

**SSAD**

Stratejik ve Sosyal Araştırmalar Dergisi

ISSN 2587-2621

Volume 9 Issue 2, July 2025

sisaddergi@gmail.com

Makale Türü/Article Type: Arařtırma/Research

Makale Gönderim Tarihi/Received Date: 26.01.2025

Makale Kabul Tarihi/Accepted Date: 10.07.2025

DOI: 10.30692/sisad.1627301

**YENİDEN ŞEKİLLENEN ULUSLARARASI TİCARET YOLLARI
KAPSAMINDA TİCARET VE LOJİSTİK İLİŐKİŐİ***Trade and Logistics Relationship Within the Scope of Reshaped International Trade Routes***Gözde ÇAĞLAR GHASIDI***Arş. Gör. Dr.**İstanbul Gelişim Üniversitesi**İktisadi İdari ve Sosyal Bilimler Fakültesi, Lojistik Yönetimi*

ORCID ID: 0000-0003-2182-5813

gcaglar@gelisim.edu.tr

Atıf/Citation: Gözde Çağlar Ghasidi (2025), “Yeniden Şekillenen Uluslararası Ticaret Yolları Kapsamında Ticaret ve Lojistik İlişkisi”, *Stratejik ve Sosyal Araştırmalar Dergisi*, C.9, S.2 Temmuz 2025 s.243-258.

Öz: Bu çalışma, yeniden şekillenen uluslararası ticaret yollarını, tarihsel İpek Yolu çerçevesinde lojistik ve dış ticaret ilişkisi bağlamında ele almaktadır. Küreselleşme, teknolojik dönüşüm, bölgesel entegrasyon projeleri ve dijitalleşme süreçleri, lojistiği stratejik bir unsur hâline getirerek ülkeler açısından önemli bir rekabet avantajına dönüştürmüştür. Bu kapsamda çalışmada betimsel analiz yöntemi benimsenmiş, Dünya Bankası tarafından yayımlanan Lojistik Performans Endeksi (LPI) verilerinden yararlanılmıştır. Almanya, İsveç, Belçika, Türkiye, İran, Afganistan ve Angola gibi farklı gelişmişlik düzeyleri ve coğrafi konumlara sahip 15 ülkenin 2016, 2018 ve 2022 yıllarına ait LPI puanları ve sıralamaları karşılaştırmalı olarak analiz edilmiştir. Bulgular, gelişmiş ülkelerin lojistik performanslarını yüksek seviyelerde sürdürdüklerini, Türkiye’nin ise son dönemde puan ve sıralama açısından kısmi bir iyileşme kaydettiğini göstermektedir. LPI alt bileşenleri, ülkelerin lojistik performanslarının güçlü ve zayıf yönlerini ortaya koymakta ve bu yönüyle stratejik önceliklerin belirlenmesine katkı sunmaktadır. Çalışma, İpek Yolu’nun yeniden canlandırılması bağlamında lojistik performansın dış ticaretteki rolüne dikkat çekmekte, lojistik ve ticaretin karşılıklı olarak birbirini etkileyen iki stratejik unsur olduğu ve küresel ticaret yollarının yeniden şekillenmesinde önemli rol oynadığı yönünde bir değerlendirme sunmaktadır.

Anahtar Kelimeler: Dış Ticaret, Lojistik, İpek Yolu, Lojistik Performans Endeksi.

Abstract: This study examines the relationship between logistics and foreign trade within the framework of the historical Silk Road, in the context of reshaped international trade routes. Globalization, technological transformation, regional integration projects, and digitalization processes have transformed logistics into a strategic element, offering a significant competitive advantage for countries. In this context, the study adopts a descriptive analysis method and utilizes data from the Logistics Performance Index (LPI) published by the World Bank. A comparative analysis was conducted using the LPI scores and rankings for the years 2016, 2018, and 2022 of 15 countries with diverse levels of development and geographical locations, including Germany, Sweden, Belgium, Türkiye, Iran, Afghanistan, and Angola. The findings indicate that developed countries have maintained high levels of logistics performance, while Türkiye has shown partial improvement in both score and ranking in recent years. The LPI sub-components reveal the strengths and weaknesses of countries' logistics systems and contribute to the identification of strategic priorities.

The study highlights the role of logistics performance in foreign trade within the scope of reviving the Silk Road and presents an assessment that logistics and trade are two interdependent strategic components playing a crucial role in reshaping global trade routes.

Keywords: Foreign Trade, Logistics, Silk Road, Logistics Performance Index.

GİRİŞ

Günümüzde artan küresel rekabet, yalnızca şirketler düzeyinde değil, ülkeler arasında da yoğun şekilde hissedilmektedir. Bu rekabet ortamında lojistik, dış ticaretin itici gücü olmasının yanı sıra, stratejik bir unsur olarak ön plana çıkmaktadır. Lojistik faaliyetler yalnızca ürünlerin taşınması ve depolanmasını değil ; aynı zamanda maliyet yönetimi, teslim süresi, hizmet kalitesi ve pazara erişim gibi dış ticaretin kritik boyutlarını da kapsamaktadır.

Tarihsel süreçte lojistiğin dış ticaretteki rolü dönüşüm geçirmiştir. Gelişen teknoloji, dijitalleşme ve bilgiye erişimin hızlanması ile birlikte lojistik, daha entegre ve yenilikçi bir yapıya kavuşmuştur. Özellikle internetin yaygınlaşması ve e-ticaretin büyümesi, tüketici beklentilerini değiştirmiş ve uluslararası ticaretin doğasını yeniden şekillendirmiştir.

Bu doğrultuda, küresel ölçekte lojistik performansın ölçülmesi ve iyileştirilmesi, dış ticaret stratejilerinin temel bileşenlerinden biri hâline gelmiştir. Dünya Bankası tarafından geliştirilen Lojistik Performans Endeksi (LPI), ülkelerin lojistik kapasitelerini karşılaştırmalı olarak analiz etmeye olanak tanımaktadır.

Çalışmada kullanılan “yeniden şekillenen ticaret yolları” ifadesi, tarihsel İpek Yolu’nun çağdaş girişimlerle canlandırılmasına atıfta bulunmaktadır. Özellikle Çin’in 2013 yılında başlattığı “Tek Kuşak Tek Yol” (TKTY) girişimi, İpek Yolu’nun modern lojistik ağlarla bütünleştirilmesini hedefleyen önemli bir projedir. Bu kapsamda, çalışma İpek Yolu ekseninde şekillenen lojistik ve dış ticaret ilişkisini incelemektedir. Çalışmada kavramsal çerçeveye yer verilmiş, tarihsel bağlam sunulmuş ve Dünya Bankası’nın LPI verileri ışığında karşılaştırmalı bir analiz gerçekleştirilmiştir.

Dış Ticarete Lojistik ve Önemi

Günümüzde Birleşmiş Milletler’e kayıtlı 193 ülke, çok sayıda tüketici ve giderek çeşitlenen ürünlerle birlikte küresel ticaret sisteminin bir parçası hâline gelmiştir. Bu ülkeler, farklı ekonomik, politik ve lojistik nedenlerle karşılıklı ticari ilişkiler içerisindedir. Uluslararası ticaret teorileri, söz konusu ilişkilerin nedenlerini açıklamayı amaçlamaktadır. Geçmişten günümüze geliştirilen her bir teori, uluslararası ticaretin temel dinamiklerini açıklamaya çalışmış ve önceki teorileri tamamlayıcı nitelikte olmuştur. Uluslararası iktisat literatüründe, ülkeler arasında mal ve hizmet alışverişinin taraflara karşılıklı fayda sağladığı kabul edilmektedir. Hatta bir ülke her alanda daha verimli olsa bile, ticaret yoluyla uzmanlaşma ve kaynakların etkin kullanımı sayesinde her iki tarafın da kazanç sağlayabileceği teorik olarak ortaya konmuştur (Krugman, Obstfeld ve Melitz, 2012, ss.1-4). Bu karşılıklı bağımlılık yapısının giderek karmaşıklaşması, ticaretin yalnızca neyin alınıp satıldığından ibaret olmadığını üretim süreçlerinin, rekabet dinamiklerinin ve dağıtım ağlarının da köklü biçimde dönüştüğünü göstermektedir.

