



2024, 13 (5), 2079-2102 | Araştırma Makalesi

## Türkiye'nin Küresel Rekabet Gücünün Artırılması: Lojistik Altyapı ve Sürdürülebilir Ticarete Odaklanmak

Özden Sevgi Akıncı<sup>1</sup>

Ercan Taşkın<sup>2</sup>

### Öz

Çalışmada, günümüz küresel lojistiğindeki koşullar ve yeni eğilimler analiz edilmiştir. Mevcut jeopolitik ortamda tedarik zincirini etkileyen temel faktörler belirlenmeye çalışılmış ve gelecekte uygulanması gereken stratejiler araştırılmıştır. Aynı zamanda, Türkiye'nin lojistik açıdan potansiyel konumu ve olanakları değerlendirilmiş, ortaya çıkan yeni fırsatları daha iyi değerlendirmek için öneriler sunulmuştur. Bu kapsamda, son yıllarda değişen küresel jeopolitik dinamiklerin, özellikle Orta Koridor ve Türkiye-İrak Kalkınma Yolu Projesi gibi stratejik ticaret güzergahlarının Türkiye üzerindeki etkileri incelenmiştir. Öncelikle kapsamlı bir literatür taraması yapılmıştır. Toplanan veriler, görsel analiz, gözlem ve değerlendirme süreçlerinden geçirilerek yorumlanmıştır. Elde edilen bulgular ve bu bulgulara dayanılarak geliştirilen öneriler, sonuç bölümünde detaylı olarak sunulmuştur. Son yıllarda küresel ticaret sahnesi önemli değişimlere tanıklık etmektedir, özellikle jeopolitik faktörlerin ticaret rotaları üzerindeki etkileri belirleyici olmaktadır. Ukrayna savaşı ve uygulanan yaptırımlar, Rusya üzerinden geçen Kuzey Koridoru ve Çin ile Avrupa Birliği arasındaki ticaret akışını yeniden şekillendirme ihtiyacını ortaya çıkarmıştır. Türkiye'nin lojistik sektörü, önemli fırsatlarla beraber bir dizi sorunla karşı karşıyadır. Son zamanlardaki jeopolitik dönüşümler, coğrafi konumu ve dinamik nüfusuyla önemli bir pazar potansiyeline sahip olan Türkiye'ye bazı fırsatlar sağlarken, aynı zamanda kalkınma sürecini sektöre uğratabilecek önemli sınamalarla da karşı karşıya bırakmaktadır. Orta Koridorun rekabet gücünü artırmak ve Türkiye'nin lojistik rolünü güçlendirmek için altyapı yatırımları ve teknoloji adaptasyonuna odaklanılmalıdır. Demiryolu taşımacılığının genişlemesi için özel sektörün katılımı artırılmalı ve Antalya gibi stratejik bölgeler lojistik projelere dahil edilmelidir. Türkiye'nin lojistik sektöründe yenilikçi çözümlerle altyapı modernizasyonuna ve özel sektörün katılımına yatırım yapması, bölgesel ve küresel iş birliği fırsatlarını değerlendirmesi gerekmektedir. Bu stratejiler, Türkiye'nin küresel tedarik zinciri ve Orta Koridor boyunca ticaret ve ekonomik kalkınmada merkezi bir rol oynamasını güçlendirecektir.

**Anahtar Kelimeler:** Lojistik Altyapı, Uluslararası Ticaret, Küresel Rekabet Gücü, Sürdürülebilir Kalkınma, Yapısal Reformlar

Akıncı, Ö. S., & Taşkın, E. (2024). Türkiye'nin Küresel Rekabet Gücünün Artırılması: Lojistik Altyapı ve Sürdürülebilir Ticarete Odaklanmak. *İnsan ve Toplum Bilimleri Araştırmaları Dergisi*, 13(5), 2079-2102. <https://doi.org/10.15869/itobiad.1513435>

Geliş Tarihi	09.07.2024
Kabul Tarihi	01.12.2024
Yayın Tarihi	31.12.2024
*Bu CC BY-NC lisansı altında açık erişimli bir makaledir.	

1 Dr., Uluslararası Ticaret ve Finansman, Bağımsız Araştırmacı, Uşak, Türkiye, osevgiakinci@gmail.com, ORCID: 0000-0002-9250-4446

2 Prof. Dr., Kütahya Dumlupınar Üniversitesi, İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi, Uluslararası Ticaret ve Finansman Bölümü, Kütahya, Türkiye, ercan.taskin@dpu.edu.tr, ORCID: 0000-0002-5503-9565



2024, 13 (5), 2079-2102 | Research Article

## Increasing Türkiye's Global Competitiveness: A Focus on Logistics Infrastructure and Sustainable Trade

Özden Sevgi Akıncı <sup>1</sup>

Ercan Taşkın <sup>2</sup>

### Abstract

The study analyzes the conditions and new trends in today's global logistics. The main factors affecting the supply chain in the current geopolitical environment have been identified and the strategies to be implemented in the future have been investigated. Türkiye's potential position and opportunities in terms of logistics have been evaluated and recommendations have been presented to better utilize the new opportunities that have emerged. The effects of the changing global geopolitical dynamics in recent years, especially the effects of strategic trade routes such as the Middle Corridor and the Türkiye- Iraq Development Road Project on Türkiye have been analyzed. A comprehensive literature review has been conducted. The collected data were interpreted through visual analysis, observation and evaluation processes. The findings and the recommendations developed based on these findings are presented in detail in the conclusion section. In recent years, the global trade landscape has been undergone significant changes, with geopolitical factors playing a pivotal role in influencing trade routes. The Ukraine war and sanctions have necessitated the re-evaluation of the Northern Corridor through Russia and the trade flows between China and the European Union. The logistics sector in Türkiye is confronted with a multitude of challenges, yet also presents a multitude of opportunities. The recent geopolitical transformations have provided Türkiye, with its geographical location and dynamic population, with a significant market potential. This is not without some opportunities, but also with significant challenges that could hamper its development process. To enhance the competitiveness of the Middle Corridor and strengthen Türkiye's logistics role, it is essential to prioritize infrastructure investments and technology adaptation. It is crucial to increase private sector involvement for the expansion of rail transportation and to include strategic regions such as Antalya in logistics projects. In order to enhance its competitiveness and strengthen its role in global trade and economic development, Türkiye must invest in infrastructure modernization and private sector involvement with innovative solutions in the logistics sector. Furthermore, it must seize opportunities for regional and global cooperation. These strategies will strengthen Türkiye's central role in trade and economic development along the global supply chain and the Middle Corridor.

**Keywords:** Logistics infrastructure, International Trade, Global Competitiveness, Sustainable Development, Structural reforms

Akıncı, Ö. S., & Taşkın, E. (2024). Increasing Türkiye's Global Competitiveness: A Focus on Logistics Infrastructure and Sustainable Trade, *Journal of the Human and Social Science Researches*, 13(5), 2079-2102. <https://doi.org/10.15869/itobiad.1513435>

Date of Submission	09.07.2024
Date of Acceptance	01.12.2024
Date of Publication	31.12.2024
*This is an open access article under the CC BY-NC license.	

<sup>1</sup> PhD of International Trade and Finance, Independent Researcher, Uşak, Türkiye, osevgiakinci@gmail.com, ORCID: 0000-0002-9250-4446

<sup>2</sup> Prof. Dr., Kütahya Dumlupınar University, Faculty of Economics and Administrative Sciences, Department of International Trade and Finance, Kütahya, Türkiye, ercan.taskin@dpu.edu.tr, ORCID: 0000-0001-8499-1013

## Giriş

Küresel ticaret sahnesi, son yıllarda belirgin bir değişim ve dönüşüm yaşamaktadır. Bu değişimlerin arkasındaki en büyük etkenlerden biri, jeopolitik faktörlerin ticaret rotaları üzerindeki etkileridir. Özellikle Ukrayna savaşının başlaması ve devamındaki yaptırımlar neticesinde, Rusya topraklarından geçen Kuzey Koridoru ve Çin ile Avrupa Birliği arasındaki ticaretin sürekli akışını sağlama çabaları, alternatif güzergah arayışlarını ve mevcut rotaların gözden geçirilmesini zorunlu hale getirmiştir (Fidanoğlu & Değirmenci, 2024, s.276; Zambakari, 2023, s.133-134).

Ukrayna savaşı öncesinde, Avrupa ve Çin arasındaki kara ticaretinin %86'sı, Çin'in kuzey sınırından Belarus ve Avrupa ana karasına uzanan demiryolu ağı olan Kuzey Rotası üzerinden Rusya'dan sağlanmaktaydı. Avrupa'nın Moskova'ya uyguladığı yaptırımlar bu rotayı daha az cazip hale getirmiş ve Rus altyapısına bağımlılığın stratejik bir zafiyet olduğunu ortaya çıkarmıştır (Rizzi, 2024).

Bu bağlamda, Orta Koridor adı verilen rotanın stratejik önemi gün geçtikçe artmaktadır. Orta Koridor, Asya ile Avrupa arasında doğrudan bir bağlantı sağlayarak ticaretin hızını artırma potansiyeline sahiptir. Ancak, bu koridorun rekabet gücünün artırılabilmesi için geliştirilmesi gereken pek çok yön bulunmaktadır. Altyapı eksiklikleri, güvenlik endişeleri ve bölgesel çatışmalar, Orta Koridorun tam potansiyelini gerçekleştirmesini engelleyen önemli engeller arasında yer almaktadır (Günay vd., 2019, s.166; Dilek, 2021, s.253-254; Duran, 2024; Kaya, 2019, s.63-64).

Türkiye, Orta Koridorun kilit bir aktörü olarak dikkat çekmektedir. Son yıllarda Türkiye, demiryolu altyapısına yönelik büyük atılımlar yapmış ve kapsamlı bir modernizasyon sürecine girmiştir. Özellikle, "Kalkınma Yolu Projesi" olarak da bilinen ve Basra'dan Türkiye'ye uzanan ticaret yolu projesi, Türkiye'nin bölgesel ticaretteki rolünü daha da güçlendirecek önemli bir adımdır (Topsakal & Zengin, 2024; Dilek, 2021, s.255; Duman, 2023, s.35). Ancak, bu gibi büyük ölçekli projelerle birlikte, Türkiye'nin demiryolu sektöründeki zorluklarını da göz ardı etmemek gerekmektedir. Altyapı eksiklikleri ve finansal zorluklar, Türkiye'nin demiryolu sektöründeki ilerlemesini sınırlayan başlıca faktörler arasındadır (Deniz, 2016, s.143).

Son zamanlarda yaşanan jeopolitik dönüşümlerin, Türkiye'ye birtakım fırsatlar sağladığı anlaşılmaktadır. Bu fırsatların değerlendirilmesi açısından Türkiye tarafından Orta Koridorun güçlendirilmesi ve ilgili altyapı çalışmalarının gerçekleştirilmesi, Irak Kalkınma Yolu Projesinin tamamlanmasına yönelik atılımlar yapılmaktadır. Bu bağlamda Trans-Hazar Uluslararası Taşımacılık Rotası (TITR) olarak da bilinen Orta Koridorun ve Irak Kalkınma Yolu Projesinin Türkiye'nin küresel rekabet gücünün artırılmasına, lojistik altyapı ve sürdürülebilir ticaretine olası katkılarının çeşitli yönlerden incelenmesi gerekli görülmüştür.

Çalışmanın amacı, günümüz küresel lojistiğindeki koşulların ve yeni eğilimlerin anlaşılması, mevcut jeopolitik ortamda tedarik zincirini etkileyen temel değişkenleri ortaya çıkarmak ve gelecek için gerekli stratejinin belirlenmesine katkıda bulunmak, Türkiye'nin lojistik açıdan olası konumunu ve olanaklarını incelemek ve fırsatların daha iyi değerlendirilebilmesi için ortaya çıkan önerileri sunmak olarak belirlenmiştir. Çalışmada öncelikle literatür taraması gerçekleştirilmiştir. Elde edilen veriler görsel analiz, gözlem ve değerlendirme süreçlerinden geçirilerek yorumlanmış, bir SWOT

analizine dönüştürülmüş ve çalışmada elde edilen anlayışlar ve bunlara bağlı olarak oluşan öneriler sonuç bölümünde sunulmuştur.

