışık Erbilin, 2022). Proje, Çin’in ekonomik genişlemesini daha da güçlendirmeyi ve dünyanın geri kalanıyla, özellikle ekonomik ve ticari, kültürel ve Denizcilik gibi çok yönlü bir şekilde karşılıklı yarar sağlayan işbirliği ilişkilerinin güçlendirilmesini sağlamayı amaçlamaktadır (Gökçay, 2019). Bu proje ile küresel bir güç olma yolunda ilerleyen Çin Avrupa kıtası ile ulaşım hattını güçlendirmeye çalışmaktadır. Çünkü bir yandan Avrupa ile ticari hacmini artırırken öte yandan yüksek büyüme hızını koruyabilmek için dışa bağımlı olduğu enerji kaynakları yönünden yüksek enerji kaynağına sahip Orta Asya ülkeleri ile ilişkisini güçlendirmeye çalışmaktadır. Bunun sonucunda ortaya çıkardığı Kuşak ve Yol Projesi, tarihi İpek Yolunu yeniden canlandırmaktadır (İkiz, 2019 ; Erdem, 2006).

Şekil 1: Doğu-Batı Arasındaki Ulaşım Koridorları



Kaynak: Google Map

Haritaya baktığımızda Çin ve Pasifik Asya’sından Avrupa uzanan üç önemli ticaret koridoru olduğu görülmektedir. 1. Koridor/ Kuzey Koridoru : Rusya’dan Trans-Sibiry hattı ile Rus anakarasından geçip Kazakistan ve Belarus’dan Avrupa’ya varmaktadır. 2. Koridor/ Orta Koridor : Güneydoğu Asya ve Çin’den başlıyor, Kazakistan, Hazar Denizi, Azerbaycan, Gürcistan, Türkiye, Karadeniz üzerinden geçerek Avrupa’ya doğru devam etmektedir. 3. Koridor/ Güney Koridoru : Kazakistan’dan başlayıp sıra ile Kırgızistan- Özbekistan-Türkmenistan-İran’dan Türkiye’ye, buradan da Avrupa’ya varmaktadır. Bu ulaştırma koridorları Dünya’da ticaretin yapılmasını kolaylaştıran en kullanışlı yollardır. Avrasya bölgesinde haritada da görüldüğü üzere Doğu ve Batı arasında Kuzey, Orta ve Güney olmak



üzere 3 tane ulaşım koridoru vardır. Türkiye, Orta koridor hattındadır (Sattarov, 2022 ; Şahin ve Kalaycı, 2014 ; Tümenbatur, 2021).

Modern İpek Yolu projesi hem kara hem deniz yolu olarak geliştirilmiş iki farklı hattan oluşan bir projedir. Proje kapsamında, Güney koridoru, Avrupa- Çin ticaretinde Türkiye üzerinden geçen bir demiryolu koridorudur. Kazakistan, Özbekistan, Türkmenistan, İran, Azerbaycan, Gürcistan ve Türkiye Güney koridorunda'dır. Güney Koridoru'nun bir ucu TRACECA hattı üzerinden Kazakistan (Aktav ve Kuryk limanları)'dan Hazar Denizini geçerek Azerbaycan'a (Bakü limanına), ordan Bakü- Tiflis- Kars hattı üzerinden Türkiye'ye ulaşmaktadır ve Kapıkule sınır kapısı üzerinden Bulgaristan'a veya Karadeniz'den Gürcistan'ın Poti ve Batum limanları aracılığıyla Bulgaristan ve Romanya'ya bağlanmaktadır. Güney koridorunun diğer ucu Kazakistan, Özbekistan, Türkmenistan (Türkmenbaşı limanı) üzerinden Hazar Denizi'ne ve Azerbaycan'a, en sonunda Bakü Tiflis Kars (BTK) hattı üzerinden Avrupa'ya bağlanmaktadır. Aynı şekilde diğer koridorda Türkiye'ye İran üzerinden ulaşmaktadır. Bu hatları geliştirmek için birçok girişimlerde bulunmaktadır. Avrupa Kafkasya- Asya Ulaştırma Koridoru TRACECA, bu koridorlardan en eski olanlarındandır. Diğer taraftan 2015 yılında Kazakistan, Azerbaycan ve Gürcistan'ın öncülüğünde başlayan ve Türkiye'nin de üyesi olduğu diğer bir girişim Trans-Hazar Uluslararası Transit Hattı (TITR) dır. Bu girişimle, Çin- AB ve Çin- Türkiye arasındaki konteyner ticaretine kolaylaştırarak artırmak istenmektedir. Aynı zamanda bu hat ile demiryolu taşıma maliyetlerini azaltarak Trans- Sibiry Koridorlarına alternatif oluşturmakta istenmektedir. Bu girişimlerle özellikle 2013 yılında açıklanan Tek Kuşak Tek Yol projesi daha da önemli hale gelmiştir. Proje 2017 yılında Kuşak ve Yol Projesi şeklinde yeniden adlandırılmıştır. Proje Çin'i geliştirirken aynı zamanda Rusya, Asya (Güney, güneydoğu, batı, doğu) ülkelerini, Avrupa (Orta ve doğu), Türkiye ve Afrika'yı birbirine bağlayacak bir ulaşım ağı olması bakımından da önemlidir. Bu proje ile "Kuşak- Yol güzergahındaki ülkeler arasında ticari ilişkilerin artması ile ülkeler arasında dengeli ve sürdürülebilir politikalar takip edilecektir. Aynı zamanda bu projelerdeki konumu itibari ile Türkiye birçok farklı alanda ekonomik, ticari, politik, ulaşım gibi güç kazanacaktır (Tuerdi,2018; Zeybek, 2019 ; Şenol ve Üçışık Bilen, 2022).

Türkiye'nin konumunu bu projelerle birlikte değerlendirdiğimizde, Türkiye'nin Avrasya için potansiyel olarak kritik bir lojistik merkez olması, Yeni İpek Yolu projesinin gelişimiyle gerçekleşecektir. Altyapının modernizasyonu ve daha fazla ulaşım kapasitesinin sağlanması birçok ülkenin, birçok yatırımcının ve devlet sermayesinin dikkatini çekmektedir. Ayrıca, nakliye maliyetlerinin azalması ve sürecin daha kontrollü bir şekilde işleyişi ile bu projeler Avrasya bölgesi üzerinden yürütülecek ticari ilişkileri güçlendirme potansiyelini açığa çıkarmaktadır (Acar vd., 2015).