Zamanla teknoloji kullanımının artması, bilginin değişim süreci, üretim şeklinin değişmesi, tüketici tercihlerindeki değişimler ve öncelikler, firmaların rekabet ettiği önceliklerin değişmesi ile ticaretin, üretimin, dağıtımın seyri de değişmektedir. Ticaret işleyişini küreselleşme de etkilemiştir. Aynı zamanda rekabetin artması, teknolojik ilerlemeler, ticaret üzerindeki engellerin kaldırılması, farklı ülkelerdeki ucuz işgücü de etkisi olan önemli gelişmelerdir. Tüm gelişmeler üretimin parçalanması anlamına gelmektedir. Böylece mal ve hizmetler birçok ülkeden geçerek değer zincirine katılım sağlamaktadır. Küresel değer zincirleri 21. yüzyılın önemli olgularındandır. Küresel değer zincirleri, coğrafi olarak birden fazla bölgeden

karşılaştırmalı olarak avantajlı konumda olan faaliyetlerin birleştirilmesini ifade eden zincirlerdir (Arslan ve Çöp, 2020, s.1701).

Günümüzde tüketicilerin kullandığı bir ürünün parçaları çoğu zaman farklı ülkelerde üretilmekte, montajı ise başka bir ülkede gerçekleştirilerek nihai ürün hâlinde tüketiciye sunulmaktadır. Hatta üretimde üç boyutlu yazıcılar gibi ileri teknolojiler kullanılmakta, bu da üretim ve dağıtım süreçlerini yeniden şekillendirmektedir. Uluslararası ticaret artık yalnızca düşük maliyetli üretip yüksek fiyatla satmak gibi geleneksel mantıkla değil ; teknoloji, uzmanlaşma, dijitalleşme, bilgi paylaşımı ve küresel değer zincirlerine entegrasyon gibi çok boyutlu kriterlere dayalı olarak yürütülmektedir. Bu kapsamda günümüzde “Yeni Yeni Ticaret Teorileri” tartışılmakta, üretim ve ticaretin çok merkezli yapısı, geleneksel teorilerin ötesinde bir bakış açısı gerektirmektedir. Ayrıca, ülkelerin bir araya gelerek oluşturduğu bölgesel ve küresel örgütler de ticaretin yönünü ve işleyişini belirlemede önemli roller üstlenmektedir. Bu örgütler, dünya ticaretinden önemli paylar almak ve yeni küresel ticaret düzeninin şekillenmesinde etkin aktörler hâline gelmektedir (Baldwin, 2011, ss.1-13).

Lojistiğin hem ticaret hem de firma rekabeti açısından önemi giderek artmaktadır. Sadece firmalar için değil aynı zaman da ülkelerin de lojistik alanında rekabet içeren girişimlerle gündeme geldiklerine şahit olmaktadır. Geçmişten bugüne ülkeler çeşitli projeler üreterek ulaşımı kolaylaştırmak ve güzergâh üzerinde yer alarak lojistik anlamda merkezi konumda olmak istemişlerdir. Çin’in “TKTY” girişimi son zamanlarda konuya en güzel örneklerden olmuştur.

Tedarik zinciri yönetimi, tedarikçiler ve müşterilerle olan yukarı ve aşağı yönlü ilişkilerin, tüm tedarik zinciri boyunca üstün müşteri değeri sağlamak ve genel maliyetleri azaltmak amacıyla bütünleşik şekilde yönetilmesidir (Christopher, 2016, s.3). Bu yapı içerisinde lojistik faaliyetler, ürün ve hizmetlerin doğru zaman, doğru yer ve uygun maliyetle müşteriye ulaştırılmasında kritik bir rol oynamaktadır.

Lojistik, tarihsel süreç içinde sürekli gelişen ve değişen dinamik bir alandır. İlk dönemlerde insanlar, tekerleğin icadı ile birlikte kervanlar aracılığıyla taşımacılık faaliyetlerini başlatmış, bu süreç zamanla askeri lojistiğin gelişimine zemin hazırlamıştır. Ortaçağ’da bölgesel ticaretin canlanması, coğrafi keşiflerle birlikte kıtalar arası ticaretin yayılması ve sanayi devrimiyle üretimin artması, lojistik faaliyetlerin daha sistemli ve organize hâle gelmesine neden olmuştur. Başlangıçta sadece taşıma ve depolamaya odaklanan lojistik, 20. yüzyıldan itibaren özel sektörde yaygınlaşarak, süreç yönetimi, bilgi teknolojileri ve stratejik planlamayla bütünleşmiştir. Günümüzde ise lojistik faaliyetler, çok modlu taşıma sistemleri, dijital teknolojiler, otomasyon ve küresel tedarik zincirleriyle entegre şekilde yürütülmektedir. Bu dönüşümle birlikte lojistik, sadece operasyonel bir işlev olmaktan çıkmış terminolojisi, sistematigi ve yönetim anlayışı ile hem bilimsel bir alan hem de stratejik bir hizmet sektörü kimliği kazanmıştır (Cherevko, Kolodiichuk ve Kolodiichuk, 2019, s.5-10). Dahası, lojistik yönetimi üretim ve pazarlama gibi diğer fonksiyonlarla entegre çalışarak firmalar için rekabet üstünlüğü yaratabilmektedir (Ballou, 2007, ss.334-338).

Bugüne kadar farklı lojistik tanımları yapılmıştır. Her araştırmacının ya da kurumun, lojistiğe dair kendi tanımını geliştirdiği görülmektedir. Bu durum, lojistiğin kapsamlı ve çok boyutlu yapısı ile farklı bakış açılarına açık olmasından kaynaklanmaktadır. Lojistik, yalnızca taşıma ve depolamadan ibaret olmayan; malların, hizmetlerin ve bilgilerin kaynağından son kullanıcıya kadar etkin ve verimli bir şekilde ulaştırılmasını kapsayan stratejik bir işlevdir.

Bu kapsamda, Tedarik Zinciri Yönetimi Profesyonelleri Konseyi’ne (CSCMP) göre lojistik: “çıktıların müşteri gereksinimlerini karşılayacak şekilde, çıkış noktasından tüketim noktasına kadar olan etkin ve verimli akışını ve depolanmasını planlayan, yürüten ve kontrol eden tedarik zinciri sürecinin bir parçası” olarak tanımlanmaktadır (CSCMP, 2025).

Aynı şekilde, CSCMP'ye göre tedarik zinciri yönetimi; tedarik süreçleri, dönüşüm faaliyetleri ve tüm lojistik etkinliklerin planlanması ve yönetimini kapsamakta, ayrıca tedarikçiler, araçlar, üçüncü taraf hizmet sağlayıcılar ve müşteriler gibi kanal ortakları arasındaki koordinasyon ve iş birliğini de içermektedir. Özünde tedarik zinciri yönetimi, arz ve talep dengesinin şirket içinde ve şirketler arasında bütünleştirilmesini amaçlamaktadır (CSCMP, 2025).

Tedarik Zinciri Yönetimi Profesyonelleri Konseyi'nin yapmış olduğu tanımı incelediğimizde lojistiğin tedarik zincirinin bir aşaması olduğunu anlıyoruz. Tedarik zinciri, malların ve hizmetlerin üretimden son tüketiciye kadar akışını içeren tüm süreçtir. Lojistik ise bu süreçte önemli bir aşamadır.

Son yıllarda lojistiğin faaliyet alanında değişimler olmuştur. Pazarlama, üretim gibi işletmeyi destekleyici bir role sahip olmaktan rekabet avantajı sağlayan kritik bir faktör olarak ortaya çıkmıştır. Başlangıçta taşıma, depolama gibi sınırlı bir faaliyet alanından stok yönetimi, dağıtım, sipariş yönetimi, satın alma, paketleme, iadeler ve atıkların geri dönüşümü ve müşteri hizmetlerini de kapsayacak şekilde alanı genişlemiştir (Gümüş, 2009, s.102).