Çalışmada kullanılan görsel analiz yöntemi, Türkiye'nin lojistik altyapısı ve küresel rekabet gücüne etkisi olabilecek belirli altyapı projelerinin görsel verilerini analiz etmeye odaklanmaktadır. Görsel analiz sürecinde, her bir proje görseli, projelerin coğrafi konumu, kapsamı ve stratejik önemi açısından değerlendirilmiştir. Bu veriler, altyapı projelerinin Türkiye'nin küresel tedarik zincirindeki yerini nasıl etkileyebileceğine dair çıkarımlar yapılmasını sağlamıştır. Görsel analiz sürecinde kullanılan harita ve proje görselleri, çalışmanın bulgularına dayanak teşkil edecek şekilde yorumlanmıştır.

Çalışmada kullanılan gözlem yöntemi, Türkiye'nin lojistik altyapısı ve projelerine ilişkin bilgileri akademik literatür ve güncel medya haberlerinden derlenen verilerle sağlamaktadır. Türkiye'nin lojistik altyapısındaki işleyiş, kullanılan taşıma yöntemleri ve tedarik süreçlerinin etkinliği hakkında bilgi edinmek amacıyla gözlemler, literatür taraması ve medya analizleri yoluyla toplanmıştır. Bu yöntemler doğrultusunda elde edilen veriler, lojistik süreçlerin verimliliği ve uygulanan projelerin etkileri üzerine yapılacak çıkarımlar için analiz edilmiştir. Gözlemlerin, sistematik bir biçimde seçilen güvenilir kaynaklardan elde edilmesi, bulguların şeffaflığını ve tekrarlanabilirliğini desteklemektedir.

## 1. Lojistik Altyapının Sürdürülebilir Ticaret İçin Önemi

İnsan uygarlığının evrimi, ulaşım ve ulaşım ekonomisindeki ilerlemelerle derinden iç içe geçmiştir. Malların, bilginin ve kaynakların hareketinin başladığı ilk günlerden bu yana ulaşım, toplumların ekonomik, askeri, siyasi ve sosyo-kültürel çerçevelerinin şekillenmesinde çok önemli bir rol oynamıştır. Bu dinamik ilişki, ulaştırma sektörünün ticaret, turizm ve iletişim için hayati önem taşıdığı modern çağda da devam etmiştir (Saatçioğlu & Demir, 2021, s.361-362).

Lojistik altyapının geliştirilmesi veya iyileştirilmesi, ticareti engelleyen çeşitli darboğazları ve verimsizlikleri azaltarak bir ülkenin ihracat performansını önemli ölçüde artırabilmektedir. Ulaştırma altyapısının geliştirilmesi (karayolları, demiryolları, havaalanları ve limanlar), bir ekonomideki üretim ve imalat faaliyetlerini doğrudan destekleyebildiği için ekonomik büyüme için gerekli temel altyapı olarak kabul edilmektedir (Torrissi, 2009, s.103; Fourie, 2006, s.533; Heintz vd., 2009, s.6; Hasselgren, 2018, s.55). Mevcut araştırmaların da gösterdiği üzere, ulaştırma altyapısının gelişimi ekonomik büyüme üzerinde derin bir etki yaratmakta ve bu etki dört temel şekilde ortaya çıkmaktadır. Bu etki dört ana alana ayrılabilir: (1) doğrudan girdi olarak işgücü ve sermayenin verimliliğinin artması; (2) artan ulaşım verimliliği sayesinde maliyet tasarrufu; (3) endüstriyel yığılmanın hızlanması; (4) toplam piyasa talebini değiştirerek ekonomiyi etkilemek. Sonuç olarak, ekonomik büyümeyi sağlayan faktörlerin ulaşım altyapısının geliştirilmesi perspektifinden araştırılması büyük önem taşımaktadır (Zhang & Cheng, 2023, s.231).

Yirminci yüzyılda, ulaştırma hizmetlerinde yaşanan artışın da etkisiyle ulaştırma sektöründe kayda değer bir genişlemeye tanık olunmuştur. Yirmi birinci yüzyılda ise taşıma türlerine derin teknolojik gelişmelerin eşlik ettiği, ulaşım yöntemlerinde önem hiyerarşisinde bir değişim gözlenmiştir. Kentleşme ve gelişen insan hareketliliği ihtiyaçları bu dönüşümü daha da hızlandırmıştır. Dünya Savaşları'nın ardından ulaşım

yöntemlerinde önemli bir değişim ve gelişim olmuştur. Uçaklarda boyut ve verimlilik açısından önemli bir büyüme yaşanırken, demiryolları elektrikli ve dizel çekiş teknolojilerini benimserken, motorlu taşıtlarda çeşitlendirme ve modernizasyon çalışmaları yapılmıştır. Bu dönüşümün bir diğer dikkat çeken yönü ise ulaşım kullanıcılarının değişen tercihleri ve bireysel araç kullanımına yönelik belirgin bir eğilim olmuştur. Bu değişim, modern çağda ulaşımın manzarasını şekillendiren seyahat tercihlerinde daha geniş bir değişimin altını çizmiştir (Çelikok & Talih, 2023, s.401-402).

1980'li yılların sonlarından itibaren lojistik altyapı donanımı ile ekonomik kalkınma arasındaki ilişkiyi inceleyen birçok çalışma yapılmıştır. Hem büyüklüğü hem de nedenselliği tartışılrsa da temel altyapı tesislerinin ekonomik performansla ilgili önemli özellikler olduğu fikri etrafında genel bir fikir birliğine varılmıştır (Torrise, 2009 s.100).

Küreselleşen ticaretin hız kazanmasıyla birlikte, hızlı iletişim ve yeni teknolojilerin desteğiyle pazarlama, üretim ve tedarik faaliyetleri yeniden şekillenmiş ve işletmelerin maliyetleri düşürülmüştür. Ancak, rekabetin artmasıyla birlikte karlılıkta daralmalar yaşanmış ve bu da işletmelerin giderleri ile fiyatlarını yeniden gözden geçirmelerine neden olmuştur. Bu bağlamda, lojistik maliyetler dışarıdan etkileyen önemli bir unsurdur (Gani, 2017, s.279-280; Liang, 2023, s.4).

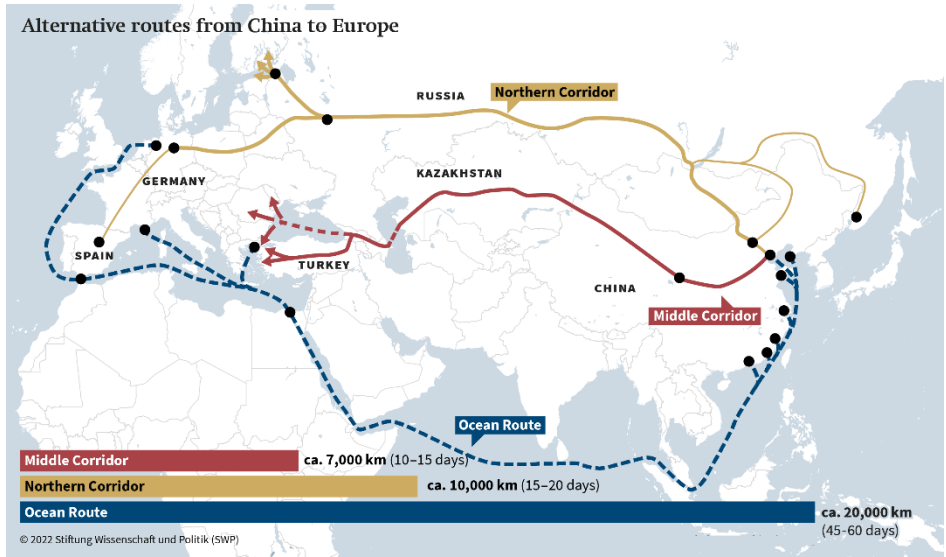
Gelişmiş ülkeler, hızla gelişen sanayilerine paralel olarak demiryolu, hava, deniz ve kara yolu ulaşım yöntemlerini yenileyerek geliştirmişlerdir. Ardından, taşıma türleri arasındaki entegrasyonu sağlamaya çaba göstermişlerdir. Bu sayede, lojistik maliyetleri en aza indirmek için çoklu taşıma türlerini entegre bir ortamda ve daha etkin bir şekilde organize edebilmek için lojistik köyleri veya merkezleri gibi çözümleri hayata geçirmişlerdir. Bu yaklaşım, lojistik süreçlerin daha verimli hale gelmesini sağlamış ve işletmelerin rekabet avantajını artırmıştır (Hummels, 2007, s.134; Havenga, 2018, s.2; Bugarčić, Skvarciany, & Stanišić, 2020, s.452-453).

### 1.1. Küresel ticaret ve ekonomide jeopolitik dinamiklere bağlı etkiler

2007-2009 küresel krizinin, özellikle Avrupa'daki Euro Krizi'nin etkileri hala devam etmesiyle, dünya ekonomisi üzerindeki etkisinin Büyük Buhran kadar ciddi olduğu genel kabul görmektedir. Ticaret savaşlarının başlaması, küresel ticaret hacminde önemli bir düşüşe sebep olmuş ve krizin etkilerini artırmıştır. Çin ve ABD arasındaki uzun süreli ticaret anlaşmazlığı, tarifelerde belirgin artışlara neden olmuş ve 2019'daki ticaret politikalarında belirsizliğe yol açmıştır. Ukrayna ve Ortadoğu'daki süregelen çatışmalar, lojistik gerçekliklerin yeniden değerlendirilmesine sebep olmuştur (Fidanoğlu & Değirmenci, 2024, s.276; Zambakari, 2023, s.133-134). Rusya'nın Ukrayna'ya karşı başlattığı savaş ve ardından uygulanan ambargolar, Kuzey Koridorundaki taşıma faaliyetlerini önemli ölçüde azaltmıştır. Güney Koridoru ise özellikle Aden Körfezi'ndeki gerilimler nedeniyle sürekli tehdit altında olmaya başlamıştır. Dolayısıyla, bu dönemde Orta Koridor, tedarik zincirinin güvenliğinin sağlanması açısından öne çıkmaktadır (Rizzi, 2024; Günay vd., 2019, s.166).

Şekil 1'de, çalışmada ele alınan ulaştırma koridorlarının görselleştirilmesi amaçlanmış, Çin'den Avrupa'ya uzanan üç ana ticaret koridoru olan Kuzey, Orta ve Güney Koridorları gösterilmiştir. Kuzey Koridoru, Rusya ve Belarus üzerinden Avrupa'ya ulaşmakta, yaklaşık 10,000 kilometrelik bir mesafe kat ederek 15-20 gün sürmektedir. Orta Koridor, Kazakistan ve Azerbaycan üzerinden Hazar Denizi'ni aşarak Türkiye

üzerinden Avrupa'ya bağlanmakta ve yaklaşık 7,000 kilometrelik bu rotada seyahat süresi 10-15 gün olarak belirtilmektedir. Güney Koridor olarak da bilinen Ocean Route ise, Çin'den deniz yoluyla Güneydoğu Asya, Hint Okyanusu ve Akdeniz üzerinden Avrupa'ya ulaşmakta olup yaklaşık 20,000 kilometrelik mesafesiyle 45-60 gün sürmektedir. Şekil 1, bu güzergahların uzunluk ve süre bakımından karşılaştırılmasını sağlarken, Türkiye'nin Orta Koridor üzerindeki konumunun, bu güzergahı Çin ve Avrupa arasındaki daha hızlı bir alternatif haline getirdiğini ortaya koymaktadır.



Şekil 1: Kuzey, Orta ve Güney Koridorları gösterir görsel.

