



AKDENİZ ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ



Serhat KOYUNOĞLU

KÜRESEL KRİZ EKSENİNDE İKBY VE KATAR KRİZLERİNİN TÜRK LOJİSTİK
SEKTÖRÜ ÜZERİNDEKİ ETKİLERİ: REKABET ANALİZİ VE FIRSAT LOJİSTİĞİ

Uluslararası Ticaret ve Lojistik Ana Bilim Dalı
Yüksek Lisans Tezi

Antalya, 2019



AKDENİZ ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ



Serhat KOYUNOĞLU

KÜRESEL KRİZ EKSENİNDE İKBY VE KATAR KRİZLERİNİN TÜRK LOJİSTİK
SEKTÖRÜ ÜZERİNDEKİ ETKİLERİ: REKABET ANALİZİ VE FIRSAT LOJİSTİĞİ

Danışman

Dr. Öğr. Üyesi Hüseyin TOPUZ

Uluslararası Ticaret ve Lojistik Ana Bilim Dalı
Yüksek Lisans Tezi

Antalya, 2019

Akdeniz Üniversitesi
Sosyal Bilimler Enstitüsü Müdürlüğüne,

Serhat KOYUNOĞLU'nun çalışması, jürimiz tarafından Uluslararası Ticaret ve Lojistik Ana Bilim Dalı Yüksek Lisans Programı tezi olarak kabul edilmiştir.

Başkan : Prof. Dr. Mustafa Zihni TUNCA (İmza)

Üye (Danışmanı) : Dr. Öğr. Üyesi Hüseyin TOPUZ (İmza)

Üye : Doç Dr. Halil ÖZEKİCİOĞLU (İmza)

Tez Başlığı: Küresel Kriz Ekseninde IKBY ve Katar Krizlerinin Türk Lojistik Sektörü Üzerindeki Etkileri: Rekabet Analizi ve Fırsat Lojistiği
--

Onay : Yukarıdaki imzaların, adı geçen öğretim üyelerine ait olduğunu onaylarım.

Tez Savunma Tarihi : 23/09/2019

Mezuniyet Tarihi : 03/10/2019

(İmza)
Prof. Dr. İhsan BULUT
Müdür

AKADEMİK BEYAN

Yüksek Lisans Tezi olarak sunduğum “Küresel Kriz Ekseninde İKBY ve Katar Krizlerinin Türk Lojistik Sektörü Üzerindeki Etkileri: Rekabet Analizi ve Fırsat Lojistiği” adlı bu çalışmanın, akademik kural ve etik değerlere uygun bir biçimde tarafımdan yazıldığını, yararlandığım bütün eserlerin kaynakçada gösterildiğini ve çalışma içerisinde bu eserlere atıf yapıldığını belirtir; bunu şerefimle doğrularım.

...../...../ 2017

İmza

Serhat KOYUNOĞLU



T.C.
AKDENİZ ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
TEZ ÇALIŞMASI ORJİNALLİK RAPORU
BEYAN BELGESİ



SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ MÜDÜRLÜĞÜ'NE

ÖĞRENCİ BİLGİLERİ	
Adı-Soyadı	Serhat KOYUNOĞLU
Öğrenci Numarası	20165265004
Enstitü Ana Bilim Dalı	Uluslararası Ticaret ve Lojistik
Programı	Tezli Yüksek Lisans
Programın Türü	(X) Tezli Yüksek Lisans () Doktora () Tezsiz Yüksek Lisans
Danışmanın Unvanı, Adı-Soyadı	Dr. Öğr. Üyesi Hüseyin TOPUZ
Tez Başlığı	Küresel Kriz Ekseninde IKBY ve Katar Krizlerinin Türk Lojistik Sektörü Üzerindeki Etkileri: Rekabet Analizi ve Fırsat Lojistiği
Turnitin Ödev Numarası	1180453461

Yukarıda başlığı belirtilen tez çalışmasının a) Kapak sayfası, b) Giriş, c) Ana Bölümler ve d) Sonuç kısımlarından oluşan toplam 88 sayfalık kısmına ilişkin olarak, 26/09/2019 tarihinde tarafımdan Turnitin adlı intihal tespit programından Sosyal Bilimler Enstitüsü Tez Çalışması Orijinallik Raporu Alınması ve Kullanılması Uygulama Esasları'nda belirlenen filtrelemeler uygulanarak alınmış olan ve ekte sunulan rapora göre, tezin/dönem projesinin benzerlik oranı;

alıntılar hariç % 10

alıntılar dahil % 11'dir.

Danışman tarafından uygun olan seçenek işaretlenmelidir:

(X) Benzerlik oranları belirlenen limitleri aşmıyor ise;

Yukarıda yer alan beyanın ve ekte sunulan Tez Çalışması Orijinallik Raporu'nun doğruluğunu onaylarım.

() Benzerlik oranları belirlenen limitleri aşıyor, ancak tez/dönem projesi danışmanı intihal yapılmadığı kanısında ise;

Yukarıda yer alan beyanın ve ekte sunulan Tez Çalışması Orijinallik Raporu'nun doğruluğunu onaylar ve Uygulama Esasları'nda öngörülen yüzdelik sınırlarının aşılmasına karşın, aşağıda belirtilen gerekçe ile intihal yapılmadığı kanısında olduğumu beyan ederim.

Gerekçe:

Benzerlik taraması yukarıda verilen ölçütlerin ışığı altında tarafımda yapılmıştır. İlgili tezin orijinallik raporunun uygun olduğunu beyan ederim.

...../...../.....

(imzası)

Danışmanın Unvanı-Adı-Soyadı
Dr. Öğr. Üyesi Hüseyin TOPUZ

İÇİNDEKİLER

ŞEKİLLER LİSTESİ	iv
TABLolar LİSTESİ	v
KISALTMALAR LİSTESİ	vi
ÖZET	vii
SUMMARY	viii
TEŞEKKÜR.....	ix
ÖNSÖZ	x
GİRİŞ.....	2

BİRİNCİ BÖLÜM

EKONOMİK VE SİYASAL KRİZ KAVRAMLARI

1.1. Kriz Kavramı ve Tarihçesi.....	4
1.1.1. Dünyadaki Ekonomik ve Siyasal Krizler	4
1.1.2. Dünyadaki Ekonomik ve Siyasal Krizlerin Nedenleri	5
1.1.3. Ekonomik Kriz Nedenleri.....	6
1.2. Küreselleşme ve 2008 Krizi.....	6
1.2.1. Küresel Krizin Gelişimi.....	6
1.2.2. Küresel Krizin Küresel Hale Gelişi	7
1.2.3. Küresel Krizin Dünya Ekonomisine Etkileri.....	8
1.2.4. Küresel Krizin Türk Ekonomisine Etkileri.....	9
1.3. Lojistik Sektörü.....	11
1.3.1. Lojistiğin Tanımı	11
1.3.2. Lojistiğin Tarihsel Gelişimi.....	12
1.3.3. Lojistiğin Faaliyet Alanları.....	17
1.3.3.1. Talep Tahmini.....	17
1.3.3.2. Stok Yönetimi	17
1.3.3.3. Müşteri Hizmetleri	19
1.3.3.4. Depo Yönetimi.....	19
1.3.3.5. Elleçleme	20
1.3.3.6. Taşımacılık.....	21
1.3.3.7. Ambalajlama	21
1.3.3.8. Gümrükleme	22
1.3.3.9. Ulaştırma.....	22

1.3.3.9.1. Ulaştırma Yöntemleri	24
1.3.3.9.1.1. Kara Yolu Taşımacılığı.....	24
1.3.3.9.1.2. Deniz Yolu Taşımacılığı.....	25
1.3.3.9.1.3. Hava Yolu Taşımacılığı.....	26
1.3.3.9.1.4. Demir Yolu Taşımacılığı	27

İKİNCİ BÖLÜM

KÜRESEL MALİ KRİZ VE LOJİSTİK

2.1. Katar ve İKBY Krizleri.....	30
2.1.1. Katar Krizi	30
2.1.1.1. Katar Krizinin Nedenleri	30
2.1.1.2. Katar Krizinin Gelişimi	32
2.1.1.3. Katar Krizi ve Sonuçları	35
2.1.2. İKBY Krizi	35
2.1.2.1. İKBY Krizi Nedenleri.....	36
2.1.2.2. İKBY Krizinin Gelişimi.....	37
2.1.2.3. İKBY Krizinin Sonuçları	39
2.1.3. Katar ve İKBY Krizlerinde Lojistik Sektörü.....	40
2.2. Katar Krizi ve Türkiye	42
2.3. İKBY Krizi ve Türkiye	48

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

KÜRESEL KRİZ EKSENİNDE TÜRK LOJİSTİK SEKTÖRÜNÜN REKABET VİZYONU VE FIRSAT LOJİSTİĞİ

3.1. Araştırmanın Amacı.....	54
3.2. Araştırmanın Metodolojisi	54
3.3. Küresel Kriz Ekseninde Türk Lojistik Sektörünün Rekabet Vizyonu.....	55
3.3.1. Rekabet Gücü ve Rekabet Analizi.....	57
3.3.1.1. Firma Düzeyinde Rekabet Gücü.....	58
3.3.1.2. Endüstriyel Sanayi Gücü	59
3.3.1.3. Uluslararası Rekabet Gücü	59
3.3.2. Rekabet Gücünü Etkileyen Faktörler	60
3.3.2.1. Maliyet	61
3.3.2.2. Yatırım Gücü	61

3.3.2.3. Kapasite Esnekliği	61
3.3.2.4. Kalite ve Standartlar	62
3.3.2.5. Güvenilirlik	62
3.3.2.6. Pazar Payı	62
3.3.2.7. Satış Sonrası.....	63
3.3.3. Türkiye’de Rekabet Vizyonu ve Lojistik	65
3.3.4. Stratejik Lojistik Yönetimi	66
3.3.5. SWOT Analizi: Türk Lojistik Sektörünün Rekabet Analizi	68
3.3.5.1. Türk Lojistik Sektörünün Güçlü Yönleri.....	68
3.3.5.2. Türk Lojistik Sektörünün Zayıf Yönleri	71
3.3.5.3. Türk Lojistik Sektöründe Fırsatlar.....	73
3.3.5.4. Türk Lojistik Sektöründe Tehditler	74
3.3.6. Fırsat Lojistiği ve Çözüm Önerileri.....	76
3.3.6.1. Türkiye –Irak ilişkileri Çerçevesinde Fırsat Lojistiği.....	79
3.3.6.2. Türkiye – Katar İlişkileri Bağlamında Fırsat Lojistiği	81
SONUÇ	83
KAYNAKÇA.....	87
EK 1- IRAK’IN DIŞ TİCARET VERİLERİ	99
EK 2- IRAK’IN İTHALAT YAPTIĞI BAŞLICA ÜLKELER * (1 000 DOLAR).....	100
EK 3- TÜRKİYE-IRAK DIŞ TİCARET DEĞERLERİ (MİLYON DOLAR).....	101
EK 4- 2018 YILINDA TÜRKİYE’NİN IRAK’A İHRACATINDA BAŞLICA ÜRÜNLER (1.000 DOLAR)	102
EK 5- TÜRKİYE’NİN IRAK’TAN İTHALATINDA BAŞLICA ÜRÜNLER (1.000 DOLAR)	104
ÖZGEÇMİŞ	105

ŞEKİLLER LİSTESİ

Şekil 1.1 Lojistiğin Tarihsel Gelişimi	14
Şekil 1.2 Lojistiğin Yönetim Faaliyetleri	16
Şekil 1.3 TCDD Demiryolları Haritası	28
Şekil 2.1 Bölgesel Yönetim ve Tartışmalı Bölgeler	38
Şekil 3.1 Bölgesel Rekabet Gücü Piramidi	59
Şekil 3.2 Uluslararası Rekabet Gücünü Etkileyen Firma İç Faktörler	64
Şekil 3.3 Uluslararası Rekabet Gücünü Etkileyen Firma Dışı Faktörler	64
Şekil 3.4 Gürbulak-Bağdat Karayolu Hattı (Muslu, 2019:10).	80



TABLÖLAR LİSTESİ

Tablo 1.1 Nüfusun İşgücü Durumu	10
Tablo 1.2 Lojistiğin Tarihsel Gelişimi	13
Tablo 1.3 Lojistik Faaliyetler	15
Tablo 1.4 Ulaştırma Sektöründe Arzı Belirleyen Eylemler ve Etkileri.....	23
Tablo 1.5 2019 Yılı İtibariyle Türkiye Karayolları Ağı	25
Tablo 2.1 Katar Dış Ticaret göstergeleri	44
Tablo 2.2 Katar'dan İthalatımızda Başlıca Ürünler (Değer 1000 Dolar)	45
Tablo 2.3 Katar'a İhracatımızda Başlıca Ürünler (Değer 1000 Dolar).....	46
Tablo 2.4 Türkiye- Irak Dış Ticaret Değerleri (milyar dolar)	50
Tablo 3.1 2019 Yılı İtibariyle Türkiye Karayolları Ağı (km)	56

KISALTMALAR LİSTESİ

AB	: Avrupa Birliği
ABD	: Amerika Birleşik Devletleri
BAE	: Birleşik Arap Emirlikleri
BBC	: British Broadcasting Corporation (İngiliz Yayın Ortaklığı)
CENTCOM	: ABD Merkez Komutanlığı (UD Central Command)
CLM	: Lojistik Yönetim Konseyi
DAEŞ	: Irak Şam İslam Devleti
IKBY	: Irak Kürdistan Bölgesel Yönetimi
IMF	: International Monetary Fund (Uluslararası Para Fonu)
KGM	: Karayolları Genel Müdürlüğü
MEB	: Milli Eğitim Bakanlığı
MÖ	: Milattan Önce
MÜSİAD	: Müstakil Sanayici ve İş Adamları Derneği
NINJA	: “No income, no job, no as set”
OECD	: Organisation for Economic Co-operation and Development (Ekonomik İşbirliği ve Kalkınma Örgütü)
SÖİ	: Sevk Öncesi İdare Uygulaması
TDK	: Türk Dil Kurumu
TİM	: Türkiye İhracatçıları Meclisi
TOBB	: Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği Ticaret Odaları
TSE	: Türk Standartları Enstitüsü
TÜSİAD	: Türk Sanayicileri ve İşadamları Derneği
WTO	: World Trade Organization (Dünya Ticaret Örgütü)

ÖZET

Lojistik sektörü dünya çapında neredeyse insanlık tarihi kadar eski bir sektördür. Bu bakımdan, birçok devlet kendi lojistik filosunu kurmayı amaç edinmiş ve bu bağlamda çalışmalar yapmıştır. Asya ve Avrupa arasında transit geçiş için önemli bir yerde bulunan Türkiye, bunu zaman içinde avantaja çevirmeyi başarmıştır. 1990'lı yıllarda taşımacılık konusunda somut adımlar atan Türkiye, 2000'li yıllarda çok daha ciddi adımlar atarak dış ticaret ve dış pazarlara açılmaya başlamıştır. Yabancı sermayeli şirketler tarafından Türkiye pazarı cazip kabul edilmiş ve yabancı şirketler de Türkiye'de ticaret ve lojistik faaliyetleri yürütmeye başlamışlardır. Büyük bir ilerleme kaydeden Türkiye, yaşanan ekonomik buhranlar ve bölgesel çekişmelerden, dış ticaret bağlamında olumsuz etkilenmektedir.

Çalışmanın amacı Küresel kriz ekseninde IKB ve Katar krizlerinin Türk Lojistik sektörü üzerindeki etkileri, Rekabet analizi ve literatür için yeni bir kaynak olacak Fırsat Lojistiği bağlamında incelenmiştir. Sunulan çözüm önerileri ve Fırsat Lojistiği çerçevesinde Türk lojistik sektörünün gelecekte çok daha iyi ve çok daha başarılı bir konuma yükselmesi amaçlanmaktadır.

Tez çalışmasının birinci bölümünde genel anlamda krizler, ekonomik ve siyasal krizler ele alınmış, lojistik kavramı ve detaylarına yönelik açıklamalar yapılmıştır. İkinci bölümde küresel mali kriz ve lojistik ilişkisi ele alınmış, bu bağlamda Katar ve IKB krizlerinin gelişimine değinilerek bu iki ülkenin Türkiye ile ilişkileri değerlendirilmiştir. Üçüncü ve son bölümde, Türk lojistik sektöründe rekabet gücü ve vizyonu ele alınmıştır. Rekabet analizi, rekabet gücünü etkileyen faktörler bu bölümde detaylı şekilde incelenmiş, rekabet vizyonu ile lojistik arasında bağlantı kurulmaya çalışılmıştır. Ayrıca Türk lojistik sektörünün güçlü ve zayıf yönleri ile fırsatlar ve tehditler de bu bölümde sıralanarak, Fırsat Lojistiği kavramının açıklamasına yer verilmiştir. Fırsat Lojistiğinin tanımlaması, detayları ve ülkeler için kullanılabilirliği bu bağlamda tartışılmış, ardından Katar ve IKB – Türkiye arasındaki ilişkilerde Fırsat Lojistiğinin etkisi ve kullanımı üzerinde durularak genel hatları ile bir değerlendirme yapılarak çalışma sonlandırılmıştır.

Anahtar Kelimeler: Türk Lojistik Sektörü, Fırsat Lojistiği, Katar, IKB

SUMMARY

THE EFFECTS OF KRG AND QATAR CRISIS ON THE TURKISH LOGISTICS SECTOR

IN THE GLOBAL CRISIS AXIS: COMPETITION ANALYSIS AND OPPORTUNITY

LOGISTICS

The logistics sector is almost as old as the history of humanity throughout the world. In this respect, many states have aimed to establish their own fleet of logistics and have worked in this context. Located in an important place for transit between Asia and Europe, Turkey has managed to turn this into advantage over time. In the 1990's Turkey took concrete steps in transportation. By taking much more serious steps in the 2000's, Turkey opened up in foreign trade and foreign markets. Foreign capital companies, have been considered Turkey's market as an attractive market and they started trade and logistic activities. Turkey has made a great progress, but the economic depression and regional conflict affected the foreign trade negatively.

The aim of this study is to reveal the effects of KRG and Qatar crises on Turkish Logistics sector in the global crisis axis. This has been examined in the context of Opportunity Logistics as a new resource for competition analysis and literature.

Within the framework of the proposed solutions and Opportunity Logistics, it is aimed to increase the Turkish logistics sector to a much better and more successful position in the future.

In the first part of the thesis generally crises, economic and political crises are discussed also logistic concept and details are explained. In the second part, the relationship between global financial crisis and logistics is discussed and the development of Qatar and KRG crises are mentioned and evaluated in the context of both countries relationship with Turkey. Finally, the competitiveness in the Turkish logistics sector and the vision of the sector is discussed. Competition analysis and the factors affecting competitiveness are examined in detail and the connection between competition vision and logistics is tried to be established in this section. In addition, the strengths and weaknesses also, opportunities and threats of the Turkish logistics sector are listed and explained in the context of Opportunity Logistics in this section. The definition, details and the availability of Opportunity Logistics for countries are discussed. Also it focuses on, the effect and usage of Opportunity Logistics and the relationship of it between Qatar and KRG – Turkey, and it has been evaluated in general terms.

Keywords: Turkish Logistics Sector, Opportunity Logistics, Qatar, KRG

TEŞEKKÜR

Çalışma konusunun belirlenmesinde ve hazırlanma sürecinin her aşamasında, değerli bilgilerini ve zamanını benden esirgemeyerek her fırsatta çalışmamla yakından ilgilenen, eleştirileriyle yol gösteren danışman hocam Dr. Öğr. Üyesi Hüseyin TOPUZ'a ve benden hiçbir şekilde desteğini esirgemeyen sevgili eşim Melek Koyunoğlu'na ve kardeşim Serdar Koyunoğlu'na teşekkür ve minnetimi özellikle belirtmek istiyorum. Ayrıca hayatımın her aşamasında maddi ve manevi desteklerini esirgemeyen aileme teşekkürü borç bilirim.

Serhat KOYUNOĞLU

Antalya, 2019



ÖNSÖZ

İlk kez askeri alanda ortaya çıkan ve kullanılmaya başlanan “lojistik” kavramı, erzak ve mühimmatın ordulara ulaştırılması amacıyla kullanılmıştır. 1950’li yıllardan itibaren genel taşımacılık faaliyetleri için de kullanılan bu terim, zaman içinde anlam değişikliğine uğramış ve yalnızca taşımacılık değil stoklama, depolama, satın alma gibi kollara da ayrılmıştır. Günümüzde uygulamalarına devam edilen lojistik faaliyetlerinde en önemli nokta müşteri memnuniyetidir. Bunun sağlanabilmesi için doğru ürünün, doğru zamanda, doğru şekilde, doğru müşteriye ulaşabilmesi gerekir. Aynı zamanda ürünün teslimatından sonraki süreç de oldukça önemlidir. Bir firmanın destek hizmetleri, müşterinin memnuniyeti açısından dikkat edilmesi gereken bir durumdur.

Uluslararası ticaretin gelişmesi ve teknolojik gelişmelerin de son yıllarda hız kazanması sonucunda, lojistik sektöründe de bu durumun yansımaları görülmeye başlanmıştır. Bu durum ülkeler arasındaki rekabeti gündeme getirmiş, rekabet talebi artırmış, ürün fiyatlarının düşüşü ya da taşımacılığın çok daha kaliteli olması zorunluluğu gibi müşteri açısından olumlu sonuçlar da doğurmuştur.

Türk lojistik sektörü ise 2000’li yılların başından itibaren gelişme göstermeye başlamış ve kısa süre içinde rakip firmalar ve rakip ülkeler ile mücadele edebilecek konuma yükselmiştir. Türkiye hem jeopolitik hem jeostratejik konumunu bu anlamda iyi kullanmış ve Doğu –Batı ülkeleri arasında taşımacılık faaliyetlerini büyük oranda üstlenmiştir.

Yaşanan ekonomik çöküntüler, dünya genelinde ortaya çıkan ve kısıtlayıcı sonuçlar doğuran çatışmalar, bölgesel ve yerel krizler lojistik sektörünü olumsuz yönde etkilemiştir. Türkiye’nin lojistik anlaşması yaptığı ve taşımacılık faaliyetleri yürüttüğü ülkeler mevcut olsa da çoğu zaman siyasi açıdan arada kalmış, bu da lojistik faaliyetlerini ve dolayısıyla da ekonomik kazanımları olumsuz yönde etkilemiştir.

Orta Doğu coğrafyasında ortaya çıkan sorunlar, Türkiye’nin doğrudan ticaret yaptığı ülkeler ile de sorunlar yaşamasına yol açmış, belli dönemlerde lojistik faaliyetlerini kopma noktasına getirmiştir. Çalışmada Küresel Kriz ekseninde Irak Kürt Bölgesel Yönetimi ve Katar krizlerinin Türk Lojistik sektörü üzerindeki etkileri, Rekabet analizi ve Literatüre bu çalışma ile sunulan Fırsat Lojistiği bağlamında incelenmiştir. Lojistik sektörü açısından bu konuda yapılmış bir çalışma olmaması konunun önemini daha da artırmaktadır.