Ülkeler ve işletmeler dışarıya açılırken ithalat ve ihracat aşamasında lojistik faaliyetlerle amaçlarını gerçekleştirirler. Lojistik sadece mal ve hizmetlerin tüketim noktasına akışı şeklinde bir rol oynamaz. Aynı zamanda kapsadığı faaliyetlerle önemli bir rekabet avantajı da sağlar. Bu nedenle dış ticarete lojistiğin önemi aşikârdır. Benzer şekilde dış ticaret de küresel lojistik anlayışının gelişiminde etkili ve önemli bir unsurdur.

Lojistik anlayışının tarihsel gelişimini gösteren çizelge Tablo 1'de yer almaktadır. 1960'lı yıllarda lojistik, daha çok depolama ve ulaştırma faaliyetleriyle sınırlı bir kavram olarak değerlendirilmekteydi. Bu dönemde satış, pazarlama, stok kontrolü ve ulaştırma etkinliği ön plandayken, lojistik faaliyetler arasındaki bağlantı zayıftı. 1980'lerde ise toplam maliyet yönetimi anlayışıyla birlikte lojistik, süreç optimizasyonu ve rekabet avantajı sağlama amacıyla merkezi bir konuma yerleşmiştir. 1990'lı yıllarda entegre lojistik yönetimi yaklaşımı gelişmiş ; lojistik planlama, tedarik zinciri stratejileri ve işletme faaliyetleri ile süreç bütünleşmesi başlamıştır. 2000'li yıllarda ise tedarik zinciri yönetimi anlayışı hâkim hâle gelmiş ; stratejik iş birlikleri, dış kaynak kullanımı ve toplam kalite yönetimi uygulamaları öne çıkmıştır. 2000'li yıllardan sonraki dönemde ise internetin yaygınlaşmasıyla birlikte e-tedarik zinciri yönetimi benimsenmiştir. Bu aşamada veri tabanı paylaşımı, elektronik bilgi sistemleri ve örgütsel çeviklik ön plana çıkarken, firmalar dijitalleşen pazarda rekabet edebilmek için tedarik zinciri ağları kurarak e-ticarete yönelmiştir. Tüm bu dönüşüm, lojistik anlayışının zaman içinde operasyonel bir süreçten stratejik bir yönetim alanına evrildiğini göstermektedir.

Zamanla lojistik anlayışının tarihsel gelişiminin tedarik zinciri yönetimi anlayışına doğru geliştiği görülmektedir. Böylece bir ürünün ilk noktasından tüketiciye gelene kadar ki son noktasına kadar bütünsel bir yaklaşım ortaya çıkmıştır (Çağlar, 2017, s.4-6).

Lojistikte ürünlerin ileri doğru hareketinin yanında geriye yani dönüş ile ilgili sürecine literatürde tersine lojistik denilmektedir. Ürünleri yeniden kullanma kavramı aslında yeni bir durum değildir. Metalden kâğıda dönüşüm, toplama ve depozito uzun zamandır yapılan uygulamalardır. Son yıllarda çevre ile ilgili kaygıların yanında yeniden dönüştürüp kullanmaya olan ilgi gittikçe artmaktadır (Karaçay, 2005, s.319).

Zamanla karşımıza çıkan diğer bir uygulama yeşil lojistikdir. Yeşil lojistik uygulamaları her geçen gün önem kazanan bir konudur. Dünyada kaynaklar sınırlı düzeydedir. Aynı zamanda kaynakların bilinçli kullanımı ile ilgili çevresel duyarlılıkta artış olmuştur. Diğer yandan firmalar süreçlerinde “yeşil” olmayı bir rekabet aracı olarak kullanmaya yönelmektedir. Yeşil lojistik uygulamaları hem ekonomik hem de çevresel olarak sürdürülebilir olmak adına uygulanan ve önem verilen yöntemlerden biri olmuştur. Aynı zamanda çevreye duyarlı malzemeler tercih etmek işletmelerin kurumsal imajlarını geliştirmekte ve tüketici

memnuniyetine yol açmaktadır. Yapılan çalışmalar yeşil lojistik uygulamalarının yatırım, operasyon, satın alma maliyetlerini artırdığını ancak depolama, envanter, taşıma, enerji tüketim maliyetlerini azalttığını göstermiştir. Ancak çoğu işletmede yeşil lojistik faaliyetlerinin maliyetleri artırdığı düşünülmektedir (Tüzün Rad ve Gülmez, 2017, s.611).

Tablo 1: Lojistik Anlayışının Tarihsel Gelişimi

Aşamalar	Yönetim Merkezi	Örgütsel Tasarım
1960'lı Yıllar		
Depolama ve Ulaştırma	Satış pazarlama, stok denetimi, ulaştırma etkinliği, depolama	Dağınık lojistik faaliyetler, lojistik faaliyetler arasında bağlantı zayıflığı, düşük lojistik yönetimi otoritesi, işletme başarısını destekleme
1980'li Yıllar		
Toplam Maliyet Yönetimi	Lojistiğin merkezileştirilmesi, süreç optimizasyonu, rekabetçi bir avantaj olarak lojistik, toplam maliyet yönetimi	Merkezileşmiş lojistik faaliyetler, büyüyen lojistik yönetimi otoritesi, bilgisayar uygulamaları
1990'lı Yıllar		
Entegre Lojistik Yönetimi	Lojistik planlama, tedarik zinciri stratejileri, işletme faaliyetleri ile bütünleşme, süreç kanalları ile bütünleşme	Lojistik faaliyetlerde genişleme, tedarik zinciri planlama, toplam kalite yönetimi için destek, lojistik yönetim faaliyetleri
2000'li Yıllar		
Tedarik Zinciri Yönetimi	Stratejik tedarik zinciri görüşü, extranet teknoloji kullanımı, kanal güçlerini ortak bir kuvvet aracı kullanmak için tedarik zinciri toplam kalite yönetimi (TKM) göstergelerinde iş birliği yapmak	Ticari ortaklık, sanal örgüt, talepteki değişimler, benchmarking ve yeniden yapılanma
2000 Yılı ve Sonrası		
E-Tedarik Zinciri Yönetimi	SCM kavramına internetin uygulanması, düşük maliyetli anında veri tabanı paylaşımı, elektronik bilgi, tedarik zinciri yönetimi senkronizasyonu	Tedarik zinciri ağı ile ticaret ortaklığı yapmak, .com, -e eklentisi vb. piyasa değişiklikleri (e-ticaret), örgütsel çeviklik ve ölçülebilirlik

Kaynak: David F. Ross, Introduction to e-Supply Chain Management, CRC Press LLC, 2002, s.6.

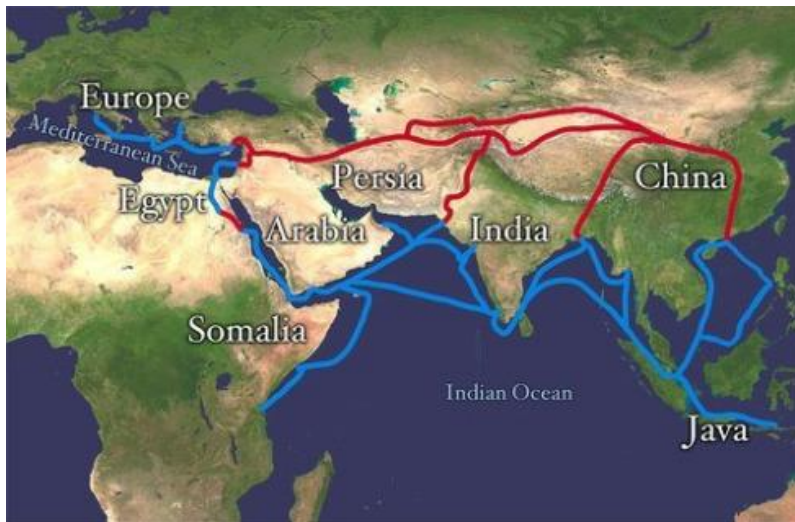
Yeniden Şekillenen Ticaret Yolları ve Ticaretteki Önemi

Uluslararası ticaret, tarih boyunca sürekli bir gelişim içerisinde olmuştur. Ekonomiler, ihtiyaç duydukları mallara erişemediklerinde, sahip oldukları kaynakları değişim aracı olarak kullanarak ticareti başlatmışlardır. Zamanla birçok ülke, ulaşım altyapısını geliştirerek malların hareketini daha verimli ve hızlı hale getirecek yöntemler geliştirmiştir. Ticaret ve taşımacılık birbiriyle sıkı biçimde ilişkili olup, ekonomilerin temel yapı taşlarından biridir. Ticari malların yanı sıra kültürlerin de taşındığı ticaret yolları, dünya tarihinde stratejik bir rol oynamıştır. Ticaret yollarının bir ülke üzerinden geçmesi, tarih boyunca devletler

açısından hem ekonomik kazanç hem de jeopolitik güç anlamına gelmiştir. Bu yolların denetimi, özellikle vergi geliri elde etmek açısından önemli görülmüştür (Bilindir, 2021, s.29).