Kaynak: Eldem, T. (2022).

## 2. Türkiye'nin Küresel Rekabet Gücünün Artırılması

Rekabet gücü hakkında farklı tanımlar bulunmaktadır. Ülkeler arası rekabet düşünüldüğünde bir ülkenin mallarını uluslararası piyasada sunmakta başarılı olması, ülkenin arz ettiği ürünlerin tüketici açısından daha farklı algılanması ile ilgili olduğu görülmektedir (Dilek, 2017, s.209-210). Son zamanlarda yaşanan ve bir önceki bölümde değinilen jeopolitik dönüşümler, Türkiye'ye birtakım fırsatlar sağlamaktadır. Bu fırsatların değerlendirilmesi açısından Türkiye'nin Orta Koridoru güçlendirmesi ve altyapı çalışmalarını hızlandırması, Irak Kalkınma Yolu Projesi'ni tamamlamaya yönelik girişimlerde bulunması önem taşımaktadır. Orta Koridor ve Irak Kalkınma Yolu Projesi'nin gelişimi, Türkiye'nin küresel rekabet gücünü artırmakta stratejik bir role sahiptir. Bu bağlamda, Türkiye'nin mevcut fırsatları daha etkin kullanarak rekabet gücünü geliştirebilmesi için altyapı yatırımları, uluslararası iş birliği ve yeni finansman kaynaklarına ulaşma gibi stratejileri önceliklendirmesi önerilmektedir.

### 2.1. Orta Koridor, Güçlü ve Zayıf Yönleri, Potansiyel Riskleri, Fırsatlar

COVID-19 küresel salgını sonrasında küresel ticarete yaşanan değişimler, doğu-batı ekseninde yeni ticaret yollarına yönelmesini zorunlu kılmıştır. Son iki yılda meydana

gelen Rusya-Ukrayna savaşı, Süveyş Kanalı'ndaki gemi krizleri ve İsrail'in Gazze'yi işgali gibi olaylar, mevcut ticaret rotalarına olan güveni sarsmıştır. Bu bağlamda, Pekin'den Londra'ya uzanan Orta Koridorun önemi giderek artmaktadır.

Orta Koridor, Avrupa Birliği ile Çin Halk Cumhuriyeti (ÇHC) arasında konteynerli demiryolu yük taşımacılığı ağlarını Doğu Avrupa, Türkiye, Kafkasya, Orta Asya ekonomileri üzerinden birleştiren çok taraflı bir girişimdir. Bu çok yönlü taşımacılık ağı, Karadeniz ve Hazar'daki feribot terminallerini Polonya, Ukrayna, Türkiye, Gürcistan, Azerbaycan, Kazakistan ve ÇHC demiryolu sistemlerine entegre etmektedir (Duran, 2024: Kenderdine & Bucsky, 2021, ss.1-2). Son zamanlarda, Azerbaycan ve Türkiye öncülüğünde başlayan ve İran'ın da dahil olduğu karayolu bağlantısı da hızla inşa edilmektedir.

Azerbaycan tarafında, koridorun geliştirilmesi kapsamında altyapının geliştirilmesi ve modernizasyonu, demiryolları ve karayollarının inşası ve yenilenmesi dahil olmak üzere birçok çalışma yapılmıştır. Bakü limanı, oldukça büyük miktarda kargo alabilecek ve malların yüksek hızda taşınmasını sağlayacak şekilde yeniden inşa edilmiştir. Hazar Denizi'nin Azerbaycan tarafında büyük bir lojistik filosu oluşturulmuştur. Azerbaycan için tam teşekküllü bir ulaşım merkezine dönüşmek sadece ekonomik açıdan faydalı bir adım değil, aynı zamanda stratejik bir hedef haline gelmiştir (World Bank, 2023, ss.12-13; Bilalzade, 2021, s.4). Ulusal güvenliğin sağlanmasının yanı sıra, gelirin petrol sektörüne bağımlılığının azaltılması amaçlanmaktadır. Ülke ayrıca 2026 yılına kadar kargo trafiğini önemli ölçüde artırmayı hedefleyerek transit kabiliyetlerini geliştirmek için dijitalleşme ve lojistik alanlarına yatırım yapmaktadır (Bayramlı, 2024).

Avrasya içi ve Trans-Avrasya demiryolu taşımacılığı, ÇHC'nin politika ve sübvansiyonları ile şekillenirken, Avrupa Birliği'nin talep odaklı teşvikleriyle desteklenmektedir. Orta Koridorun gelişimi, bu bölgelerin ekonomileri için büyük bir dönüşüm potansiyeli taşımaktadır ve kurumsal olarak bağımsızdır (Kenderdine & Bucsky, 2021, s.2).

COVID-19 sonrası küresel ticaretin yeniden şekillenmesi ve Orta Koridorun stratejik bir alternatif olarak yükselişi, bölgesel iş birliğinin önemini vurgulamaktadır. Ancak bu sürecin sadece ekonomik değil, aynı zamanda siyasi ve diplomatik bir boyuta da sahip olduğu unutulmamalıdır. Özellikle büyük güçler arasındaki rekabet, bu tür girişimlerin başarısını şekillendirecek temel faktörlerden biri olacaktır.

### 2.1.1. Güçlü Yönler

Orta Koridorun en büyük avantajı, sahip olduğu coğrafi konumdan kaynaklanmaktadır. Orta Asya'daki diğer Türk devletleri boyunca uzandıktan sonra Türkiye'den geçerek Asya ve Avrupa arasında doğrudan ve verimli bir taşıma rotası sunmaktadır. Kuzey ve Güney Koridorlarına kıyasla, nakliye maliyetlerini düşürmekte ve transit sürelerini kısaltarak uluslararası ticaret için çekici bir alternatif oluşturmaktadır. Orta Koridor, son dönemde otoyollar, demiryolları ve limanlar gibi güçlü altyapı yatırımları sayesinde gelişmeye başlamıştır (Mutlu, 2021, ss.143-145; Karaoğlu, 2022, s.145).

Orta Koridor, sadece coğrafi avantajlarıyla değil, aynı zamanda bölgesel iş birliği ve entegrasyonu teşvik etmesiyle de öne çıkmaktadır. Asya Kalkınma Bankası ve Türk Devletleri Teşkilatı (TDT) gibi kurumların projeleri, Avrupa Birliği'nin Küresel Geçit (EU Global Gateway) girişimi gibi uluslararası çabalar, ülkeleri ticareti artırmak, gümrük

işlemlerini kolaylaştırmak ve ulaşım ağlarını iyileştirmek amacıyla ortak çalışmaya teşvik etmektedir. Bu tür iş birlikleri, koridorun dayanıklılığını ve rekabetçiliğini artırarak, genel başarısına önemli katkılarda bulunmaktadır. Ocak 2024'te Brüksel'de düzenlenen Yatırımcılar Forumu'nda, Global Gateway projesi için 10 milyar Avro bütçe ayrıldığı açıklandı. Bu yatırım, Avrupa ile Orta Asya arasında bağlantı sağlayacak Trans Hazar Ulaşım Koridoruna yönlendirilecektir (ECDGIP, 2024, s.13; TDT, 2021, s.4; Rizzi, 2024).

Orta Koridorun sunduğu avantajlar, sadece coğrafi konum ve altyapı yatırımlarıyla sınırlı değildir. Bölgesel aktörler arasında artan iş birliği, uzun vadede güven ve istikrar ortamını destekleyebilir. Ancak, bu iş birliğinin sürdürülebilir olması için uluslararası düzenlemeler ve standartlar çerçevesinde daha kapsamlı anlaşmalar yapılması gerekmektedir. Örneğin, gümrük işlemlerinin hızlandırılması ve dijitalleşmenin yaygınlaştırılması bu süreci daha etkili kılabilir.

### 2.1.2. Zayıf Yönler ve Karşılaşılan Zorluklar

Orta Koridor, önemli avantajlara sahip olmasına rağmen tam potansiyeline ulaşmasını engelleyen çeşitli zorluklarla karşı karşıyadır. Bu zorluklardan en önemlilerinden biri, koridor boyunca bazı bölgelerde mevcut olan yetersiz altyapıdır. Altyapının iyileştirilmesine yönelik önemli yatırımlar yapılmış olmasına rağmen, hala modern ulaşım ağlarından yoksun bölgeler bulunmaktadır. Bu durum, tedarik zincirinde darboğazlara ve gecikmelere neden olmaktadır. Sınır kapılarındaki yoğunluklar, geçiş ücretleri, geçiş belgeleri ve diğer vergiler de büyük sorunlar arasında yer almaktadır (UTİKAD, 2023, ss.4-5). Ayrıca, katılımcı ülkeler arasındaki bürokratik engeller ve uyumsuz düzenlemeler, malların sorunsuz ve zamanında geçişini zorlaştırmaktadır. Türk Devletleri Teşkilatı'nın ulaştırma bakanları ve çalışma grupları düzeyinde gerçekleştirdiği görüşmelerde, bu zorlukların aşılması için adımlar atılmış ve bazı ilerlemeler kaydedilmiştir (TDT, 2024; Capital, 2023).

Orta Koridor, sahip olduğu avantajlara rağmen jeopolitik gerilimler ve çatışmalara karşı savunmasızdır. Afganistan, Ermenistan, İran ve Tacikistan gibi komşu ülkelerdeki istikrarsızlık, koridor boyunca ticaret akışını kesintiye uğratma riski taşımaktadır (Duran, 2024). Orta Asya ve Kafkasya'nın bazı bölgelerinde faaliyet gösteren radikal örgütler de ulaşımı engelleyebilecek güvenlik tehditleri oluşturabilir. Ayrıca, Orta Koridor güzergahında yer alan ülkeler arasındaki rekabet ve potansiyel çatışmalar, bu ticaret yolunun güvenliğine ciddi tehditler oluşturmaktadır (Kaya, 2019, s.63).

Türkiye, tedarik zinciri güvenliğinin önemini kavramış olarak Orta Koridor boyunca güvenliği ve istikrarı artırmak için etkin önlemler almıştır. Ülkenin bu alandaki önemli katkılarından biri, limanlar, demiryolları ve otoyollar dahil olmak üzere ulaştırma altyapısının modernizasyonuna yönelik yapılan yatırımlardır. Türkiye, altyapı ve lojistik kapasitelerini güçlendirerek malların hareketini kolaylaştırmayı ve tedarik zincirindeki zayıflıkları en aza indirmeyi hedeflemektedir (Acar, Bentyun, & Kocaoglu, 2015, ss.97-99).

Burada önemli bir noktayı irdelemek yararlı olacaktır. Avrupa'nın önde gelen lojistik firmalarından biri olan Finli Nurminen, Kazakistan Demiryolları ile iş birliği içinde 10 Mayıs'tan itibaren Orta Koridor demiryolu taşımacılığı hizmetlerine başlamıştır. Ancak, taşımacılık sürecinde Türkiye'yi bypass ederek Azerbaycan'dan sonra Gürcistan'dan Romanya'ya deniz yoluyla devam etmektedir (RailFreight, 2022). Avrupa demiryolu şirketlerinin Batum (Gürcistan) ile Köstence (Romanya) arasındaki Orta Koridor rotasını



tercih etmelerinin temel sebebi, Türkiye'nin demiryolu ağının bu yoğun tedarik zinciri ihtiyacını karşılamak konusundaki eksikliğidir. Bu rotanın tercih edilmesi, Türkiye'nin demiryolu altyapısının iyileştirilmesi gerekliliğini vurgularken, aynı zamanda Avrupa ile Asya arasındaki lojistik bağlantıların önemini de ortaya koymaktadır.