Ülkeler arasında yaşanan lokal ve bölgesel krizleri fırsata çevirebilecek olan fırsat lojistiği, çalışmamızda SWOT analizi ile birlikte değerlendirilmiştir.

GİRİŞ

Kaçınılmaz olarak ortaya çıkan ve yaşamın her anını etkileyecek bir güce sahip olan küreselleşme, birçok bakımdan farklı sektörleri etkisi altına almış ve almaktadır. Dünya pazarlarının hemen hemen tamamını etkileyen küreselleşme, rekabet koşullarının gitgide ağırlaşması ve dış ticaret hacminin daralması gibi nedenlerle olumsuz bir grafik izlemektedir.

Küresel olarak ortaya çıkan ekonomik krizlerin işletmeler ve sektörler üzerinde neden olduğu baskı, işletmelerin önemli bir kolu olan lojistik sektöründe yer alan firmalar için de tehlikeli olabilmektedir. Ekonomik krizler genel itibariyle sektör bazında yahut bölgesel olarak isimlendirilmektedir. Ancak bugüne dek yaşanmış olan ekonomik krizlerin hemen hiçbiri ortaya çıktığı bölge ile sınırlı kalmamış, nedenleri ve sonuçları küresel olarak etki göstermiştir. Bu yüzden, önceden önlem alınabilmesi yahut krizin etkilerinin gerektiği gibi savuşturulabilmesi adına, krizlerin temel yapılarının iyi anlaşılması gerekir.

Dünya genelinde oldukça önemli bir yere sahip olan lojistik sektörü, hem siyasi hem de ekonomik açıdan ülkelerin bel kemiğidir. Bu bakımdan da lojistik faaliyetlerin planlandığı gibi gitmesi çok önemlidir. Her sektör gibi kriz sonucunda derinden etkilenen lojistik sektörü, bu bakımdan çok dikkat edilmesi gereken ve önlem alınması gereken sektörlerin de başında gelmektedir. Verimliliğin en üst seviyede olması, güvenilirliğin sağlanması, erken uyarı sistemlerinin kullanımı, verilen hizmetin talep eden kişide memnuniyetsizliğe yol açmaması lojistik sektörü için büyük önem taşır. Bu nedenle de kriz nedeniyle ortaya çıkan etki ve gelişmelerin olumsuz yansımalarının en aza indirilebilmesi son derece önemlidir.

Lojistik sektörünün iyileştirilebilmesi için ülkeler tarafından gerçekleştirilen stratejik planlamalar ve uzun vadeli kalkınma planları, uygun hareket edilmesi ve planların istenildiği gibi gitmesi sonucunda hem politik hem de ekonomik bakımdan avantajlar sağlamaktadır. Türk lojistik sektörü de 2000'li yıllardan itibaren emekleme devresini geride bırakarak, diğer devletlerle yarışacak kapasiteye ulaşmıştır. Elbette birçok yönden eksikleri ve altyapı yetersizlikleri söz konusudur. Ancak yine de bugün Türk lojistik sektörünün oldukça iyi bir konuma eriştiği söylenebilir.

Türk lojistik sektörünün daha fazla gelişebilmesi için stratejik planlar, kalkınma planları ve maliyet hesaplamaları yapılmakta, son yıllarda devletin de bu yönde destekleri artmaktadır. Bu sayede Türkiye için lojistiğin önemi ve dış ticaretteki yeri de sağlamlaşmaktadır.

Bilgi teknolojilerinde yaşanan gelişmeler, küreselleşen dünyanın özellikle son on yılda üretimde kazandığı yeni çehre, farklı toplumları her bakımdan bir araya getiren ortak payda,

bir faaliyet alanı yaratmıştır ki, bu bağlamda lojistiğin önemi kaçınılmazdır. Her birim ve her sektörde firmaların mevcut rekabet ortamında var olmaları, rekabetin sonuçlarını da ciddi şekilde etkilemektedir. Bu çerçevede, ürünlerin en iyi sürede, en iyi şekilde alıcıya ulaştırılması, bu rekabet ortamının kaçınılmaz bir niteliğidir. Lojistik ile hedeflenen en iyi ve en uygun şartlar dikkate alınarak en uygun maliyetle taşıma yapılması, asgari bir süre zarfında ürünlerin stoku ve depolanması, ülke normları çerçevesinde bir paketleme standardına sahip olması ve benzeri işlemlerdir.

Kuşkusuz, küreselleşmenin kaçınılmaz bir etkisi ve sonucu olarak Katar ve IKBK ülkelerinde yaşanan olumsuz gelişmeler ve kriz ortamı, bu bölgelerde ve dolayısıyla da genel anlamda lojistik sektöründe bir sarsıntıyı da beraberinde getirmiştir. Bu ülkelerin sektörlerinde meydana gelen kriz etkileri, ülkemiz başta olmak üzere birçok ülkenin de olumsuz yönde etkilenmesine zemin hazırlamıştır. Bu bağlamda çalışmamızda özellikle bu etkiler ve bunun sonucunda yapılabilecekler ele alınacaktır.

Katar ve IKBK krizleri ile birlikte uluslararası dengelerde ortaya çıkan değişiklikler ve bu değişiklikler karşısında Türkiye'nin aldığı konum da çalışma için büyük önem taşımaktadır. Her iki ülke ve Türkiye arasında yaşanan değişiklikler ve Türkiye'nin bu krizlere karşı aldığı tavır, fırsat lojistiği kavramının net olarak anlaşılabilmesi bakımından da son derece önemlidir.

Tez çalışmasında ortay konan Katar ve IKBK krizleri ile ilgili olarak, elde edilen bulgular arasında şunlar yer almaktadır: Katar ve Türkiye arasındaki ilişkiler, kriz öncesi dönemde de devam ediyor olması rağmen, birçok ülke tarafından Katar'a uygulanan ambargo sonrasında çok daha destekleyici bir düzeye evrilmiştir. Bu doğrultuda Türk firmaların bölgedeki çalışmaları, yerel firmaları da harekete geçirmiştir. Ek olarak, Katar'da hem inşaat sektöründe hem de daha başka sektörlerde Türk firmalarının artışı da gözlemlenmiştir. IKBK krizi öncesinde Türkiye Irak arasındaki ilişkiler ise ticari boyutta önem arz etmektedir. 2005 yılında 2,75 milyar dolarlık bir ihracat söz konusuyken bu rakam 2017 yılına gelindiğinde 9,1 milyar dolara çıkmıştır. IKBK krizinin ardından Türkiye ile gerçekleştirilen ticaretin güzergâhında bir değişiklik yaşanmamış, Dohuk, Zaho ve Erbil hattının kullanımına devam edilmiştir. Daha sonraki dönemlerde Türkiye'nin tutumuyla IKBK ile aradaki ilişkiler iyileşmiş ve Bağdat-Basra üzerinden ulaşım gerçekleştirilmiştir. Ancak Merkezi Irak Hükümeti ile IKBK arasında meydana gelen gerilimler, Irak'a ihracatı yapılan ürünlerin lojistik süreleri uzamış, Irak içinde faaliyette bulunan pek çok Türk firması bu bakımdan siyasi çekişmelerin etkisinde kalmıştır. Yine kalite kontrol bölgelerinde yaşanan olumsuz

gelişmeler, Türk firmaların olumsuz etkilenmesine neden olmuştur. AKP hükümetinin iktidara gelmesinden sonra Türkiye ve İKBY ilişkilerinin gelişme gösterdiği görülmektedir.

Yaşanan krizlerin ve krizler sonrasında yaşanan gelişmelerin etkisi ile fırsat lojistiği kavramının da etkisi daha net olarak ortaya çıkmıştır. Bölgesel yahut uluslararası platformlarda gerçekleştirilecek ulaşım için çeşitli iyileştirme ve yenileme çalışmaları yapılması, fırsat lojistiğinin de aktif biçimde kullanılmasına zemin hazırlayacaktır.



BİRİNCİ BÖLÜM

EKONOMİK VE SİYASAL KRİZ KAVRAMLARI

1.1. Kriz Kavramı ve Tarihçesi

Yunanca “crisis” kelimesinde türeyen kriz kelimesi, tıp literatüründe yaygın olarak “bir anda oluşan bir hastalık ibaresi”, “bir hastalığın çok fazla ilerlemesi” gibi anlamlarla kullanılmaktadır. Sosyal bilimlerde ise kriz kelimesi “bir anda ortaya çıkan kötüleşme” ifadesinin karşılığı olarak kullanılmaktadır. Aynı şekilde “önemli ve büyük bir sıkıntı, buhran, bunalım” türünde kelimelerle de ifade edilebilmektedir (<https://sozluk.gov.tr/> erişim tarihi 11.09.2019).

Mali kriz, ekonomik kriz, siyasi kriz, finansal kriz, ahlaki kriz gibi kavramlar hem günlük kullanımda hem de genel anlamda kullanılabilmektedir. Krizin karşılık geldiği durum genel olarak göreceli değerlendirilir. Bir durumun kriz olarak nitelendirilebilmesi için bazı özellikler bulunmaktadır: Kriz, bir anda ortaya çıkan, önceden kestirilemeyen veya öngörüsü yapılamayan gelişmelerin, devlet düzeyine ya da küresel düzeyde olumsuz sonuçlara yol açmalıdır. Süreç içinde meydana gelen her sorun kriz olarak düşünülmemelidir. Krizde beklenmedik ve ciddi sorunlara yol açan bir durum söz konusudur. Bir durumun kriz olabilmesi için, kişi ya da kurumlar için bir tehlike – tehdit oluşturması, aynı zamanda da fırsat yaratması gerekir. Krizin süresi uzun ya da kısa olabilirken, süre daha çok kriz yaşayan kişi ya da kurumun aldığı önlemlere göre değişiklik gösterir. Bir sektörde kriz oluşması, diğer sektörler için de risk anlamına gelir. Ekonomik krizlerin ortaya çıkış nedenleri değişiklik gösterebilmektedir. Üretimin çok hızlı bir biçimde daralması, iflas, fiyatlarda ani düşüş, işsizlikte aniden artış, borsada çöküş ve spekülasyon durumları bu nedenlerden bazılarıdır (Aktan, 2001:1227).

1.1.1. Dünyadaki Ekonomik ve Siyasal Krizler

Dünya genelinde günümüze dek yaşanan krizlerin birçok ortak yönü bulunmaktadır fakat her kriz farklı bir şekilde gelişme göstermiştir. Son yıllarda ortaya çıkan krizlerde ise ortak yön, gelişmekte olan ülke piyasalarında ekonomik dev tahrifatlar ve çöküntüler yaratmasıdır. Finansal krizlerde temel bir tanım yapmak zordur, bu terimle ifade edilen durum ise finansal sektöre ağır darbe inmesi ve sonuç olarak bazı sektörlerde iflasın ortaya çıkması, sermayede ciddi bir azalma görülmesidir. 1990’lı yıllardan itibaren gelişme gösteren küreselleşme, bilgi teknolojilerinin ciddi manada gelişme göstermesi, ortaya çıkan ve hızlı ilerleyen gelişmelerin finansal teknik ve araçlarda da gelişim sağlaması, krizlerin farklı

özelliklere sahip olmasına neden olarak sektörleri daha fazla etkilemiştir. Kapitalist rejimin tarihinde ise tarih boyunca çok ciddi krizler söz konusu olmuştur. Günümüze kadar yaşanmış olan krizler arasında en önemlisi ve en fazla iz bırakanı 1929 buhranı olmuştur (Öztürk ve Sözdemir, 2010:2156).

1.1.2. Dünyadaki Ekonomik ve Siyasal Krizlerin Nedenleri

Zaman ve mekânda meydana gelen değişiklikler, coğrafi sınırları ve genel anlamda sınırlamaları ortadan kaldırmış, küreselleşmenin etkisi uluslararası bakımdan çok yönlü olarak görülmeye başlanmıştır. Bu durum, sermayenin de sabit bir yerde bulunması durumunu ortadan kaldırmıştır. Hem bilgi hem de finans bakımından özgür bir hareketlenmeler dönemi başlamış, bu durum bazı ülkelerin lehine olmuşsa da, bazı ülkeler için bir refahtan söz edilemez hale gelmiştir.

Teknolojik gelişmeler ve her geçen gün genişleyen piyasalar, hem yeni imkânların ortaya çıkmasını sağlamış hem de mevcut araçlarda bir maliyet düşüşünü sağlamıştır. Bunun sonucunda ise küreselleşme çok daha hızlı bir ilerleme kaydetmiştir. Bilgi teknolojilerinin ciddi anlamda ilerlemesi sayesinde finans cephesinde de olumlu gelişmeler ortaya çıkmıştır. Finansal araçlar ve finansal hizmetlerde önemli ölçüde artış meydana gelmiş, sermaye akımları hızlanmış, buna rağmen kriz ortamı için de hızlandırıcı bir rol üstlenmiştir (Öztürk ve Sözdemir, 2010:2156).

Finansal piyasada 1990'lı yıllarla birlikte ortaya çıkan ve gelişme gösteren şeffaflık süreci, bilgi teknolojilerinin büyük oranda gelişme göstermesi, yeniliklerin finansal çevrede ve bu bağlamda araçlarda sağladığı gelişmeler, bir yandan olumlu sonuçlar elde edilmesine yardımcı olurken, bir yandan da kriz kavramının gündeme gelmesine neden olmuştur. Ciddi derecede zarar veren en önemli krizlerin başlangıcı kabul edilen 1929 krizi, dünya genelinde olumsuzluklara yol açan ve krizlerin sonuçlarının net olarak görünmesini sağlayan olaylar silsilesinin de başlangıcını teşkil eder. Dünya genelinde günümüze dek yaşanan krizlerin genel olarak ortak yönlerinin bir hayli fazla olduğu görülür. Piyasa ve ekonomide geniş çaplı tahribatlara sebep olan krizler, sanayileşmiş ülkelerde çok daha ciddi hasarlar oluşmasına yol açmıştır (Öztürk ve Sözdemir, 2010:2157).

Ekonomik krizler farklı biçimlerde ortaya çıkabilmektedir. Üretimin hızlı bir biçimde daralması, genel fiyat seviyesinin aniden düşmesi, işsizlik oranının artması, iflaslar, borsanın çökmesi, ücretlerin gerilemesi ve spekülatif hareketler gibi birçok sebeple krizler gündeme gelebilmektedir. Elbette iktisat alanında çalışma yapanların kriz kavramına ve krize yol açan faktörlere bakış açıları ve bu konuda yaptıkları değerlendirmeler oldukça farklıdır. Liberal

iktisat alanında tahsil gören iktisatçılar, ekonominin temelde dengeli bir yol izlediğini ve krizlerin geçici olduğunu savunurlar. Klasik liberalizme ait ilkelere bağlı olarak bu alanda çalışmalarını yürüten iktisatçılara göre ise devletin ekonomik krize müdahale etmesi sonuçların çok daha yıkıcı olmasına neden olabilir (Aktan, 2001:1228).

1.1.3. Ekonomik Kriz Nedenleri

Talep daralması yahut arz fazlalığı, ekonomik krizlerin oluşmasında temel etmenlerden bir tanesidir. Her iki durumda çeşitli nedenlerle ortaya çıkar ve bir ekonomik krizin nedeni her zaman finansal olmayabilir. Doğal afetler ya da beklenmedik gelişmeler de kriz için tetikleyici olabilir.

Teknolojik, siyasal yahut çevreyle ilgili bir nedenle ekonomik kriz ortaya çıkabilir. Söz gelimi siyasi bunalımlar, darbeler, siyasal anlamda bir istikrarsızlık oluşması, dünya genelinde ekonomide hızlı değişiklikler meydana gelmesi, krizler için bir neden olabilir. Ekonomik krizlere bunlara ek olarak; üretim – istihdam ya da genel fiyat seviyesinde oluşan ani değişiklikler, dalgalanmalar, hiperenflasyon, depresyon gibi durumlar da yol açabilmektedir. İktisadi politika araçlarına devlet tarafından müdahale edilmesi, söz gelimi vergi yükünde ağırlaştırma ya da oranların artırılması gibi, ekonomik kriz sebepleri arasında gösterilebilir. Rekabetin temel ögesi olan bilimsel ve teknolojik gelişmeler de krizi tetikleyici unsurlardan bir tanesidir (Aktan, 2001:1229).

1.2. Küreselleşme ve 2008 Krizi

1.2.1. Küresel Krizin Gelişimi

2008 yılı yaz döneminde Amerika Birleşik Devletleri bankaları, eşik altı krediler vermişler, bu durum sonucunda bir mortgage krizi ortaya çıkmış ve bu kriz sonbahar döneminde tüm dünyayı etkileyecek bir hale gelmiştir. Ekonomi alanında ortaya çıkan kriz kısa bir süre içinde genel bir krize dönüşmüş, kriz nedeniyle dünya genelinde pek çok ülkede iflaslar baş göstermiş ve işsizlik oranı gitgide artmıştır. Ülkelerde büyüme oranı gerilemeye başlamış ve negatif bir durum ortaya çıkmıştır. Uluslararası düzeyde etkileri ortaya çıkan 2008 krizi, yılsonuna doğru dünya ticaretinde önemli ölçüde daralma meydana gelmesine neden olmuş, 170 ülkenin 120'sinde ciddi anlamda ödeme bilançolarında sorun yaşayacağı ortaya çıkmıştır. Genel anlamda işsizlik, toplumda huzursuzluğun ve refahın azalmasına neden olmuştur (Aybar vd., 2009: 33-34).

1.2.2. Küresel Krizin Küresel Hale Gelişi

Nakit fazlalığı ve buna bağlı olarak düzensiz şekilde verilen krediler, menkullerin çok fazla kıymetleştirilmesi, saydamlıkta yetersizlik gibi nedenlerle ABD’de mortgage krizi olarak başlayan kriz, kısa sürede dünya çapında çok ciddi bir krize dönüşmüştür. Mortgage sistemi, temel anlamı ile borç verenin, verdiği borca karşılık borçlunun malı üzerinde hak sahibi olduğunu gösteren bir tür ipotek anlaşmasıdır. Mortgage sisteminde bireylerin düşük faiz oranları ile uzun vadede konut sahibi olmaları amaçlanmaktadır. Amerika’da mevcut olan mortgage piyasası, yaklaşık 12 trilyon dolarlık bir hacme sahip olup, birçok katmanlı da içinde barındıran devasa büyüklükte bir piyasadır. Dünyanın en büyük ve en önemli piyasalarından bir tanesi olan bu mortgage piyasasının büyümesinde 2008 yılı öncesinde risk oranı yüksek mortgage kredilerinin katkısı bir hayli fazla olmuştur (Alp ve Yılmaz, 2004: 33).

Krizin ortaya çıkmasına önayak olan bazı durumlar söz konusudur. Bunlardan bir tanesi, 2000 ve 2006 yılları arasında likit paranın yükselmesi ve bollaşmasıdır. Yükselen bu nakit, kar getiren operasyonlara yatırılmış, bu durum da sorunların başlangıcını meydana getirmiştir. Bankalar, herhangi bir geliri olmayan kişilere dahi kredi vermiş, bu krediler kamuoyunda NINJA (No income, no job, no assets) kredileri olarak ifade edilmiştir. NINJA kredileri sonucunda konut fiyatları ciddi oranda yükselmiş, kısa süre içinde de verilen kredilerin geri ödenmesi konusunda çeşitli sorunlar ortaya çıkmaya başlamıştır. Geri ödemesi yapılamayan krediler, banka portföylerinde hacizli konut sayısını artırmış, bankalar bu konutları ilan ettiğinde ise konut fiyatlarında düşüş ortaya çıkmıştır (Alptekin, 2009: 11).

Menkul kıymetleştirme; yani nakit akış ile bir havuz oluşturulması ve yatırımcılara satılmak üzere mali bir varlık niteliğinde menkul kıymetler üretimi de krizin öncüllerinden bir tanesidir. 2000 ve 2006 yılları arasında, Amerika’da menkul kıymetleştirme aracılığıyla kredi alımı normalden çok daha fazla olmuştur. Menkul kıymetleştirmenin temel amaçları ise risk paylaşımı, risk oluşturmaksızın yeni krediler finanse edilmesinin sağlanması ve yasal sermaye yükümlülüklerinin kolaylaştırılmasıdır. Bankalar önce mortgage kredisi vermiş, ardından bu kredilerin geri ödemesinde menkul kıymetleştirme yoluna giderek bunu bir yatırım bankasına satmışlardır. Kısaca paketleme ve tekrar satış olarak ifade edilen bu yöntem, krizin temel nedenleri arasında gösterilmektedir. Amerika’da 2007 yılı itibarıyla mortgage kredisinden yaklaşık 2000 milyar dolar civarında bir kazanç elde edilmiş, ancak mortgage kredileri geri dönmeyince menkul kıymetlilerin (tahvillerin) de geri ödemesi yapılamamıştır. Mortgage kredisine dayalı menkul kıymetler ile risk ortadan kaldırılmaya çalışılmış, risk ortadan kaldırılamayınca finans kurumları birer birer zarar ettiklerini açıklamışlardır. Piyasada meydana gelen panik havası, paranın bankalardan çekilmesine yol

açmış, sermaye hareketleri bu bağlamda yavaşlamış ve nakit sorunu gündemin temeline oturmuştur (Demir vd., 2008: 53).

1.2.3. Küresel Krizin Dünya Ekonomisine Etkileri

Gayrimenkul ve krediler nedeniyle başlayan, Amerika Birleşik Devletleri'nde ortaya çıkıp dünya geneline hızla yayılan küresel krizin ilk aşamasında, mortgage kredilerin büyük bir kısmı sadece yüksek kalitedeki müşterilere sağlanmıştır. Prime mortgage olarak ifade edilen bu krediler zamanla daha düşük kaliteli müşteriler için de sağlanmaya başlanmıştır (Apak ve Ayhan, 2010:140). Bu tür kredilere de “subprime mortgage” adı verilmiştir. Bu tür kredi genel itibariyle geri ödeme olasılığı oldukça düşük olan, Amerika’da yaşayan düşük gelir grubuna sahip olan kişiler için oluşturulan bir yenilik olarak değerlendirilmiştir. 2008 yılının ortalarına gelindiğinde, subprime mortgage kredi hacmi ortalama 1,5 trilyon dolar seviyesine yükselmiştir. Emlak talebinin artması sonucunda konut fiyatlarının da artması, ekonominin canlanmasını sağlarken, fiyatların gittikçe yükselmesine de yol açmıştır. Amerika vatandaşları emlak fiyatlarının artmasını olumlu görmüş, sahip oldukları konutların fiyatındaki artışın refah sağladığını düşünmüşlerdir. Bu nedenle de emlak temelli kâğıtların yükselişe geçmesi bu dönemde ön plana çıkmıştır. Bu dönemde yatırım için birden fazla gayrimenkul alan birçok vatandaş vardır. Bu satın alımların nedeni, daha sonra bu konutların yüksek fiyatla satılacağı beklentisi olmuştur. Bir süre sonra faizler yükselmiş ve konut fiyatlarında da düşüşe geçme süreci başlamıştır. Tüketiciler, fiyatların yükseleceğini umut etmiş ancak gelişmeler tam aksi yönde cereyan etmiştir (Demir vd., 2008:50).