Ticari ürünlerin ülkeler arasında taşınmasını sağlayan yollar, yalnızca ulaşım ağları değil, aynı zamanda lojistik sistemler olarak da değerlendirilmelidir. Bu yollar üzerindeki bağlantı noktaları ve geçiş hatları, zamanla birer lojistik düğüm noktasına dönüşmüştür. İlk çağlarda kara yolu sistemlerinin yetersiz olması nedeniyle deniz taşımacılığı daha yaygın olarak tercih edilmiştir. Ancak Doğu ile Batı'yı hem kara hem deniz yoluyla birleştiren en önemli ticaret ağı, şüphesiz tarihsel "İpek Yolu" olmuştur. "İpek Yolu" terimi, 19. yüzyılın sonlarında Alman coğrafyacı Ferdinand von Richthofen tarafından Çin ile Roma İmparatorluğu arasındaki antik ipek ticaretini tanımlamak amacıyla literatüre kazandırılmıştır. Modern araştırmalar, bu ağın yalnızca kara yollarından ibaret olmadığını, farklı dönemlerde değişen güzergâhları ve deniz ticaret yollarını da kapsayan çok katmanlı bir sistem olduğunu ortaya koymuştur (Waugh, 2010, s. 9). Günümüzde İpek Yolu kavramı, Asya'dan Akdeniz'e, Avrupa'ya ve hatta Afrika'nın bazı bölgelerine kadar uzanan, çok yönlü ve birbirine entegre bağlantılardan oluşan bir ticaret ağı şeklinde değerlendirilmektedir.

Bu kapsamda, tarihsel güzergâhların genel haritası Şekil 1'de sunulmakta, bu yolların deniz ve kara hatlarıyla birlikte oluşturduğu bütüncül yapı ise Şekil 2'de görsel olarak yer almaktadır.



Şekil 1: İpek Yolu Ticaret Yollarının Haritası

Kaynak: Wikimedia Commons, https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Silk_route.jpg

Geçmişteki taşımacılık faaliyetlerine bakıldığında, yük taşıma işlemleri deve, at, katır ve eşek gibi hayvanlarla gerçekleştirilmiş, bu taşımalar, yetersiz kara yolları nedeniyle sınırlı hacimle ve uzun sürede yapılabilmektedir. Örneğin, bir devenin taşıma kapasitesi ortalama 200 kilogramla sınırlıydı. Ticaret yolları üzerindeki zorluklar, kervanların belirli aralıklarla konaklamasını gerektirmiş, bu durak noktaları zamanla "kervansaray" adı verilen ticaret ve konaklama merkezlerine dönüşmüştür (Yılmaz, 2017, s.679). Zaman içerisinde ulaşım altyapısındaki gelişmeler ve teknolojik ilerlemeler sayesinde taşımacılık yöntemleri köklü biçimde dönüşmüştür. Günümüzde ise ticaret, konteyner gemileri, demiryolları, hava taşımacılığı ve modern karayolu araçları ile yüksek hacimli, hızlı ve düşük maliyetli biçimde gerçekleştirilmektedir. Bu dönüşüm, lojistik ve ticaretin küresel ölçekteki entegrasyonunu da derinleştirmiştir.



Şekil 2: İpek ve Baharat Yolları

Kaynak: UNESCO, Silk Roads Interactive Map. <https://en.unesco.org/silkroad/silkroad-interactive-map>

Kral Yolu, tarihsel süreçte kara ticaretinin gelişimini doğrudan etkileyen ilk büyük ulaşım ağlarından biri olarak kabul edilmektedir. Anadolu’da paranın icadıyla aynı döneme rastlayan bu güzergâh, ticareti kolaylaştırmak ve mal naklini daha güvenli hâle getirmek amacıyla inşa edilmiştir.

Lidya Kralı Giges döneminde inşa edilen yol, Efes’ten başlayarak Sardes üzerinden Ninova’ya (günümüz Musul, Irak) kadar uzanmakta; güzergâh boyunca çeşitli konaklama noktaları kurulmakta ve güvenlik önlemleri sağlanmaktaydı.

Yol daha sonra Persler tarafından da kullanılmıştır. Antik tarihçi Herodot’a göre Kral Yolu; Sardes’ten başlayarak Kızılırmak, Kapadokya, Gülek Boğazı ve Fırat Nehri üzerinden geçerek Babil ve Persepolis’e kadar uzanmaktaydı. Bu ticaret yolu yalnızca bir ulaşım hattı değil, aynı zamanda farklı kültürlerin, ekonomik yapılarının ve ticari ürünlerin kesişim noktası olmuştur.

Kral Yolu’nun yapımı, Anadolu’da düzenli ve örgütlü ticaretin altyapısını oluşturmuş; taşımacılık faaliyetlerinin etkinliğini ve ticaret hacmini önemli ölçüde artırmıştır (Yükçü ve Atağan, 2011, ss.87–101). Tüccarların ve kervanların sıklıkla kullandığı bu yol, aynı zamanda İpek Yolu’nun önemli kollarından biri olarak değerlendirilmektedir. Efes’ten Ninova’ya (günümüz Irak’ı) kadar uzanan bu güzergâh, tarih boyunca ticaretin hem stratejik hem de kültürel boyutunu şekillendirmiştir.



Şekil 3: Kral Yolu

Kaynak : Yükçü, S. ve Atağan, G. (2011). “Ortadoğu’da zaman tüneline ticaret”, *Muğav Dergisi*, 1, s. 109.

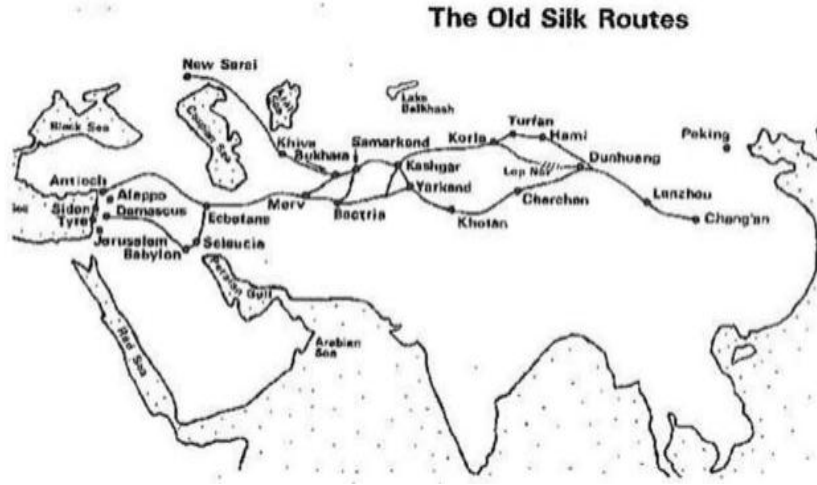
İpek Yolu, adını ipek ticaretinden alsa da, bu güzergâhta yalnızca ipek değil, baharat, değerli madenler, porselen, kağıt ve benzeri pek çok ürünün ticareti yapılmıştır. Zamanla güzergâhları artan ve daha geniş coğrafyalara yayılan İpek Yolu, statik bir yol değil, dinamik bir ticaret ağı hâline gelmiştir. Çin’den başlayan ana güzergâh İran, Mezopotamya ve Anadolu üzerinden Akdeniz limanlarına uzanmakta, farklı dönemlerde siyasal ve ekonomik koşullara göre şekillenerek genişlemektedir (Günay vd., 2019, ss.159–160).