2.2.3. Zengezur Koridoru

Zengezur Koridor'u Azerbaycan, Ermenistan ve Türkiye'nin az gelişmiş bölgeleriyle birlikte Azerbaycan'ın güneybatı bölgelerinden (Sunik bölgesi) geçmektedir. Bu koridorla birlikte bu bölgeler birbirine bağlanacaktır. Zengezur koridorunun açılmasıyla Hazar geçişiyle birlikte Kazakistan- Azerbaycan arasında bağlantı kuran Orta Koridor'un karadan geçilmesi sağlanacaktır. Bu durum pek çok açıdan fayda getirmektedir. Koridorun açılması öncelikle günümüzde artan lojistik ve taşıma maliyetleri göz önüne alındığında, maliyetleri

azaltması bakımından uluslararası ticaret ve dünya ekonomisi için önemli bir imkan yaratacaktır. Zengezur Koridoru, dar anlamda Türkiye'den Orta Asya'ya aralıksız kara yolu ulaşımına imkan verecektir. Geniş anlamda ise İngiltere' den Çin'e, Rusya'dan Suriye ve Irak'a kadar geniş bir ulaşım ve lojistik ağının oluşmasına imkan verecektir. Bir başka ifade ile Koridor çok yönlü bir etki yaratmaktadır. İlk olarak, Azerbaycan ile Nahçıvan Bölgesi arasında karasal bağlantı kurmaktadır. İkinci olarak, İran ve Gürcistan gibi ülkeler üzerinden geçen hatlara ihtiyaç kalmadan Azerbaycan'a mal taşınabilmekte ve Orta Asya'ya yönelik taşımacılar ise daha hızlı ve az maliyetli gerçekleşmektedir. Bütün bunlar birlikte değerlendirildiğinde koridor hem geçtiği bölgelerde hem de uluslararası boyutta ticari ve ekonomik kalkınmayı arttıracaktır (Mehmedov vd. ,2023 ; Gasimova ve Yurcu, 2023).

Zengezur Koridoru ile Güney Kafkaslardaki insani ve ticari hareketliliğin önünü kesen aksaklıkların giderilmesi beklenmektedir. Zengezur Koridoru'nun açılması Türkiye ve Azerbaycan içinde önemlidir. Çünkü koridor Azerbaycan'ın herhangi bir Ermeni kontrol noktasından geçmesine gerek kalmadan Nahçıvan yerleşim bölgesine sınırsız erişimini sağlamakla kalmayacak, aynı zamanda Türkiye'ye Hazar havzasına ve Orta Asya'ya doğrudan bir rota da sağlayacak. Başka bir ifadeyle, sadece Azerbaycan ile Nahçıvan'ı ve Türkiye ile Azerbaycanı birleştirmeyecek, aynı zamanda Hazar'dan Akdeniz'e uzanarak yeni bir ulaşım ağına kaynak olacaktır. Bu bakımdan Bakü-Tiflis-Kars demiryoluna benzer şekilde yeni bir 'demir ipek yolu' işlevi görecektir. Böylece kapsadığı tüm bölgelerde ulaşım ve lojistik faaliyetleri hız kazanacak, bölge ülkelerinin kalkınmasına ve refah düzeylerinin artmasına katkı sunacaktır. Türkiye ise coğrafi konumu itibarıyla ve bölge ülkeleriyle olumlu ilişkiler kurması bakımından kilit önemdedir. Türkiye bu bölgelerde dahil olduğu projelerle bu bölgelerdeki konumunu güçlendirmektedir. Bakü-Tiflis- Kars demiryolu, Zengezur koridoru, Marmaray üzerinden uzanan demiryolu hattı ile Doğu ile Batı'yı, Avrupa ile Asya'yı birbirine bağlamaktadır. Tüm bu yürütülen projelerle Türkiye lojistik pozisyonunu kuvvetlendirmektedir (Üste ve Sanılı Aydın, 2022 : 272; Mehmedov vd. ,2023 ; Eldem, 2022)

2.3. Avrasya Bölgesine Yönelik / Avrasya Bölgesi Üzerinden Geliştirilen Lojistik Projelerde Türkiye'nin Rolü ve Önemi

Türkiye hem Avrupa ve Asya ulaşım sistemi içinde yer alarak hem de Akdeniz Karadeniz ulaşım hattı yer aldığı için Avrupa, Balkanlar, Karadeniz, Kafkaslar, Hazar, Orta Asya, Orta Doğu ve Kuzey Afrika ülkeleri için lojistik merkezi olma potansiyeli çok yüksektir (Zeybek, 2019).

Tarihi İpek Yolu'nun canlandırılması ile enerji ve mal transferinin gerçekleştirilmesinin yanı sıra maliyetlerin düşürülmesi etkisini yaratacağı için projenin önemi artmaktadır. Asya ve Avrupa'yı birbirine bağlayan proje bölge ülkelerinin ekonomisini ve ticaretini lojistik projelerle geliştirme potansiyelini de taşımaktadır. Bu potansiyele sahip en önemli ülkelerden biri Türkiye'dir. Hem jeopolitik konumu itibarıyla Türkiye öncelikli konumdadır. Hem de Rusya'nın Batılı ülkelerle sahip olduğu olumsuz ilişkilerden ötürü aşırı soğuk bir ülke olmasının dezavantajı ile de Türkiye daha da önemli bir konumdadır. Bununla birlikte İpek Yolu üzerindeki ülkelerin sahip olduğu enerji kaynakları ve malların hareketliliği ile önemli gelir kaynağı elde edecekleri için bu ülkeler arasında rekabetin oluşmasına yol açmaktadır. Türkiye'nin güzergah üzerindeki ülkelerle olan ilişkilerini ve ticari çıkarlarını



koruyucak girişimlerle bu rekabet ortamından faydalanması gerekmektedir. Çünkü Türkiye sahip olduğu jeopolitik, siyasi ve geliştirilecek altyapı ve lojistik projelerle bu potansiyeli kullanacak özellikleri bünyesinde toplayacaktır (Koşaroğlu vd., 2015 ; Bozkurt vd., 2017).