Orta Koridorun gelişimini engelleyen unsurlar, sadece altyapı eksiklikleriyle değil, aynı zamanda jeopolitik ve bürokratik faktörlerle de ilişkilidir. Bu bağlamda, bölgedeki siyasi istikrarsızlık ve güvenlik tehditleri, koridorun işleyişini kesintiye uğratma potansiyeline sahiptir. Türkiye'nin bu alandaki lider rolü, güvenlik önlemlerinin artırılması ve bölgesel iş birliğinin geliştirilmesiyle bu risklerin azaltılmasına katkıda bulunabilir. Ancak, koridor boyunca transit geçişlerin daha sorunsuz hale getirilmesi için uluslararası düzeyde daha fazla koordinasyon gerekmektedir.

### 2.1.3. Fırsatlar

Küresel tedarik zincirlerindeki değişim, Türkiye'nin Orta Koridor üzerinden Avrupa-Asya ticaret akışındaki konumunu daha kritik hale getirmiştir. Örneğin, Rusya-Ukrayna savaşının ardından Avrupa'nın yeni ticaret rotalarına duyduğu ihtiyaç, Orta Koridoru daha güvenilir ve stratejik bir seçenek olarak öne çıkarmaktadır. Bu gelişmeler, Türkiye'nin lojistik altyapısına yönelik yatırımlarını hızlandırması halinde, ülkenin küresel tedarik zincirindeki rolünü kalıcı hale getirebilecek fırsatlar sunmaktadır. Aynı zamanda, Avrupa Birliği'nin Küresel Geçit girişimi kapsamında Orta Koridora yönelik ayrılan kaynaklardan faydalanma potansiyeli bulunmaktadır. Türkiye'nin bu fonları etkin kullanması, bölgedeki altyapı projelerini hızlandırarak lojistik ağını güçlendirmesine olanak tanıyacaktır.

Türkiye'nin "lojistik üs" olma stratejisi çerçevesinde, Orta Koridordaki gelişmeleri destekleyen yatırımların yanı sıra lojistik köyler ve merkezlerin artırılması da önerilmektedir. Bu merkezlerin stratejik noktalarda konumlandırılması, Türkiye'nin Orta Koridor boyunca genişleyen bir lojistik ağı inşa etmesini sağlayacaktır. Örneğin, Türkiye'de yer alan birçok serbest bölge ve lojistik merkez bu amaç doğrultusunda daha kapsamlı hale getirilebilir. Böylelikle Türkiye, Avrupa ile Asya arasında verimli ve hızlı bir geçiş sağlayarak, ticaretin kesintisiz ilerlemesine olanak tanıyabilir.

Orta Koridorun sağladığı ekonomik katkılar, sadece Türkiye için değil, diğer Türk Devletleri Teşkilatı üyeleri için de karşılıklı fayda sağlayabilir. Türkiye'nin bu koridorda lider bir pozisyona sahip olması, Türk Devletleri arasındaki ticari iş birliğini daha da güçlendirerek bölgesel bir ekonomik entegrasyonun temellerini atabilir.

## 2.2. Kalkınma Yolu Projesi, Güçlü ve Zayıf Yönleri, Fırsatlar

Daha önce "Kuru Kanal" olarak da bilinen ve Basra'dan başlayarak Türkiye sınırına, oradan da Avrupa'ya ulaşacak bir ticaret yolunu hedefleyen proje, ticaret yolu olarak tasarlanmış olup, demir yolu ve kara yolu olmak üzere iki aşamadan oluşmaktadır. Basra'dan başlayan demir yolu ve kara yolu hatlarının, Irak'ın Nasriye, Divaniye, Necef, Hille, Kerbela, Bağdat, Selahaddin (Tikrit), Beyci ve Musul şehirlerinden geçerek Türkiye sınırına ulaşması planlanmaktadır. 2038 yılında tamamlanması beklenen proje, Irak'ın geleceği olarak nitelendirilmektedir. Bu projenin hayata geçmesi, sadece Irak'ın geleceği üzerinde değil, aynı zamanda bölgesel ve küresel dinamikler üzerinde de önemli etkiler yaratabilir (Topsakal & Zengin, 2024; Duman, 2023, s.37).

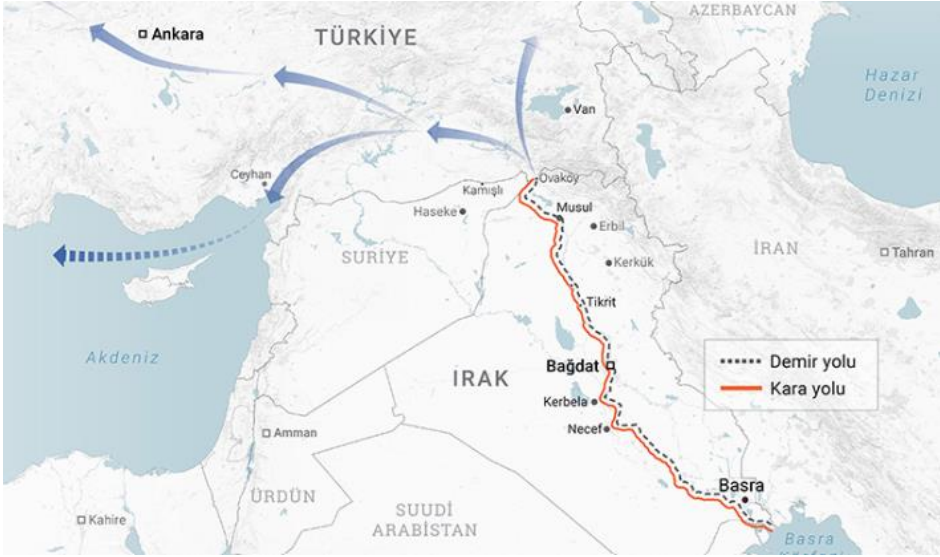
Bu aşamada, Irak'ın bu proje için Türkiye ile ilişkilerini geliştirmesi gerekliliğini gören Irak yönetimi, Türkiye ile üst düzey ikili veya çeşitli düzeylerde heyet halinde pek çok görüşmeler gerçekleştirmiştir. Türkiye, Irak ile ticari ilişkilerini geliştirmek için uzun süredir istekli olup çeşitli alternatifler sunmaktadır. Irak'ın Avrupa'ya bağlantısı Türkiye üzerinden gerçekleşmektedir. Bu nedenle, söz konusu projenin hayata geçirilmesi için Türkiye ve Irak ulaştırma bakanlıkları arasında da görüşmeler yapılmıştır.

### 2.2.1. Güçlü Yönler

Irak'taki Fav Limanı'ndan hareket edecek bir geminin Süveyş Kanalı üzerinden Avrupa'ya ulaşması ile Kalkınma Yolu üzerinden aynı yükün Avrupa'ya varması arasında 15 günlük bir zaman kazancı sağlanabileceğini belirtmek önemlidir. Fav Limanı'nı Türkiye sınırına kadar uzanan 1200 km'lik demiryolu ve otoyol ile Avrupa'ya bağlayacak bu proje ile bölgesel ticaret için yeni bir kapının açılacağını da vurgulamak gerekmektedir. Çalışmada da belirtilmiş olan son jeopolitik gerilimlerle birlikte bu alternatif rotanın zamanla daha da önemli hale gelebileceği düşünülmektedir. Kalkınma Yolu'nun sadece ekonomik ve hızlı bir ulaşım koridoru sunmakla kalmadığı, aynı zamanda mevcut ulaşım koridorlarını tamamlayıcı bir rol üstlendiği görülmektedir. Bu proje sayesinde, doğu-batı yönlü koridorlarla kuzey-güney yönlü koridorların birbirine bağlanması mümkün olabilecektir. Kalkınma Yolu'nun küresel ticaret sistemine sağlayacağı doğrudan katkı, projeye katılan tüm ülkelerin kalkınmasına ve gelişmesine destek olabilecektir (T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, 2024).

Kalkınma Yolu Projesi, bölgedeki ülkeler arasında ekonomik iş birliğini ve dostane ilişkileri güçlendirme yolunda önemli bir adım olarak değerlendirilmektedir. Bu proje, bölgesel istikrarın ve güvenliğin sağlanmasına katkıda bulunarak, Türkiye'nin en önemli ticaret ortaklarından biri olan Irak'taki istikrarı destekleyecektir. Bu istikrar dönemi, Türkiye'nin hem bireysel hem de üçüncü ülkelerle olan ticari ve diplomatik ilişkilerinde önemli faydalar sağlama potansiyelini barındırmaktadır. Kalkınma Yolu Projesi, bölge ülkelerinin ekonomik açıdan birlik oluşturmalarına ve birbirlerinin çıkarlarını gözetmesine imkan tanıyarak, genel olarak bölgesel refahın ve istikrarın artmasına katkıda bulunabilecektir. Bu da Türkiye'nin bölgedeki ekonomik etkinliğini artırarak uluslararası alanda daha güçlü bir konum elde etmesine yardımcı olabilecektir (Duman, 2023, s.34; Topsakal & Zengin, 2024). Şekil 2'de Kalkınma Yolu Projesi'nin Irak'ın Basra Körfezindeki FAV Limanından Türkiye'ye kadar yapılması öngörülen demir ve kara yolu bağlantılarının gösterilmesi amaçlanmıştır.

Kalkınma Yolu'nun sadece ekonomik bir koridor olarak değil, aynı zamanda bölgesel iş birliği mekanizmasını güçlendirecek bir platform olarak görülmesi oldukça önemlidir. Türkiye'nin bu projedeki rolü, yalnızca coğrafi bir geçiş noktası olmanın ötesine geçerek, bölgesel entegrasyon ve istikrar sağlayıcı bir aktör olma kapasitesini artırmaktadır.



Şekil 2: Kalkınma Yolu Projesi.

Kaynak: Anadolu Ajansı, (2024).

### 2.2.2. Zayıf Yönler ve Karşılaşılan Zorluklar

Ancak bu noktada Irak'ın kendi iç sorunlarını da çözmesi gerekmektedir, özellikle Erbil-Bağdat ilişkilerinin istikrar kazanması gereklidir. Diğer yandan, Kalkınma Yolu Projesinin geçeceği hat üzerinde PKK varlığı da projenin gerçekleşmesini tehdit etmektedir. Bu nedenle, Irak'ın PKK ile mücadelede Türkiye ile daha fazla iş birliği yapması ve somut adımlar atmaları gerekmektedir. Sonuç olarak, bölgede güvenlik sağlanmadığı ve terör unsurları ortadan kalkmadığı sürece, Irak'ın bu projeye ilgili geleceği belirsiz olacaktır (Duman, 2023, s.37).

Bu anlamda her iki ülkenin yönetimleri ortak bir karara vararak, bölgedeki PKK varlığının ve projeye tehdit oluşturabilecek diğer radikal grupların ilgili coğrafyadan uzaklaştırılması veya elimine edilmesi için ortak girişimleri içeren anlaşmalara imza atmışlardır. Türkiye ve Irak yetkililerinin Bağdat'ta Mart 2024'te düzenledikleri 2. Güvenlik Zirvesi, PKK'nın Irak topraklarındaki varlığını sonlandırmayı hedefleyen önemli adımlarla sonuçlanmıştır. Irak'ın PKK'yı "yasaklı bir örgüt" olarak resmen tanıması ve Türkiye ile ortak önlemler konusunda mutabık kalması, Ankara tarafından olumlu bir gelişme olarak karşılanmıştır. İki ülke, PKK ile mücadelede iş birliğini sürdürmek için bir Ortak Daimi Komite kurma kararı almıştır. Bu kararın ardından Irak'ın, PKK'nın ülke topraklarındaki varlığını sona erdirmesi, tüm faaliyetlerini engellemesi, finansal kaynaklarını kesmesi ve propagandaya yönelik eylemleri durdurması gerekecektir (BBC, 2024; Topsakal & Zengin, 2024). Bu kararın sadece Irak'ın merkezi hükümeti için değil, aynı zamanda Irak'ın Kürt Bölgesel Yönetimi (IKBY) için de bağlayıcı olduğu vurgulanmaktadır. Bu, PKK'nın bölgedeki etkisini azaltmak ve güvenliği artırmak için atılan önemli bir adım olarak kabul edilmektedir.