Ancak yeni ticaret yollarının arayışı, İpek Yolu’nun tarihsel önemini zamanla gölgede bırakmıştır. Moğol Hanlıkları’nın dağılması ve 15. yüzyılın sonlarında Avrupa’dan Asya’ya deniz yoluyla doğrudan erişimin sağlanması, bu ticaret ağı için büyük bir kırılma noktası olmuştur (Rossabi, 1999, s.17). Özellikle Vasco da Gama’nın 1498 yılında Hindistan’a denizden ulaşması, kara yollarının ticari cazibesini önemli ölçüde azaltmıştır (Sarwar, 2017, s.15). Deniz taşımacılığı, daha hızlı, daha güvenli ve daha düşük maliyetli bir seçenek hâline geldikçe, küresel ticaretin ağırlık merkezi karadan denize, Orta Asya’dan Avrupa limanlarına kaymıştır. Bu dönüşüm, Avrupa’nın ekonomik yükselişine zemin hazırlarken, İpek Yolu ticaret ağı olmaktan çok, kültürel ve tarihsel bir sembol konumuna evrilmiştir (Rossabi, 1999, s.19). Birçok kez bu kadim yolu canlandırma amaçlı girişimler gündeme gelse de 2013 yılında Çin’in TKTY projesi ile söz konusu girişim dikkatleri çekmiştir. TKTY girişimi, kara ve deniz bağlantıları ile birçok ülkenin dâhil olduğu yenilenmiş ve eklenmiş hatlarla tarihi yolu canlandırma çabasının başlangıcı olmuştur. TKTY, bağlantının politika, tesisler, ticaret, finans ve kültür de dâhil olmak üzere çok boyutlu ve katmanlı bir yapıdadır. Önemli bir bileşen uluslararası demiryolu ulaşım bağlantılarını kurmak ve bu alanlar boyunca endüstriyel kümelenme alanları oluşturmaktır (Yuan Li vd., 2018, s.275-276).

Bu girişim, yalnızca ulaşımı kolaylaştırmak değil, aynı zamanda kadim yollar üzerindeki ülkeler arasında ekonomik iş birliğini artırmak, bölgesel kalkınmayı teşvik etmek ve kültürel etkileşimi desteklemek gibi çok yönlü hedefler de içermektedir.

Şekil 4’te yer alan harita, İpek Yolu’nun tarihsel güzergâhlarını ve bu yol üzerinde yer alan başlıca ticaret merkezlerini göstermektedir. Çin’in doğusundaki Chang’an (bugünkü Xi’an) kentinden başlayan bu güzergâh, Orta Asya üzerinden Mezopotamya, Anadolu ve Akdeniz kıyılarına kadar uzanmaktadır. Haritada görülen Semerkand, Buhara, Rey, Antakya gibi şehirler tarih boyunca yalnızca ticaretin değil, aynı zamanda kültürel etkileşimin de önemli durakları olmuştur. Bu güzergâhlar; Doğu ile Batı arasında fikirlerin, teknolojilerin ve malların

dolaşımına imkân sağlayarak, İpek Yolu’nu tarihsel ve kültürel açıdan eşsiz bir ağ hâline getirmiştir.



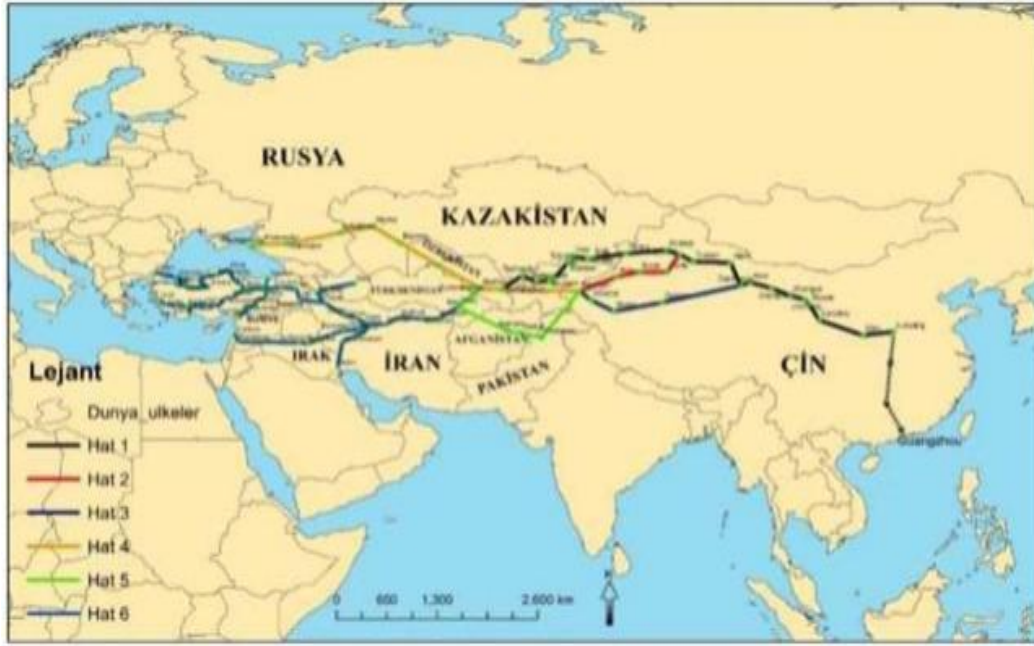
Şekil 4: Eski İpek Yolu

Kaynak: Pamuk, B. (2007). “İpek Yolu Ticareti ve Erzurum”, *Tarih İncelemeleri Dergisi*, 22(2), s. 126.

Şekil 5 ve Şekil 6’da görüldüğü üzere, İpek Yolu, kara ve deniz taşımacılığına olanak sağlayan, çoklu hatların birleştiği ve Asya’yı Avrupa, Akdeniz ve Afrika’nın bazı bölgelerine bağlayan geniş ölçekli bir ulaşım ağıdır. Bu güzergâhlar, tarih boyunca yalnızca ekonomik değil aynı zamanda kültürel ve siyasi etkileşim açısından da stratejik bir rol üstlenmiştir.

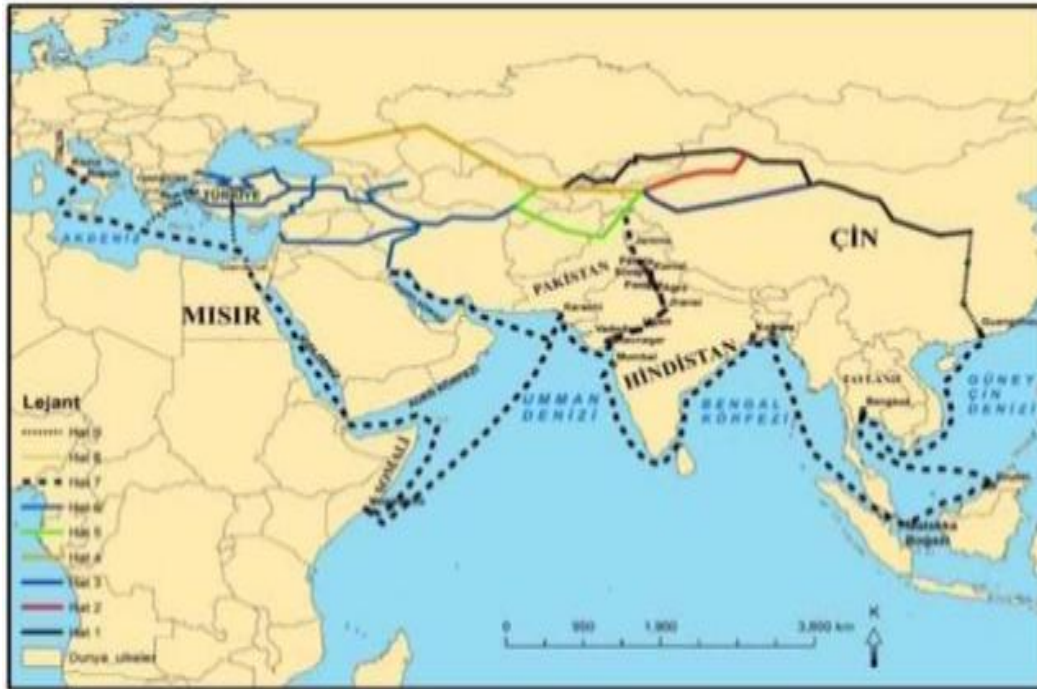
Günümüzde uluslararası ticarette taşımacılık; kara, deniz ve hava modları üzerinden gerçekleştirilmektedir. Genellikle bu taşıma türleri bir arada kullanılarak çok modlu taşımacılık sistemleri tercih edilmektedir. Kara taşımacılığı, başlıca karayolu ve demiryolu üzerinden yürütülmekte, deniz taşımacılığı ise kıtalararası büyük hacimli yüklerin taşınmasında temel rolü üstlenmektedir.