Türkiye hem karayolu hem de deniz yolu ulaşımına elverişli koşullara sahip olmasından ötürü İpek Yolu güzergahında çok önemli bir konumdadır. Aslında Türkiye'nin coğrafi konumu sadece tarihi İpek Yolu açısından değil bütün tarihsel anlamda kurulan ulaşım ağlarında önemli bir kavşak olmuştur. Türkiye'nin kavşak olma potansiyeli sadece tarihi süreçlerle sınırlı değildir. Şu bir gerçektir ki, Türkiye coğrafi konumunun yanı sıra jeopolitik ve jeostratejik konumu itibari ile sadece geçmişte değil günümüzde de ulaşım ağları bakımından kavşak noktası olmayı sürdürmektedir. Böylelikle Türkiye'yi tarihi süreç içerisinde değerlendirdiğimizde lojistik anlamda kıtalararası ulaşımında hala önemli bir pozisyonda yer almaktadır (Bakırcı, 2014).

Türkiye'nin tarihi İpek Yolu'nun hayata geçirilmesi projesi kapsamında Türkiye de bölgedeki gücünü sağlamlaştırmak adına Orta Koridor Projesi'ne ağırlık vermektedir. Özellikle Orta Koridor Projesi ile temelde Çin'den yola çıkan yüklerin denizyolu ile 40 günde ulaşacağı varış noktasına demiryolu ile iki hafta gibi bir sürede varması hedeflenmektedir. Bu bakımdan bu proje Orta Koridor hattında yer alan bütün ülkeler için büyük önem taşımakla birlikte Türkiye açısından Orta Asya Türk cumhuriyetleri ile olan ilişkilerini güçlendirmesini ve Asya pazarında aktif konumda yer almasını sağlayacaktır. Bunun yanında, dünya ekonomisinde güç kazanan Asya pazarına hızlı ve düşük maliyetli yollarla ulaşarak bölgede önemli bir güç haline dönüşebilecektir (Çakan, 2017 ; Dilek, 2022). Hatta son dönemlerde Türkiye lojistik temelli projelerde önemli güç olduğunu gösterebilmek adına bölgesel anlamda çok büyük altyapı projelerini hayata geçirmektedir. Özellikle Demir İpek Yolu kapsamında Marmaray ve Yavuz Sultan Selim Köprüsü projeleri tamamlanmıştır. Bu iki proje ile Çin-Avrupa demiryolu hattında kesintisiz ulaşım sağlayarak zaman ve maliyet bakımından tasarruf sağlaması bakımından önemlidir. Bu projelerdeki tek geçiş noktası olması Türkiye'nin elini güçlendirmekte, hatta onu karar verici bir ülke haline getirmektedir (Şenol ve Üçışık Erbilin, 2022). Bununla birlikte Bakü-Tiflis- Kars demiryolu projesi ile Çinden yüklenecek vagonlar önce Kazakistan, buradan Türkmenistan üzerinden Hazar denizinin feribotla geçilerek Bakü Alat Limanına, sonrasında Gürcistan ve Türkiye üzerinden Avrupa'ya taşınması planlanmaktadır. Orta Koridor hattı ile Rusya bölgede devre dışı bırakılarak Türkiye üzerinden Avrupa'ya taşınacak yüklerde mesafe epey kısılacaktır. Bu şekilde Çin alternatif hatlar sayesinde kendini bölgede hem gücünü sergilerken hem de kendisini güvence altına almış olacaktır. Bu da Türkiye'yi proje kapsamında daha önemli bir konuma taşımaktadır (Filiz, 2020 ; İstikbal, 2019).

İpek Yolu projesi olarak baktığımızda, projenin önemli ülkeleri Çin ve Türkiye'dir. Çin ve Türkiye arasında projenin güç kazanması ve hızlandırılması açısından iki ülke arasında birçok ticari ve ekonomik işbirliği çalışmaları yürütülmektedir. Bu işbirliklerinden en önemlilerinden biri 2015 yılında tamamlanan Bakü-Tiflis-Kars demiryolu'dur. Proje ile Türkiye Asya ile Avrupa arasında transit ülke konumuna yükselmektedir. Birçok açıdan avantaj sağlayan proje ile Türkiye Çin'in yanında konumunu güçlendirmektedir. Son yıllarda meydana gelen en önemli ekonomik hamlesi olarak görülen "Avrasya Köprüsü"nü hayata geçirilmesi ile Doğu Asya'nın kaliteli ekonomik ürünleri, Orta ve Batı Asya ülkelerinin zengin enerji ve maden kaynaklarından oluşan büyük bir pazar yaratacaktır (Özdaşlı, 2015). Bunun yanında Türkiye kendisine yetecek düzeyde enerji kaynaklarına sahip olmasa da, Kuşak ve Yol Projesi sayesinde Avrasya enerji



İlbars Hanta, N. D. % Çiçek, R. (2024). Küresel Lojistik Krizine Çözüm Alternatifi: Avrasya'nın Lojistik Merkezi Olarak Türkiye. *Fiscaeconomia*, 8(3), 1549-1567. Doi: 10.25295/fsecon.1511275

koridorunun önemli bir parçası haline gelmektedir. Böylece Türkiye'nin jeo-stratejik ve jeopolitik önemi bir kat daha artacaktır (Kılıç, 2021).

Tüm bu veriler birlikte değerlendirildiğinde Avrasya bölgesi üzerinden geliştirilen lojistik projelerde Türkiye'nin konumu her geçen gün değer kazanmaktadır. Eşsiz konumunun yanı sıra, Türkiye lojistik potansiyelini etkin ve verimli kullandığı takdirde yalnızca Avrasya bölgesinde değil, Afrika, Asya ve Avrupa kıtaları da dahil küresel lojistik merkez konumuna gelmesi bu durumun olağan bir sonucu olacaktır. Aynı zamanda küresel lojistik bir kesişim noktası haline geldiği takdirde Türkiye lojistik katma değerinde önemli bir pay elde edebilme ihtimali yüksektir. Böylece, ticaretin etkin ve verimli olmasında birincil araç olan lojistik sektörü, günümüzde ekonomik getirinin artırılmasını sağlayarak diğer bütün sektörlerde gelişme ve büyümeye katkı sağlayan itici bir güç yaratabilecektir (Alpaslanoğlu, 2021).