Projeyi gerçekleştiren ülkelerin dünya genelindeki jeopolitik gerilimler ve çatışmaların etkisi altında olduğu göz önünde bulundurulmalıdır. Özellikle Ortadoğu ve Orta Asya'da yaşanan çatışmalar ve gerilimler, bölgedeki ticaret ve ulaşım projelerini etkileyebilecektir. Örneğin, Irak'taki güvenlik durumu ve bölgesel çatışmalar, projenin güzergahı üzerinde belirsizliklere neden olabilir ve yatırımcıların risk algısını artırabilir. Ayrıca, proje kapsamında iş birliği yapılan ülkeler arasındaki jeopolitik ilişkilerin de dikkate alınması önemlidir. Örneğin, Türkiye ile Katar arasındaki stratejik iş birliği, Birleşik Arap Emirliklerinin finansal anlamda katkıda bulunmak üzere projeye katılma istekliliği ve bölgesel politikalar, projenin başarısını etkileyebilecektir. Bununla birlikte, projeye oluşturulan yeni ticari koridorun bölgesel güç dengelerini nasıl etkileyeceği de değerlendirilmelidir. Özellikle Rusya'nın bölgedeki etkisi ve Avrupa'nın enerji güvenliği kaygıları, projenin uzun vadeli başarısına olumlu katkılar sağlayabilecektir.

Bu bağlamda, PKK'nın bölgedeki varlığı, yalnızca Kalkınma Yolu Projesi'nin güvenliğini tehdit etmekle kalmayıp, Irak-Türkiye ilişkilerinde uzun vadeli bir istikrarın önünde de bir engel teşkil etmektedir. Proje kapsamında alınacak güvenlik tedbirlerinin, sadece kısa vadeli çözümler yerine kalıcı bir strateji çerçevesinde ele alınması gerekmektedir. Ayrıca, Bağdat ve IKBY arasındaki ilişkilerin projeye etkisi de dikkate alınmalı ve bu konuda her iki tarafın da uzlaşmacı bir tavır benimsemesi sağlanmalıdır.

Bununla birlikte, projede yer alan ülkelerin yalnızca ekonomik ve güvenlik boyutlarını değil, aynı zamanda çevresel ve toplumsal etkileri de göz önünde bulundurmaları önemlidir. Özellikle bölgenin hassas ekosistemi, altyapı projelerinden olumsuz etkilenebilir. Bu nedenle, projenin sürdürülebilirlik boyutunun da planlamada öncelikli bir yer tutması gerektiği değerlendirilmektedir.

### 2.2.3. Fırsatlar

Kalkınma Yolu Projesi, Türkiye'nin küresel ticaretteki rolünü artırmak için önemli fırsatlar sunmaktadır. Bu proje, Avrupa-Asya ticaret akışında Süveyş Kanalı'na alternatif bir rota olarak Türkiye'yi öne çıkarabilir. Süveyş Kanalı yerine Türkiye-İrak ekseninden sağlanacak doğrudan bir bağlantı hem transit sürelerini kısaltacak hem de taşımacılık maliyetlerini azaltacaktır. Kalkınma Yolu'nun güvenilir ve hızlı bir alternatif olarak benimsenmesi, Türkiye'yi Avrupa ile Orta Doğu arasında stratejik bir köprü haline getirebilir.

Bunun yanı sıra, proje kapsamında Türkiye ve Irak arasındaki ticari ve diplomatik ilişkilerin daha da güçlenmesi beklenmektedir. Türkiye-İrak iş birliği, yalnızca iki ülke arasındaki ekonomik bağları pekiştirmekle kalmayacak, aynı zamanda bölgesel istikrar ve güvenliğin sağlanmasına katkıda bulunacaktır. Bu süreç, Irak'ın ekonomik kalkınmasına destek olurken Türkiye'nin Orta Doğu'daki nüfuzunu artırma potansiyeline sahiptir.

Jeopolitik bağlamda, Kalkınma Yolu'nun sadece bir ticaret rotası olmaktan öte, enerji arz güvenliğini artıracak ve bölgesel ekonomik dayanışmayı teşvik edecek bir platform sunması mümkündür. Türkiye'nin enerji merkezi olma hedefleriyle Kalkınma Yolu Projesi'nin stratejik uyumu, iki taraflı kazanç sağlayacak bir ilişki yaratabilir. Bununla birlikte, projeye dahil olan ülkelerin ortak bir iş birliği modeli geliştirmesi ve projenin çevresel, ekonomik ve sosyal sürdürülebilirliğini gözetmesi kritik önem taşımaktadır.

### 3. Türkiye'nin Lojistik Altyapı Zorlukları ve Alınan Önlemler

Türkiye'nin lojistik sektörü, önemli fırsatlarla beraber bir dizi sorunla karşı karşıyadır. Küresel rekabetin artması ve modern lojistik uygulamalarının gelişmesi, geleneksel işletme modellerinin sektör gereksinimlerini karşılamakta yetersiz kalmasıyla sonuçlanmaktadır. Profesyonel iş kavramlarına, örneğin pazarlama, hizmet ve müşteri ilişkilerine yeterince odaklanılmaması da bu sorunları derinleştirirken, ulusal talep ve iş potansiyelinin tam olarak değerlendirilmemesi de sektörün büyüme potansiyelini sınırlamaktadır (Zalluhoğlu, Aracıoğlu, & Erden, 2020 ss.150-151).

Ayrıca, 30 Yıllık Ulaştırma ve Lojistik Ana Planı'nda da (Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, 2022) belirtildiği gibi Türkiye'nin 2053 yılına kadar lojistik süper gücü olma yönündeki aktif çabası, tüm ulaştırma yöntemlerinde lojistik altyapısını yükseltmeyi amaçlamaktadır. Ülke, altyapıdaki büyük ilerlemeleri desteklemek için 2053 yılına kadar 153 milyar dolar yatırım yapmayı planlamıştır. Ancak ülkenin özellikle deprem sonrasında karşılaştığı mevcut finansal zorluklar, bu sorunlara çözüm bulmak için kapsamlı önlemlerin alınması gerektiğine işaret etmektedir.

Türkiye'nin bir lojistik üssü olma yolculuğunda çeşitli engeller bulunmaktadır, bunların başında yetersiz altyapı gelmektedir. Limanların yetersizliği, teknolojiye yeterince yatırım yapılmaması, yük taşımacılığının büyük ölçüde karayolu üzerinde yoğunlaşması, demiryolu ulaşımının yetersizliği, eğitilmiş iş gücünün azlığı, dışa bağımlılığın yüksek olması gibi faktörler, ülkenin lojistik üssü olmasını engelleyen başlıca sorunlardır. Ayrıca, yasal düzenlemelerden kaynaklanan sorunlar, gümrük mevzuatının karmaşıklığı ve lojistik firmalara yönelik yatırım yapma konusundaki kısıtlamalar da sektörün gelişimini olumsuz etkilemektedir (Çalışkan, Kalkan, & Öztürkoglu, 2017, s.147; Özceylan et al., 2016, s.324; Baydar, Süral, & Çelik, 2019, s.400).

Karayolu taşımacılığındaki firma ve araç sayısının iş kapasitesine göre yetersiz ve uygun olmaması, sektörde genel olarak finansal olarak zayıf firmaların bulunması ve nitelikli iş gücünün sınırlı olması gibi faktörler de sektörü olumsuz etkilemektedir. Ayrıca, işletme yönetiminde aile şirketi geleneğinin baskın olması, ulusal ve uluslararası düzeyde gümrük ve ulaştırma mevzuatının yeterince anlaşılabilmesi ve yeterli kaynakların bulunmaması da sektörün gelişimini engelleyen faktörler arasındadır (Cilasun & Şengüler, 2017, s.1).

Türkiye'nin lojistik altyapısı, özellikle dağıtım, depolama ve taşımacılık ağları açısından çeşitli karmaşık sorunlarla karşı karşıya bulunmaktadır. Bu kritik alanlardaki altyapı eksiklikleri ve verimlilik sorunları, Türkiye'nin ihracat potansiyelini sınırlamakta ve uluslararası tedarik zincirlerinde kesintilere yol açmaktadır. Altyapı geliştirme yatırımlarının yetersizliği ve mevzuattan kaynaklanan darboğazlar, bu durumu daha da zorlaştırmakta, lojistik maliyetlerini artırmakta ve Türkiye'deki işletmelerin küresel pazarlardaki rekabet gücünü azaltmaktadır. Böylece Türkiye yabancı yatırımları çekme ve ticaret ayak izini genişletme konusunda dezavantajlı bir konumda bulunmaktadır. Bu durum, ülkenin ekonomik büyüme ve sürdürülebilir kalkınma hedefleri açısından ciddi bir engel teşkil etmektedir. Bu anlamda kapsamlı eğitim ve destek projeleri geliştirilmesi ve lojistik sektöründeki tüm paydaşların bu projelerden yararlanması için bir kampanya başlatılması çok yararlı olacaktır (Özceylan et al., 2016, s.324; Acar, Bentyne, & Kocaoglu, 2015, ss.97-99; Ekici, Kabak, & Ülengin, 2016, s.118).

Türkiye'nin Orta Koridordaki güvenlik ve istikrarın sağlanmasındaki rolünü güçlendirmek için öncelikli olarak altyapı modernizasyonuna, teknoloji adaptasyonuna ve kapasite geliştirmeye yatırım yapması gerekmektedir. Bu önemli adım, ulaşım ağlarını iyileştirerek ve tedarik zinciri güvenliğini artırarak bölgenin canlanmasına katkı sağlayacaktır. Yavuz Sultan Selim Köprüsü ve 1915 Çanakkale Köprüsü gibi önemli projeler gerçekleştirilmiş olsa da Orta Koridorun canlanması için yeterli değildir. Bu koridordaki diğer ülkelere doğru olan hatların güçlendirilmesi, demiryolu inşaat projelerinin acilen hayata geçirilmesi ve ilgili modernizasyonların yapılması büyük önem taşımaktadır (Kaptur & Karazhanova, 2021, s.12; Bakir, 2022, ss.121-122).

Türkiye'nin lojistik altyapısında karşılaşılan sorunlar, küresel rekabet ortamında büyüme potansiyelini tam anlamıyla kullanamamasına neden olmaktadır. Bu sorunların üstesinden gelmek için kamu ve özel sektör iş birliklerinin derinleştirilmesi kritik önemdedir. Özellikle Orta Koridordaki stratejik konumunu etkin kullanabilmek adına altyapı yatırımlarının yalnızca büyük ölçekli projelere odaklanması yerine, yerel lojistik ağlarının güçlendirilmesi de dikkate alınmalıdır. Bu bağlamda, gelişmiş teknolojik çözümlerin uygulanması ve sektörde nitelikli iş gücünün artırılmasına yönelik adımların atılması, Türkiye'yi bir lojistik süper gücü haline getirme hedefine önemli katkı sağlayabilir.

### 3.1. Türkiye'deki Lojistik Köyler ve Demiryolları Genel Görünümü

Lojistik köyler sadece nakliye işlemlerinin yürütüldüğü yerler değil, üretici işletmeler ile lojistik şirketleri arasındaki sinerjiyi optimize eden yapılar olup, performans ve maliyet açısından en iyi seviyeye ulaşmayı hedefler. Bu merkezler, uzun mesafeli taşımacılık, dağıtım, depolama ve ilgili finansal hizmetleri bir arada sunarak operasyonel hız ve maliyet avantajları sağlar (Winkler & Seebacher, 2011, ss.276-277; Aydın & Ögüt, 2008, s.1475). Lojistik köyler intermodal taşımacılığı destekleyen ve kapsamlı teknik özelliklere sahip olmalıdır. Temel gereksinimler arasında geniş yüzölçümü, ulaşım bağlantıları ve gelişmiş bilişim altyapısı bulunur. Ayrıca, araç tamiri ve dinlenme tesisleri gibi destek hizmetleri de sunar. Almanya'da lojistik köylerin çevresel, ekonomik ve trafik üzerindeki etkileri önemlidir. Lojistik merkezler, sosyal ve teknik ihtiyaçları karşılayan bütünleşmiş yapılar olup, sıradan depolama faaliyetlerinden ayrılır. Bu merkezlerde konteyner yükleme, boşaltma ve sosyal tesisler gibi çeşitli olanaklar bulunur (Yücel & Yılmaz, 2019, ss.78-79).