Tarihsel taşımacılık sistemleri ile günümüzün modern lojistik altyapıları arasında belirgin farklılıklar bulunmaktadır. Özellikle limanlar, iç terminaller, demiryolu bağlantıları ve depolama tesisleri gibi altyapı bileşenlerinin gelişimi ülkelerin küresel pazarlara daha hızlı, daha güvenli ve daha düşük maliyetle erişmesini mümkün kılmaktadır. Bu bağlamda, günümüzdeki lojistik anlayışı yalnızca fiziksel taşıma süreciyle sınırlı olmayıp aynı zamanda stratejik planlama, dijital entegrasyon ve uluslararası iş birlikleriyle desteklenen bütünleşik bir yapı hâline gelmiştir.



Şekil 5: İpek Yolu Kara Ulaşım Hatları

Kaynak: Deniz, T. (2016). “Yeni Umutların Işığında Tarihi İpek Yolu Coğrafyası”, *Marmara Coğrafya Dergisi*, (34), s. 201.



Şekil 6: İpek Yolu Deniz Ulaşım Güzergâhı

Kaynak: Deniz, T. (2016). “Yeni Umutların Işığında Tarihi İpek Yolu Coğrafyası”, *Marmara Coğrafya Dergisi*, (34), s. 202.

Yöntem

Bu çalışmanın amacı, tarihsel İpek Yolu çerçevesinde lojistik ve dış ticaret ilişkisini incelemeyi amaçlamaktadır. Bu kapsamda, betimsel analiz yöntemi benimsenmiş ve ikincil veri kaynaklarından elde edilen göstergeler üzerinden karşılaştırmalı bir değerlendirme yapılmıştır. Betimsel analiz, var olan durumu olduğu gibi ortaya koymayı ve mevcut veriler ışığında anlamlı çıkarımlar yapmayı amaçlayan bir yaklaşımdır.

Çalışmada ülkelerin lojistik performansları, mevcut veriler ışığında analiz edilmiştir. Veri kaynağı olarak, Dünya Bankası tarafından yayımlanan Lojistik Performans Endeksi (LPI) raporlarından yararlanılmıştır. LPI verileri, Dünya Bankası'nın akademik kurumlar, özel sektör temsilcileri ve uluslararası lojistik uzmanlarıyla iş birliği içinde yürüttüğü anket çalışmaları aracılığıyla elde edilmektedir. Bu endeks; gümrük işlemleri, altyapı, uluslararası sevkیات, lojistik hizmetlerinin kalitesi, gönderilerin takip ve izlenebilirliği ve gönderilerin zamanında teslimi olmak üzere altı temel boyuttaki değerlendirmelerden oluşmaktadır.

2022 yılına ait LPI verileri, 6 Eylül – 5 Kasım 2022 tarihleri arasında gerçekleştirilmiş bir çevrim içi anket çalışmasıyla toplanmış ve 115 ülkeden 652 lojistik uzmanı tarafından yapılan 4.090 değerlendirmeye dayanmaktadır. Katılımcılar, en çok ticaret yaptıkları sekiz ülkeye ilişkin değerlendirme yapmış, bu değerlendirmeler 1 (en düşük) ile 5 (en yüksek) arasında puanlanmıştır. Elde edilen veriler, temel bileşenler analizi (principal component analysis – PCA) yöntemi ile tek bir endeks puanına dönüştürülmüştür. Endeks sonuçları, dünya genelindeki lojistik sistemlerin etkinliği hakkında karşılaştırmalı analiz yapma imkânı sağlamaktadır (World Bank, 2023).

Çalışma kapsamında Almanya, İsveç, Belçika, Çin, Polonya, İsrail, Yunanistan, Türkiye, İran, Ukrayna, Rusya, Uruguay, Libya, Angola ve Afganistan olmak üzere farklı gelişmişlik düzeyleri ve coğrafi konumlara sahip 15 ülke seçilmiş ve bu ülkelerin 2016, 2018 ve 2022 yıllarına ait LPI puanları ve sıralamaları karşılaştırmalı olarak analiz edilmiştir. Ülke seçiminde, farklı coğrafyalardan farklı gelişmişlik seviyesine sahip küresel ticaret ve lojistik ağlarında kritik öneme sahip olmaları dikkate alınmıştır.

Lojistik Performans Endeksi

Lojistik Performans Endeksi (LPI), ilk kez 2007 yılında Dünya Bankası tarafından geliştirilmiş ve ülkelerin lojistik kapasitelerini ölçmek amacıyla kullanılmaya başlanmıştır. LPI, ülkelerin lojistik performanslarını küresel düzeyde karşılaştırma ve sıralama imkânı sunması açısından önemli bir göstergedir (World Bank, 2023, s.1).

Uluslararası ticaret, ürünlerin ülkeler arasında hareketini sağlayan lojistik ağlar aracılığıyla gerçekleşmektedir. Ancak bu ağdan etkin bir şekilde yararlanmak, her ülkenin ticaret düzenlemeleri, ulaştırma altyapısı ve gümrük uygulamaları gibi yapısal faktörlerine bağlıdır. Bu bağlamda LPI, lojistik sistemin performansını değerlendirmek için kullanılan bileşen göstergeleri aracılığıyla ülkeler arası farklılıkları analiz etmeye olanak sağlar. LPI, yalnızca ülkelerin mevcut durumlarını ölçmekle kalmayıp, aynı zamanda küresel lojistik sektörüne ilişkin politika geliştirme süreçlerine de referans oluşturmaktadır (Pekmezci ve Mutlu, 2018, s.455).

Dünya Bankası, 2007, 2010, 2012, 2014, 2016, 2018, 2023 (açıklanan veri 2022 yılı için) yıllarında “Rekabete Bağlanma” olarak da bilinen LPI raporunu yayınlamıştır. LPI anketi uluslararası ve yurt içi olmak üzere iki kısımdan oluşur. Bir ülkede faaliyet gösteren lojistik uzmanlar tarafından nicelik ve niteliksel değerlendirmeler yurt içi kısmında sunulur. Temel lojistik süreçlerden, maliyet verileri ve performans süresine kadar detaylı bilgi içerir. Uluslararası kısımda ise ülkenin lojistik uzmanlardan oluşan partnerleri ve ticaret ortaklarının altı ölçütten oluşan bileşenleri 1’den 5’e kadar puanlaması ile yapılan niteliksel bir

değerlendirmedir. Ticaret ortakları, ankete katılanların yer aldığı ülkelerin en önemli ithalat-ihracat pazarına göre rastgele seçilir (Pınar ve Diken, 2020, s.1395).