2.4. Asya ile Avrupa Kıtası Arasında Lojistik Merkez Olma Potansiyeli Taşıyan Bir Ülke: Türkiye

Günümüzde küresel üretimin giderek "Asyalaştığı" ve ekonomik anlamda Asya ekonomilerinin önemli paylar kazandığı bir dönemdir. Bu küresel değişimin en önemli boyutu Asya'da üretilen malların hızlı ve en az maliyetle Avrupa pazarlarına ulaştırılmasıdır. Batı Asya limanlarının artan beklentiyi ve ticaret hacmini karşılayamaması yeni ulaşım koridorları ihtiyacını yaratmaktadır. Bu ihtiyacı karşılamak için yeni koridorlar önem kazanmaktadır. Bu kapsamda özellikle Avrasya ve Karadeniz bölgesinin kara ve demir yolları cazip hale gelmektedir. Bu süreçte tarihi İpek Yolunun yeniden canlandırılması projesi bu bölgedeki ülkelerin küresel ekonomiye entegrasyonu bakımından bir fırsattır. Türkiye bir yanında Çin'in diğer yanında AB ülkelerinin yer aldığı İpek yolu güzergahının tam ortasındadır. Türkiye lojistik olarak bütün olanaklarını doğru kullandığı takdirde bu bölgenin lojistik merkezi olma potansiyeli yüksektir (Erdal, 2005; Kara vd., 2009).

Türkiye hem karayolu hem de deniz yolu ulaşımına elverişli koşullara sahip olmasından ötürü İpek Yolu güzergahında çok önemli bir konumdadır. Bunun yanında Türkiye'nin lojistik önemine sadece İpek Yolu açısından bakmak yeterli değildir. Çünkü Türkiye geçmişten günümüze kurulan ulaşım sistemlerinde / ulaşım ağlarında önemli bir kavşak olmayı sürdürmektedir. Ve Türkiye'nin kavşak olma potansiyeli sadece tarihi süreçlerle sınırlı kalmamakta, Türkiye'nin bütün tarihsel süreçte görüldüğü gibi kıtalar arası ulaşım döngü taşıdığı potansiyel hala çok yüksektir (Bakırcı, 2014 ; Tuerdi, 2018).

SSCB dağıldıktan sonra değişen güç dengeleri sonucunda bir çok bağımsız devlet ortaya çıkmıştır. Bu devletleri denetimi altında tutmak isteyen AB'nin geliştirdiği TRACECA projesi ile, bölgedeki devletleri Karadeniz ve Kafkasya üzerinden Avrupa'ya bağlamayı hedeflemektedir. Böylelikle, AB ülkelerinin Doğu Avrupa ve Balkanlardan sonra Asya bölgesinde önemli bir güç haline gelmesi ve bölge pazarlarında hakimiyet kurarak ticari ve lojistik ilişkileri geliştirmesi amacını taşımaktadır. Bu bakımdan Avrupa ülkelerinin ve ABD'nin Orta Asya ve Kafkasya üzerinde geliştirdiği stratejiye göre ulaştırma koridorları bakımından kilit ülke Türkiye'dir. Çünkü Türkiye konumu itibarıyla hem Avrupa hem Asya kıtasında yer almasının yanı sıra hem Karadeniz hem Akdeniz ülkesi olmasından ötürü bölgede etkili ulaşım

bağlantılarının merkezinde yer almaktadır. Başka bir ifadeyle, ulaştırma koridorlarının çoğunun merkezinde yer alan Türkiye hem jeopolitik hem de jeostratejik bir önemdedir. Coğrafi ve ekonomik olarak Ortadoğu ve Hazar petrol kaynaklarına yakın olması, Türk Cumhuriyetleri ile olan bağı/bağlantısı, zengin enerji kaynaklarına sahip Orta Asya ülkeleri ile olan ortak kültürel ve tarihi geçmişi, Karadeniz Bölgesi ve Türk Boğazlarının jeostratejik yeri, Avrupa Birliği ve Balkan ülkeleri ile yakın iş teması, Akdeniz Bölgesi deniz ulaştırma yollarının kesişiminde yer alması ve doğu ile batı arasında transit ülke pozisyonunda yer alarak uluslararası ulaşım koridorları bakımından stratejik bir öneme sahiptir (Üzümcü ve Akdeniz, 2014).

Türkiye Asya ve Avrupayı birbirine bağlayan bir köprü olmasının yanı sıra, iki kıta arasında transit ulaşım ağına sahip olabilmeye avantajına sahiptir. Bu avantaj ile Türkiye hem batılı ülke ekonomilerine entegre olabilmeye, aynı zamanda Sovyet coğrafyasına yakın olduğu ve Orta Asya ülkeleri ile sahip olduğu siyasi yakınlık sayesinde Türkiye dış pazarını çeşitlendirebilmektedir. 2023 Türkiye İhracat Stratejisi ve Eylem Planı'nda yer verildiği üzere Türkiye'nin Orta Asya coğrafyasına yakınlığı sanayisini geliştirecek, rekabet gücünü artıracak, üretim gücü ve iş gücüne olumlu değer katacaktır. Bu değerler uzun vadede ise Türkiye'nin Avrasya üretim üssü olmasına olanak sağlayacaktır (TC Ekonomi Bakanlığı, 2013). Bu kapsamda Türkiye'nin Batı Avrupa- Asya transit ulaşımı açısından birçok ulaştırma koridorunun içinde yer alması kaçınılmazdır. Bugün Avrupa ülkelerinde görülen ekonomik krizin de etkisiyle Türkiye gelişmekte olan Avrasya ülkelerine yönelmiştir. Avrasya girişimi tamamen Avrupa karşısında yer almamakta, küresel krize alternatif olacak şekilde geliştirilmektedir. Bu bağlamda başta Rusya olmakla birlikte Orta Asya ülkeleri ile bölgesel işbirliklerine yönelmesi de gerekmektedir (Sofyalıoğlu ve Kartal, 2013).