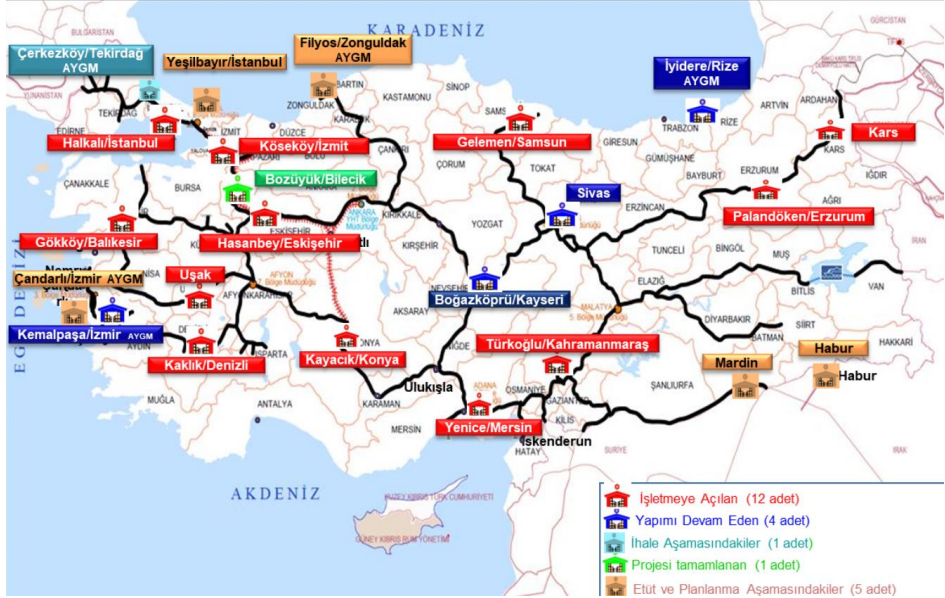
Lojistik köyler, belirli kriterleri karşılayarak operasyonel verimlilik ve erişim kolaylığı sağlamalıdır. Öncelikle, en az 100 hektar alana sahip olmalı ve bir şehrin içinde ya da yakınında, ancak yerleşim bölgelerinden uzakta konumlanmalıdır. Mükemmel kara yolu ulaşım olanaklarıyla birlikte, sıklıkla demir yolu bağlantılarına sahip olmalı ve girişler kontrollü olarak yapılmalıdır. Ayrıca, çok türlü taşıma tesislerine, limanlara, iç su yollarına ve hava alanlarına yakın veya doğrudan erişim sağlayabilmelidir. Tasarım açısından planlı imar, konfor ve şehir estetiğine katkıda bulunacak bir yapı sunmalıdır. Modern ofisler ve depolar içermeli, gelişmiş iletişim ve bilgi teknolojisi altyapısına sahip olmalıdır. Bu özellikler, lojistik köylerin etkin ve entegre bir lojistik hizmeti sunmasını sağlamaktadır (UTİKAD, 2013).

Lojistik köylerin Türkiye'deki lojistik sektörüne katkıları, yalnızca operasyonel verimlilikle sınırlı kalmayıp, uzun vadede bölgesel kalkınmaya da etki edecektir. Ancak, lojistik köy projelerinin tamamlanmasında karşılaşılan finansal zorluklar, bu katkıların

gecikmesine neden olabilir. Bu bağlamda, lojistik köylerin sürdürülebilirliğini sağlamak için yerel yönetimlerin ve özel sektörün daha aktif roller üstlenmesi gerekmektedir. Ayrıca, bu tür merkezlerin çevresel etkilerinin de göz önüne alınarak planlanması, hem yerel halkla uyumlu bir gelişim sağlayacak hem de uluslararası standartlarla daha kolay entegre olunmasını mümkün kılacaktır.

### 3.2. Türkiye'deki Lojistik Köyler

Türkiye'de de kombine taşımacılığın etkinliğini artırmak ve ulaşım türleri arasında güçlü bağlantılar kurmak amacıyla lojistik köyler inşa edilmektedir. Bu merkezler vasıtasıyla elleçleme, yükleme-boşaltma, bakım-onarım ve depolama gibi kritik faaliyetlerin daha ekonomik bir şekilde gerçekleştirilmesi sağlayarak sektöre önemli avantajlar sunulması amaçlanmaktadır. Şekil 3'te' de görüldüğü gibi, Türkiye, sanayicilerinin rekabet gücünü artırmak ve bölgesel bir lojistik merkezi olma hedefi doğrultusunda 23 farklı noktada lojistik köy kurmayı planlamış, 12 lojistik köyün yapımı kısmen veya tamamen tamamlanmıştır.



Şekil 3: Türkiye'deki Lojistik Köyler.

Kaynak: TCDD, (2024).

Türkiye'nin bölgesel bir lojistik üssü olma hedefini gerçekleştirebilmek üzere yapılmakta olan lojistik köyler tam kapasiteyle faaliyete geçtiğinde, Türk lojistik sektörüne ek olarak 73,2 milyon ton taşıma kapasitesi sağlanması ve yaklaşık olarak 19 milyon metrekarelik açık alan, elleçleme, stok alanı ve konteyner depolama sahası kazandırılmış olacaktır. (TCDD, 2024). Ancak, bu projelerde özellikle deprem sonrası finansal zorluklar ve diğer ekonomik zorluklar nedeniyle bitirilmesi hedeflenen tarihlere göre önemli gecikmeler yaşanmaktadır. Bu durumun üstesinden gelinmesi için yeni stratejiler geliştirilmesi gerekmektedir. Bu süreçte, kamu ve özel sektör iş birliklerini artırarak, alternatif finansman kaynakları ve yenilikçi çözümler üzerinde yoğunlaşılması gerekmektedir.

Türkiye'deki lojistik köy projelerinin tamamlanması, ülkenin bölgesel lojistik üssü olma hedefinin önünde kritik bir eşik teşkil etmektedir. Ancak bu projelerde yaşanan gecikmeler, Türkiye'nin uluslararası lojistik koridorlardaki rekabet gücünü azaltabilir. Özellikle Asya-Avrupa arasında köprü işlevi gören Türkiye'nin, bu köyler aracılığıyla Orta Koridor üzerindeki konumunu daha da güçlendirebilmesi için alternatif finansman modellerini değerlendirmesi önem arz etmektedir. Bunun yanında, lojistik köylerin etkin şekilde çalışabilmesi için sektörde düzenleyici reformların yapılması ve yenilikçi taşımacılık çözümlerinin uygulanması gerekmektedir.

### 3.3. Türkiye'deki Demiryolları Genel Görünümü

Avrupa Birliği, demiryolu taşımacılığının tedarik zincirinde öncü bir taşıma türü haline gelmesi için önemli fonlar ayırmıştır. Bu gerçeği fark eden önde gelen birçok lojistik şirketi, yatırımlarını demiryolu taşımacılığına kaydırmıştır. Gelecekte, bu eğilimin güçlü bir şekilde devam etmesi beklenmektedir. Avrupa Birliği'nin demiryolu taşımacılığını öncü taşıma yöntemi haline getirmeye çalışmasının arkasında birkaç neden yatmaktadır. Öncelikle, demiryolu taşımacılığının çevresel etkileri diğer taşıma yöntemlerine kıyasla daha azdır; daha az karbon emisyonu yayılımıyla çevre dostu bir seçenektir (Macioszek, Staniek, & Sierpiński, 2017, ss.388-389; Prymachenko et al., 2022, s.77-78; Simina, Patrick, & Radu, 2012, s.81). AB'nin bu taşıma yöntemini teşvik etmesi, sürdürülebilirlik hedeflerine ulaşmada önemli bir adım olarak görülmektedir (Scordamaglia, 2020, ss.1-2).

Demiryolu taşımacılığı daha güvenli bir seçenektir. Karayolu taşımacılığına kıyasla demiryolu kazalarının sayısı ve şiddeti genellikle daha düşüktür. Bu nedenle, demiryolu taşımacılığının daha güvenli bir seçenek olduğunu vurgulamak, AB'nin bu taşıma yöntemini teşvik etmesinde önemli bir rol oynamaktadır. Ek olarak, demiryolu taşımacılığı daha verimli bir taşıma yöntemi olarak görülmektedir. Özellikle uzun mesafe taşımacılığı için, demiryolu taşımacılığının daha az enerji tüketmesi ve daha büyük yük miktarlarını taşıyabilmesi nedeniyle, ekonomik açıdan cazip bir seçenektir. Bu da AB'nin demiryolu taşımacılığını teşvik etmesinin bir diğer nedenidir (Simina, Patrick, & Radu, 2012, s.82; Scordamaglia, 2020, ss.1-2).

Türkiye'de demiryolu ile yapılan ihracat taşımacılığında önemli bir artış sağlanmış ve yeni yatırımlar yapılmıştır. Gelecek için planlanan demiryolu projelerinin sunacağı fırsatlarla birlikte, 2023 yılına kadar demiryoluyla yapılan yük taşıma oranının %10'a çıkarılması hedeflenmektedir. Türkiye'de günümüzde demiryolu taşımacılığının toplam yük taşımacılığı içindeki payı hala %5 civarında seyrederken, ihracat taşımalarındaki kullanım oranı ise %1'in altında kalmaktadır (TCDD, 2022). Bu durumun daha etkin bir şekilde düzeltilmesi ve rekabet atmosferinin tüm aktörler için eşit şartlarda sağlanabilmesi adına, özel sektöre daha fazla sorumluluk verilmesi gerekebilir. Bu, demiryolu taşımacılığının genişlemesi ve tercih edilirliliğinin artması için önemli bir adım olabilecektir.

Demiryolu taşımacılığının Türkiye'nin lojistik altyapısında kilit bir unsur haline gelmesi, hem çevresel hem de ekonomik açıdan büyük faydalar sağlayacaktır. Ancak, mevcut altyapının modernizasyonu ve yeni hatların inşası sürecinde, planlama ve uygulama aşamalarındaki olası gecikmelerin önlenmesi için daha kapsamlı bir strateji benimsenmelidir. Avrupa Birliği'nin demiryolu taşımacılığına yaptığı yatırımlardan esinlenerek, Türkiye'nin de sürdürülebilirlik hedeflerini gözeterek bu alandaki fonlarını artırması, sektörde uzun vadeli dönüşüm sağlayabilir. Aynı zamanda, demiryolu



taşımacılığının güvenli ve verimli yapısının, ülke içinde daha fazla tanıtılarak tercih edilir hale getirilmesi, sektöre ivme kazandıracaktır.

## Sonuç

Çalışmada, günümüz küresel lojistiğindeki koşullar ve yeni eğilimler incelenmiş, mevcut jeopolitik ortamda tedarik zincirini etkileyen temel değişkenler ortaya konulmaya çalışılmış ve gelecekte gerekli stratejilerin neler olabileceği araştırılmıştır. Aynı zamanda, Türkiye'nin lojistik açıdan olası konumunu ve olanakları analiz edilerek, ortaya çıkan yeni fırsatların daha iyi değerlendirilebilmesi için öneriler sunulması hedeflenmiştir. Bu bağlamda, son birkaç yılda hızla değişen küresel jeopolitik dinamiklerin, özellikle Orta Koridor ve Kalkınma Yolu Projesi gibi stratejik ticaret güzergahlarının Türkiye üzerindeki etkileri incelenmiştir. Araştırma sonuçları ve bu doğrultuda geliştirilen öneriler aşağıda özetlenmiştir:

Ukrayna savaşı öncesinde, Avrupa ile Çin arasındaki kara ticaretinin %86'sı, Çin'in kuzey sınırından Belarus ve Avrupa ana karasına uzanan Kuzey Rotası üzerinden gerçekleşiyordu. Avrupa'nın Rusya'ya uyguladığı yaptırımlar, bu rotayı daha az cazip hale getirmiş ve Rus altyapısına bağımlılığın stratejik bir zafiyet olduğunu göstermiştir (Rizzi, 2024). Bu bağlamda, Rusya'dan geçen Kuzey Koridoru üzerindeki belirsizlikler, Orta Koridorun stratejik önemini artırmış ve Türkiye başta olmak üzere Türk Devletleri Teşkilatı üyelerine yeni fırsatlar sunmuştur.