Ülkelerin performansını değerlendiren ölçütler şunlardır (The World Bank, 2018, s.8):

- Gümrük
- Altyapı
- Uluslararası Sevkiyat
- Lojistik Hizmetlerin Kalitesi
- Gönderilerin Takip ve İzlenebilirliği
- Gönderilerin Zamanında Teslimi

Tablo 2’de, farklı gelişmişlik düzeylerine ve coğrafi konumlara sahip 15 ülkeye ait LPI puanları ve sıralamaları 2016, 2018 ve 2022 yıllarına göre karşılaştırmalı olarak sunulmuştur.

Türkiye’nin performansına bakıldığında, 2018 yılında 3,15 olan genel LPI puanı, 2022 yılı itibarıyla 3,4’e yükselmiş ; sıralaması ise 47. sıradan 38. sıraya çıkmıştır. Bu veriler, Türkiye’nin hem sıralama hem de puan açısından anlamlı bir lojistik performans iyileşmesi gösterdiğini ortaya koymaktadır. Seçili ülkeler arasında Almanya, 2022 LPI verilerine göre 4,1 puanla 3. sırada yer alarak en yüksek performansa sahip ülke olmuştur. Almanya’yı İsveç ve Belçika (her ikisi de 4,0 puanla 7. sırada) takip etmektedir. 2018’de ise Almanya 1. sırada (4,20 puan), İsveç 2. sırada (4,05 puan), Belçika 3. sırada (4,04 puan) yer almaktaydı. Bu ülkelerin puanlarındaki kısmi düşüşe rağmen, genel sıralamadaki üstünlüklerini korudukları görülmektedir. LPI sıralamasında 2018 yılında en düşük performansı sergileyen ülkeler arasında ise Angola (2,05 puan) ve Afganistan (1,95 puan) yer almaktadır. İran ve Rusya gibi ülkelerde ise hem LPI puanlarında hem de sıralamalarda düşüş yaşanmıştır. İran, 2018’de 64. sırada yer alırken 2022’de 123. sıraya gerilemiş; puanı da 2,85’ten 2,3’e düşmüştür. Benzer şekilde Rusya, 2016’da 2,57 puanla 99. sırada iken, 2022’de 88. sırada ancak 2,6 puanla yer almıştır. Bu gerilemenin temel nedenleri arasında, ekonomik yaptırımlar, siyasi izolasyon, ve lojistik altyapıya yönelik yetersiz yatırımlar gösterilebilir. Lojistik yatırımların sınırlı olması, taşıma maliyetlerini artırmakta ve hizmet kalitesini düşürerek doğrudan LPI skorlarına olumsuz yansımaktadır (Vilko, Karandassov ve Myller, 2011, ss.1153–1154). Genel olarak tablo, gelişmiş ülkelerin yüksek lojistik performansına, yükselen ekonomilerin iyileşen ancak sınırlı ilerlemesine ve gelişmekte olan ülkelerin yapısal sorunlar nedeniyle düşük performans göstermesine işaret etmektedir.

Tablo 2: Seçili Ülkelerin Lojistik Performans Endeksi (LPI) Sıralama ve Puanları (2022-2018-2016)

Ülkeler	2022 LPI Sıra	2022 LPI Puan	2018 LPI Sıra	2018 LPI Puan	2016 LPI Sıra	2016 LPI Puan
Almanya	3	4,1	1	4,20	1	4,23
İsveç	7	4,0	2	4,05	3	4,20
Belçika	7	4,0	3	4,04	6	4,11
Çin	19	3,7	26	3,61	27	3,66
Polonya	26	3,6	28	3,54	33	3,43
İsrail	26	3,6	37	3,31	28	3,66

Yunanistan	19	3,7	42	3,20	47	3,24
Türkiye	38	3,4	47	3,15	34	3,42
İran	123	2,3	64	2,85	96	2,60
Ukrayna	79	2,7	66	2,83	80	2,74
Rusya	88	2,6	75	2,76	99	2,57
Uruguay	61	3,0	85	2,69	65	2,97
Libya	138	1,9	154	2,11	137	2,26
Angola	134	2,1	159	2,05	139	2,24
Afganistan	138	1,9	160	1,95	150	2,14

Kaynak: World Bank, *LPI Report 2023*. <https://lpi.worldbank.org/index.php/report>

Tablo 3'te, Türkiye'nin LPI kapsamında değerlendirilen altı temel bileşene ilişkin 2016, 2018 ve 2022 yıllarına ait sıralama ve puan değerleri karşılaştırmalı olarak sunulmaktadır. Türkiye, 2016 yılında genel LPI puanı 3,42 ile 34. sıradayken, 2018'de bu değer 3,15'e düşmüş ve sıralaması 47'ye gerilemiştir. 2022 yılında ise genel LPI puanı 3,40'a yükselmiş ve sıralamada 38. sıraya yerleşmiştir. Bu durum, 2018'e göre kısmi bir toparlanma olduğunu göstermektedir.

Alt bileşen düzeyinde değerlendirildiğinde, 2022 yılında "Gönderilerin Zamanında Teslimi" (3,6 puan) ve "Gönderilerin Takip ve İzlenebilirliği" (3,5 puan) bileşenlerinde görece yüksek performans sergilendiği görülmektedir. Buna karşın, "Gümrük" (3,0 puan) ve "Altyapı" (3,4 puan) bileşenlerinde sıralama hâlâ düşük düzeyde seyretmekte, bu durum, Türkiye'nin lojistik alanındaki bazı yapısal sorunlarının devam ettiğine işaret etmektedir. Özellikle gümrük işlemlerindeki etkinliğin yetersizliği ve altyapı yatırımlarındaki sınırlılıklar, LPI skorlarını olumsuz yönde etkilemektedir.

2018 yılında, 2016'ya göre tüm alt bileşenlerde puan düşüşü yaşanmıştır. Ancak "Gönderilerin Takibi ve İzlenebilirliği" alt bileşeninde sıralama yükselmiştir (43'ten 42'ye).

Genel olarak değerlendirildiğinde, Türkiye'nin lojistik performansı yıllar içerisinde dalgalı bir seyir izlemiş; bazı bileşenlerde iyileşmeler görülse de özellikle gümrük ve altyapı gibi temel alanlarda yapısal sorunların devam ettiği anlaşılmaktadır. Bu durum, sürdürülebilir bir lojistik gelişim stratejisi oluşturulması gerekliliğini ortaya koymaktadır.

Tablo 3: Türkiye LPI Alt Bileşenleri 2022-2018-2016

LPI Alt Bileşenler	2022 LPI Sıra	2022 LPI Puan	2018 LPI Sıra	2018 LPI Puan	2016 LPI Sıra	2016 LPI Puan
Gümrük	47	3,0	58	2,71	36	3,18
Altyapı	43	3,4	33	3,21	31	3,49
Uluslararası sevkiyat	26	3,4	53	3,06	35	3,41
Lojistik Hizmetlerin Kalitesi	38	3,5	51	3,05	36	3,31
Gönderilerin Takip ve	37	3,5	42	3,23	43	3,39

İzlenebilirliği						
Gönderilerin Zamanında Teslimi	35	3,6	44	3,63	40	3,75
LPI Genel	38	3,4	47	3,15	34	3,42

Kaynak: World Bank, *LPI Report 2023*. <https://lpi.worldbank.org/report>

SONUÇ

Bu çalışma, tarihsel İpek Yolu çerçevesinde lojistik ve dış ticaret ilişkisini ele alarak, seçili ülkelerin Lojistik Performans Endeksi (LPI) verileri üzerinden karşılaştırmalı bir analiz gerçekleştirmiştir. Türkiye'nin 2018 ile 2022 yılları arasındaki LPI puan ve sıralamasındaki yükseliş, genel anlamda lojistik performansında bir iyileşme eğilimine işaret etmektedir. Özellikle "Gönderilerin Zamanında Teslimi" ve "Gönderilerin Takibi ve İzlenebilirliği" gibi alt bileşenlerdeki gelişmeler dikkat çekicidir. Buna karşılık, "Gümrük İşlemleri" ve "Altyapı Kalitesi" gibi temel alanlarda yapısal sorunların sürdüğü gözlemlenmektedir.