Orta Asya bölgesinde Pakistan, Hindistan, Çin bu bölgenin tedarikçileri konumundadır. Bu ülkelerin Batı ile yakın ticari ilişkiler yürütmesi Orta Asya bölgesi için fırsattır. Zengin yer altı kaynaklarına sahip olan bölgedeki ülkelerin ulaşım ve altyapı sorunlarını gidererek diğer ülkelerle petrol dışı ihracat yapabilme potansiyelini arttırmalıdır. Bu yüzden Orta Asya da yapılacak altyapı yatırımları ve gümrük anlaşmaları bölgenin fiziksel ve siyasi ulaşılabilirliğini güçlendirecektir. Böylece bölgede lojistik köprülerin kurulması hem ekonomiyi ve ticareti artıracak hem de bölgenin kalkınmasını sağlayacaktır. Bu bakımdan Modern İpek Yolu projesi bölge için büyük öneme sahiptir. Doğu ile Batı arasında ekonomik entegrasyonu sağlayacak olan İpek Yolu güzergahında lojistik merkezler kurulması, Avrasya bölgesi ve Türkiye için fırsatlara kapı açacaktır. Bilindiği üzere Avrupa'da başlayan ve tüm dünyaya yayılan krizden Avrasya bölgesi de etkilenmiştir. Bu bakımdan Modern İpek Yolu Projesi, bu güzergah boyunca yer alan ülkeler için sürdürülebilir bir büyümenin sağlayıcısı olacaktır. Güzergah, bölgedeki ticaret yollarını birbirine entegre ederek yeni ekonomi merkezlerini oluşturacaktır. Modern İpek Yolu projesi ile Asya ülkeleri ile Kafkasya bölgesi Türkiye üzerinden Avrupa'ya bağlanarak bir çok ülke ekonomisi birbirine entegre olacaktır. Bu nedenle İpek Yolu bölgedeki ekonominin canlandırılması bakımından pratik çözüm yolu olarak görülmektedir. Bu sürecin etkili ve verimli yürütülebilmesi için hem bütün ülkelerin bütünsel yaklaşımına ihtiyaç varken, hem de ülkeler arasında bağlantıyı sağlayacak lojistik merkezlere ihtiyaç vardır. Bu noktada Türkiye'nin ilgili Orta Asya ülkelerine ve Çin, Rusya gibi ülkelerle olan yakınlığı, işbirlikçi

tutumu, ülkeleri bir araya getirme potansiyeli ise lojistik merkez olma ihtimalini güçlendirmektedir (Kulaklıkaya, 2013).

3.Sonuç ve Tartışma

Lojistik, ticaret için en önemli noktadır. Küreselleşen dünya düzeninde ticaret ulusal olmaktan öte uluslararası bir boyut kazanmaktadır. Dünya ekonomisinin gereği olarak her ülke pazarını dışarıya açmakta ve liberal ekonomi politikalarını uygulamaya çalışmaktadır. Öte yandan ülkeler kendi ticaret ve ekonomilerini, pazarlarını hem koruyup hem genişletebilmek ve küresel rekabette varolabilmek için ticari işbirliklerine, anlaşmalara, ikili veya çok taraflı anlaşmalar yapmaktadır. Bu yüzden günümüzde yürütülen lojistik faaliyetlerde müşteriye en yüksek katma değer ve en az maliyetli anlaşmalar, işbirlikleri, entegre çözümler geçerlilik kazanmaktadır. Bu göz önüne alındığında küreselleşen dünyada ticaretin merkezinde lojistik merkezlerin olması kaçınılmazdır. Her ülke, hem ticaretini hem de lojistik faaliyetlerini arttıran, hızlandıran çözümler aramaktadır. Bu tür çözüm arayışlarına en iyi cevap lojistik merkezlerin faaliyete geçirilmesi fikri başta gelmektedir.

Uluslararası ticaretin artması, ülkelerarası üretimin daha fazla birbirine entegre olması, ürünlerin kısa süreli raf ömrünün olması ve giderek artan küresel rekabet karşısında lojistik faaliyetler stratejik rekabet avantajı'na dönüşmektedir. Küreselleşme sonucunda ticaretin yönünde ve hacminde meydana gelen değişimler uluslararası ticaret dinamiklerini de dönüştürmektedir. Bu bağlamda dünya ticaretini artırmaya yönelik küresel lojistik merkezler oluşturmak önemlidir. Lojistik üs, coğrafi ve ekonomik anlamda bulunduğu kıtanın en elverişli yerleşim bölgesindedir. Lojistik merkezin en önemli özelliği ülkelerin çoğuna yakın olmasıdır. Böylece üretim ve tüketim merkezleri arasında bir köprü görevi görür. Bölgedeki geniş ticaret hacmini kullanır ve yönetir. Bütün bu özellikleri bir araya getirdiğimizde de Türkiye'nin Asya ve Avrupa'yı birbirine bağlayan jeostratejik konumundan ötürü, özellikle tarihi İpek Yolunun canlandırılması ile Avrasya bölgesinde lojistik üs/merkez olma avantajını kullanabilmelidir. Coğrafi konumunu bir fırsata dönüştürebilmek için gerekli altyapı çalışmalarına ağırlık vermeli, lojistik sektörünün geliştirilmesine dönük faaliyetlerle küreselleşen dünyaya ve küresel ticarete adapte olmalıdır.

2049'da tamamen bitirilmesi beklenen Kuşak Yol Projesi'ne 65'ten fazla ülke dahildir. Bu projede yer almak, projede yer alan ülkelerin ekonomik refah göstergelerinden biri olacaktır. Proje Asya merkezlidir. Üç kuşak şeklinde planlanan proje İpek Yolu Ekonomi Kuşağı, Orta Kuşak ve 21. Yüzyıl Deniz İpek Yolu olarak hayata geçirilmektedir. Bu girişimle Asya'nın Avrupa'ya kara, demir ve deniz yolu ile bağlanması ile ekonominin canlanacağını göstermektedir. 5 Kasım 2019'da Çin'den kalkan ilk yük treninin bu hat üzerinde Prag'a ulaşması, altyapı çalışmalarında ciddi yol alındığının da işaretidir. Pakistan, Rusya, Kazakistan, Irak, İran ve Türkiye bu yatırımların en fazla geliştiği ülkelerdir. Yatırımlardan bir tanesi Bakü-Tiflis- Kars hızlı tren hattının faaliyete geçirilmesidir. Bu hat ile 17 milyon tonluk ürün ve 3 milyon yolcu kapasitesine ulaşılması hedeflenmektedir. Böylece bu hat, tarihi İpek Yolu'nun canlandırılmasını sağlayacaktır. Bu bakımdan Kuşak Yol Projesi kapsamında Türkiye pozisyonunun ne kadar önemli olduğu açıktır.