Amerika’da emlak fiyatlarının ölçülmesi için Case Shiller Endeksi kullanılmış, buna göre 2007 yılı ortalarından 2008 yılı ortasına dek %16’lık bir düşüş yaşandığı tespit edilmiştir. Daha önceki dönemde faizlerin düşük olması nedeniyle rahatlıkla subprime mortgage kredisi alan birçok kişi, farklı faizli kredileri tercih etmişler, faizlerin gün geçtikçe artması nedeniyle kredi alan kişilerin ödeme noktasında sorun yaşamasına yol açmıştır (Eğilmez, 2009: 66-67).

2008 yılı itibariyle petrol fiyatlarında başlayan artış, kötü finansal bekleyişi de tetiklemiştir. Her ne kadar mortgage kredileri ile başlamış olsa da, küreselleşen bir kriz halini alan 2008 krizi, kuralların uygulanmaması ve gereken önlemlerin alınmaması ile gittikçe ve hızlı bir biçimde büyümüştür. Elbette krizin etkisi her ülke için aynı olmamıştır. Amerika Birleşik Devletleri her ne kadar bu krizden olumsuz etkilenmişse de, gelişmekte olan ülkeler için kriz çok daha yıkıcı bir sonucun ortaya çıkmasına neden olmuştur. Özellikle mal (emtia) fiyatlarında süratli bir artış yaşanması, riskin yüksek olması nedeniyle sıcak nakdin piyasadan

çekilmeye başlanması, talep gerilemesi nedeniyle gelişmiş ülkelerde finansal büyümenin duraklaması; gelişmekte olan ülkelerle yapılan ihracatın son derece azalması, ekonomilerin küçülmesine ve krizin dünya genelinde büyük bir sorun haline gelmesine yol açmıştır (Afşar, 2011: 154-155).

1.2.4. Küresel Krizin Türk Ekonomisine Etkileri

2007 yılının ortalarından itibaren Amerika'daki emlak piyasasında meydana gelen ve ardından sermaye piyasalarına yayılan, ardından 2008 yılı Eylül ayı itibariyle finansal küresel kriz, büyük finansal kuruluşların iflasını ilan etmesi ile birlikte yayılmış ve derinlik kazanmıştır. Uzunca bir dönem boyunca etkileri süren bu finansal kriz, güven kaybına yol açmış ve bunun sonucunda da küresel ekonomi uzun yıllar devam eden bir daralma sürecine girmiştir. Bahsi geçen ve derinleşen etkilerin 2009 yılı ilk bölümünde de bir hayli yoğun olarak hissedildiği görülür. Gelişmekte olan ve gelişmiş ülkelerde ekonomik yavaşlık, küresel anlamda çok daha belirgin bir hale gelmiştir. Her ne kadar gelişmiş ve gelişmekte olan ülkelerde küresel krizin önlenmesine yönelik önlemler alınmışsa da, krizin yol açtığı güven kaybı sonucunda küresel finansal kriz ortamı küresel finansal etkinliklerin yavaşlamasına ve büyüme oranlarının da azalmasına neden olmuştur (Yılmaz, 2009).

Küresel finansal kriz nedeniyle oluşan şartların yanı sıra tüketim ve yatırım için yapılan harcamalar da azalmış, tasarruf arzusu ortaya çıktığı için de iç talepte ciddi oranda bir daralma meydana gelmiştir. Bu durum sonucunda ekonomik gelişmeler bir hayli gerilemiş olup, bu durum o dönemde 2009 yılının sonuna dek devam edecek bir durum olarak öngörülmüştür. 2008 yılı ve 2009 yılının ilk çeyreği, sanayi sektöründe de daralma söz konusudur. Bu daralmanın temel sebeplerinden bir tanesi, ihracata dayalı bir ekonomiye sahip olan sanayi sektöründe oluşan küçülmedir. Tarım haricindeki istihdamın azalması, istihdamda bozulmanın daha hızlı bir hal alması, işsizlik oranlarında daha önce hemen hiç görülmemiş olan bir artış görülmüştür. 2008 yılının son kısmı ve 2009 yılının ilk kısmında ekonomik faaliyetlerde bir derinleşme ve işgücü piyasası için de olumsuz bir gelişme meydana geldiği görülmektedir. TCMB verilerine göre ilk çeyrekte işsizlik oranı toplam miktar olarak 4,2 puan yükselmiş ve 16,1 oranını görmüştür (TCMB, 2009). Taleplerde küresel sorunlar nedeniyle meydana gelen belirsizlikler, firmaların da üretim konusunda çok daha temkinli olmalarına yol açmıştır.

Finansal kriz, işgücü piyasasının da olumsuz koşullardan etkilenmesine yol açmıştır. Tarım haricindeki sektörlerde iktisadi faaliyetlerde bir yavaşlama meydana gelmiş, 2009 yılında bu durum çok daha ciddi bir hal almıştır. İşsizlik oranının ani ve beklenmedik bir

biçimde artış göstermesinin nedenlerinden bir tanesi olarak, işgücüne katılan erkek nüfusun kaybedilmesinin belirgin eksikliği gösterilmektedir. İşsizlik oranları ile istihdam oranlarında ortaya çıkacak ya da çıkabilecek olan olumsuz her bir durum, ekonomide toplam ücret ödemesi konusunda bir baskı yaratacaktır. Bu da yurt içi talebin sınırlanmasına ve dolayısıyla da yurt içinde talep azalması nedeniyle enflasyonun düşmesi için baskı yaratmasına ve bu baskının gün geçtikçe artmasına neden olacaktır. Toplam talepte hızlı bir düşüş meydana gelmesi, firmaların kaynak kullanımı sınırlamalarına ve düşük verimliliğe yol açacak bir durumdur. Toplam talep yapısında uzun bir müddet düşük düzey korunması, işgücü talebinde olduğu gibi ücretlerde de aşağı doğru değişiklik gösteren bir uygulamayı zorunlu hale getirebilecektir (TCMB, Enflasyon Raporu, 2009).

Tablo 1.1 Nüfusun İşgücü Durumu

Yıllar	İşgücüne katılma oranı (%)	İşsizlik oranı (%)	Tarım dışı işsizlik oranı (%)	İstihdam oranı (%)
2004	46,3	10,8	14,2	41,3
2005	46,4	10,6	13,5	41,5
2006	46,3	10,2	12,7	41,5
2007	46,2	10,3	12,6	41,5
2008	46,9	11,0	13,6	41,7
2009	47,9	14,0	17,4	41,2
2010	48,8	11,9	14,8	43,0
2011	49,9	9,8	12,4	45,0
2012	48,2	10,2	12,4	43,2

Kaynak: <http://www.tuik.gov.tr> (erişim tarihi: 12.07.2019).

2008 yılı itibariyle gelişmiş ülkelerde derinleşen finansal kriz, küresel finans sistemini tamamen etki altına almıştır. Bu durum sonucunda da gelişmekte olan ülkelere risk primlerinin yüksek artış göstermesi kaçınılmaz hale gelmiştir. Genel manada, risk primlerinde bozulma meydana gelmesinin, kredi notu düşük ülkelere çok daha belirgin olması da dikkat çekicidir. Türkiye ise bu dönemde kredi notu en düşük olan gelişmekte olan ülkelere bir tanesi olmasına rağmen, risk primi bozulmaları oldukça sınırlı şekilde gerçekleşmiştir. Risk primlerinde yüksek ve ani artışlar görülen bu dönemde Türkiye diğer gelişmekte olan ülkelere farklı olarak hane halkı döviz borcu en düşük seviyede kalmış, finansal yağının sağlamlığı bozulmamış ve bu bağlamda da Merkez Bankası'nda yüksek faiz indirimlerine

gidilebilmesi önemli bir rol oynamıştır. TCMB bu dönemde uluslararası politikada faizleri en çok düşürebilen merkez bankası olmuştur. Toplam talepte meydana gelen sert yavaşlama ile bir yandan politika faizlerine ve diğer taraftan da orta vadeli enflasyon öngörülerinde aşağı yönlü bir güncellemeye ihtiyaç duyulmuştur. Bu bağlamda da 2008 Kasım ayı ile 2009 yılı Ağustos ayı arasındaki dönemde politika faiz oranlarında toplamda 900 baz puanlık bir iniş gerçekleştirilmiştir (Yörük, 2011).

1.3. Lojistik Sektörü

1.3.1. Lojistiğin Tanımı

Lojistik sözcüğü, Latince “Logic” ile “statistics” kelimelerinin birleşimi ile türetilmiştir. Türkçe ifadesi “istatistiksel mantık” olarak dile getirilebilir. Bir başka yaklaşıma göre ise lojistik kelimesi “logistokos” kelimesinden türemiş olup anlam olarak da “hesap becerikliliği”, “hesap yapma bilimi” ifadelerine karşılık gelmektedir (Tanyaş, 2004: 15).

CLM (Lojistik Yönetimi Konseyi)’e göre Lojistik, müşteriler tarafından talep edilen ihtiyaçların karşılanması için her tür ürün, bilgi ve hizmet akışının, hammadde tedarikinden itibaren ürünün tüketiminin gerçekleştiği en son noktaya kadar tedarik zincirinde yer bulan hareketlerin etkin bir biçimde planlanması, taşınması, uygulanması ve kontrol altında tutulması biçiminde tanımlanmaktadır (Adıgüzel, 2009:7).

TDK (Türk Dil Kurumu) sözlüğünde ise lojistik tanımlaması askerlikte “geri hizmet” olarak ifade edilirken, bir başka tanımlamada ise “kişilerin ihtiyaçlarını karşılamak üzere her türlü ürünün, hizmetin ve bilgi akışının çıkış noktasından varış noktasına kadar taşınmasının etkili ve verimli bir biçimde planlanması ve uygulanması” biçiminde ifade edilmektedir (<https://sozluk.gov.tr/> erişim tarihi: 07.05.2019).

İşletmecilikte lojistik kavramının tanımı “malzemeleri yönetme sanatıdır. Bu anlatıma göre, lojistikle ilgili işlemlerin, hammadde kaynağından başlayan ve malların son kullanıcıların eline geçmesine kadar süren, bütün malzeme ve bilgi hareketlerini içerdiği” şeklinde yapılabilir (Timur,1998:2). Üretim öncesinde ve üretim esnasında, bunun yanı sıra üretim sonrasında işletmelerde malzeme, madde, mamul akışı lojistik kavramı etrafında şekillenmektedir (Gümüş, 2009: 98).

Kısacası lojistik, ürünün ilk ortaya çıkışından müşteriye ulaştığı aşamaya kadarki süreç olarak ifade edilebilir. Lojistik kavramı daha detaylı bir biçimde ele alındığında, alt dalları da ortaya çıkar. Bu alt dallardan bir tanesi olan gelen yük lojistiği (inboundlogistics) kavramı, hammaddenin tedarikçilerden alınması ve üretimin tedarik zinciri kapsamında ele alınması faaliyetlerini karşılar. Giden yük lojistiği (outboundlogistics) kavramı ise lojistik

sürecinde tamamlayıcı bir unsur olarak üreticilerden malların ve mamullerin alınarak stoklanmasını, müşterilere dağıtılmasını sağlayan sistemdir. Bu kavram sayesinde iki taraflı olarak kontrol sağlanmakta ve malların müşteriye en iyi ve en uygun şartlarda ulaştırılması mümkün hale gelmektedir. (Çekerol, 2013: 10-11).

1.3.2. Lojistiğin Tarihsel Gelişimi

Esasen lojistik kavramı ve bu sektörün kullanımı, M.Ö. dönemlere kadar gitmektedir. Bu dönemlerde son derece ilkel bir biçimde gerçekleştirilen lojistik faaliyetleri, zaman içinde teknolojinin ilerlemesi, tecrübe ve bilgilerin artması ile gelişim göstermiş ve kendini yenilemiştir.

Tarihin ilk dönemlerinde tüketim ürünlerinin ve bu ürünlerin üretiminde kullanılan malzemelerin bir yerden bir yere taşınması, taşıma sonrasında depolama yapılması, depolanan ürünlerin tüketiciye sunulması gibi birçok konuda çözüm aranmış, tekerleğin icadı bu alanda en önemli buluşlardan bir tanesi olmuştur. Ardından tekerleğin arabalara eklenmesi ve bu arabaların inek, at gibi hayvanlar tarafından taşınması sayesinde ürünlerin gördüğü zarar en aza indirilmiş, gün geçtikçe daha fazla yenilik ve gelişim söz konusu hale gelmiştir (Soysal, 2007: 1).

Ticaret yollarının yapılması ve malların çok daha uzak coğrafyalara taşınır hale gelmesi ile taşımacılık çok daha önemli bir hale gelmiştir. Ortaçağda ise ürünlerin aracıya satışı başlamış, dağıtım kanalları bu dönemde çok daha karmaşık bir yapı haline gelmiş ve taşıma kadar depolama da önemli bir konu haline gelmiştir.

Başlangıçta oldukça plansız bir kavram olan lojistik, zaman içinde yenilenmiş, değişmiş ve gelişme göstermiştir. Ülkelerden bağımsız olarak lojistik sektöründe yaşanan değişim ve gelişmelere aşağıdaki tabloda yer verilmiştir:

Tablo 1.2Lojistiğin Tarihsel Gelişimi

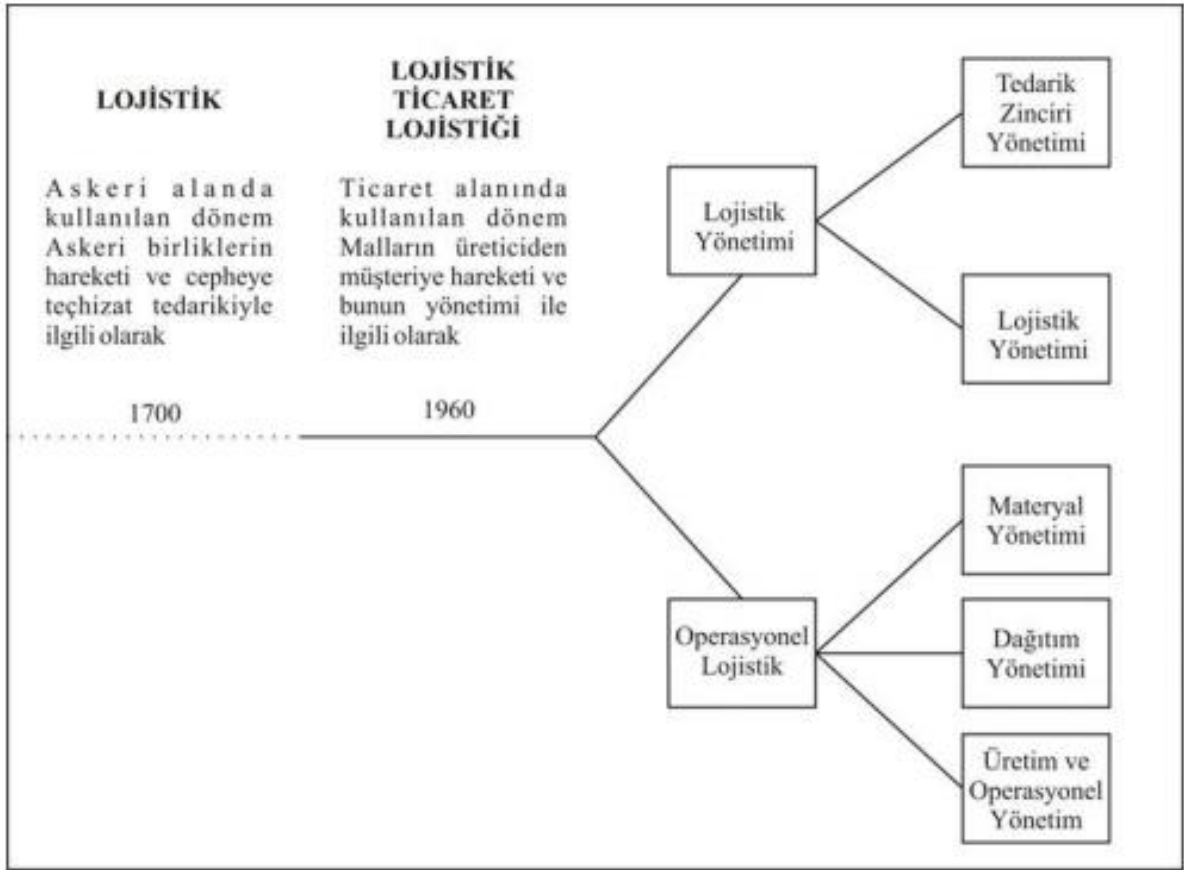
1.DÖNEM	2.DÖNEM	3.DÖNEM	4.DÖNEM
İlkel Lojistik	Askeri Lojistik	Ticaret Lojistiği	Modern Lojistik
Planlamanın olmadığı, üretim faaliyetlerinin ön planda tutulduğu, depolama, dağıtım gibi operasyonel faaliyetlerde neredeyse hiçbir kontrolün sağlanamadığı ilk lojistik faaliyetler başlamıştır.	Bu dönem, başarının sürdürülebilirliği için, askeri malzemelerin temini, tedarikini, depolanmasını, ulaştırılmasını, dağıtılmasını, bakımı, tamiri, tahliyesini içeren işlemlerin tümünü kapsamaktadır.	Ticari alanda, teknolojik ve ekonomik ihtiyaçların hızla değişmesiyle lojistiğin tüm faaliyetlerini içeren yeni oluşumlar ortaya çıkmaya başlamıştır. Bu dönem, materyal yönetimi ile fiziksel dağıtım bağlantısını da kapsamaktadır.	Lojistik faaliyetlerin modernizasyonu sonucunda, yönetsel ve operasyonel düzeyde uygulanmaya başlanmıştır. <u>Yönetsel Lojistik</u> -Tedarik Lojistiği -Lojistik Yönetimi <u>Operasyonel Lojistik</u> -Materyal Yönetimi -Üretim-Operasyon Yönetimi -Dağıtım Yönetimi

Kaynak: Çekerol, G. S. ve Kurnaz N. (2011). “Küresel Kriz Ekseninde Lojistik Sektörü ve Rekabet Analizi”, *Selçuk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, 25: 47-59.

Lojistik faaliyetlerinde uygulama ve yönetim yaklaşımları temel olarak askeri bir kökene sahiptir. Askeri birliklerin yönetilmesi, teknik işlemler, rekabet ve strateji, uygulama, değerlendirme gibi faaliyetleri içerir. Lojistik faaliyetleri askeri bakımdan son derece önemlidir, bunun nedeni ise ülke güvenliğinin sağlanmasında savunma ve saldırı gibi unsurların lojistiğe bağlı olarak gelişme göstermesidir (Kayabaşı, 2010:79).

Silahlı Kuvvetlerde ilk kez Albay Chauncey B. Baker tarafından 1905 yılında kullanılmaya başlanan lojistik kavramı, “malzeme ve personelin tedarik, taşıma, yenilenme ve bakımı” şeklinde tanımlanmış ve böylelikle lojistik kavramına askeri bir boyut kazandırılmıştır.

“Askeri anlamda lojistik, muharip unsurlara strateji ve taktiğine uygun ve gerekli olan ikmal maddeleri ile hizmet desteğini sağlamak için yapılan faaliyetlerdir. Bu kapsamda orduların erzak ve mühimmat desteğinin düşünülerek hareket ettirilmesi sanatı olarak öngörülmektedir.”



Şekil 1.1. Lojistiğin Tarihsel Gelişimi

Kaynak: Koban, E. ve Keser, H. Y., (2010). *Dış Ticarete Lojistik*. Ekin Yayınevi, İstanbul, 37.

Dünya savaşları esnasında askeri bir terim olarak lojistik tam anlamıyla oluşmaya başlamış ve taşıma, depolama, dağıtım gibi konularda kontrol bir hayli önem kazanmıştır. Malların ve mühimmatın çok daha hızlı bir biçimde taşınması, gerekli olduğu kadar depolama yapılması, ihtiyaç duyulduğunda hazır olması gibi konularda lojistik yönetimi de sorgulanmaya başlanmıştır. Lojistik hizmetleri bir kavram olmaktan çıkarak ilk kez Amerika Birleşik Devletleri tarafından tam anlamıyla kullanılmaya başlanmıştır (Yıldıztekin, 2001).

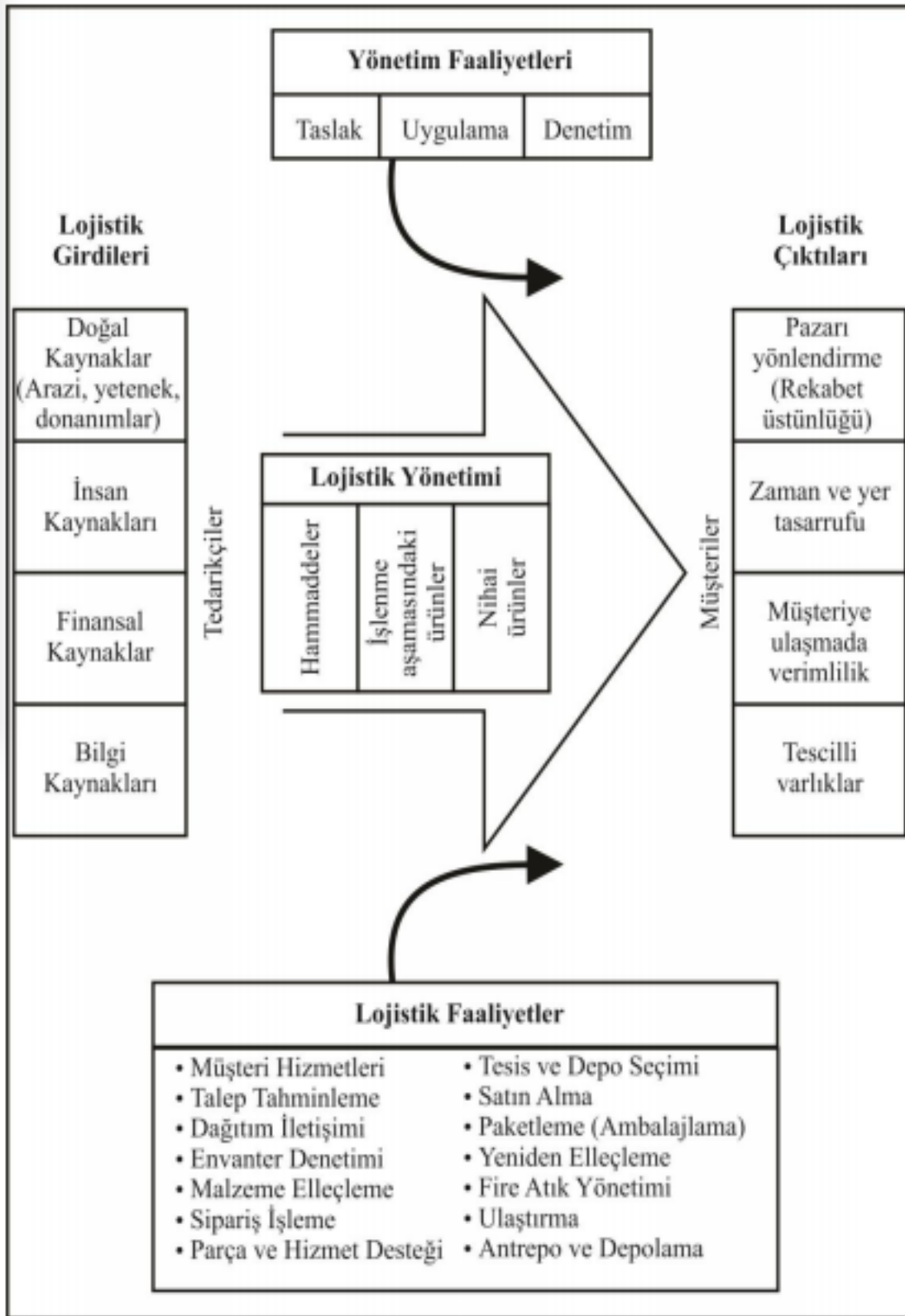
Lojistik kavramı bir sektör olarak ilk defa 1900'lü yılların başında ele alınmış ve incelenmiştir. 1900'lü yılların sonunda, lojistik sadece taşımacılık olarak görülen bir sektör olmaktan çıkarak bir hizmet sektörü olarak önem kazanmaya başlamıştır. Bu bağlamda yönetim sistemleri ile bilgisayar yazılımları geliştirilmeye başlanmıştır.