Ancak Orta Koridor, mevcut deniz yollarıyla karşılaştırıldığında rekabet gücü açısından zayıf kalmaktadır. Koridorun rekabet gücünü artırmak için altyapı geliştirme ve uluslararası iş birliği büyük önem taşımaktadır (Duran, 2024; Kenderdine & Bucsky, 2021, ss.8-10; Mutlu, 2021, ss.143-145; Karaoğlu, 2022, s.145).

Türkiye'nin coğrafi konumu, Orta Koridor için önemli bir avantaj sağlamakla birlikte, bu avantajın sürdürülebilir şekilde kullanılması için kapsamlı altyapı yatırımları, güvenlik önlemleri ve dijital dönüşüm gerekmektedir.

Kalkınma Yolu Projesi, yalnızca lojistik olanakları geliştirmekle kalmayıp, bölgesel güvenliğe katkıda bulunma potansiyeline de sahiptir. Türkiye ve Irak'ın ortak çalışmaları, özellikle PKK'ya karşı iş birliği yoluyla bu güzergahın güvenliğini sağlayabilir. Bu proje, tedarik zincirinden terörle mücadeleye kadar geniş bir fayda alanı sunmaktadır.

Türkiye'de demiryollarının toplam yük taşımacılığındaki payının %5 seviyelerinde, ihracat taşımalarındaki oranının ise %1'in altında olduğu anlaşılmaktadır. Demiryolu taşımacılığının geliştirilmesi için özel sektörün daha aktif rol üstlenmesi gerekmektedir.

Avrupa demiryolu şirketlerinin Karadeniz üzerinden Batum (Gürcistan) ve Köstence (Romanya) arasındaki rotayı tercih etmelerinin temel nedenlerinden biri, Türkiye'nin mevcut demiryolu altyapısının bu talebi karşılayacak yeterlilikte olmamasıdır (RailFreight, 2022). Bu durum, Türkiye'nin demiryolu altyapısını modernize etme gerekliliğini bir kez daha vurgulamaktadır.

Türkiye'nin 2053 yılına kadar lojistik süper gücü olma hedefi, bu alanda toplam 153 milyar dolar yatırım yapılmasını gerektirmektedir (TCDD, 2024; T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, 2022). Ancak, deprem sonrası oluşan finansal zorluklar, bu hedefe

ulaşmak için alternatif fonlama ve iş birliği yöntemlerinin geliştirilmesini zorunlu kılmaktadır.

Orta Koridorun rekabet gücünü artırmak ve Türkiye'nin lojistik rolünü güçlendirmek için altyapı yatırımları ve teknoloji adaptasyonuna odaklanılmalıdır. Demiryolu taşımacılığının genişlemesi için özel sektörün katılımı artırılmalı ve Türkiye'deki demiryolu altyapısı iyileştirilmelidir. Antalya'nın deniz, hava ve kara yollarına sahip olması nedeniyle lojistik köyler projesine dahil edilmesi faydalı olacaktır. Antalya'nın Lojistik Köyler projesine dahil edilmesi ve demiryolu projelerine entegrasyonu ile Antalya'ya yakın bölgelerdeki yük taşımacılığının İzmir ve Mersin gibi uzak limanlara bağımlılığı azaltılabilecektir.

Türkiye'nin, lojistik altyapı modernizasyonuna ve yenilikçi çözümlere odaklanması, yalnızca ulusal değil, bölgesel iş birliği fırsatlarının da değerlendirilmesini sağlayacaktır. Lojistik atılımın başarısı için Türkiye'nin altyapı modernizasyonuna ve lojistik sektöründeki yenilikçi çözümlere yatırım yapması gerekmektedir. Özel sektörün bu anlamda daha fazla sorumluluk alması ortaya çıkan eşsiz fırsatların zaman kaybedilmeden değerlendirilebilmesi açısından önemlidir. Lojistik sektöründeki tüm paydaşların faydalanabileceği kapsamlı eğitim ve destek projeleri geliştirilmelidir. Bu sayede, inşa edilmekte olan lojistik köylerden ve demiryolu olanaklarından maksimum fayda sağlanabilir. Türk Devletleri Teşkilatı üyelerinin ulusal düzenlemelerini gözden geçirmesi ve ortak hareket etme kapasitesini artırması gereklidir. Bu düzenlemeler, Orta Koridordaki sınır geçişlerinde ve farklı taşımacılık yöntemleri arasındaki mevzuat ve uygulamalardaki zorlukların aşılmasını kolaylaştıracaktır.

Sonuç olarak, Türkiye'nin lojistik sektöründeki güçlü yönlerini daha etkin kullanabilmesi, altyapı eksikliklerini hızla gidermesine ve yeni fırsatlara uyum sağlayacak stratejiler geliştirmesine bağlıdır. Orta Koridor ve Kalkınma Yolu Projesi gibi stratejik girişimlerin desteklenmesi, Türkiye'yi küresel tedarik zincirinin merkezi bir aktörü haline getirebilir.

<b>Değerlendirme</b>	İki Dış Hakem / Çift Taraflı Körleme
<b>Etik Beyan</b>	Bu makale etik kurul kararı gerektirmemektedir ve daha önce herhangi bir yerde sözlü bildiri olarak sunulmamış ve bir tez çalışmasından üretilmemiştir. Tüm etik ilkeler uygun biçimde araştırmada göz önünde bulundurulmuştur
<b>Benzerlik Taraması</b>	Yapıldı – Turnitin
<b>Etik Bildirim</b>	<a href="mailto:itobiad@itobiad.com">itobiad@itobiad.com</a>
<b>Çıkar Çatışması</b>	Çıkar çatışması beyan edilmemiştir.
<b>Finansman</b>	Bu araştırmayı desteklemek için dış fon kullanılmamıştır.
<b>Yazar Katkıları</b>	Çalışmanın Tasarlanması: 1. Yazar (%60), 2. Yazar (%40) Veri Toplanması: 1. Yazar (%60), 2. Yazar (%40) Veri Analizi: 1. Yazar (%60), 2. Yazar (%40) Makalenin Yazımı: 1. Yazar (%60), 2. Yazar (%40) Makale Gönderimi ve Revizyonu: 1. Yazar (%100)
<b>Peer-Review</b>	Double anonymized - Two External
<b>Ethical Statement</b>	It is declared that scientific and ethical principles have been followed while carrying out and writing this study and that all the sources used have been properly cited.
<b>Plagiarism Checks</b>	Yes - Turnitin
<b>Conflicts of Interest</b>	The author(s) has no conflict of interest to declare.
<b>Complaints</b>	itobiad@itobiad.com
<b>Grant Support</b>	The author(s) acknowledge that they received no external funding in support of this research.
<b>Author Contributions</b>	Design of Study: 1. Author (%60), 2. Author (%40) Data Acquisition: 1. Author (%60), 2. Author (%40) Data Analysis: 1. Author (%60), 2. Author (%40) Writing up: 1. Author (%60), 2. Author (%40) Submission and Revision: 1. Author (%100)

## Kaynakça / References

Acar, A. Z., Benty, Z., & Kocaoglu, B. (2015). Turkey as a regional logistic hub in promotion of reviving Ancient Silk Route between Europe and Asia. *Journal of Management, Marketing and Logistics*, 2(2), 94-109.

Anadolu Ajansı. (2024, Nisan). Kalkınma Yolu Projesi ile Avrupa'nın her ülkesine kesintisiz ulaşım sağlanacak. <https://www.aa.com.tr/tr/ekonomi/kalkinma-yolu-projesi-ile-avrupanin-her-ulkesine-kesintisiz-ulasim-saglanacak/3199376#>

Aydın, G. T. & Öğüt, K. S. (2008). Avrupa ve Türkiye'de lojistik köyler. 2. Uluslararası Demiryolu Sempozyumu, 15-17 Ekim 2008, İstanbul, 1471-1481.

Bakir, A. (2022). The emerging security role of Turkey and China in the Middle East: Avoiding a possible clash in the future. In M. Haghirian & L. Zaccara (Eds.), *China's economic and political presence in the Middle East and South Asia* (1st ed., pp. 120-144). Routledge. <https://doi.org/10.4324/9781003269175>

Baydar, A. M., Süral, H., & Çelik, M. (2019). Potential effects of logistics clusters: The case of Turkish Freight Villages. *Journal of Cleaner Production*, 233, 399-411. <https://doi.org/10.1016/j.jclepro.2019.05.294>

Bayramlı, R. (2024, Mayıs). Роль Азербайджана в развитии Срединного коридора. <https://vestikavkaza.ru/analytics/rol-azerbajdzana-v-razvitii-sredinnogo-koridora.html>

BBC. (2024, Mart). Irak, PKK'nın faaliyetlerini yasakladı. BBC. <https://www.bbc.com/turkce/articles/cmjml1lpdveo>

Bilalzade, P. (2021). Opportunities to increase the capacity of Azerbaijan's logistics infrastructure and existing problems in the Silk Road project. Research Document. Institute for Democratic Initiatives. <https://www.idi-aze.org/files/pdf/2023-05-16/CMSy5qTM9ncEsDuurC43KC6LdrST5AyJSyxc2Pkz.pdf>

Bugarčić, F. Ž., Skvarciany, V., & Stanišić, N. (2020). Logistics performance index in international trade: Case of Central and Eastern European and Western Balkans countries. *Business: Theory and Practice*, 21(2), 452-459. <https://doi.org/10.3846/btp.2020.12802>

Capital. (2023, Eylül). Ulaştırma Bakanı, Zengezur koridorundaki fırsatları açıkladı. Mart 29, 2024 tarihinde Capital Türkiye. <https://www.capital.com.tr/haberler/tum-haberler/ulastirma-bakani-zengezur-koridorundaki-firsatlari-acikladi>

Cilasun, S. M., & Şengüler, E. P. (Editörler). (2017). Esnaf ve sanatkârlar özelinde ulaştırma sektör analizi projesi. T.C. Gümrük ve Ticaret Bakanlığı: Eskişehir. <https://ticaret.gov.tr/data/5d418db313b87639ac9dfff1/Ula%C5%9Ft%C4%B1rma%20Sekt%C3%B6r%C3%BC.pdf>

Çelikok, K., & Talih, Ö. (2023). International transportation projects and Türkiye from the perspective of transportation economics. *Eskişehir Osmangazi Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, Temmuz 2023(2), 400-423. <https://doi.org/10.17494/ogusbd.1298169>

Çalışkan, A., Kalkan, M., & Ozturkoglu, Y. (2017). City logistics: Problems and recovery proposals. *International Journal of Logistics Systems and Management*, 26(2), 145-162. <https://doi.org/10.1504/IJLSM.2017.081497>