İlbars Hanta, N. D. % Çiçek, R. (2024). Küresel Lojistik Krizine Çözüm Alternatifi: Avrasya'nın Lojistik Merkezi Olarak Türkiye. *Fiscaeconomia*, 8(3), 1549-1567. Doi: 10.25295/fsecon.1511275

Bu tarz projelerdeki kilit konumuna baktığımızda, Türkiye'nin Avrupa ile Asya arasında, özellikle Avrasya bölgesinde lojistik merkez olma potansiyelini açığa çıkarabilmek adına iki kıta arasında en kısa güzergaha sahip ülke olduğunu hem demiryolu hem de karayolu altyapısını geliştirerek göstermelidir. İki kıta arasında geliştirilen projelerde koridor ülke olma durumunu lojistik merkez olma potansiyeline dönüştürücü politikalarla desteklemelidir.

Türkiye jeopolitik açıdan taşıdığı önem ile Asya ile Avrupa arasında transit ülke konumundadır. Son yıllarda tamamladığı lojistik alt yapı projeleriyle Türkiye bu konumunu sağlamlaştırmaktadır. Çünkü lojistik uluslararası ticarete son derece önemlidir. Bu bakımdan geliştirilen lojistik koridorlar bu koridorların geçiş güzergahında yer alan ülkelerin gelişmesine, refah seviyelerinin artmasına ve bölgesel ilişkilerinin artmasına imkan vermektedir. Lojistik koridorlar ne kadar her ülke için kazan kazan vizyonu taşırsa da Çin ve AB gibi ülkeler aslında bu projelerle bölgesel hakimiyet kurma vizyonunu da gerçekleştirmek istemektedir. Bu bakımdan Türkiye'nin yer aldığı projelerde dikkatli olması da gerekmektedir.

Kaynakça

- Acar, A. Z., Bentlyn, Z., ve Kocaoğlu, B. (2015). Turkey as a regional hub in promotion of reviving ancient silk route between Europe and Asia, *Journal of Management, Marketing and Logistics- (JMML)*, 2(2), 94-109. ISSN: 2148-6670.
- Albayrak, Ö., ve Çelik, B. (2021). Iron Silk Road Trans-Caspian east-west-middle corridor initiative and Baku-Tbilisi-Kars railway line: impact on international trade. *Multidisciplinary Perspectives on Cross-Border Trade and Business*. 2021.
- Alpaslanoğlu, A. (2021). Avrasya lojistik merkezi olarak Türkiye lojistik yetkinliklerinin lojistik performans indeksine göre karşılaştırmalı irdelenmesi, *Atlas Journal*, 7(45), 2349-2370. DOI : <https://dx.doi.org/10.31568/atlas.795>.
- Ayvaz, Z. ve Ramadhan, J. (2021). Avrasya jeopolitiğinin yeniden hareketlenmesinde kuşak yol insiyatifi'nin rolü, *UPA Strategic Affairs*, ss: 73-95.
- Bakırcı, M. (2014). coğrafi açıdan Anadolu'nun tarihi ulaşım ağı ve İpek Yolu. *Avrasya Etüdlere*, 63-86.
- Bucsky, P. ve Kenderdine, T. (2020). Is the Iron Silk Road really so important? Rail Freight Use on China's "Silk Road Economic Belt". *Mgimo Review of International Relations*, 13(5), 168-193.
- Çakan, V. (2017). Yeni İpek Yolu projesi:beklentiler sorunlar ve gerçekler. *Asya Araştırmaları Dergisi*,1:1,35-52.
- Dilek, S. (2022). Avrasya jeopolitiğinde "Kuşak Yol" projesinin Türkiye açısından sunduğu fırsatlar, *Avrasya Denklemi*nde Rusya Çin Rekabeti içinde ss.253- 270. Astana Yayınları.
- Durmaz, A., ve Kalça, A. (2014). 2008 küresel ekonomik krizi ve Kafkasya- Orta Asya Türk diasporası. *Avrasya Etüdlere*, 299-319.



İlbars Hanta, N. D. % Çiçek, R. (2024). Küresel Lojistik Krizine Çözüm Alternatifi: Avrasya'nın Lojistik Merkezi Olarak Türkiye. *Fiscaeconomia*, 8(3), 1549-1567. Doi: 10.25295/fsecon.1511275