Tablo 1.3 Lojistik Faaliyetler

Lojistik Fonksiyonlar	Faaliyetler
Satın Alma	Tedarikçi seçimi, sipariş işlemleri, sipariş takibi
Stok Kontrol	Sipariş miktarı, sipariş sıklığı, stok değerlendirme, envanterden çıkarma
Tesislerin Yerleşimi ve Planlaması	Tesislerin sayısı ve yeri, tesislerin bileşenlerinin planlanması
Ulaştırma	Filo büyüklüğünün ayarlanması ve planlanması, Ulaştırma personelinin planlanması, merkez ve ikincil terminallerin yerleşiminin planlanması, <u>tasıma türü seçimi</u>
İç Tesis Planlaması	Mamul işleme ekipmanının seçimi, kapasite planlaması, otomatik güdümlenmiş araçlar için güzergah tasarlanması, üretim öğelerinin hacmive konumuna göre depo tasarımı ve inşası

Kaynak: Kasilingam, R. G. (1998). *Logistics and Transport Designing and Planning*, Kluwer Academic Publishers, USA: 6.

Lojistik sektörü bu dönemde perakende, telekomünikasyon, kamu ve sağlık gibi birçok sektörün ve birçok da faaliyet birimini kapsamına almıştır. 2000’li yıllara gelindiğinde lojistik artık ciddi anlamda büyük ve önemli bir sektör halini almıştır (Akbulut, 2012: 21).



Şekil 1.2. Lojistiğin Yönetim Faaliyetleri

Kaynak: Lambert, D., M, Stock, J., R. ve Ellram, L., M. (1998). *Fundamentals of Logistics*. , Singapore. 5.

1.3.3. Lojistiğin Faaliyet Alanları

Lojistik, genel olarak bir ürün ve hizmet için ve bu ürün ya da hizmetin dağıtımı ile ilgili tüm maddi temelli işlevleri idare eder. Lojistikte temel amaç, şirketin yahut firmanın varlığını devam ettirebilmesi, zaman, hizmet ya da finans konularında meydana gelecek değişikliklere karşı firma /şirketi dayanıklı hale getirmektir. Yönetim ve işletme literatüründe lojistik, hammaddenin temin edilmesi sonrasında üretime kazandırılmasına, ürünün tamamlanması ve dağıtılmasına, tedarik zincirinin sağlam bir biçimde kurulmasına yarayan önemli bir süreçtir.

Modern anlamdaki lojistik ise “zaman yönelimli pazar” ifadesiyle karşılanabilmektedir. Bunun yanı sıra alt hedefler olarak hedeflenen Pazar, tedarik süreci, imalat çalışmaları ve dağıtım kanalları da dile getirilmelidir. Bunlara ek olarak lojistik, hizmet durumunun iyileştirilmesi, satışların artırılması ve verimlilik sağlanması açısından da destek sağlamaktadır (Şen, 2014: 83-106).

Lojistiğin temel amaçları, bu alanda meydana gelen değişimler ve gelişmeler neticesinde değişmeye başlamış ve bu değişimler sonucunda lojistik sektörü daha fazla ön plana çıkmıştır (Orhan, 2003: 7). Aşağıda, temel lojistik faaliyetlerine yer verilmektedir:

1.3.3.1. Talep Tahmini

Talep tahmini ya da talep yönetimi, talebin bilgiye dayalı olarak en üst düzeyde karşılanmasını ve bunun yanı sıra maliyetlerin, envanterin, gecikme süresinin daha aşağıya indirilmesini amaçlamaktadır. Bilginin güçlü bir iletişim ile doğru bir biçimde aktarılması, talep yönetimini bir hayli kolaylaştırmaktadır.

1.3.3.2. Stok Yönetimi

Stok, “üretim için oluşturulmuş bir sistemde üretim sürecine doğrudan veya dolaylı olarak dâhil olan tüm fiziksel varlık ve ürünler” biçiminde tanımlanan ve lojistik için büyük önem arz eden faaliyetlerden bir tanesidir. Tanımından da anlaşılacağı gibi stok /stoklama faaliyetleri hammadde, mamul ve yarı mamul madde, hazır ürün ve yardımcı parçaları kapsar.

Bir işletme, müşterilerinin beklentilerini ve taleplerini karşılamak, bu beklenti ve taleplere en hızlı biçimde yanıt vermek durumundadır ve bu nedenle de stoklama faaliyeti tercih edilir. Her ne kadar bu durum kısa vadede maliyetlerin artmasına neden olsa da, uzun vadede stokun birçok faydası bulunmaktadır. Özellikle fiyat belirsizliği yahut nitelikli işgücünde düşüş yaşanması gibi durumlarda stoklama faaliyeti çok daha önemli bir hale gelir.

Stok yönetimi, işletmenin, müşterisine doğru zamanda, doğru miktarda ve doğru yerde, doğru kalitedeki ürünlerin sağlanmasına yardımcı olmaktadır (Korucuk vd., 2015:17-18).

Stok yönetimi, işletmenin stok politikasına ya da piyasanın mevcut ekonomik durumuna göre değişkenlik gösterebilmektedir. Söz gelimi işletmelerde stok mevcut olduğunda, durgunluk meydana geldiğinde talep genişlemesini sağlamaktadır. Stok yönetiminde amaçlanan temel faktör mal ve hizmetin daimi olarak sağlanabilmesi ve satış – talep dengesinin kurulabilmesidir. Buna ek olarak maliyetlerin azaltılması, kâr elde edilmesi, tahminleme gibi yararlar açısından da stok yönetimi oldukça önemlidir.

Stoklama faaliyetinin amaçlarına bakıldığında, bu amaçların altı ayrı alanda ele alındığı görülür (Tek, 1999:667).

- Temel Stok

Normal koşullarda bir talep oluştuğunda bu talebin karşılanmasını sağlayan stoklama yöntemidir.

- Transit Stok

Hareket halindeki, taşınır durumdaki stoktur.

- Spekülatif Stok

Talebin karşılanması haricinde bir amacı olan bu stoklama yönteminde, amaç fiyat indiriminden faydalanma ve meydana gelmesi muhtemel fiyat artışlarına ve kıtlığa karşı korunmaktır.

- Tampon Stok

Güven ve emniyet stoku olarak ifade edilebilecek olan tampon stoku, talepte ya da siparişlerde belirsizlik oluşmasından kaynaklanan fazla stoktur.

- Mevsimlik Stok

Yeni bir mevsimin başında, üretimin istikrarlı olması ve işgücünün aksamaması için yapılan stoktur.

- Ölü Stok

Talep edilmeyen ve belirsiz bir süre içinde gerçekleştirilen stoktur.

Bir işletme, stok yönetiminde başarılı olmak için, siparişlerin yerine getirilmesi ve müşteri taleplerinin karşılanmasında ne kadar stoklama yapılması gerektiğine karar verebilmelidir. Ürün stoku, birçok yararın yanı sıra, doğru yönetilmediği takdirde müşterinin başka işletmelere gitmesine ya da satış kaybına yol açabilmektedir.

Ancak öte yandan, tüm beklenti ve taleplerin %100 karşılanması için yüksek miktarda stoklama ile yüksek maliyet gerekmektedir. Stok yönetiminin amacı, stokta yaşanabilecek dalgalanmaların en aza indirilmesi ve satış zamanı geldiğinde müşteri tahmininin az bir sapma ile oluşturulabilmesidir (Koban ve Keser, 2010: 37).

1.3.3.3. Müşteri Hizmetleri

Müşteri hizmetleri de lojistik faaliyetleri arasında önemli bir yer olan faaliyetlerdendir. Servis desteği, iadesi yapılan mal ya da ürünlerin değerlendirilmesi, yerleşim, malın kurtarılması ve müşteriler tarafından yapılan şikâyet yahut taleplerin değerlendirilmesi, lojistiğin olağan akışının sürdürülmesi için gereklidir ve bir işletme bunu müşteri hizmetleri ile gerçekleştirir. Müşteri hizmetlerinde “doğruluk çok önemlidir. Yani kısacası müşteri hizmetleri sayesinde bir firma doğru zamanda, doğru yerde, doğru ürünü doğru miktarda, doğru maliyetle, doğru şekilde ve doğru müşteriye teslim etmek durumundadır. Bu durum itibarın yükselmesi bakımından da son derece önemlidir (Koban ve Keser, 2010: 93).

1.3.3.4. Depo Yönetimi

Lojistik sektöründe en önemli faaliyetlerden bir tanesi tedariktir. Tedarik zincirinin aksamadan gerçekleştirilmesinde ve fiziksel dağıtımın sorunsuzca tamamlanmasında ise depo yönetiminin önemi oldukça fazladır. Depolama için kullanılan depolarda hammadde, mamul ve yarı mamul malzemeler bekletilir. Depolamada amaçlanan, üretim için gerekli olan tüm kaynaklara rahatlıkla ulaşılabilme, müşteri tarafından talep edilen ve büyük miktarlarda sevkiyatı gereken ürün ve hizmetlerin pazara hareketinin kolaylaştırılmasıdır. Depo ve antrepolar, özellikle uluslararası lojistik faaliyetleri için büyük önem taşımaktadır. Burada bahsi geçen “antrepo” ifadesi, eşya ve malların kalite, miktar ve özelliklerinin incelenmesi, değerinin tespit edilmesi ve uygun biçimde korunması için gereken ortamın oluşturulduğu; gümrüklü alanlarda kurulan ve Gümrük Kanunu ve Gümrük Yönetmeliği ile uyumlu olarak çalışan yerlerdir. Antrepo hizmetleri günümüzde depolar gibi lojistik sektöründe sıklıkla kullanılmaktadır.

Depolama işlemi esnasında ürün ve mallar depoya gönderilerek burada muhafaza edilir, ta ki gerekli oluncaya kadar. Depolara gönderilen bazı ürünlerin saklanması için özel koşulların sağlanması gerekebilir (Erdoğan, 2007: 18-19).

Depolama faaliyetleri ile kastedilen, ürün ve malların teslim alınması, belli bir süreliğine gerekli ve uygun koşullar sağlanarak korunması ve hazırlanması, gerekli görüldüğünde ilgili yerlere gönderilmesidir (Tanyaş ve Hazır, 2011:3).

Lojistik sektörü için depo ve depolama koşulları çok önemlidir. Malzeme ve ürünlerin müşteriye aktarılmasında ortaya çıkabilecek değişiklikleri, deponun yeri, büyüklüğü, faaliyet alanı vs. konular önem arz etmektedir. Bu detaylara dikkat edilmemesi durumunda stokların işletme açısından maliyetinde artış meydana gelebilir. Üretim ve dağıtım planlaması ne kadar etkin olursa, depolama yararlanma amacı da o kadar yerine getirilmiş olur (Demir, 2008: 30).

Bir işletmenin depolama faaliyetlerine başlamasının temel amacı, talepler ile entegre bir biçimde çalışmalarını yürütmektir. Bu sayede işletmenin Pazar payı büyürken, bir yandan da müşteriye daha fazla alanda hizmet olanağı ortaya çıkar. Ancak depo işletmeciliği hem bilgi birikimi hem de uzmanlık gerektiren bir alandır. Bu nedenle de yer temin edilmesi, yatırım maliyetleri, kiralama ve satın alma, fizibilite çalışmaları gibi detaylar hayati önem taşır. Depo işletmeciliği verimsiz olduğunda ve depo kullanım oranı düştüğünde bu durumdan ülke ekonomisi de olumsuz yönde etkilenecektir (Erdal ve Saygılı, 2007: 19).

Kısaca depolama faaliyet alanları;

- Taleplerin hızlı bir biçimde karşılanması,
- En fazla depolama,
- En az fire verilmesi,
- En az hacim ve alan kullanımı,
- Etkin veri ve ürün güvenliği
- Asgari derecede hatalı sevkiyat olarak özetlenebilir (Tanyaş ve Hazır, 2011: 3).

1.3.3.5. Elleçleme

Geçici olarak depolanmış olan eşya veya ürünün, teknik özelliklerinde herhangi bir değişiklik yapılmaması koşuluyla, gümrük idaresinin izin ve denetlemesi “elleçleme” olarak isimlendirilmektedir.

Elleçleme işlemi, ürünlerin hem taşınması, hem depolanması hem de yüklenmesi esnasında yapılabilmektedir. Bu işlem ile sürecin verimliliği arasında doğrudan bir ilişki bulunmaktadır. Ürünün değerinde bir değişiklik meydana getirmeyen, katma değer sağlamayan fakat doğru olarak gerçekleştirilmediğinde üründe değer kaybına yol açan bir işlem olduğu da dikkat çekmektedir (Akbulut, 2012: 12).

Elleçleme işleminde genel hatları ile kapların tamir edilmesi ve sağlam bir hale getirilmesi, kalburlama, eşyalarda havalandırma, yeni kaplar yapma ve kaplardan örnekler alma gibi işlemleri kapsamaktadır. Elleçleme işlemi ürünler taşınırken, depolanırken yahut yüklenirken gerçekleştirilmektedir.

1.3.3.6. Taşımacılık

Lojistik için en önemli faaliyet taşımacılıktır. Esasında birçok farklı faaliyet alanı lojistiği oluşturmakta ise de, taşımacılık diğer faaliyetlerden çok daha büyük bir önem taşımaktadır.

Müşteri tarafından talep edilen ve bir ihtiyaç olan malların gerekli merkez ve bölgelere erişiminin sağlanması taşımacılık olarak ifade edilebilir. Ancak taşımacılık bu sektörde, bir malın bir yerden bir başka yere taşınması ile sınırlı değildir. Taşıma işlemi lojistik sektöründe ürün ve malların hem hızlı, hem doğru, hem ekonomik hem de güvenli bir biçimde taşınması anlamına gelmektedir.

Taşıma faaliyetlerinin gerçekleştirilmesi sırasında;

- Taşıma yönteminin belirlenmesi,
- Rotanın net bir biçimde belirlenmesi,
- Taşıma yükümlülüklerinin yerine getirilmesi,
- Taşıma maliyet ve fiyatlarının belirlenmesi,
- Taşıyıcıya ait nitelik ve yetenekler,
- Taşıma firmasının mevcut finansal durumu,
- Firmanın saygınlığı ve pazar deneyimi,
- Taşıma konusunda riskler konusunda önlemler alınması
- Taşıma süreci boyunca güvenliğin sağlanması gibi detaylara son derece dikkat etmek gerekmektedir (Çancı ve Erdal, 2003:35).

Taşımacılık, bir işletme için son derece önemlidir. Bun un nedeni fiziksel dağıtımın birincil fonksiyonunun taşımadan ibaret olmasıdır. İşletmenin üretim yerleri, depolar ve depolama alanları ile dağıtım noktaları arasındaki bağlantılar son derece önemlidir. Araçlar, yol durumu ve taşıma programı, taşıma sisteminde maliyetlerin değişmesinde de etkili olmaktadır (Korkmaz vd., 2009: 445).

Taşımacılık kendi alanlarına göre farklı modlara ayrılmıştır. Tek modlu, çok modlu, modlar arası ve kombine taşımacılık şeklinde taşıma modelleri olduğu da belirtilmelidir.

1.3.3.7. Ambalajlama

Ürün ve malların, üretimden tüketiciye ulaşana dek devam ettiği dağıtım zinciri boyunca hasar almadan ve güvenli bir biçimde ulaştırılabilmesi için koruyucu niteliğinde kullanılan malzemenin tamamı “ambalajlama” olarak isimlendirilmektedir. Ambalajın hem ürüne bir zarar vermemesi, hem ekonomik olması hem de çevre dostu bir malzemedir.

üretilmiş olması, kontrol altında tutulması, sunumu, tanıtımı ve taşımada kolaylık sağlaması gibi detayları oldukça önemlidir.

Özellikle son yıllarda, ambalajlama işlemleri lojistik firmaları için çok daha önemli bir hale gelmiş olup, işletmelere sunulmaktadır (Akbulut, 2012: 12).

1.3.3.8. Gümrükleme

Lojistik sektörü için destekleyici ve tamamlayıcı bir role sahip olan gümrükleme faaliyetleri, bir tür katalizör görevi görmektedir. Dış kaynak kullanımında ilk uygulamalar, milli sınırlar dışına gerçekleştirilecek olan her çeşit mal ve hizmetin satışı-alışı işlemlerinde gümrükleme önemlidir ve tüm bu işlemler esnasında gümrük mevzuatı şekillendirici bir rol üstlenmiştir.

Gümrük ve gümrükleme işlemlerinin yürütülmesi esnasında eksik ve hataların meydana gelmesi durumunda işletmeler ekonomik bakımdan zarar görebilir ve kayba uğrayabilir.

Gümrükleme faaliyetleri ihraç ve ithal konularında ürün ve ticari ilişkide bulunan ülkenin yasal düzenleme ve değişikliklerin çok iyi bir biçimde takip edilmesi, istenen ve gerekli olan belgelerde bir hata yapılmaması son derece önemlidir. Gümrükleme faaliyetleri esnasında yapılacak en ufak bir hata bile maddi külfete dönüşebileceği için büyük işletmeler özellikle dikkatli olmalıdır. Küçük bir hata sonucunda isim yapmış büyük bir işletme gümrük kaçakçısı konumuna düşebilir ya da bu işletmenin vergi kaçırdığı gibi bir olasılık gündeme gelebilir. Bu nedenle gümrükleme faaliyeti mutlaka uzman bir kişi tarafından gerçekleştirilmelidir.

1.3.3.9. Ulaştırma

Lojistik sisteminin olmazsa olmazlarından bir tanesi olan taşıma, lojistik faaliyetlerinin temelinde yer alan malların fiziksel olarak akışının sağlanmasının temel bileşenidir. Ulaştırma faaliyeti lojistik için, özellikle maddi bakımdan büyük önem arz etmektedir. Firmanın satış tutar miktarının %2,88'i kadarını oluşturan taşıma maliyetleri, tüm faaliyetler içinde en fazla paya sahip olandır (Kurt, 2010: 130).

Tarihsel süreç içinde taşımacılık ve ulaşım faaliyetlerinin farklı dönemlere göre değişkenlik gösterdiği görülmektedir. 18. yüzyıla değin iç su ve deniz yolu taşıma faaliyetlerinde kullanılmış, Sanayi Devrimi ile birlikte buharlı motorların icat edilmesi ile demiryolu taşımacılığı başat sistem halini almıştır. 20. yüzyıldan sonra otomotiv sektöründe yaşanan gelişmeler sonucunda karayolu taşımacılığı önem kazanırken bu sistemin II. Dünya Savaşı'ndan sonra diğer ulaşım modları ile de rekabet gücü ortaya çıkmıştır. 1970 ve

sonrasında ise karayolu taşımacılığında ilerlemeler devam etmiş, 2000’li yıllarda ise birçok gelişmiş ve az gelişmiş ülkede birincil ulaşım sistemi haline gelmiştir.

Tablo 1.4 Ulaştırma Sektöründe Arzı Belirleyen Eylemler ve Etkileri

Arz Edenler Açısından	Talep Edenler Açısından	Kullanmayanlar ve Diğer Çevre Bileşenleri Açısından
Ulaştırma Şebekesinin Yapımı, Bakımı ve Denetiminden Sorumlu Kurumlar	Ulaştırma İşletmeleri ve Özel Araç Sahipleri	-Erişilebilirlikte Mekânsal ve Zamansal Değişimler -Aktivitelerde Mekânsal ve Boyutsal Değişimler -Hareketliliğin Değişimi -Taşınmaz ve Taşınır Malların Değerlerinin Değişimi -Bölgesel Sosyal ve Ekonomik Değişimler -Arazi Kullanımında Değişimler - Gürültü -Hava, Toprak, Su Kirlenmesi -Ekolojik Denge Değişimleri -Yaşam Koşullarındaki Değişimler
- Şebeke Karakteristikleri - Şebeke denetimi	- Erişilebilirlik - Seyir ve Yolculuk Koşulları	
Ulaştırma İşletmeleri	Yolcular ve Yük Sahipleri (Servis Özellikleri)	
- Taşıma Şebekesi - Rotalar - Kalkış -Varış Zamanı Çizelgeleri - Taşıt Çizelgeleri - Taşıt Filosu - Kaynak Tüketimi - Maliyetler - Taşıma Ücretleri - Hizmetin Sunulması - İşletme Denetimi	- Erişilebilirlik - Sıklık - Ulaşım Süresi - Taşıma Kapasitesi - Konfor - Dakiklik - Ulaşım Maliyeti - Güvenlik	

Kaynak: Erel, A. (1995). “Ulaştırma Planlamasında Talep-Sunu İlişkileri”, 3. *Ulaştırma Kongresi (Bildiriler)*, İstanbul, TMMOB Yayınları, Mega Basım: 81–92, 89.

Tablo 1.4’te görüldüğü gibi, ulaşım konusunda ortaya çıkan arz doğrudan işletme stratejileri, teknoloji, endüstriyel gelişim, tüketici davranış ve ihtiyaçları ile ilgilidir. Buna ek olarak arz sektörü kendi haricindeki faktörlere de bağlıdır. Bu nedenle de ulaşım sektörünün belli aralıklarla güncellenmesi, iyileştirilmesi gerekmektedir. Gelişmiş ülkeler bu durumu bir düzen içinde uygulayabilmekte olup ekonomik, siyasal ve sosyal koşullarda ortaya çıkan değişikliklere göre paralel hareket etmektedirler (TÜBİTAK Vizyon 2023 Raporu, 2003: 5).