LPI verilerinden elde edilen bulgular, Türkiye'nin küresel lojistik sistemlerdeki konumunu güçlendirme potansiyeline sahip olduğunu ortaya koymaktadır. Ancak bu gelişimin sürdürülebilir hâle gelebilmesi için, gümrük prosedürlerinin sadeleştirilmesi, lojistik merkezlerin modernize edilmesi ve dijital lojistik uygulamalarının yaygınlaştırılması gibi alanlarda daha somut ve veriye dayalı politika adımlarına ihtiyaç duyulmaktadır. Bu çerçevede, LPI'nin alt bileşenleri temel alınarak ülke düzeyinde stratejik öncelikler belirlenmeli ve performans odaklı yatırım planlamaları geliştirilmelidir.

Sonuç olarak, bu çalışma yalnızca karşılaştırmalı bir analiz sunmakla kalmayıp, aynı zamanda Türkiye'nin lojistik kapasitesini güçlendirmeye yönelik politika yapımcılar için yol gösterici bir çerçeve sunmaktadır. Gelecekte gerçekleştirilecek çalışmalarda hem nicel hem de nitel yöntemlerin bir arada kullanıldığı özellikle altyapı yatırımları ve dijitalleşme gibi belirli müdahale alanlarına odaklanan daha derinlemesine analizlerin yapılması önerilmektedir.

KAYNAKÇA

- ARSLAN, İ.K., ÇÖP, S. (2020). Küresel Değer Zincirleri İle Uluslararası Rekabet Gücü Arasındaki Nedensellik İlişkisi. *Üçüncü Sektör Sosyal Ekonomi Dergisi*, Cilt 55 (3), 1700-1723.
- BALDWIN, R. (2011). Trade and Industrialisation After Globalisation's 2nd Unbundling: How Building and Joining a Supply Chain are Different and Why It Matters. *National Bureau of Economic Research*, No. 17716, 1-38. <https://www.nber.org/papers/w17716>
- BALLOU, R. H. (2007). The Evolution and Future of Logistics and Supply Chain Management. *European Business Review*, 19(4), 332–348. doi:[10.1108/09555340710760152](https://doi.org/10.1108/09555340710760152)
- BİLİNİR, S. (2021). Suriye’de Kullanılan Önemli Ticarî, Dinî ve Askerî Yol Güzergâhları ve Bu Yolların Kontrolü Meselesi (IX-XI.yy). *Tarih Araştırmaları Dergisi*, Cilt 40 (69), 28-54. doi: 10.35239/tariharastirmalari.745975

- CHEREVKO, H., KOLODIICHUK, V. ve KOLODIICHUK, I. (2019). Historical and Meritorical Genesis of Logistics. *Ekonomika i Organizacija Logistyki*, 4(4), 5–12. <https://doi.org/10.22630/EIOL.2019.4.4.28>
- CHRISTOPHER, M. (2016). *Logistics and Supply Chain Management*, 5. baskı. London: Pearson Education.
- Council of Supply Chain Management Professionals (2025, 1 Temmuz). SCM Definitions and Glossary of Terms. https://cscmp.org/CSCMP/educate/scm_definitions_and_glossary_of_terms.aspx adresinden alındı.
- ÇAĞLAR, G. (2017). *Dış ticarete yük taşımacılığı (Türkiye örneği)*. (Basılmış Yüksek Lisans Tezi). Marmara Üniversitesi.
- DENİZ, T. (2016). Yeni Umutların Işığında Tarihi İpek Yolu Coğrafyası. *Marmara Coğrafya Dergisi*, (34), 195-202.
- GÜMÜŞ, Y. (2009). Lojistik faaliyetlerin rekabet stratejileri ve işletme kârı ile olan ilişkisi. *Muhasebe ve Finansman Dergisi*, (41), 97-114.
- GÜNAY, E., ÇETİNER, S., SEVİNÇ, S. ve KÜTÜKÇÜ, E. (2019). Tarihi İpek Yolundan Modern İpek Yolu Projesine: Türkiye - Çin Ekonomik İşbirliği Çerçevesinde Orta Koridor İle Kuşak ve Yol Girişimi. *Kahramanmaraş Sütçü İmam Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi*, Cilt 9 (2), 157-175.
- KARAÇAY, G. (2005). Tersine Lojistik: Kavram ve İşleyiş. *Çukurova Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, Cilt 14 (1), 317-332.
- KRUGMAN, P. R., OBSTFELD, M. ve MELITZ, M. J. (2012). *International Economics : Theory and Policy* (9. basım). Boston: Pearson Education.
- LI, Y., BOLTON, K. ve WESTPHAL, T. (2018). The effect of the New Silk Road railways on aggregate trade volumes between China and Europe. *Journal of Chinese Economic and Business Studies*, Volume 16 (3), 275-292. DOI: 10.1080/14765284.2018.1453720
- PAMUK, B. (2007). İpek Yolu Ticareti ve Erzurum. *Tarih İncelemeleri Dergisi*, 22(2), 125-143.
- PEKMEZCİ, M., MUTLU, H.M. (2018). Türkiye'yi Konu Alan "Lojistik Performans İndeksi" Çalışmalarına Yönelik Bibliyometrik Bir Analiz. (Ed. A. Karakaş, C. İyem) *IV. Uluslararası Kafkasya-Orta Asya Dış Ticaret ve Lojistik Kongre Kitabı*. (ss. 454-469). Aydın: Adnan Menderes Üniversitesi.
- PINAR, A., DİKEN, A. (2020). Lojistik Performans Endeksi Kapsamında Lojistik Üslerin Türkiye Ekonomisine Etkisi Üzerine Bir İnceleme. *İstanbul Ticaret Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, Cilt 19 (39), 1384-1406. doi: <https://doi.org/10.46928/iticusbe.758630>
- ROSS, D. F. (2002). *Introduction to e-Supply Chain Management* (1. basım). Boca Raton: CRC Press LLC.
- ROSSABI, M. (1999). The Silk Roads: An Educational Resource. *Education About Asia*, 4(1), 16–20. <https://asiasociety.org/sites/default/files/inline-files/The%20Silk%20Roads%20Educational%20Resource.pdf>
- SARWAR, L. (2017). The Old Silk Road and The New Silk Road: An Analysis of The Changed Discourse. *The Journal of Central Asian Studies*, 24, 13–22.

- TÜZÜN RAD, S., GÜLMEZ, Y. S. (2017). Green Logistics For Sustainability. *Uluslararası Yönetim İktisat ve İşletme Dergisi*, Cilt 13 (3), 603-614.
- Unesco. (2025, 1 Temmuz). Silk Roads Interactive Map [Harita]. <https://en.unesco.org/silkroad/silkroad-interactive-map>
- VILKO, J., KARANDASSOV, B. ve MYLLER, E. (2011). Logistic Infrastructure and Its Effects on Economic Development. *China-USA Business Review*, 11(11), 1152–1167.
- WAUGH, D. C. (2010). The Silk Roads in History. *Expedition Magazine*, 52(3), 9–22. <https://www.penn.museum/sites/expedition/the-silk-roads-in-history/>
- Wikimedia Commons. (2018, 4 Temmuz). Silk Route [Harita]. https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Silk_route.jpg
- World Bank. (2021, 19 Kasım). Connecting to compete 2018: Trade logistics in the global economy – The Logistics Performance Index and Its Indicators. <https://openknowledge.worldbank.org/bitstream/handle/10986/29971/LPI2018.pdf>
- World Bank. (2021, 19 Kasım). Connecting to Compete 2023: Trade Logistics In An Uncertain Global Economy – The Logistics Performance Index and Its Indicators. https://lpi.worldbank.org/sites/default/files/2023-04/LPI_2023_report_with_layout.pdf
- World Bank. (2025, 20 Ocak). LPI Report 2023. <https://lpi.worldbank.org/index.php/report>
- YILMAZ, E. (2017). İpek Yolu Hakkında Kısa Bir Değerlendirme. *E-Şarkiyat İlmi Araştırmalar Dergisi*, Cilt 9 (2), 672-683.
- YÜKÇÜ, S., ATAĞAN, G. (2011). Ortadoğu’da Zaman Tünelinde Ticaret. *Muftav Dergisi*, 1, 86–109.