- Eldem, T. (2022) Russia's war on Ukraine and the rise of middle corridor as a third vector of Eurasian connectivity: connecting Europe and Asia via Central Asia, the Caucasus, and Turkey. (SWP Comment,64/2022). Berlin: Stiftung Wissenschaft und Politik- SWP-Deutsches Institut für Internationale Politik und Sicherheit. <https://doi.org/10.18449/2022C64>
- Erdal, M. (2005). *Küresel Lojistik*, Utikad yayınları: İstanbul, ISBN 975- 924469- 5-3.
- Erdem, H. (2006). Avrasya için yeni bir fırsat: Tarihi İpek Yolu'nun yeniden canlandırılması. *TEPAV ekonomi politikaları araştırma enstitüsü. Avrasya Ticaret ve Sanayi Odaları 2. Zirve Toplantısı*. 28 Mayıs 2006.
- Filiz, T. (2020). Çin'in küresel tek kuşak tek yol girişiminde Türkiye'nin konumu üzerine bir inceleme. *Burdur Mehmet Akif Ersoy Üniversitesi Oğuzhan Sosyal Bilimler Dergisi*, 2 :2, 117-133.
- Gasımova, T., ve Yurcu, M. E. (2023). Zengezur Koridoru'nun Azerbaycan'ın dış ticaret ve lojistik faaliyetlerine olası etkilerinin swot analizi. *Dumlupınar Üniversitesi İİBF Dergisi*, 12,1-15.
- Gökçay, Ş. E. (2019-2020). Building the New Silk Road the 21st century: the Belt and Road Initiative from a Sino- Turkish perspective. *BRIQ*, 1:1Winter.
- İkiz, A. (2019). tek kuşak tek yol projesi ve Türkiye'ye olası etkileri. *Elektronik Sosyal Bilimler Dergisi*, 18 :72, 1688-1700.
- İstikbal, D. (2019). Demir İpek Yolu ve Türkiye'nin potansiyeli. *Kriter Dergi*, 92- 93. Kara, M., Tayfur, L., ve Basık, H. (2009). küresel ticarete lojistik üslerin önemi ve Türkiye. *Mustafa Kemal Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, 6(11), 69- 84.
- Kaynak, M. (2004). uluslararası taşımacılık ve lojistik bağlamında Avrasya ulaştırma koridorlarında bölgesel rekabet ve Türkiye. *4. Türkiye İktisat Kongresi Bildiri Metni*, Erişim Tarihi : 23.07.2023.
- Kılıç, A. (2021). Batı'dan Doğu'ya Geçen 'Güç': Bir Kuşak Bir Yol- Modern İpek Yolu. *M5 Ulusal Güvenlik Savunma ve Strateji Dergisi/Özel içerik*, <https://m5dergi.com/one-cikan/batidan-doguya-gecen-guc-bir-kusak-bir-yol-modern-ipek-yolu/>
- Koşaroğlu, Ş.M., Karadaş, H. A., ve Salihoğlu, E. (2015). İpek Yolu ekonomisi ve Türkiye açısından fırsatların değerlendirilmesi. *I.Uluslararası Kafkasya- Orta Asya Dış Ticaret ve Lojistik Kongresi (UKODLK 1-3 Ekim 2015)*, 27-42.
- Kulaklıkaya, Ö. (2013). Modern İpek Yolu Orta Asya'nın küresel ekonomiye açılan kapısı. *Türkiye Ekonomi Politikaları Araştırma Vakfı*. <http://www.tepav.org.tr/tr/ekibimiz/s/1255/Omercan+Kulaklikaya>.
- Mehmedov, A., ve Hasanoğlu, M. (2023). Hazar Denizi'nden Akdeniz'e Zengezur Koridoru. *Uluslararası Yönetim Akademisi Dergisi*, 6:2, 334-344.
- Özdaşlı, E. (2015). Çin'in Yeni İpek Yolu projesi ve küresel etkileri. *Turkish Studies*, 10:14, 579-596.



İlbars Hanta, N. D. % Çiçek, R. (2024). Küresel Lojistik Krizine Çözüm Alternatifi: Avrasya'nın Lojistik Merkezi Olarak Türkiye. *Fiscaeconomia*, 8(3), 1549-1567. Doi: 10.25295/fsecon.1511275

- Prokic, M., ve Stanimirovic, u. (2019). EU-CHINA rail economic corridors and their role in trade in goods. *VII International Symposium New Horizons 2019 of transport and communications*, 29-30 November 2019, 321-328.
- Sofyaloğlu, Ç., ve Kartal, B. (2013). Türkiye ve Avrasya ekonomik topluluğu ülkelerinin lojistik performans indekslerinin karşılaştırılması ve bazı çıkarımlar. *International Conference on Eurasian Economies*, Session 7B: Uluslararası Ticaret III, 524-531.
- Şahin, Ç. (2016). Çin ve Avrupa Birliği'nin Yeni İpek Yolu girişimleri ve Orta Asya'ya yansımaları, *III. Uluslararası Türk Dünyası Araştırmaları Sempozyumu*, 53- 58.
- Şahin, G., ve Kalaycı, İ. (2014). yeni bir küresel kalkınma paradigması: sürdürülebilir İpek Yolu. *Avrasya Etüdlere*, 123-154.
- Şenol, C., ve Üçışık Erbilin, S. (2022). Analysis of the impact of the Middle Corridor on Türkiye in terms of geopolitics and economy in the OBOR Initiative, *Journal of Geography*, 45: 161-180. Istanbul University Press.
- Tuerdi, R. (2018). yeni İpek Yolu projesi ve Türkiye-Çin işbirliğine etkileri. *İstanbul Üniversitesi Dış Ticaret Enstitüsü Working Paper Series*, No: 137.
- Tümenbatur, A. (2021). Orta koridor üzerindeki Demir İpekyolu güzergahı ve lojistik merkez yer seçimi. *Çukurova Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, 30(3), 102-110.
- Üste, A. N., ve Sayılı Aydın, Ü. (2022). Güney Kafkaslarda bölgesel güvenlik kompleksi teorisi bağlamında Zengezur Koridoru'nun önemi. *Manisa Celal Bayar Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, S. 20 (Özel Sayı), 261-274.
- Üzümcü, A., ve Akdeniz, S. (2014) Yeni İpek Yolu: TRACECA ve Bakü-Tiflis Kars demiryolu projesi. *Avrasya Etüdlere* 45/2014-1 (171-199).
- Yıldırım Keser, H. (2015). "Importance of transport corridors in regional development : the case of TRACECA' , *Sosyoekonomi*, 23(24), 163-182.
- Zeybek, H. (2019). Uluslararası ticarete yeni Avrasya ulaşım yolları arayışı : demiryolu yük taşımacılığına etkileri. *Avrasya Etüdlere*, 25(56), 135-154.

Çıkar Beyanı: Yazarlar arasında çıkar çatışması yoktur. (Birden fazla yazar varsa doldurulacaktır)

Etik Beyanı: Bu çalışmanın tüm hazırlanma süreçlerinde etik kurallara uyulduğunu yazarlar beyan eder. Aksi bir durumun tespiti halinde Fiscaeconomia Dergisinin hiçbir sorumluluğu olmayıp, tüm sorumluluk çalışmanın yazarlarına aittir.

Yazar Katkısı: Yazarların katkısı aşağıdaki gibidir;

Giriş: 1. yazar

Literatür: 2. yazar

Metodoloji: 1. yazar

Sonuç: 2. yazar

1. yazarın katkı oranı: %50, 2. yazarın katkı oranı: %50.



An Alternative Solution for The Global Logistics Crisis: Türkiye as The Logistics Center of Eurasia

Nazlı Deniz İlbars Hanta, Recep Çiçek

Extended Abstract

At the beginning of the search for a solution to the global competition and global crisis that has emerged because of globalization, ways are being sought to increase international trade through the logistics sector. Developments in transportation throughout history are linked to the world economy and globalization. So competitive countries emphasize the need to establish an advanced transportation network. In this context, to carry out international trade effectively and efficiently in the world, international integration will be established through various transportation corridors. Türkiye has an important position in these corridors (Koşaroğlu et al., 2015; Bakırcı, 2014).