1.3.3.9.1. Ulaştırma Yöntemleri

1.3.3.9.1.1. Kara Yolu Taşımacılığı

Karayolu taşımacılığının temel unsurları insan, karayolu, emtia ve taşıyıcıdır. Bu bakımdan karayolu taşımacılığı, ulaştırılması gereken emtianın uygun zamanda ve kaliteli bir hizmetle müşteriye iletilmesi olarak tanımlanabilir. Günümüzde bu taşımacılık modu en yaygın kullanılan taşımacılık türü haline gelmiştir (Yardımcıoğlu, 2012: 8). Karayolu taşımacılığının verimli şekilde kullanılması için kaliteli bir karayolu ağı ve akaryakıt fiyatlarının sabit olmasıdır. Genellikle kısa mesafelerde ya da orta mesafeli yol ağlarında çok daha yaygın şekilde kullanılmaktadır (Tek ve Karaduman, 2012: 252).

Çok eski dönemlerden bu yana kullanılan ve en önemli ulaşım modlarından bir tanesi olan karayolu taşımacılığı, diğer ulaşım araçları ile ulaşılabilen bölgelere de rahatlıkla ulaşımı sağlamaktadır (Sezgin ve Acar, 1983: 83). Karayolu ulaşımı ya da taşımacılığı diğer ulaşım yöntemlerine kıyasla çok daha esnek, kapıda teslim, hava şartlarından etkilenmenin en az düzeyde olması gibi bakımlardan daha avantajlıdır. Buna rağmen, çevre kirliliği, trafik sıkışıklığı, yakıt tüketimi ve pahalılığı gibi dezavantajlar da söz konusudur (Keskin, 2006: 91). Rekabetin en fazla yaşandığı ulaşım sistemi olan karayolu taşımacılığı, pazar alanı bakımından da diğer modlardan üstündür. Her ne kadar karayollarında taşınan emtiadaki ağırlık ve boyutun kısıtlı olması söz konusu ise de yatırım için gerekli olan maliyetlerin diğer modlara göre düşük olması avantajına da sahiptir (Baki, 2004: 45).

16 Eylül 1950 tarihinde Türkiye, BM Avrupa Ekonomik Komisyonu tarafından oluşturulan AGR (Uluslararası Ana Trafik Arterleri Oluşturulması Deklarasyonu)'na dâhil olmuştur. Türkiye'de en fazla tercih edilen ulaşım modu olan karayolu taşımacılığı hem yolcu hem de emtia taşımacılığında kullanılmaktadır. Günümüzde yolcuların %95'i ve emtianın da %90'ı karayolu ile taşınmaktadır (www.mfa.gov.tr erişim tarihi: 01.08.2019).

Türkiye, Kafkasya – Orta Doğu ile Asya arasındaki mevcut konumu dolayısıyla stratejik bir öneme sahip olmanın yanı sıra Asya ve Avrupa arasındaki karayolu bağlantısını da sağlamaktadır. Bulunduğu coğrafya ve bu coğrafyada yaşayan nüfusun fazlalığı gibi nedenlerle de önemli bir pazar olarak görülmektedir. Bölgeler arası karayolları bağlantısının sağlanması açısından pek çok uluslararası karayolu ulaşım koridorunun oluşturulması projesinde de yer almaktadır. Bu bağlamda Türkiye'nin sınırları ile bağlantılı olan uluslararası karayolu koridor ağının uzunluğu 10 bin kilometreye ulaşmaktadır (MEVKA, 2013: 7).

II. Dünya Savaşı sonrasında alınan dış yardımlar neticesinde Türkiye karayollarında önemli ilerlemeler kaydetmiştir. Bu dönemde özellikle karayolu ön plana alınmış, Marshall

Yardımları kapsamında dayatılan politika ile demiryolu ulaşımı ise neredeyse tamamen terk edilmiştir (Gürgözüner, 1997: 50).

2000’li yıllardan itibaren karayolu taşımacılığı ciddi anlamda bir gelişme göstermiş, Türkiye’de hâkim olan ulaşım sistemi halini almıştır. Karayolu yolcu ve yük taşımacılığında geçtiğimiz kırk yılda diğer taşıma modlarına nazaran hızlı bir gelişme görülmüştür (Aydemir ve Çubuk, 2016: 133,134). Aşağıdaki tabloda, 2019 yılı itibariyle ülkemizde bulunan toplam yol ağına yer verilmektedir.

Tablo 1.5 2019 Yılı İtibariyle Türkiye Karayolları Ağı

SATIŞ CİNSİNE GÖRE YOL AĞI (KM)							
01.01.2019 tarihi itibariyle							
	Asfalt Betonu	Sathi Kaplama	Parke	Stabilize	Toprak	Diğer Yollar	TOPLAM
Otoyol (*)	2 159	-	-	-	-	-	2 159
Devlet Yolları	17 520	13 115	58	27	-	301	31 021
İl Yolları	4 403	26 218	232	537	443	2 320	34 153
TOPLAM	24 082	39 333	290	564	443	2 621	67 333

Kaynak: <http://www.kgm.gov.tr/Sayfalar/KGM/SiteTr/Kurumsal/YolAgi.aspx> (erişim tarihi: 10.08.2019).

Türkiye’de karayolu ağının sık olması ve şehirlerarası taşımacılığın büyük oranda karayolu ile gerçekleştirilmesi, ulaşım ve turizmde karayolu taşımacılığının önemini ve payını artırmaktadır. Ancak buna rağmen karayolu taşımacılığı genel olarak yeryüzü şekillerinin etkisinde kalmaktadır. Kuzey ve güney bölgelerde dağların denize paralel şekilde uzanması, ulaşımın yalnızca geçitler vasıtasıyla sağlanabilmesi hem turizm hem de taşımacılık için olumsuz bir durum halini almaktadır (Doğaner, 1998: 3,4).

1.3.3.9.1.2. Deniz Yolu Taşımacılığı

Deniz yolu taşımacılığı, özellikle Amerika ve Avrupa’da yaygın olarak kullanılan bir ulaştırma modudur. Türkiye’de ise deniz taşımacılığı gelişmektedir (Yardımcıoğlu, 2012: 26). Deniz yolu taşımacılığı, özellikle trafik ve can güvenliği açısından karayolları taşımacılığına göre daha avantajlı bir konumdadır. Bu mod ile güvenli ve düşük maliyetli bir taşımacılık söz konusu olabilmektedir. Ancak ulusal kural ve hükümlerden ziyade, uluslararası alanda yasal yaptırımlar ve yönetmelikler ön plana çıkmaktadır. Denizyolu taşımacılığı hem hacim bakımından büyük olan eşyaların uzun bir mesafe boyunca taşınmasına uygundur hem de maliyet açısından zorlayıcı değildir (Çancı ve Erdal, 2003: 28).

Deniz yolu taşımacılığı ile hacmi büyük ve miktarı fazla emtia uzun mesafeler boyunca taşınabilmektedir. Güvenli bir mod olmasına rağmen ulaştırma hızının düşük olması ise bu taşımacılık yönteminin dezavantajıdır (Saatçioğlu, 2006: 45).

Türkiye, Asya ve Avrupa arasında bağlayıcı bir köprü konumunda bulunması ve etrafının denizler ile çevrili olması dolayısıyla, deniz taşımacılığına oldukça elverişli bir durumdadır. Günümüzde, Türkiye'nin uluslararası ticaretinde taşımacılık büyük oranda deniz taşımacılığı ile sağlanmaktadır. Bu yüzden bu taşımacılık modunun ülkemiz için önemi büyüktür.

Deniz taşımacılığı ile sanayi sektöründe kullanılan büyük miktarlardaki yüklerin bir seferde taşınmasını olanaklı kılmaktadır. Buna ek olarak güvenilir olması, sınır aşımı sorunu yaşanmaması, mal zayıtının en az düzeyde olması ve kayıpların hemen hiç ortaya çıkmaması, çevre dostu olması, km başına enerji tüketiminin minimum düzeyde olması ve diğer taşıma modlarına göre ucuz olması gibi nedenlerle de dünya genelinde tercih edilen taşımacılık seçeneklerinden bir tanesidir. Dünya genelinde ticaretin %75'i deniz taşımacılığı ile gerçekleştirilmektedir. Ayrıca deniz yoluyla gerçekleştirilen uluslararası ticaret hacmi de günden güne büyümektedir. Son yıllarda toplam ticaret hacmi içinde deniz taşımacılığı yükseliş göstermektedir. Ekonomide serbestleşmenin ve sanayileşmenin gün geçtikçe artması sonucunda müşteri taleplerinde de artış meydana gelmektedir. Talepler doğrultusunda hem hızlı hem güvenilir hem de etkin bir ulaşım için ise teknolojik gelişmelerden yararlanılmaktadır. Deniz taşımacılığı, uluslararası rekabetin yoğun olduğu ve sınırları ortadan kaldıran bir ulaşım modudur. Taşımacılıkta görevli olan yurt içi ve uluslararası taşımacılık yapılmasını sağlayan gemilerin bu alandaki katkısı oldukça fazladır (GİSBİR, 2013: 4).

Deniz ticaretinde geçtiğimiz on yılda toplam ticaret değeri 15 trilyon ABD Doları iken, bu miktarın 9 milyon doları deniz ticareti ile sağlanmıştır. Finansal bakımdan da dünya ticaretinin %60'ının deniz yoluyla gerçekleştirildiği görülmektedir. Geçen altmış yılda, deniz konteyner ticareti toplam 1,5 milyar ton seviyesine yükselmiştir. Bu bağlamda yükte hafif ancak pahada ağır mal ve hizmetlerin konteynır taşımacılığına evrildiği söylenebilir (GİSBİR, 2013: 6).

1.3.3.9.1.3. Hava Yolu Taşımacılığı

Özellikle son yıllarda popüler hale gelen taşımacılık modlarından bir tanesi de hava yolu taşımacılığıdır. Hem güvenilir hem de diğer taşıma modlarına göre daha hızlı olan hava yolu taşımacılığı bu özellikleri nedeniyle son yıllarda çok daha fazla kullanılır bir hale gelmiştir. Küreselleşme ile birlikte ortaya çıkan hız zorunluluğu ve karayolu taşımacılığının coğrafi koşullar nedeniyle hızlı olamaması nedeniyle tercih edilir hale gelmiştir. Birim taşımacılık maliyetlerinin üst seviyede olduğu hava yolu taşımacılığı, buna rağmen

uluslararası alanda gün geçtikçe yeri artan bir mod olmaktadır. Teknolojik gelişmelere uygun şekilde kullanılan ve üretilen araçlar, modern hava limanları, kapasitesi geliştirilmiş uçaklar ve depolama sistemlerinin ileri seviyede olması gibi nedenlerle hava yolu taşımacılığı yaygın şekilde kullanılır hale gelmiştir (Çancı ve Erdal, 2003: 26).

1919 yılında imzalanarak 1922’de yürürlüğe alınan Paris Sözleşmesi ile birlikte hava yolu taşımacılığı, bu sektörün dönüm noktalarından biri haline gelmiştir. Bu sözleşme ile rota değişimleri, yolcu taşıma kapasitesi gibi teknik konularda katkı sağlanmıştır. Bu sözleşme, daha önceki süreçte hava yolu taşımacılığı uluslararası hiçbir hukuki temeli bulunmayan hava sahalarında hakların, uluslararası uçuş haklarının ve kayıt ile kısıtlamalar gibi birçok konunun gündeme gelmesi bakımından önemlidir (www.utikad.org.tr erişim tarihi: 21.07.2019). 1945 ve sonrası dönemde dünya genelinde hava yolu taşımacılığı önemli bir yere ulaşmış, diğer taşımacılık modlarından daha fazla tercih edilir bir hale gelmiştir. II. Dünya Savaşı’ndan sonra bu alandaki ilerlemelerde bir durgunluk dönemi başlamış ve 1950’li yıllardan itibaren yeniden canlanan sektörde taşımacılık faaliyetleri de hız kazanmıştır (Ahipaşaoglu ve Arıkan, 2003: 125).

Küreselleşme sonrası ticari sınırların ortadan kalkmaya başlaması, serbestleşme, ticaret alanının genişlemesi gibi eğilimlerin sonucunda hava taşımacılığı yalnızca yolcu taşımacılığı olarak kalmamış, ortaya çıkan yüksek talep sonucunda önce bölgeler ve ardından da ülkeler arasında turizm ve ticaret için kullanılan başlıca taşımacılık modlarından bir tanesi haline gelmiştir.

1.3.3.9.1.4. Demir Yolu Taşımacılığı

Demiryolu ulaşımı, 19. yüzyılın başlarında lokomotifin keşfedilmesi ile kullanılmaya başlanmıştır. Bu dönemde lokomotifin keşfedilmesi ve buhar gücünün fark edilmesi sonucunda, karayolu ve denizyolu taşımacılığına alternatif bir rekabet alanı ortaya çıkarmıştır. Başlangıçta demir madenlerinden çıkarılan kömürün taşınması için kullanılan demiryolları, daha sonraki dönemlerde nüfus bakımından kalabalık olan bölgeler arasında bir bağlantı oluşturmak amacıyla da kullanılmaya başlanmıştır. Genellikle kısa hatlar arasında bir bağlantı oluşturulan bu demiryolları bazı ülkelerde planlı şekilde uygulanırken, bazı ülkelerde günlük ihtiyaçları karşılayacak biçimde kullanılmıştır. 1869 yılında Amerika Birleşik Devletleri’nin enine şekilde kat eden ilk demiryolu hattı olan New York – San Francisco hattı kullanıma açılmıştır. Demiryolu alanındaki asıl gelişmeler ise 1950 yılından sonra tam anlamıyla hız kazanmıştır. II. Dünya Savaşı’na kadar devam eden bu alandaki gelişmeler, yaklaşık yüz yıl kadar devam etmiş ve toplam şebeke uzunluğu 1200000 km’ye ulaşmıştır. Türkiye’de

demiryolu yapımına ilk kez 1839 yılında Tanzimat Fermanı sonrasında başlanmış olup ilk hat Aydın – İzmir arasına 130 km boyunca kurulmuştur. Esasında demiryollarına yönelik çalışmalar 1800’lü yılların başında başlamış olsa da 1926 yılı itibariyle taşımacılıkta yaygınlaşan demiryolu sistemi, Anadolu’da da hız kazanmıştır (Akarabulut, 2017:165).

Cumhuriyet dönemine kadar Türkiye sınırları içinde kurulan demiryolu taşımacılığı hatları yabancı sermaye şirketleri tarafından oluşturulmuş, bu dönemde yapılan demiryolları ve raylar kalite bakımından eksik ve düşük standarda sahip olmuştur. Bu nedenle de demiryolları alanında daima sorunlar meydana gelmiştir.

1950 yılından itibaren başlayan demiryolu – karayolu taşımacılığı rekabeti sonucunda karayolları çok daha baskın bir konumda kalmış, 1960’lı yılların başından 1990’lı yıllara dek buharlı lokomotiflerin yerini dizel lokomotifler almıştır. Ekonomik olarak süresi dolan hatlar ve teçhizatın modernize bir hale getirilmesi gibi gelişmeler sonrasında dahi demiryolları taşımacılığı daima diğer taşımacılık modlarına kıyasla zayıf kalmıştır (Akarabulut, 2017: 170).



Şekil 1.3 TCDD Demiryolları Haritası

Kaynak: <http://www.tcdd.gov.tr/uploads/demiryoluharitasi.jpg> (erişim tarihi: 28.07.2019).

1950’li yıllardan 2000’li yılların başına kadar ulaştırma sektöründe karayolu taşımacılığına yatırım yapılmıştır. Bu nedenle de TCDD’de demiryolu ağlarının yetersizliği, altyapıda standart eksikliği, demiryolu araçlarının sayı ve nitelik bakımından yetersizliği, elektrikli hatların yetersizliği, diğer ulaşım modları ile birleşme ya da sistemli hareket etmenin olanaksızlığı gibi birçok problem ortaya çıkmıştır. 2003 yılına dek yatırım ve işletme

faaliyetleri kısıtlı bir finansman ile yürütölmüş olup 2003 yılı sonrasında demiryolları bir devlet politikası haline getirilmiş, bu sayede büyük oranda iyileşme öngörölmüş ve gerçekleştirilmiştir (www.tcdd.gov.tr erişim tarihi: 28.07.2019).

Demiryolu ulaşımında mevcut demiryolu sistemlerinden ayrıca hızlı tren uygulaması da son yıllarda hız kazanan ve birçok ülke tarafından da kullanımına başlanan bir uygulama olmuştur. İlk hızlı tren uygulaması 1964 yılında Japonya’da başlatılmış, bundan sonra ise hızlı bir biçimde gelişme göstermiştir. Bugün dünya genelinde toplamda 15 ülkede yüksek hızlı tren ve hızlı tren uygulamaları kullanılmaktadır. Bu ülkeler Japonya, Güney Kore, Türkiye, Avustralya, Almanya, İtalya, Belçika, Fransa, İspanya, İsviçre, Hollanda, Polonya, Amerika Birleşik Devletleri, Çin, Tayvan’dır (www.tcdd.gov.tr erişim tarihi: 28.07.2019).



İKİNCİ BÖLÜM

KÜRESEL MALİ KRİZ VE LOJİSTİK

2.1. Katar ve İKBY Krizleri

2.1.1. Katar Krizi

Basra Körfezi kıyısında ve Orta Doğu ülkeleri arasında yer alan Katar, Suudi Arabistan'ın sınır komşusu olup çevresinde Birleşik Arap Emirlikleri, Kuveyt, İran, Bahreyn gibi ülkeler bulunmaktadır. 11.586 km² yüzölçümüne sahip olan Katar, küçük bir yarım ada devletidir.

Katar'ın bölge coğrafyası için önemli olmasını sağlayan etmen, yalnızca bir Orta Doğu ülkesi olması değil, aynı zamanda önemli bir gayri safi milli hâsılaya sahip olmasıdır (Arslan, 2018: 75).

Bağımsızlığını kazandığı 1971 yılından günümüze dek önemli ölçüde değişim geçiren bir ülke olarak Katar, geçmişte balıkçılık ve inci ticareti ile geçimini sağlayan bir ülke konumunda iken, gelir kaynaklarının dönüşüm yaşaması sonucunda önemli bir evrim de yaşamıştır.

Bölgede doğalgaz ve petrol yataklarının keşfedilmesinden sonra, dünya genelinde Rusya ve İran'dan sonra en büyük doğalgaz rezervine sahip ülke konumuna yükselmiştir. Bu rezervler ülkeye ciddi anlamda bir gelir sağlamış ve bu da kişi başına düşen milli gelirin artmasını sağlamıştır. Bu bakımdan Katar, dünya genelinde 75.956 dolarlık milli gelir ile ilk sırada yer almaktadır. 2017 yılında ortaya konan verilere göre Katar'da bahsi geçen milli gelir 67.995 dolara gerilemiştir. Bu gerilemenin nedenleri arasında en önemlisi ise bölgede yaşanan kriz gösterilmektedir (Arslan, 2018: 76).

2.1.1.1. Katar Krizinin Nedenleri

Katar'da ortaya çıkan kriz, bir anda meydana gelmiş gibi görünse de, esasında bu krizin arka planında krize yol açacak gerginlikler söz konusudur. Krize yol açan temel faktörlerden bir tanesi Katar'ın Körfez Ülkeleri'nin izlediği dış politika gibi bir politika izlememesidir. 1971 yılında bağımsızlığını kazanan Katar, Şeyh Hamad döneminde farklı bir politika izlemeye başlayarak dikkatleri de üzerine çekmeye başlamıştır (Naheem, 2017: 266).

Orta Doğu'da yüz ölçüm bakımından oldukça küçük bir yere sahip olan Katar, 5 Haziran 2017 tarihinde uluslararası basında manşet olmuş, Arap ülkeleri Katar ile diplomatik alandaki ilişkileri kestiklerini ve ticari ilişkilerin de askıya alındığını duyurmuşlardır. Buna ek olarak Katar diplomatik temsilcilerinin ülkelerini terk etmeleri için 48 saatlik bir süre

tanınmış, 14 gün içinde de Katar vatandaşlarının ülkelerini terk etmeleri gerektiğini duyurmuşlardır. Buna ek olarak hava sahaları, deniz limanları ve kara sınırları Katar'a kapatılmıştır. Tüm bu gelişmelerin nedeni olarak ise Katar'ın terörist gruplara finansal destek sağladığı iddiasıdır (Naheem, 2017: 266).

Bir anda ortaya çıkan bu kriz, Donald Trump tarafından Suudi Arabistan'a yapılan ziyaret sonrasında gerçekleşmiş olup ABD ve Suudi Arabistan arasında 460 milyar dolarlık bir silah satış anlaşması yapılmıştır (Öztürkler, 2017: 78).

Krizin ortaya çıkmasından kısa bir süre sonra Yemen'den ve Doğu Libya Hükümeti'nden de Katar ile ilişkilerin kesildiği yönünde açıklama yapılmış, zaman içinde Katar aleyhtarı gruba Nijer, Çad, Komor, Maldivler, Moritanya gibi ülkeler de katılmıştır. 15 Haziran 2017 tarihinde Katar karşısında kurulan Arap bloğuna destek veren ülke sayısı 15'e ulaşmıştır (Akdoğan, 2017: 18).

Elbette, Katar merkezli krizin birden fazla nedeni mevcuttur. Katar'ın diğer ülkeler ile diplomatik ve politik ilişkilerine ek olarak, Müslüman Kardeşler faktörü de unutulmamalıdır. Bunlara ek olarak Katar'ın, diğer Orta Doğu ülkelerinin aksine Arap Bahar'ını desteklemesi de bu krize zemin hazırlayan nedenler arasında yer almaktadır (Stephens, 2017:12).

Katar krizinde Müslüman Kardeşlerin de etkisi bulunmaktadır. Katar tarafından destek gören Müslüman Kardeşler topluluğu, Suudi Arabistan ve Birleşik Arap Emirlikleri için bir terör örgütü olarak nitelendirilmiştir. Mısır'da Muhammed Mursi hükümetinin devrilmesinden hemen sonra Mısır hükümeti Müslüman Kardeşleri yasaklamış olmasına rağmen katar, onlara bir zemin hazırlamıştır. Bu yüzden de Suudi Arabistan hükümeti tarafından Katar, onlara destek olmakla suçlanmıştır (www.bbc.com erişim tarihi: 01.05.2019).

2010 yılı itibariyle Tunus'ta başlayan ve kısa sürede tüm Orta Doğu ülkelerini etkisi altına alan Arap Baharı hareketi, Katar ve çevre ülkelerin siyasi ve ekonomik dinamiklerinin doğru şekilde değerlendirilmesi bakımından son derece önemlidir. 2008 yılında Amerika Birleşik Devletleri'nde ortaya çıkan ve tüm dünyada ekonomik bakımdan dalgalanmalara neden olan ekonomik kriz, Orta Doğu ülkelerinin düşük olan entegrasyonları nedeniyle uluslararası piyasada ortaya çıkan gelişmelerden etkilenmemelerini sağlamış gibi görünse de 2009 yılı itibariyle krizin etkileri petrol fiyatlarında meydana gelen düşüş ile ortaya çıkmıştır. Bölge ekonomilerinin gittikçe büyüyen sorunları da böylece ortaya çıkmıştır. Halk kitlesi yoksullaşmış, ekonomik yönetime olan güven kırılmıştır.