- Deniz, T. (2016). Türkiye’de ulaşım sektöründe yaşanan değişimler ve mevcut durum. *Doğu Coğrafya Dergisi*, 21(36), 135-156. <https://doi.org/10.17295/dcd.79471>
- Dilek, S. (2021). Avrasya Jeopolitiğinde Kuşak Yol Projesinin Türkiye Açısından Sunduğu Fırsatlar. *Avrasya Denkleminde Rusya-Çin Rekabeti*. Editör: Murat Yorulmaz, Serdar Yılmaz. Astana Yayınları
- Dilek, S. (2017). *Oyun Teorisi Eşliğinde Sanayi Ekonomisi*. Seçkin Yayınları.
- Duman, B. (2023). Irak'ın Kalkınma Yolu Projesi ve Türkiye: Yeni İpek Yolu olur mu? *ORSAM Ortadoğu Analiz*, 14(124), 34-37.
- Duran, A. E. (2024, Nisan). Küresel ticarete ‘Orta Koridor’ fırsatı. *Ekonomist*. <https://www.ekonomist.com.tr/makale/kuresel-ticarete-orta-koridor-firsati-48882>
- ECDGIP. (2024, January 30). Global Gateway: EU and Central Asian countries agree on building blocks to develop the Trans-Caspian Transport Corridor [Press release]. European Commission Directorate-General for International Partnerships. [https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/ip\\_24\\_501](https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/ip_24_501)
- Ekici, Ö. Ş., Kabak, Ö., & Ülengin, F. (2016). Linking to compete: Logistics and global competitiveness interaction. *Transport Policy*, 48, 117-128. <https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2016.01.015>
- Eldem, T. (2022). *Russia’s war on Ukraine and the rise of the middle corridor as a third vector of Eurasian connectivity* (SWP Comment, 2022/C 64). Stiftung Wissenschaft und Politik. <https://doi.org/10.18449/2022C64>
- Fidanoğlu, A., & Değirmenci, B. (2024). Reflections of the Ukraine-Russia War on world trade and supply chain and examination of its effects on Turkey. In F. Mızrak (Ed.), *Strategic Innovations for Dynamic Supply Chains* (pp. 275-300). IGI Global. <https://doi.org/10.4018/979-8-3693-3575-8.ch012>
- Fosu, P. (2019). The determinants of economic growth: The role of infrastructure [Online]. MPRA Paper 93101, *IDEAS Working Paper Series from RePEc*. <https://mpra.ub.uni-muenchen.de/93101/>
- Fourie, J. (2006). Economic infrastructure: A review of definitions, theory and empirics. *South African Journal of Economics*, 74(3), 530-556.
- Gani, A. (2017). The logistics performance effect in international trade. *The Asian Journal of Shipping and Logistics*, 33(4), 279-288. <https://doi.org/10.1016/j.ajsl.2017.12.012>
- Günay, E., Çetiner, S., Sevinç, S., & Kütükçü, E. (2019). Tarihi İpek Yolu'ndan modern İpek Yolu projesine: Türkiye - Çin ekonomik işbirliği çerçevesinde Orta Koridor ile Kuşak ve Yol Girişimi. *Kahramanmaraş Sütçü İmam Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi*, 9(2), 157-175.
- Hasselgren, B. (2018). Planning and coordination of transport infrastructure. In B. Hasselgren (Ed.), *Transport Infrastructure in Time, Scope and Scale* (pp. 57-77). Palgrave Macmillan. [https://doi.org/10.1007/978-3-319-79054-1\\_4](https://doi.org/10.1007/978-3-319-79054-1_4)

Havenga, J. H. (2018). Logistics and the future: The rise of macrologistics. *Journal of Transport and Supply Chain Management*, 12(0), a336. <https://doi.org/10.4102/jtscm.v12i0.336>

Heintz, J., Pollin, R., & Garrett-Peltier, H. (2009). How infrastructure investments support the U.S. economy: Employment, productivity and growth. Amherst, MA: Political Economy Research Institute, University of Massachusetts Amherst. [https://www.researchgate.net/publication/46474464\\_How\\_Infrastructure\\_Investments\\_Support\\_the\\_US\\_Economy](https://www.researchgate.net/publication/46474464_How_Infrastructure_Investments_Support_the_US_Economy)

Hummels, D. (2007). Transportation costs and international trade in the second era of globalization. *Journal of Economic Perspectives*, 21(3), 131-154.

Kaptur, V., & Karazhanova, A. (2021, July). Infrastructure corridor series part 1: In-depth analysis of three promising infrastructure corridors. United Nations ESCAP, IDD. [https://unece.org/sites/default/files/2021-10/6E%20Infrastructure%20Corridor%20Development%20Series%20Part%20I\\_1.pdf](https://unece.org/sites/default/files/2021-10/6E%20Infrastructure%20Corridor%20Development%20Series%20Part%20I_1.pdf)

Karaoğlu, O. (2022). Orta Asya'da ABD-Çin- Rusya rekabeti ve Türk dünyasına yansımaları. *USAD*, Güz(17), 135-158.

Kaya, R. (2019). Orta Asya 'Bölgesel Güvenlik Kompleksi' ve Şangay İşbirliği Örgütü. *Uluslararası Siyaset Bilimi ve Kentsel Araştırmalar Dergisi*, 7(Özel Sayı), 53-71. <https://doi.org/10.14782/ipsus.594452>

Kenderdine, T., & Bucsky, P. (2021). Middle Corridor—Policy development and trade potential of the Trans-Caspian International Transport Route. Asian Development Bank Institute. <https://www.adb.org/publications/middle-corridor-policy-development-trade-potential>

Liang, Y. (2023). The impact of international logistics cost on international trade based on VAR model. *Applied Mathematics and Nonlinear Sciences*, 9(1). <https://doi.org/10.2478/amns.2023.2.00877>

Macioszek, E., Staniek, M., & Sierpiński, G. (2017). Analysis of trends in development of freight transport logistics using the example of Silesian Province (Poland) - a case study. *Transportation Research Procedia*, 27, 388-395. <https://doi.org/10.1016/j.trpro.2017.12.026>

Mutlu, N. (2021). Kuşak ve Yol Girişimi (KYG) projelerinin incelenmesi; Türkiye için öneriler. *Asya Araştırmaları Uluslararası Sosyal Bilimler Dergisi*, 5(2), 129-150.

Özceylan, E., Çetinkaya, C., Erbaş, M., & Kabak, M. (2016). Logistic performance evaluation of provinces in Turkey: A GIS-based multi-criteria decision analysis. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 94, 323-337. <https://doi.org/10.1016/j.tra.2016.09.020>

Prymachenko, H. O., Shapatina, O. O., Pestremenko-Skrypka, O. S., Shevchenko, A. V., & Halkevych, M. V. (2022). Improving the technology of product supply chain management in the context of the development of multimodal transportation systems in the European Union countries. *International Journal of Agricultural Extension*, (Special Issue 01), 77-89. <https://doi.org/10.33687/ijae.010.00.3866>

RailFreight. (2022, Mart). Nurminen Logistics joins the Middle Corridor. ProMedia Group. <https://www.railfreight.com/beltandroad/2022/03/16/nurminen-logistics-joins-the-middle-corridor/?gdpr=deny>

Rizzi, A. (2024, April). Risk and reward: Why the EU should develop the Middle Corridor trade route. ECFR. Retrieved from <https://ecfr.eu/article/risk-and-reward-why-the-eu-should-develop-the-middle-corridor-trade-route/>

Saatcioğlu, C., & Demir, A. (2021). Türkiye’de karayolu ulaştırmasının makro iktisadi değişkenler üzerindeki etkisi. *Sakarya İktisat Dergisi*, 10(4), 361-382.

Scordamaglia, D. (2020, November 6). At a glance, European year of rail. European Parliamentary Research Service, PE 659.329. [https://www.europarl.europa.eu/thinktank/en/document/EPRS\\_ATA\(2020\)659329](https://www.europarl.europa.eu/thinktank/en/document/EPRS_ATA(2020)659329)

Simina, D., Patrick, S., & Radu, C. (2012). Economic benefits of developing intermodal transport in the European Union. *Annals of Faculty of Economics*, 1, 81-87.

T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı. (2024, Nisan). Kalkınma yolunda tarihi adım. <https://www.uab.gov.tr/haberler/kalkinma-yolu-nda-tarihi-adim>

TCDD. (2024, Ocak). Lojistik merkezler. Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları. <https://www.tcdd.gov.tr/kurumsal/lojistik-merkezler>

TCDD. (2022). 2022 Faaliyet raporu. TCDD Taşımacılık A.Ş. Genel Müdürlüğü, <https://adminapi.tcddtasimacilik.gov.tr/files/pdfs/TCDD-Tasimacilik-2022-Faaliyet-Raporu.pdf>

TDİ. (2024, Mart). Karayolu Taşımacılığı Dernekleri Birliği TDİ çerçevesinde kuruldu. Türk Devletleri Teşkilatı. [https://www.turkicstates.org/tr/haberler/karayolu-tasimaciligi-dernekleri-birligi-tdi-cercevesinde-kuruldu\\_3223](https://www.turkicstates.org/tr/haberler/karayolu-tasimaciligi-dernekleri-birligi-tdi-cercevesinde-kuruldu_3223)

TDİ. (2021, Kasım). Türk Dünyası 2040 Vizyonu. Türk Devletleri Teşkilatı. <https://turkicstates.org/assets/pdf/haberler/turk-dunyasi-2040-vizyonu-2396-98.pdf>

Topsakal, İ., & Zengin, A. K. (2024, Haziran). Kalkınma yolu projesi: Küresel, bölgesel ve Türkiye açısından tahliller. *Kriter dergisi*, 9(91). <https://kriterdergi.com/dispolitika/kalkinma-yolu-projesi-kuresel-bolgesel-ve-turkiye-acisindan-tahliller>

Torrison, G. (2009). Public infrastructure: Definition, classification and measurement issues. *Economic Management and Financial Markets*, 4(3), 100-124.

Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı. (2022). 2053 Ulaştırma ve lojistik ana planı. <https://www.uab.gov.tr/uploads/pages/bakanlik-yayinlari/2053-ulastirma-ve-lojistik-ana-plani-rev.pdf>

UTİKAD. (2023, Eylül). 2024-2028 Stratejik Planı: Karayolu, demiryolu, tehlikeli yük sektörleri. Uluslararası Taşımacılık ve Lojistik Hizmet Üretenleri Derneği. [https://www.utikad.org.tr/Images/DosyaYoneticisi/2111202324\\_merged23.pdf](https://www.utikad.org.tr/Images/DosyaYoneticisi/2111202324_merged23.pdf)

UTİKAD. (2013, Ocak). Türkiye’deki lojistik köyler ve önemi. Uluslararası Taşımacılık ve Lojistik Hizmet Üretenleri Derneği. <https://www.utikad.org.tr/Detay/Sektor-Haberleri/10633/turkiyedeki-lojistik-koyler-ve-onemi>

Winkler, H., & Seebacher, G. (2011). Management of freight villages: Findings from an exploratory study in Germany. *International Journal of Logistics: Research and Applications*, 14(4), 271–283.

World Bank. (2023). Middle Trade and Transport Corridor: Policies and Investments to Triple Freight Volumes and Halve Travel Time by 2030. Washington, DC: World Bank. <https://thedocs.worldbank.org/en/doc/6248f697aed4be0f770d319dcaa4ca52-0080062023/original/Middle-Trade-and-Transport-Corridor-World-Bank-FINAL.pdf>

Yücel, M., & Yılmaz, Ş. K. (2019). Türkiye'deki lojistik köyler ve seçimine etki eden unsurlar. *Akademik Yaklaşımlar Dergisi*, 10(1), 72-89.

Zalluhoğlu, A. E. (2020). Challenges of project logistics in Turkey. *CenRaPS Journal of Social Sciences*, 7(2), 142-152. <https://doi.org/10.46291/IJOSPERvol7iss2pp142-152>

Zambakari, C. (2023). War in Ukraine: US, Russia, China and the return of the multipolar world. In C. Zambakari, S. Des Georges, E. Giraud, G. Mannino, & N. Meresz (Eds.), *The Great Power Competition in Eurasia* (Vol. 1, pp. 132-145). Phoenix, Arizona: The Zambakari Advisory. <https://ssrn.com/abstract=4470435>

Zhang, Y., & Cheng, L. (2023). The role of transport infrastructure in economic growth: Empirical evidence in the UK. *Transport Policy*, 133, 223-233. <https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2023.01.017>