The world is now an interconnected global society where borders are transcended. Borders between countries are becoming invisible, the volume of trade is expanding, and distances between countries in commercial logistics corridors are shortening. In this respect, Türkiye is in a central position in almost all corridors to be created, and Türkiye has the potential to become the most important logistics center of Asia and Europe, especially the Eurasian continent. This study is about revealing this potential, and for this reason, this study is limited from the 1980s to the present because of globalization. Since the study was written as a descriptive research type, answers were sought for the questions regarding the study rather than creating a hypothesis. What has been the impact of globalization on transportation networks? What has changed in the logistics sector because of the global financial crisis that started in the USA in 2008 and spread all over the world with a domino effect? Have studies been carried out on alternative transportation networks? What logistics projects were developed within the scope of these networks? What is the place and importance of Türkiye in projects such as the revival of the historical Silk Road, TRACECA, and Baku-Tbilisi-Kars railway? What is Türkiye's potential to become the logistics center of the Eurasia region with the projects developed? With all these questions, what is the relationship between globalization, the global financial crisis, the logistics sector, and the place of Türkiye in this context? So, we see that Türkiye has an important position in answering these questions (Alpaslanoğlu, 2021; Tuerdi, 2018).

Correct planning of logistics distribution and effective transportation of the product through safe and fast channels are crucial to economic success today. In this context, an advanced transportation network and logistics management are needed. In parallel with this situation, the importance of the logistics sector is also increasing with the increase in global competition. This condition directs competitive countries in the global world market to corridor development efforts. In this respect, this study aims to reveal transportation corridors and Türkiye's potential as a logistics center (Erdal, 2005; Kara et al., 2009).

After the global economic crisis, this focus is on searching for a solution to the economic crisis with projects such as the Revitalization of the historical Silk Road project, TRACECA, Baku-Tbilisi-Kars railway, and Zangezur corridor. It is important to fill this gap in the literature in terms of revealing Türkiye's potential as a logistics center in international transportation corridors, especially in the Eurasia region, as it is at the center of all these projects (Kulaklıkaya, 2013).

The search for a solution to the global economic crisis is now culminating in the development of logistics corridors. We are in a period in which global production is increasingly becoming "Asianized", and Asian economies are gaining significant shares in economic terms. The most important dimension of this global change is the rapid and cost-effective delivery of goods produced in Asia to European



İlbars Hanta, N. D. % Çiçek, R. (2024). Küresel Lojistik Krizine Çözüm Alternatifi: Avrasya'nın Lojistik Merkezi Olarak Türkiye. *Fiscaeconomia*, 8(3), 1549-1567. Doi: 10.25295/fsecon.1511275

markets. Due to the impact of the global crisis, the attention of many developed countries is turning to the Central Asia region, which is the cornerstone of the historical road connecting Europe and Asia, and its significance has become more apparent in terms of developing trade between both continents. With its feature of connecting the Eurasian continent in every way, especially by sea and railway, it will become the intersection and junction point for Eurasia on the east-west and north-south axis and be the most important logistics base in the global dimension beyond the European, Asian, and African continents soon. Türkiye is a logistics center and is the only logistics country with the highest direct access to any point in the world, including Central Asia (Üzümcü and Akdeniz, 2014).

Türkiye has developed many projects and has taken part in many of them. These projects developed for the Eurasian region are as follows:

- China's dream: New Silk Road One Belt One Road Project
- EU's 21st century Silk Road: TRACECA Project
- Baku-Tbilisi-Kars Railway Project
- Zangezur Corridor (A New Iron Silk Road Project)
- Eurasian Bridge
- Marmaray and Yavuz Sultan Selim Bridge

With the projects developed for the logistics sector, the logistics sector, which is the primary tool in making trade effective and efficient, will be able to create a driving force that provides development and growth in all other sectors by increasing economic efficiency. Türkiye is at the center of international transportation corridors with east-west and north-south axes. If Türkiye uses its logistics potential effectively and efficiently, it will become a global logistics center not only in the Eurasian region, but also in the African, Asian, and European continents. The globalizing world and globalizing trade require solutions that can accelerate both trade and logistics activities. The importance of high-value-added and least-cost commercial agreements, logistics agreements, and collaborations is increasing day by day, and companies are trying to gain strategic competitive advantage through these logistics collaborations. In this respect, it is inevitable that global logistics centers will be established in a globalizing world. Establishing logistics centers that will ensure economic integration between the east and the west in Türkiye, along with the logistics projects put into operation in the country, will open doors to new opportunities both for Türkiye and the Eurasia region. In this context, Türkiye's long-term vision is to become the production base of Eurasia for medium-and high-technology products. Türkiye, which is also among the countries struggling to establish power in Central Asia, is not completely against Europe in the Asian initiative but is being developed as an alternative to the global crisis (Sofyalıoğlu and Kartal, 2013; Şahin and Kalaycı, 2014).

Türkiye must demonstrate the potential to become a logistics base/center in the Eurasian region by using geostrategic position in the Baku-Tbilisi-Kars high-speed train line, Belt Road Project, and Zangezur Corridor projects. Also, it should support the advantage of being the country with the shortest route between two countries, both by rail and road. At the same time, Türkiye should maintain its position as a transit country between Asia and Europe. It should take measures to realize its potential as a logistics center in the Eurasia region. They should be cautious, considering the logistics corridors and the potential for countries such as China and the EU to establish regional dominance through these corridors. A holistic approach should be approached with the logistic corridors to be developed, with policies that support



İlbars Hanta, N. D. % Çiçek, R. (2024). Küresel Lojistik Krizine Çözüm Alternatifi: Avrasya'nın Lojistik Merkezi Olarak Türkiye. *Fiscaeconomia*, 8(3), 1549-1567. Doi: 10.25295/fsecon.1511275

the development of the countries that these corridors pass through by increasing their welfare levels and providing positive regional relations. Türkiye should be the provider of sustainable growth with the logistics projects it is/ will be involved in, focusing on projects that will transform its geographical position into an opportunity. It should be included in developments to adapt to the globalized world and globalized trade with activities to develop the logistics sector. To summarize, Türkiye has the potential to be the most important logistics center in Eurasia because being located at the intersection and junction point of Asia and Europe, especially the Eurasian continent. Thus, Türkiye's potential to become a logistics center in the Eurasian region, along with the projects taking part in it, has been revealed.