Arap Baharı esnasında bölgesel denge için kritik sayılabilecek ilk hamle Katar'dan gelmiş, bu döneme dek olaylar karşısında tarafsız bir politika yürüten ülke, taraf olmuştur.

Katar tarafından Müslüman Kardeşler Hareketi'ne verilen destek, körfez ülkeleri ile arasını açmış ve Katar'ın Arap Bahar'ını desteklediği algısı uyandırmıştır (Akkaya vd, 2015: 138).

Arap Bahar'ından sonra Mısır'da Müslüman Kardeşlerin iktidara gelmesi sonrasında onların karşıtı veya destekçisi şeklinde bir ayrışma tüm bölge ülkelerini etkisi altına almıştır. Bu rekabet siyasal alanda olduğu kadar diğer alanlarda da kendini göstermiştir.

Suudi Krallığı'nın dış siyasette Katar ile ayrılmasının bir başka sebebi ise ulusal politikalar ile ilgilidir. Katar, Suudi Arabistan'da muhalefet olan Sahve hareketini desteklemiş, böylece aradaki ayrışma daha da derinleşmiştir. Sahve hareketi Müslüman Kardeşlerin üyelerinden oluşan bir grup olmanın yanında Suudi Arabistan'da sığınmacı bir konumdan muhalefete dek yükselmiştir. Katar'ın Suudi ülkesindeki muhalefet hareketini destekleyen bir konumda bulunması iki ülkeyi birbirinden uzaklaştırmış, petrol ve doğalgaz kaynaklarının ekonomik açıdan kısıtlayıcı bir durum olarak görülmesi sonucunda iki ülke arasındaki siyasi rekabet ekonomik alanda da kendini göstermeye başlamıştır (Akdoğan ve Kalaycı, 2014: 172).

2.1.1.2. Katar Krizinin Gelişimi

2013 yılında Katar Emiri olan Şeyh Hamad'ın görevini oğlu Şeyh Tamim'e devretmesi sonucunda başta Suudi Arabistan olmak üzere bölge ülkelerinin tamamı dış politikaya yönelik tercihlerini gözden geçirmiştir. Şeyh Hamad tarafından gerçekleştirilen bu yöntemin yaygın olmaması, ülke yönetiminin bu şekilde bir anda değiştirilmiş olması diğer monarşik devletler tarafından hoş karşılanmamıştır (Akkaya vd, 2015: 138).

Katar'da gerçekleştirilen bu değişikliğin planlı bir hareket olduğu, Şeyh tamim tarafından uygulanan politikalarla ortaya çıkmıştır. Bölgesel bir güç olmayı amaçlayan Katar, LNG (Sıvılaştırılmış doğalgaz) ihracatı ile elde ettiği geliri hem tanınırlığını artırmak adına medyada hem de atacağı adımlar için kullanmıştır. Medyada söz sahibi olmayı başaran Katar, “güvenilir haber” statüsü kazandırdığı medya aracılığıyla bölgede yaşayan halkı etkileme politikasında başarılı olmuş ve bu sayede ülkenin hem ticari hacmi artırılmış hem de tanıtım açığı kapatılmıştır (Akkaya vd, 2015: 138).

Katar tarafından atılan adımlar ve gerçekleştirilen hamleler 2017 yılına dek ciddi bir karşı atakla karşılaşmamıştır. Ancak Amerika başkanı Donald Trump'un yurt dışına yaptığı ilk gezide seçtiği ülkenin Suudi Arabistan olması, Katar'a karşı bir adım olarak görülmektedir. Katar'ın terör örgütlerine yardım ve yataklık yaptığına yönelik gerekçe ile Suudi Arabistan işle birlikte Birleşik Arap emirlikleri, Bahreyn, Mısır, Libya ve Yemen tarafından Katar ile sahip olunan diplomatik ilişkiler askıya alınmıştır. Ardından bahsi geçen

lkeler, Katar vatandaşlarının topraklarını terk etmesini istemişlerdir. Bu durum karşısında Katar cephesinden teröre destek verilmediği yönünde bir açıklama yapılmışsa da, bu açıklama krizin devam etmesine engel olamamıştır (www.tasav.org erişim tarihi 15.07.2019). Medyada ortaya çıkan ve kısa bir süre içinde yayılan bir habere göre Katar Emiri Amerika Birleşik Devletleri'ni İran karşısında iki yönlü davranmakla suçlamış ve bu durum Katar ve İran arasında da bir kriz oluşmasına yol açmıştır. Buna ek olarak doğalgaz ihraç eden bir ülke olan Katar'ın, Rusya ve İran ile de rekabet içinde olduğu bir gerçektir. Ancak İran ve Katar'ın doğalgaz sahalarının büyük oranda komşu olmasının da etkisiyle aralarında bir hukuk olmasından İran ile ilişkiler esasında bir hayli önemlidir (Diriöz, 2017: 30).

Katar krizinin ortaya çıkmasında doğrudan ve dolaylı olarak Amerika Birleşik Devletleri'nin de etkisi olduğu yadsınamaz. Krizden hemen önceki süreçte Suudi Arabistan ile silah anlaşması imzalayan ABD, bu anlaşma sonrasında Katar ile de F-15 savaş uçaklarının satın alınmasına yönelik 12 milyar dolarlık bir anlaşma imzalamıştır. ABD ordusuna ait önemli üslerden bir tanesi olan CENTCOM Katar sınırları içinde bulunmakta olup ABD için Irak ve İran'a yakın olması bakımından bu s büyük önem taşımaktadır. Katar ise nüfus ve yüz ölçüm bakımından küçük bir ülke olduğundan, ABD koruması altında olmak lehine bir durumdur (Diriöz, 2009: 62).

Kriz sürecinde Katar'a Katar karşıtı ülkeler tarafından şu talepler yöneltilmiştir:

1. İran'la diplomatik ilişkilerini kesin ve misyonlarını kapatın. Devrim Muhafızları'nı Katar'dan çıkarın ve İran'la askeri iş birliğini kesin. Sadece ABD yaptırımları ve uluslararası yaptırımlarla uyumlu ticareti serbest bırakın.
2. Terör örgütlerine özellikle Müslüman Kardeşler, DAES, El Kaide ve Hizbullah'a yönelik tüm ilişkinizi kesin ve resmi olarak bu grupları terörist ilan edin.
3. El Cezire ve ona bağlı tüm kuruluşları kapatın.
4. Katar'ın doğrudan ya da dolaylı olarak fonladığı Arabi21, Rassd, Middle East Eye gibi haber kaynaklarını kapatın.
5. Katar'da bulunan Türk askeri varlığını derhal sona erdir ve Türkiye ile ortak askeri iş birliğini sonlandırın.
6. Suudi Arabistan, BAE, Mısır, Bahreyn, ABD ve diğer ülkeler tarafından terörist olarak tanımlanan bireyler, kuruluşlar ve gruplara yönelik her türlü finansmanı sonlandırın.

7. Suudi Arabistan, BAE, Mısır, Bahreyn uyruklu olan terörist unsurları ve aranan şahısları ülkelere iade et ve onlara ait tüm varlıkları dondurarak ikametleri, eylemleri ve finansmanları ile ilgili bütün bilgileri verin.
8. Egemen ülkelerin içişlerine karışmayı bırakın. Suudi Arabistan, BAE, Mısır ve Bahreyn'den gelenlere vatandaşlık verilmesini durdurun. Bu ülkelerin yasalarını ihlal etmiş vatandaşlara verilen vatandaşlıkları geri alın.
9. Suudi Arabistan, BAE, Mısır ve Bahreyn'de ki siyasal muhalefetle olan temaslarınızı sonlandırın ve bu gruplarla alakalı tüm dosyaları teslim edin.
10. Katar yüzünden son yıllarda ortaya çıkan can ve mal kayıplarını tazmin edin. Tutar Katar'la birlikte belirlenecektir.
11. 2014 yılında Suudi Arabistan ile varılan anlaşmaya paralel olarak, askeri, politik, sosyal ve ekonomik olarak diğer Körfez ülkeleri ve Arap ülkeleriyle de ekonomik konularda ortak paydada hareket edin.
12. Katar'a tebliğ edilmesinden sonraki 10 gün içinde tüm talepleri kabul etmelisiniz aksi taktirde liste geçersiz hale gelecektir. Bu liste, Katar'ın uymayı reddettiği durumlarda ülkelerin neler yapacaklarını belirtmemektedir.
13. Talepleri kabul ettikten sonraki ilk yıl için aylık olarak, ikinci yılda çeyrek başına bir kez, takip eden 10 yıl boyunca, Katar uyumluluk açısından yıllık olarak izlenecektir (www.thenational.ae erişim tarihi: 01.05.2019).

Katar için bu talepler kabul edilebilir değildir. Bir tür ambargo olarak nitelendirilebilecek bu talepler, daha sonraki süreçte yerini altı maddeye bırakmıştır. Bu maddeler şöyle sıralanabilir:

1. Aşırıılık ve terörün her formuyla mücadele edeceğini, barınmalarına izin vermeyeceğini ve finansmanlarına engel olacağını taahhüt et.
2. Nefret ve şiddeti körükleyici her türlü konuşma ve hareketten vazgeç.
3. 2013 Riyad anlaşmasına ve 2014'te devam eden sözleşmeye tamamen uy.
4. Mayıs 2014'te Riyad'da yapılan Arap İslami Amerikan Zirvesi'nin sonuçlarına uy.
5. Devletlerin iç işlerine müdahale etmekten ve yasadışı kuruluşları desteklemekten kaçın.
6. Uluslararası barışı ve güvenliği tehdit eden her türlü aşırıılık ve terörü karşına al" (<https://dohanews.co> erişim tarihi: 01.05.2019).

2.1.1.3. Katar Krizi ve Sonuçları

Katar, krize yol açan ve kendisine uygulanan ambargo sonucunda hem içte hem de dışta birçok kazanım sağlamıştır. Bunlar içinde en önemli olan gıda alanında hemen hemen tamamen dışa bağımlı olan ülkenin kendi kendine yetmesidir. Suudi Arabistan ve Birleşik Arap Emirlikleri ile bölgedeki diğer ülkelerden ithal edilen temel besin maddeleri, geçiş ve taşımacılık yolunun kapanması ile daha yüksek bir maliyetle ve alternatif yol seçenekleri ile Katar'a getirilmiştir.

Ablukanın başlangıcı ile birlikte ithal edilen yüzün üzerinde besin maddesi ülke dâhilinde üretilmeye başlanmış “yerli malının” önemi anlaşılmış ve devletin de bu alanda destek sağlaması ile yerli üretim kısa sürede %300'e çıkarılmıştır. Yerli üretime devam edilirken bir yandan da daha önceki dönemlerde rağbet edilmeyen ülkeler ile ihracatın başlatılması ile ülke elini tam anlamıyla güçlendirmiştir. Körfez'de süren krizin ilk yılında, çözüm üretilmemesi dikkat çekmiştir. Her ne kadar krizin etkileri sürse de bir süre sonra abluka başlangıçtaki etkisini kaybetmiş ve halk açısından hayat normale dönmüştür (Gümüşlüoğlu, 2018).

Türkiye açısından ise Katar krizi elbette sarsıcı olmuştur. Katar sermayesinin 19 milyar dolar yatırımı bulunan Türkiye, Katar'ın en fazla yatırım yaptığı dördüncü ülkedir. 2015 yılı itibarıyla Katar tarafından Abank, QNB Finansbank, Digitürk, Boyner ve BMC ortaklıkları sağlanmıştır. İki ülke arasındaki ticaret hacmi yaklaşık 800 milyon dolar olup, Türkiye'de yatırım yapan yabancı sermayeli şirketler sıralamasında Katar yedinci sırada yer almaktadır. 2016 yılı itibarıyla Katar'a askeri bir üs kurma kararı alan Türkiye, bölgeye üç bin asker gönderme kararı almıştır. Son yıllarda iki ülke arasındaki ilişkiler yükselen bir ivme göstermektedir. Ancak Katar'ın İran'a yaklaşması, Suudi Arabistan'ın tepkisini çekmiştir.

Katar ile Türkiye arasındaki ilişkiler zaman zaman Suudi Arabistan ve İran nedeniyle çıkmaza girer gibi görünebilmektedir. Ancak Katar'ın bundan sonra atacağı adımlar iki ülke politikasının netleşmesi bakımından açıklayıcı olacaktır (Dedekoca, 2017).

2.1.2. IKBY Krizi

Irak Kürdistan Bölgesel Yönetimi (IKBY), Irak kurulduğundan bu yana bağımsızlık arzusunda olmasına rağmen, bu arzuyu dile getirmekten daima kaçınmıştır. Bunun nedeni Kürdistan bölgesi yöneticilerinin bağımsızlık için gerekli koşulların sağlanmasını beklemesi, gerekli olabilecek desteklerin tamamlanması için acele edilmemesi gerektiği yönünde bir görüşe sahip olmasıdır. Bu durum her ne kadar dile getirilmemiş olsa da, bölgesel güçler daima Irak toprak bütünlüğünün savunucusu olmuş, böylelikle Kürdistan fikrinin yalnızca bir

hayal olarak kalmasını sağlamak istemişlerdir. Kürdistan'ın bağımsızlığı ile ilgili, olarak 1 Temmuz 2014 tarihinde Kürdistan Bölgesel Yönetim Başkanı Mesud Barzani, BBC röportajında bu fikri açığa vurmuş olup artık bu fikrin gizli kalmasının bir gereği olmadığını dile getirmiştir (www.bbc.com erişim tarihi: 01.05.2019).

Barzani tarafından yapılan açıklama, bölgedeki tüm aktörler bu durumun zaten bilincinde olduklarından şaşkınlık söz konusu olmamıştır. Ancak İran sert bir tepki göstermiştir. “Kürdistan devleti kurulması bölgede yeni bir kanser uru olur” Fars Haber Ajansı, 6 Temmuz 2014 şeklinde görüş belirten İran, Kürdistan'ın kurulmasına karşı çıkmış, İsrail ise Kürtlerin de bir devlet sahibi olmalarını desteklemiştir. Türkiye ise bir açıklama yapmamış, tarafsız kalmayı tercih etmiştir. Konu ile ilgili yalnızca tek bir açıklama yapılmış ve bu açıklamada Hüseyin Çelik “Irak bölünür ise Kürtlerin kendi geleceklerine karar verme hakkı vardır” şeklinde konuşmuştur (www.cumhuriyet.com.tr erişim tarihi: 01.08.2019).

2.1.2.1. IKBY Krizi Nedenleri

Aslına bakılırsa, Kürdistan'ın kurulması için isyan ve çabalar, Birinci Dünya Savaşı dönemi itibariyle başlamıştır. Birinci Dünya Savaşı sonrasında Irak Kürt topluluklarının bir bölümü de sınırları içine aldıktan sonra bölgede bir Kürt sorunu başlamıştır. Kuzey Irak bölgesinde yaşamakta olan Kürtler, siyasal çerçevede Irak'tan çeşitli isteklerde bulunmuşlar, Süleymaniye valisi Şeyh Mahmud Berzenci önderliğinde “Kürdistan için bağımsızlık” ilkesi ile İngiliz karşıtı bir isyan başlatmışlardır. Bu isyanlar 1922-1924 Irak değişim dönemine denk gelmiş, fiilen bir üstünlük sağlanmış olsa da nihayetinde İngiltere karşısında başarılı olamamışlardır. İsyenlar farklı dönemlerde farklı önderler eşliğinde devam etmişse de, Kürtler için tam anlamıyla bir başarı söz konusu olmamıştır (Jwaideh, 2012:315-395).

Kürdistan Bölgesel Yönetimi'nin siyasal bakımdan gelişiminde etkisi olan önemli bir konu da 2003 yılında ABD tarafından Irak'ın işgal edilmesi olmuştur. Bu sayede ABD'nin müttefiki konumunda bulunan Kürtler, Kürdistan Bölgesi sınırlarını genişletmişlerdir. Irak içerisinde gittikçe güçleri artan Kürtler, Geçici Yönetim Konseyi ve ardından da dışişleri ile başbakanlık yardımcılığı görevi yürüterek daha önce de kazandıkları “de facto” durumunu yasayla garanti altına almışlardır. Bahsi geçen yasa, Federal Irak Devleti'nin adını “Kürdistan Bölgesel Yönetimi” biçiminde değiştirerek peşmergeleri de bu yeni yönetimin askeri gücü olarak nitelendirmiştir. Yasa ile ayrıca, Kürtçe bölgede resmi dil kabul edilmiş olup bölgeye Irak merkezi bütçesinden %17'lik bir de pay verilmesi kararlaştırılmıştır (Gunter, 2008:19-35).

Irak'ın kuzey bölgesindeki değişiklikler ve dalgalanmalar, Türkiye için daima önemli bir güvenlik sorunu olarak nitelendirilmiştir. ABD tarafından Irak'ın işgal edilmesi, ardından Irak'ta yeni bir yapılandırmaya gidilmesi, de facto oluşumunun hukuki bir dayanak halini alması ve bu sayede Kuzey Irak bölgesinin yarı bağımsız bir konuma getirilmesi karşısında Türkiye Irak ile bağların tamamen kopması yerine kontrollü bir biçimde ilişkileri sürdürmeye devam etmiştir (Baran ve Yılmaz, 2018: 343).

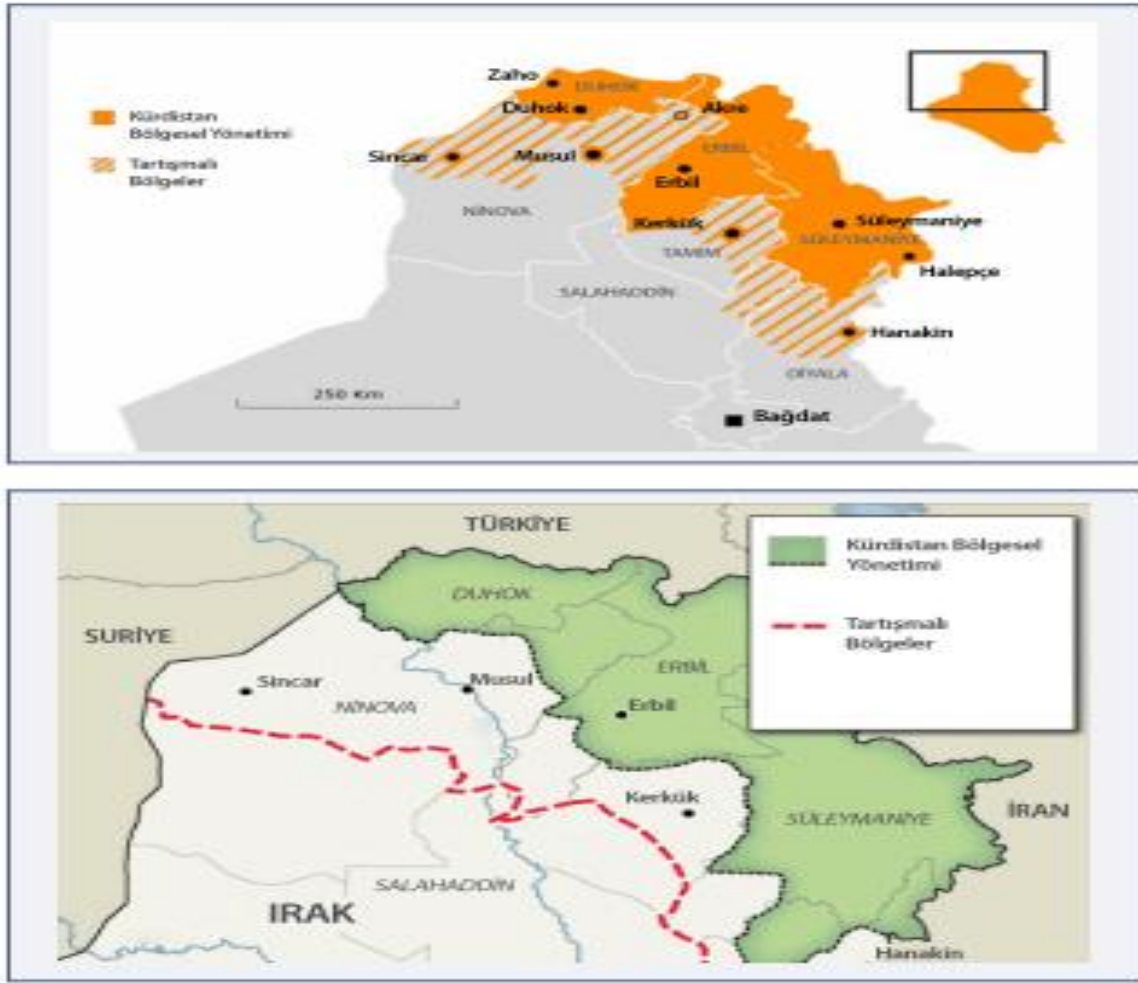
2.1.2.2. IKBY Krizinin Gelişimi

Kürt parti liderleri ve IKBY Başkanı Mesud Barzani'nin ortak kararı ve anlaşması sonucunda 25 Eylül 2017 tarihinde Kuzey Irak'ta bağımsız bir Kürt Devleti kurma açıklaması uluslararası kamuoyuna duyurulmuştur. Yapılan bu açıklamanın temel amacı, bir Kürdistan kurmaktır ki bu amaç uğruna yıllarca on binlerce Türkmen katledilmiş, göçe zorlanmış, bu Türkmenlerin tapu kayıtları silinmiş ve yaşam hakları ellerinden alınmıştır (Köylü, 2017:5).

Her ne kadar IKBY, Irak kurulduğundan bu yana kendi devletini kurma yanlısı olsa da, yakın bir tarihe kadar bu fikri açıkça ifade etmekten daima kaçınmıştır. Bunun nedeni Kürdistan'ın kurulmasına yönelik temel şartların ve gereken zamanın oluşmasının beklenmesidir. Ancak bu istek aynı zamanda gizlenmemiştir de. Bu arzu her ne kadar açıkça dile gelmemiş olsa da, bölgede yer alan tüm devletler bu durumun farkındadır ve politikalarını bu yönde oluşturmuşlardır. Ne zaman Irak ile ilgili bir sorun ortaya çıksa, tüm aktörler toprak bütünlüğünün savunucusu olmuş, bu sayede Kürdistan arzusunun baskı altında tutulması amaçlanmıştır (Baykal, 2014: 1).

Herkesçe bilinen ancak kimsenin açıkça ifade etmediği bu durum, Kürdistan Bölgesel Yönetimi Başkanı Mesud Barzani tarafından 1 Temmuz 2014 tarihinde ilk kez BBC'de verilen bir röportajda açıklanmış ve böylece bu fikir tüm kamuoyuna duyurulmuştur (Köylü, 2017: 73).

IKBY krizi esasında Birinci Dünya Savaşı sonrasına kadar uzanana bir sürecin sonucudur. Birinci Dünya Savaşı sonrasında kurulan Irak topraklarının bir kısmında Kürtler de yaşamaktadır ve bu topluluğun hakları Irak topraklarında bir sorun haline gelmiştir. Kuzey Irak'ta yoğun bir biçimde yaşayan Kürtler, Irak'taki durumlarını siyasetle şekillendirmeye başlamıştır. Söz konusu dönemde İngiliz himayesine geçen ırak topraklarında etkili bir konumda bulunan Şeyh Mahmud Berzenci, "Kürdistan için bağımsızlık" amacıyla İngilizlere karşı isyan bayrağı açmıştır. Bu isyanlar birkaç defa devam etmiş olmasına rağmen İngiliz hükümeti karşısında başarılı olamamıştır. Barzani ailesine geçen Kürt öncülüğü, günümüze kadar devam etmiştir (Köylü, 2017: 74).



Şekil 2.1 Bölgesel Yönetim ve Tartışmalı Bölgeler

Kaynak: Baykal, Z. (2014). “Irak Kürdistan Bölgesinin Bağımsızlık İsteği” *Seta Perspektif*, 57: 1-7.

Siyasal alanda bahsi geçen dönemden sonra da karşılıklı kargaşa uzun süre devam etmiş ve bir türlü tam sükûnet sağlanamamıştır. Ancak Kürdistan Bölgesel Yönetimi’nin siyasal gelişiminde 2003 yılında ABD tarafından Irak’ın işgal edilmesi çok önemli bir dönüm noktası olarak değerlendirilmektedir. Bu işgal esnasında Irak’ta ABD’nin en önemli müttefiki Kürtler olmuş ve bu sayede de Kürdistan Bölgesi’nin sınırlarını genişletmişlerdir. İşgalden sonra Kürtler bölgedeki en örgütlenmiş grup haline gelerek Irak’ta güçlerini gittikçe artırmışlardır. Önce Geçici Yönetim Konseyi ve ardından Dışişleri ile Başbakanlık yardımcılığı görevleri ile Kürtler, daha önce yasal olmayan (de facto) durumlarını yasayla garanti altına almışlardır. Bu yasa, Kürtlerin bulunduğu bölgeyi “Kürdistan Bölgesel Yönetimi” olarak isimlendirmiş ve peşmerge güçlerini de yasal güvenlik güçleri olarak kabul etmiştir. Buna ek olarak bölgede resmi dil Kürtçe olmuş ve bölgeye Irak merkezi bütçesinden %17’lik bir pay ayrılmıştır. 2005 yılı itibariyle konumlarını oldukça güçlendiren Kürtler, bakanlıklarda üst düzey görevlere getirilmişlerdir. Ancak yasal olarak statü sorununun çözülmesi, IKBY ve Irak Merkezi Hükümeti arasındaki sorunların çözümünde yeterli

olmamıştır. Bu tarihten sonra sorunlar temel iki noktada ağırlık kazanmıştır (Köylü, 2017: 76).

Sorunların temel ağırlık merkezi, tartışmalı bölgeler ve petrol çıkarıp ihraç etme yetkisi olmuştur. Bu iki sorun 1970'li yıllara dayanmaktadır ve yaklaşık olarak 100 yıldır çözüm bulunamayan bu iki sorun için 2005 yılında Irak Anayasası'nda 2007 yılına erteleme gerçekleşmiştir. Anayasanın 140. maddesi kapsamında Araplaştırma politikası doğrultusunda göçe zorlanan ve yerlerinden edilen kişilerin geri dönmesi ve 2007 yılı sonuna dek bölgede referandumla gerçekleştirilecek bir yerleşim şeması oluşturulması planlanmıştır. 2007 yılında referandum yapılması gerekirken, referandumun gerçekleştirilememesi, sorunun daha da büyümesine yol açmıştır. Irak Kürt Bölgesel Yönetimi, 2006 yılı itibariyle anayasaya dayalı petrol çıkarma yetkisine sahip olduğunu iddia ederek petrol şirketleri ile yeni anlaşmalar yapmış, bu anlaşmalar merkezi yönetimce geçersiz kabul edilmiştir. Ancak 2011 yılına gelindiğinde anlaşmalar merkezi yönetim tarafından da kabul edilmiş olup bölgede bu konudaki belirsizlik bir son bulmuştur (Köylü, 2017: 76-77).

2.1.2.3. IKBY Krizinin Sonuçları

2005 yılında yürürlüğe giren anayasada ifade edilen ve uygulamada Bağdat-Erbil hattı üzerinde krize yol açan federal sistemin çözümsüz kaldığı en önemli noktalardan bir tanesi petrol satışı olmuştur. Anayasa yazılırken Irak Kürtleri enerji kaynaklarının yönetim hakkının özerk bölge ve vilayetlerde olması gerektiğine yönelik görüş belirtirken, Sünni Araplar bunun Irak devleti bütünlüğüne zarar verecek bir adım olarak görmüşlerdir (Kekilli ve Keskin, 2017: 10-12).

Hem Kürt hem de Arap temsilciler taviz vermeye yanaşmadıkları için anayasada bir belirsizliğe yol açmıştır. Anayasada kullanılan belirsiz dil, bir krize yol açmış ve Bağdat-Erbil arasında gerçekleştirilen müzakerelerden de net bir sonuç alınamamıştır. Bu durum neticesinde 2007 yılında IKBY kendi Doğalgaz ve Petrol Yasası'nı yürürlüğe almış ve merkezi hükümetten bağımsız bir biçimde petrol satışına başlamıştır. Buna ek olarak petrol fiyatlarının yüksek oluşu nedeniyle oluşan finansal rahatlık da krizin çözümsüz kalmasını tetiklemiştir. Buna rağmen petrol fiyatlarının 2014 yılı itibariyle düşmesi ve DEAŞ'ın Irak'taki oluşumu Bağdat ve Erbil'de ekonomik bakımdan zor bir dönemi de beraberinde getirmiştir. Maliki ise, petrol transferlerinin sağlanmaması nedeniyle IKBY'ye yapılacak olan ödemeleri askıya almıştır. Bu durum bir kırılma noktası olarak kabul edilmekte olup, ödemelerin yapılmaması sonucunda meydana gelen ekonomik sorunlar çözümsüz kalmıştır.

2014 yılında ise başbakanlık görevine Haydar İbadi'nin getirilmesi ile ekonomik kriz daha da büyümüş ve bu nedenle iki taraf da anlaşma yoluna gitmiştir (Kekilli ve Keskin, 2017: 10-12).

2.1.3. Katar ve IKBK Krizlerinde Lojistik Sektörü

Lojistik sektörü, uluslararası para fonu verilerine göre dünya genelinde %29'luk bir paya sahiptir. ABD'de yürütülen bir çalışma neticesinde yalnızca taşıma sektörünün 2016 yılı itibariyle yaklaşık 4 trilyon dolarlık bir getirisi olmuştur. 2011 yılı itibariyle her yıl % 7'lik bir büyüme payı gerçekleşmektedir. Yine 2011 ve 2016 yılları arasında lojistik sektörü yaklaşık 1,1 milyon kişinin istihdamını sağlamış olup lojistiğe bağlı her kolda ayrı bir büyüme ve ilerleme öngörülmüştür. Nitekim sadece hava taşımacılığında küresel değer 70 milyar dolar olmuş, deniz taşımacılığında ise değer 54 milyar doları görmüştür. Dünyada gerçekleştirilen ticaretin %80'i deniz taşımacılığı ile sağlanmakta olup ekonomik ve küresel krizler nedeniyle 2008 ve 2013 yılları arası dönemde gemicilik ve taşımacılık şirketlerinde 6.5 milyar dolarlık bir değer kaybı söz konusudur (MÜSİAD Lojistik Sektör Raporu, 2016:63).

Dünya genelindeki piyasalarda petrol ve emtia fiyatlarında azalma yaşanması, ABD ve AB ülkeleri için olumlu sonuçlar doğururken, petrol üreten ve bu sayede gelir sağlayan ülkeler için bu durum oldukça ciddi bir ekonomik küçülmeye yol açmıştır. Orta Doğu ülkelerinde, petrol fiyatlarında düşüş yaşanması, IMF tarafından açıklanan rapora göre 360 milyar dolar civarında bir zarar ortaya çıkmış, petrol üreticisi ülkeler kendi rezervlerinden kullanmak durumunda kalmıştır. 2015 yılında IMF tarafından açıklanan raporda, Orta Doğu ülkelerinde Katar, Kuveyt ve Birleşik Arap Emirlikleri'nin ucuz petrol krizine dayanıklı bulunduğu belirtilmiş, Katar'da bütçe dengesinin sağlanabilmesi için 55 dolar petrole ihtiyacı olduğu ifade edilmiştir (MÜSİAD Lojistik Sektör Raporu, 2016:59).

Katar krizin sonrasında 3 Temmuz 2017 tarihinde tarafına yöneltilen 13 maddelik talepler listesine yanıtı, iki tarafın arabuluculuğunu yapan Kuveyt Emiri vasıtasıyla yanıt vermiş, 17 Temmuz 2017 tarihinde ise medyada yer alan açıklamalar ile ilgili olarak Birleşik Arap Emirlikleri'ne suç duyurusunda bulunacağını ilan etmiştir (www.independent.co.uk erişim tarihi: 01.05.2019).

Katar ve ABD arasında imzalanan anlaşma sonrasında Katar Emiri Şeyh Tamim, terörle mücadelede mevcut yasaların değiştirilmesi için bir kararname yayınlamış olup bu hareketle amacı, suçlandığı teröre destek ve finansal destek suçlamalarını bertaraf etmektir (www.voanews.com erişim tarihi: 02.05.2019).

Her ne kadar yaşanan kriz ve sonrasında ortaya çıkan durum Katar'ın birçok yönden ekonomik anlamda finansal destekten mahrum kalmasına yol açmışsa da refah seviyesi en

yüksek ülkelerden bir tanesi olarak bu durumdan çok ciddi bir etkilenme söz konusu olmamıştır. Yine de bu durumun toparlanması için gerekli finansal işlemlerin maliyeti oldukça fazla olacaktır. Ekonomik anlamda güvenin tazelenebilmesi için Katar, 340 milyar dolarlık rezervlerinden 39 milyar dolarını ortaya koymuş ve yaşanan krizi hafifletmeye çalışmıştır. Ancak körfez ülkelerinin vatandaşları ülkeden çekildiği için Katar, turist sayısında da %70 oranında bir kayıp ile de karşı karşıya kalmış, otel doluluk oranlarında ise %10'luk bir kayıp ortaya çıkmıştır (www.hurriyet.com.tr erişim tarihi: 18.07.2019).

Katar, ithalat ve ihracat alanlarında oldukça opsiyona sahip olan bir ülkedir ve coğrafi bakımdan yalnızca Suudi Arabistan ile komşu olduğu için, Suudi Arabistan da kriz döneminde buna yol açan ülkelerden bir tanesi olduğu için Katar'ın karayolu giriş-çıkışı bu dönemde iptal olmuştur. Bu durum Katar'da bir gıda krizi de ortaya çıkmış ve Katar bir de bu bakımdan zor durumda kalmıştır (Sümer, 2017: 42).

Gıda krizi beklendiği kadar uzun vadeli olmamıştır, bu krizin kolaylıkla atlatılmasında Türkiye ve İran gibi ülkelerin desteği son derece etkili olmuştur. Krizden hemen 24 saat sonra Türk kargo uçakları ile Katar'a besin ihracatı sağlanmış, kriz sonrasında ise yaklaşık 300 uçakla Türk ürünleri Katar'a aktarılmıştır. 2017 yılı haziran ayı itibarıyla Katar ve Türkiye arasında yapılan ihracat iki katına çıkmış, Katar'a ihracat gerçekleştiren Türk firmaların sayısı ise 2721'e yükselmiş, Katar ile ticari işler yürüten Türk firmaların sayısı ise 60'ı görmüştür (www.aksam.com.tr erişim tarihi: 19.08.2019).

Katar'da yaşanan kriz, elbette tüm sektörler gibi lojistik sektörünü de etkilemiş, önceki dönemde Birleşik Arap Emirlikleri'ne ait olan Jebel Ali limanında Katar kendi malları için işlem yaparken, krizden hemen sonra Katar, 7,4 milyar dolara mal olan kendi limanını inşa ettirmiştir. Yine Katar, lojistik şirketinin bölgesel merkezini Birleşik Arap Emirlikleri'nden Umman'a taşımıştır ki Umman, boykota katılmayan ülkelerden bir tanesidir. Bu sayede Katar Umman ticareti %2000 oranında büyümüştür (www.bbc.com erişim tarihi: 17.08.2019).

Havayolları için gerçekleştirilen yöntemlerin yanı sıra Katar havayolları İtalya'nın en büyük ikinci havayolu şirketi olan Meridiana Havayolları şirketinin %49'luk hissesini almış, böylelikle hem yeni bir ticari adım atmış hem de uçuş ağında rahatlatma sağlamıştır (www.havayolu101.com erişim tarihi: 17.08.2019).

Bütün bunlara ek olarak Katar 10 Temmuz 2017 tarihinde bir tazminat komitesi kurmuş, kendisine boykot uygulayan tüm ülkelere, Suudi Arabistan, Birleşik Arap Emirlikleri, Bahreyn ve Mısır da dâhil olmak üzere tazminat talebinde bulunacağını açıklamıştır (<https://tr.sputniknews.com> erişim tarihi: 19.08.2019).

Katar cephesinde bu gelişmeler yaşanırken, IKBK krizi ve hemen sonrasında da lojistik sektörü için sorunlar meydana gelmeye başlamıştır. IKBK krizinin Türkiye için ciddi bir sorun teşkil etmesinin temel nedeni, Irak'ın Türkiye'den en fazla mal alan ülkelerden bir tanesi olmasıdır. 2016 yılı itibariyle Türkiye Irak'a 7,2 milyarlık bir ihracat yapmış olup kuzey bölgede yaşanan karışıklık ekonomik bakımdan da belirsizlikleri ve endişeyi beraberinde getirmektedir.

İhracatın büyük oranda IKBK'nin yer aldığı Kuzey Irak'tan geçtiği ifade edilmiş, bu nedenle bölgede olumsuz bir durum yaşanması halinde ihracatın da tehlikeye girebileceği, tamamen duracağı gibi endişeler medyada da yer almıştır. Irak'ın hemen her bölgesinde çeşitli ihracatlar yapıldığı ve bu bakımdan yaşanacak tüm gelişmelerin yapılan ihracatı doğrudan etkileyeceği ifade edilmiştir. Türkiye İhracatçılar Meclisi (TİM) Yönetim Kurulu Başkanı Mehmet Büyükekşi tarafından yapılan açıklamada;

“Eylül ayı hariç 8 aylık rakamlara baktığımızda Irak ihracatımızda yüzde 25 artış vardı. Sadece bu ay yüzde iki düşüş yaşandı. O yüzden merkezi hükümetle şu anda ticaret açısından bir sorun yok. Bundan sonrası önemli. Çünkü özellikle Irak'a ihracatımızın neredeyse yüzde 100'e yakın bir kısmını karayoluyla, Habur Sınır Kapısı'ndan gerçekleştiriyoruz. O yüzden, eğer geçişte bir sıkıntı olursa burada başka sorunlar karşımıza çıkar. Bunun için hükümetimizin alacağı kararları bekliyoruz. Dünya zaten bu yapılan referanduma karşı. Biz gelişmeleri takip edeceğiz. Bütün havayolları Erbil'e uçuşları durdurdu. Burada ihracatçıların ve malların ulaşımını nasıl sağlanacak? Ne olacak? Bekle gör politikası uyguluyoruz” ifadelerini kullanmıştır (www.kargohaber.com, erişim tarihi: 02.05.2019).

2.2. Katar Krizi ve Türkiye

2018-2019 yılları arasında Türkiye için hedef ülkelerden bir tanesi olarak belirlenen Katar'da yatırım için potansiyeli bulunan en önemli sektör inşaat sektörü ve müteahhitliktir. İleri dönem için Katar'da yapılması planlanan inşaat işlerinin Türkiye'ye getirisi yaklaşık olarak 200 milyar dolar olarak açıklanmaktadır. Sektörde Türkiye'nin karşısında bulunan rakip ülkeler arasında Çin, İtalya, İngiltere ve Almanya yer almaktadır. Katar pazarının küçük boyutlu olması, inşaat sektöründe mevcut bir yoğunluğun bulunması rekabeti de kaçınılmaz hale getirmektedir. 2008 ve 2011 yılları arasındaki dönem, Katar ve Türkiye arasında karşılıklı olarak üst düzey ziyaretlerin gerçekleştirildiği bir dönem olmuştur (<http://turksam.org> erişim tarihi: 18.08.2019).

Katar ve Türkiye arasındaki ticaret hacminin artışı esasında 2010-11 yıllarında gerçekleşmiş, Katar Türkiye'ye ithalat fazlası vermeye başlamıştır. 2012 yılı itibariyle

Katar'la gerçekleştirilen ihracatın %37 oranında artması ve toplamda 257 milyon dolar getiri sağlamış olması Türkiye için olumludur. Bu durum 2012 yılında düşüş göstermiş, ihracat %5 oranında azalmış ve getiri 244 milyon dolara düşmüştür. 2014 yılına gelindiğinde % 41'lik bir ihracat payı dikkati çekmekte olup toplam ihracat ise 344 milyon dolara yükselmiştir. 2016 yılında ise ihracat %4 artmış, 439 milyar dolar getiri elde edilmiş; 2017'de ise ihracat %48 oranına ulaşmış ve 649 milyon dolar getiri sağlamıştır (www.ticaret.gov.tr erişim tarihi: 20.08.2019).

2011 ve 2014 yılları arasındaki dönemde ise Türkiye-Katar Yüksek Düzeyli Stratejik İşbirliği Konseyi kurulmuş olup Katar topraklarında TSK için bir askeri işbirliği anlaşması imzalanmıştır ve bu iki ülke arası ilişkilerde bir dönüm noktasıdır. İki ülke arasında yapılan anlaşmanın amaçları; iki taraf arasında ticaretin canlanması ve artması, müşavirlik ve müteahhitlik ilişkilerinin geliştirilmesi, Katar'da bulunan doğalgaz ile enerji güvenliği sağlanması ve Katar sermayesinin Türkiye'ye aktarılmasıdır. Suriye'de ortaya çıkan kriz ve Arap Baharı gibi gelişmeler sonucunda iki ülke arasındaki ilişkiler çok daha farklı bir boyut kazanmış ve Katar ile Türkiye arasındaki ilişkilerde siyasal ve ideolojik bir yaklaşım ön plana çıkmıştır. Bu durum askeri gelişmelere de yansımıştır.

Bölgesel olarak istikrar sağlamak isteyen Türkiye, Katar ile ilişkisinde ortaya çıkabilecek fırsatları göz önünde bulundurmakta ve adımlarını da bu yönde atmaktadır. Ortadoğu'da yaşanan son gelişmelerin ışığında iki ülke ilişkisine bakıldığında, geliştirilen ilişkilerin politika benzerliği doğrultusunda ortaya çıktığı ifade edilebilir. Arap ülkeleri arasında meydana gelen bölünmede bir taraf olmayan ve her iki tarafla da ilişkisini devam ettirme yönünde bir politika benimseyen Katar ile Türkiye ilişkileri, diğer ülkeler karşısında dengelenmelidir.

İki ülke arasında gerçekleşen karşılıklı ziyaretler, ikili ilişkilerin olumlu yönde gelişmesine katkı sağlamaktadır. Üst düzey ilişkilerin kurumsal yapısı 2014 yılı itibariyle kurulan YSK (Yüksek Stratejik Komite) kapsamında oluşturulmuş olup yıllık toplantılar Türkiye cumhurbaşkanı Recep Tayyip Erdoğan ve Katar Emiri Şeyh Tamim eş başkanlığında yapılmaktadır. YSK mekanizmasının dördüncü toplantısı 2018 yılında İstanbul'da gerçekleşmiş, işbirliğinin sağlanması ve pekiştirilmesi adına birçok anlaşma, mutabakat ve protokol imzalanmıştır.

Öte yandan, Katar Dışişleri Bakanlıkları arasındaki mevcut istişarelerin ilki 4 Ekim 2018 tarihinde Sedat Önal ve Ahmed bin Hassan El Hammadi eş başkanlığında Ankara'da gerçekleştirilmiştir (www.mfa.gov.tr erişim tarihi: 10.09.2019). 2017 yılı itibariyle Katar pazarında Türk firmalarının iş yapma olanağı bulması büyük ölçüde gerçekleşmiş olup bu

sayede Türk firmaları yaklaşık 18 milyar dolarlık bir iş hacmine ulaşmıştır. Buna ek olarak 2022 yılında Katar'da gerçekleşecek olan Dünya Kupası hazırlıkları da Türk firmalar için inşaat alanında yeni bir iş fırsatı olarak görülmektedir. Lojistik sektörünün gelişmesinde dış ticaret sektörünün etkisi çok yüksektir (Çevik ve Kaya, 2010, s.27).

Uluslararası ticaretin gelişmesi, lojistiğin sektörel olarak gelişmesine büyük katkı yapmaktadır. Dış ticaretin gelişmesi ile birlikte, uluslararası ticaret gelişmekte ve lojistikte dış kaynak kullanımı da artmaktadır. Ayrıca dış ticaretin gelişimi lojistik sektöründe katma değeri artırmaktadır ve ülkeler arası lojistiğin gelişmesi de, sektörün çok daha karlı bir sektör haline gelmesini sağladığı söylenebilir. Yine dış ticaretin gelişimi ile birlikte konteynır taşımacılığı ve Limancılık faaliyetleri de büyüme trendine girmektedir. Tüm bu etmenler lojistiğin gelişmesine ve büyümesine önemli katkı sağlamıştır (Gümüş, 2009, s.98). Bu bağlamda Katar- Türkiye Lojistik sektörü dış ticaret değerleri üzerinden incelenmiştir. Rakamlar göstermektedir ki Katar krizinin ortaya çıktığı 2017 yılı ile 2018 yılı Katar dış ticaret değerlerimiz arasında %69 oranında büyük bir artış meydana gelmiştir. Bu artış, krizin Türkiye açısından iyi yönetildiğini ve Bununla birlikte Türkiye'nin Fırsat Lojistiğini kullanarak bu tarzdeki krizlere karşı daha fazla hazırlıklı olması gerektiğini göstermektedir. Bizim konumuz açısından Katar krizi ile İKBY krizi arasındaki temel fark, Katar krizinin tarafları arasında Türkiye'nin olmamasıdır.

Aşağıdaki tabloda, TUIK verilerine yer verilmektedir:

Tablo 2.1Katar Dış Ticaret göstergeleri (milyon dolar)

YIL	İHRACAT	İTHALAT	HACİM	DENGE
2014	344.806	394.552	739.358	-49.746
2015	423.097	360.978	784.075	62.119
2016	439.142	271.083	710.225	168.059
2017	648.915	264.126	913.615	385.363
2018	1.096.579	335.320	1.431.899	761.250

Kaynak: <https://ticaret.gov.tr/yurtdisi-teskilati/orta-dogu-ve-korfez/katar/ulke-profil/turkiye-ile-ticaret> (erişim tarihi: 25.08.2019).

Türkiye ekonomi Bakanlığı tarafından açıklanan Uluslararası Doğrudan yatırım verileri ışığında görülmektedir ki 2002 yılı ile 2017 Mart ayı arasındaki süreçte Türkiye'ye Katar'dan 1 milyar 506 milyon dolarlık bir yatırım söz konusudur. Katar tarafından yapılan açıklamaya göre ise bu miktar 18 milyar dolar olarak açıklanmıştır. Katar'da ortaya çıkan siyasal ve ekonomik ambargo Katar, ihracatta Türkiye'yi tercih etmiş, 2018 yılı itibariyle ihracat oranı %69'a ulaşmış ve 1,1 milyar dolara ulaşmış ve dış ticaret hacmi de 1,4 milyarı görmüştür. 2018 yılı itibariyle Katar, Türkiye'nin en çok ihracat yaptığı ülkelere 39.su olmuştur (www.hurriyet.com.tr erişim tarihi: 09.06.2019).

Katar tarafından Türkiye'ye yapılan yatırım sektörleri arasında iletişim, bankacılık, perakende ve yayıncılık ile gayrimenkuller ön plana çıkmaktadır. Buna ek olarak Türk savunma sanayi ürünlerinin de Katar'a ihracı yapılmaktadır. Katar'ın bünyesinde yer alan ordunun ihtiyaç duyduğu yüksek maliyetli ve yüksek katma değerli hava savunması ve robotik sistemlerinin, daha önce de olduğu gibi İngiltere ve ABD'den tedarik etmesi öngörülmektedir.

Katar'la Türkiye'nin ithalatında tercih edilen ürünler detaylı olarak incelendiğinde şu tablo ortaya çıkmaktadır:

Tablo 2.2Katar'dan İthalatımızda Başlıca Ürünler (Değer 1000 Dolar)

Ürün Adı	2016	2017	2018
Toplam (diğer ürünler dahil)	271 083	264 126	335 320
İşlenmemiş alüminyum	138 731	150 431	178 959
Etilen polimerleri (ilk şekillerde)	79 918	68 583	78 763
Petrol yağları ve bitümenli minerallerden elde edilen yağlar	10 751	10 059	37 754
Sadece azotlu heterosiklik bileşikler	8 567	11 764	10 228
Karışım halinde alkalibenzenler, alkalinaftalenler	5 028	6 099	8 413
Demir/alaşımsız çelikten yarı mamuller	0	0	5 237
Koyun ve kuzuların ham derileri	2 797	3 274	4 259
Hayvan bağırsak, mesane ve midesi (taze/soğutulmuş/dondurulmuş vs.)	1 229	1 420	2 701
Alüminyum döküntü ve hurdaları	1 897	2 531	2 661
Isı değişikliği yöntemi ile maddeleri işlemek için cihazlar	0	2 045	1 150
Kus ve kümes hayvanlarının kabuklu yumurtaları	0	0	627
Kıymetli metaller ve kaplamalarından mücevherci eşyası	3 815	0	612
Metalleri/metal bileşiklerini içeren küller ve kalıntılar	412	413	557
Hidrojen, asal gazlar ve diğer ametaller	2 313	877	545
İzole edilmiş tel, kablo; diğer izole edilmiş elektrik iletkenleri; fiber optik k	36	0	397
Elektrojen grupları, rotatif elektrik konvertisörleri	0	0	335
Rejenere kauçuk (ilk şekillerde, levha, tabaka/şerit halinde)	0	100	294
Kıymetli metaller ve kaplamalarından kuyumcu eşyası	0	0	235
Bakırdan ince, kalın, örme vb. Halatlar (elektrik-izole hariç)	0	0	197
Kümes hayvanlarının etleri ve yenilen sakatatı	28	0	167
Klima cihazları-vantilatörlü, ısı, nem değiştirme tertibatlı	0	0	166
Propilen ve diğer olefinlerin polimerleri (ilk şekillerde)	0	0	154
Tütün/tütün yerine geçen maddelerden purolar, sigarillolar ve sigaralar	0	0	120
Asiklik hidrokarbonlar	0	1	120
Kara taşıtları için aksam, parçaları	62	2	105
Diğer sebzeler (sirke/asetik asitten başka usulde hazır. Konserve) (dondurulmamış)	0	0	59
Peynir ve lor	0	0	54
Sığır ve at cinsi hayvanların derileri-ham	86	54	53
Buzdolapları, dondurucular, soğutucular, ısı pompaları	0	0	31
Kadın/kız çocuk için takım elbise, takım, ceket, pantolon vs. (örme)	11	0	30

Ürün Adı	2016	2017	2018
Hava-vakum pompası, hava/gaz kompresörü, vantilatör, aspiratör	2	2	30
Diğer aydınlatma cihazları, lambalar, ışıklı tabela, plaka vb.	0	69	30
Tamamen elle yapılmış tablo/resim ve kolajlar, vb. Dekoratif pano	1	77	28
Otomatik kontrol ve ayar alet ve cihazları	0	2	23
Kilim, halı, masa örtüsü vb. İçin mensucat ve iplik takımı	0	0	22
Gerilimi 1000 voltu geçmeyen elektrik devresi teçhizatı	2	3	18
Elektrik motorları, jeneratörler	13	1	12
İşlenmiş mika ve mikadan eşya-aglomere veya birleşik	0	0	8
Başka yerde belirtilmemiş ürünler	44	89	7

Kaynak: <https://ticaret.gov.tr/yurtdisi-teskilati/orta-dogu-ve-korfez/katar/ulke-profil/turkiye-ile-ticaret> (erişim tarihi: 25.08.2019).

Katar'a ihraç edilen ürünler ise şunlardır:

Tablo 2.3 Katar'a İhracatımızda Başlıca Ürünler (Değer 1000 Dolar)

Ürün Adı	2016	2017	2018
Toplam (diğer ürünler dahil)	439 142	648 915	1 096 579
Kıymetli metaller ve kaplamalarından mücevherci eşyası	6 689	11 509	95 430
Başka yerde belirtilmemiş ürünler	24 091	17 290	74 966
Demir/çelikten inşaat ve aksamı	14 952	16 176	64 904
Diğer mobilyalar vb. Aksam, parçaları	18 105	23 578	42 991
Elektrik kontrol, dağıtım tabloları, mücehhez tablolar	13 868	31 382	31 811
İzole edilmiş tel, kablo; diğer izole edilmiş elektrik iletkenleri; fiber optik k	16 030	11 808	31 557
Petrol yağları ve bitümenli minerallerden elde edilen yağlar	14 923	15 815	25 488
Oturmaya mahsus mobilyalar, aksam-parçaları	7 960	11 474	18 665
Prefabrik yapılar	4 126	8 042	17 241
Erkek/erkek çocuk için takım, takım elbise, ceket vs.	2 061	4 157	15 540
Kus ve kümes hayvanlarının kabuklu yumurtaları	2 637	10 821	15 511
Eşya taşıma ambalajı için plastik mamulleri, tıpa, kapak, kapsül	1 265	8 540	14 822
Diğer aydınlatma cihazları, lambalar, ışıklı tabela, plaka vb.	6 893	6 703	13 356
Dokunmuş halılar, yer kaplamaları (kilim, sumak, karaman vb)	7 964	10 155	12 978
Demir/çelikten diğer eşya	5 035	8 131	12 717
Yontulmaya, inşaat elverişli işlenmiş taşlar (kayagan hariç)	9 515	10 903	12 023
Demir/alaşımsız çelikten profil	1 146	4 964	11 862
Bakır teller	11 060	14 813	11 825
Poliasetaller, diğer polietilerler, epoksit-alkid reçineler vb (ilk şekilde)	67	2 201	10 942
Kümes hayvanlarının etleri ve yenilen sakatları	2 206	8 331	10 743
Gerilimi 1000 voltu geçen elektrik devresi teçhizatı	17 366	25 713	10 590
Tütün/tütün yerine geçen maddelerden purolar, sigarillolar ve sigaralar	4 756	11 921	10 412
Yıkama, temizleme müstahzarları-sabunlar hariç	355	1 461	9 910
Çikolata ve kakao içeren diğer gıda müstahzarları	4 884	7 822	9 528
Tufte edilmiş halılar, tufte edilmiş (yer kaplamaları)	818	2 889	9 458
Ayçiçeği, aspir, pamuk tohumu yağları (kimyasal olarak değiştirilmemiş)	2 283	10 556	9 457
Peynir ve lor	3 518	9 946	9 195
Ekmek, pasta, kek, bisküvi vs. İle boş ilaç kapsülü mühür güllacı vs.	3 454	6 826	9 181

Ürün Adı	2016	2017	2018
Metalleri dövme, işleme, kesme, şataflama presleri, makineleri	2 214	5 214	8 761
Buzdolapları, dondurucular, soğutucular, ısı pompaları	4 483	4 766	8 597
Gerilimi 1000 voltu geçmeyen elektrik devresi teçhizatı	7 438	4 515	8 500
Ayakbabi; yüzü deri, tabanı kauçuk, plastik, tabii, suni vb kösele	651	1 707	7 664
Klima cihazları-vantilatörlü, ısı, nem değiştirme tertibatlı	2 779	2 689	7 458
Kauçuktan yeni dış lastikler	5 048	5 933	6 849
Cam lifleri, cam yünü ve mamulleri-iplik, dokuma vb	13	1 946	6 702
Plastikten monofil, çubuk, profiller-enine kesiti > 1mm.	3 535	4 857	6 490
Plastikten inşaat malzemesi	1 697	1 816	6 387
Kadın/kız çocuk için takım, takım elbise, ceket vs.	3 677	5 077	6 345
Plastikten tüpler, borular, hortumlar; conta, dirsek, rakor vb	4 153	4 476	6 294
Alüminyum inşaat ve aksamı	2605	1 704	6 014

Kaynak: <https://ticaret.gov.tr/yurtdisi-teskilati/orta-dogu-ve-korfez/katar/ulke-profil/turkiye-ile-ticaret> (erişim tarihi: 25.08.2019).

Katar ve Türkiye arasında yer alan ikili ilişkilerde iki taraf için de tehdit algısı oldukça farklıdır. Katar için asıl tehdit Suudi Arabistan olup Türkiye ile ilişki kurmak istemesinin temel nedeni de Suudi Arabistan ile ilişkilerini dengelemektir. Türkiye ise İran ile arasındaki rekabet için Katar'ın faydalı olacağı inancındadır.

Katar, Hizbullah, Hamas gibi konular ile ilgili olarak bu tür terör oluşumlarına İran ile ortak bir yaklaşım sergileyebilmektedir. Her ikisi de kendi çevresinde yalnız bir hale gelmiş olan Katar ve Türkiye ilişkisinin Orta Doğu açmazına bir yararı olması da oldukça zor görünmektedir. Öte yandan, Katar ve Türkiye arasındaki ilişkiler aktörlerin hamleleri doğrultusunda hızlı bir biçimde gelişebilmekte iken dil konusunda ciddi bir uyuşmazlık olması, kurumsallaşmanın önündeki en önemli engeldir.

Katar'da ortaya çıkan ve oldukça hızlı bir biçimde gelişen kriz sonrasında ise dikkatli arabuluculuk çalışmaları söz konusu olup henüz tam anlamıyla sonuçlanmamıştır (<https://orsam.org.tr> erişim tarihi: 15.06.2019).

Türkiye ve Katar ilişkileri, bölgede ortaya çıkan karmaşa sonrasında stratejik bir yöne doğru gelişmiştir. İki taraf arasında hem güvenlik hem de ekonomik bakımdan bir yakınlaşma ortamı oluşmuş, bu durum da iki taraflı olarak avantajlar sağlamıştır. İki taraf arasında LNG depolama merkezi kurulması planı olması, Türk okullarının Katar'da devreye girmesi ve bölgede bir Türk üniversitesi kurulması gibi planlar da ikili arasında bahsi geçen konular arasında yer almaktadır. 2013 yılından beri petrol haricindeki sektörlerde büyümeyi hedeflemekte olan Katar, 2022 Dünya Kupası'na ev sahipliği yapacak olması dolayısıyla da 200 milyar dolarlık bir altyapı planlaması yapmaktadır. Katar'da Türk inşaat şirketlerinin 2015 yılı bitiminde ulaştığı rakam ise yaklaşık olarak 15 milyar dolar civarındadır. Bu rakam dikkate alındığında Katar, Türkiye'nin Ortadoğu'da en fazla iş yaptığı üçüncü ülke konumuna

yükseltmekle birlikte, dünyada sekizinci ülke konumuna yükseltmiştir. Buna karşılık Katar'ın Türkiye'de finans, perakende ve medya sektörlerinde toplam yatırımı yaklaşık olarak 10 milyar dolar seviyesindedir. İki taraf arasında ekonomik işbirliği ve ilişkinin yanı sıra, askeri bakımdan da bir işbirliğinin temelleri atılmaktadır (Tarakçı, 2017: 2).

Krizden hemen sonra Katar Ulaştırma ve Haberleşme Bakanlığı tarafından bir açıklama yapılmış, Uluslararası Hamed Limanı'nın açıldığı duyurulmuştur. Açılış konuşmasında Ulaştırma ve Haberleşme Bakanı Saliti, açılış yapılan limanın, 2030 ulusal vizyonu gerçekleştirmede önemli bir adım olduğunu ifade etmiştir. Saliti'nin ifadelerine göre açılış yapılan bu limanın, limana bağlı kurumlar için dönüştürme, stratejik doğal kaynak ve rafine işlemlerine de destek sağlayan bir merkez haline gelmesi amaçlanmaktadır. Yine Katar resmi haber ajansı olan QNA'da verilen bilgiye göre, bahsi geçen liman açılış yapılmadan iki ay önce hizmet vermeye başlamış, liman, abluka nedeniyle ortaya çıkan olumsuz etkinin giderilmesine katkı sağlamıştır. Yılda yaklaşık 7,5 milyon konteyner kapasitesi ile hizmet vermesi beklenen 28,5 km² alanda yer alan Hamed limanının 2020 ve 2021 yılları arasında kapasite artışına gideceği de açıklanmıştır (<https://tr.sputniknews.com> erişim tarihi: 19.08.2019).

Katar krizinin etkileri tam anlamıyla ortaya çıkmamış olup önümüzdeki dönemde bölgedeki dengelerin ne yönde değişeceği de bilinmemektedir. Kriz nedeniyle daha da yükselen rekabet, yerli inşaat firmalarının da canlanmasına neden olmuş, bu durum sonucunda da Türkiye açısından yeni işler alınması olumsuz yönde etkilenmiştir.

2.3. IKBY Krizi ve Türkiye

Mesud Barzani önderliğinde 25 Eylül'de IKBY'de gerçekleştirilen illegal bağımsızlık referandumunun gerçekleşmesi, bu referanduma tepkisini sert bir biçimde koyan Irak, İran, Türkiye ve Erbil arasındaki ilişkilerin gerilmesine yol açmıştır. 16 Ekim itibarıyla Irak Başbakanı Haydar İbadi'nin talimatı ile Irak ordusu harekete geçmiş, önce Kerkük, ardından da IKBY kontrolünde bulunan tartışmalı bölgelerin birçoğu Bağdat yönetimine alınmıştır. Irak Merkezi Hükümeti'nin talimatı ile Kuzey Irak'ta bulunan hava sahası kapatılmış, IKBY tarafından petrol satım ve çıkarma işlemleri Bağdat kontrolü altına alınmıştır. Bu durum sonucunda 2003 yılından beri inşa edilen Erbil egemenliği daralmış ve sınırlandırılmıştır. Türkiye, bu konuda ve referandum konusunda Bağdat dışında bir muhatap kabul etmemiş ve atılan tüm adımlarda Türkiye Bağdat'ın tarafında kalmıştır (Kekilli, 2018:2).

Erbil'in tartışmalı bölgeler arasına dâhil olması, Türkiye için de bir sorun teşkil etmiş olup IKBY'nin Kerkük'ü, güç boşluğundan yararlanarak adım adım kontrol etmesi fikrine de

karşı çıkmıştır. Referandum sürecinin hemen ardından tartışmalı bölgeler Bağdat kontrolüne geçtiğinde Türkiye Erbil ile temasları azaltmış, ardından da tamamen sona erdirmiştir. İKBY Başbakanı Barzani'nin Cumhurbaşkanlığı Göreve Başlama Töreni'ne çağırılması ile ikili ilişkiler yeniden gündeme gelmiştir. Esasında Adalet ve Kalkınma Partisi'nin iktidara gelmesiyle beraber Türkiye'nin Ortadoğu bölgesine yönelik geleneksel dış politikasında bazı değişiklikler meydana gelmeye başlamıştır. Dış politikanın belirlenmesine rol üstlenen ve Dışişleri Bakanlığı görevini de yürütmüş olan Ahmet Davutoğlu, çevre ülkelerde etkin barış yapılmasına yönelik bir politika izlenmesi ve uluslararası imkânların en etkili biçimde kullanılabilmesi için güvenlik merkezli olarak benimsenen dış politikada yumuşama olması gerektiğini savunmuştur (Dalar, 2015: 54).

Davutoğlu tarafından öncülük edilen yeni Türk dış politikası kapsamında dört temel ilke ön plana çıkmaktadır. Bunlar siyasal diyalogların en iyi seviyeye çıkarılması, güvenliğinin herkes için kapsamlı hale getirilmesi, ekonomik bağımlılığın karşılıklı olması ve çok kültürlü yapının mümkün olduğunca korunmasıdır (Zengin, 2010: 95). Devlet merkezli ve uluslararası ilişkilerde güvenlik merkezli bir dış politikanın etkisi ile diğer ülke ve devletlerin farklı dış politikalar benimsemesi de bir bakıma engellenmiştir (Aras, 2009: 32). Yeni Türk dış politikası kapsamında güvenlikçi ve çevre ülkeleri düşman olarak görme bakış açısı bir yana bırakılmış ve bölgedeki tüm ülkelerde çok boyutlu bir iletişim kurulması üzerinde durulmuştur. Türkiye ve çevresindeki ülkelerin hem coğrafi hem tarihi hem de kültürel bağlara sahip olduğunu ifade eden Davutoğlu, problem yaşanmaması için ekonomik olarak karşılıklı bağımlılık ilkesi doğrultusunda ilerlenmesi gerektiğini ifade etmiştir. Ona göre ekonomik olarak bağımlılık ve çıkar ilişkileri kurulması ile çatışma ve savaş olasılığı en aza inecektir. Bu bakımdan Kuzey Irak'taki yapılanmadan da korkulmaması gerekmektedir (Zengin, 2010: 89).

İKBY ve Türkiye arasındaki ilişkilerin geleceği konusunda öngöründe bulunmak her ne kadar zor olsa da, günümüze dek yaşanan gelişmelerin ışığında iki taraf ilişkisinde Bağdat ve yönetiminin etkisi oldukça önemlidir. Bağdat ve Ankara ilişkisi, İKBY referandumu tepkisi sonrasında bir hayli iyileşirken, iki taraf arasında diplomatik ilişkiler de hız kazanmıştır (Kekilli, 2018:3).

Irak, genel anlamda Türkiye'nin hem ekonomik hem de ticari bakımdan iletişim içerisinde olduğu ülkelere bir tanesidir. Bu ilişki zaman içinde çok daha önemli bir boyut kazanmış olup 2005 yılında Türkiye'nin ihracatı 2.72 milyar dolara yükselmiştir. Bu ihracatın 2017 yılında 9,1 milyar dolara yükseldiği görülmektedir. İthalat ise 2005 yılında yaklaşık 66 milyon dolar iken 2017 yılında bu sayı 1,5 milyar dolar olmuştur. Ticaret hacminin kısa bir

süre içinde oldukça yükseldiği görülmektedir. 2003 yılında ABD işgali ile Irak'ta başlayan süreç sonrasında ülkede 2010'lu yıllara dek yoğun bir yeniden yapılandırma faaliyeti başlamış, bu durum da Türkiye ile Irak arasındaki ilişkilerin daha fazla gelişmesi için olanak yaratmıştır (<https://tasam.org> erişim tarihi: 18.08.2019).

Daha önce dış ticaretle Lojistik ilişkisi Katar krizi ve Türkiye başlığı altında incelenmiş, bu bağlamda Irak (İKBY)- Türkiye Lojistik sektörü dış ticaret değerleri üzerinden incelenmiş bulunmaktadır. Irak ile 2017 tarihinden önce DEAŞ faktörü ile birlikte ihracatımız düşüş trendindedir. 2017 Eylül ayı krizin yaşandığı yıldır. 2018 yılı krizden sonraki rakamda krizin etkisi ile birlikte dış ticaretimizde düşüş gözlemlenmektedir. Bu düşüşün Türk lojistik sektörü üzerindeki etkisi negatiftir. Krizin tarafları burada Türkiye ve Irak üzerinden İKBY'dir. Türk lojistik sektörü birebir yaşanan krizlerde Fırsat Lojistiği üzerinden bu ve benzeri krizlere karşı hazırlıklı olmalıdır. Tablodaki verilerden, Türk lojistik sektörünün söz konusu krize hazırlıklı olmadığı anlaşılmaktadır.

Tablo 2.4 Türkiye- Irak Dış Ticaret Değerleri (milyon dolar)

Yıl	İhracat	İthalat	Hacim	Denge
2014	10.896	268	11.164	10.628
2015	8.558	297	8.855	8.261
2016	7.640	836	8.477	6.804
2017	9.057	1.528	10.584	7.529
2018	8.350	1.420	9.770	6.929

Kaynak: <https://ticaret.gov.tr/yurtdisi-teskilati/orta-dogu-ve-korfez/irak/ulke-profil/turkiye-ile-ticaret> (erişim tarihi: 18.09.2019)

Ticaret bakanlığından elde edilen verilere göre oluşturulan Tablo 2.4'e bakıldığında DEAŞ faktörü ekonomik piyasalara daha henüz nüfus etmeden (2014) Türkiye'nin ihracat miktarı ve hacminin, devamındaki yıllardan daha yüksek olduğu görülmektedir. DEAŞ'ın Haziran 2014'te Musul'u ele geçirmesine kadar olan süreçte, Ocak-Mayıs döneminde, Irak'a olan ihracatımız %11,5 oranında artmış bulunmaktadır. Bu dönemde ihracatımız tüm aylarda bir önceki yılın aynı ayına göre artış göstermiştir. Musul'un DEAŞ tarafından ele geçirilmesinden sonra, Irak'ta ortaya çıkan askeri ve siyasi kriz nedeniyle ihracatımızda azalma olmuştur. Olayların başladığı Haziran ayından Aralık ayına kadar olan dönemde tüm aylarda bir önceki yılın aynı ayına göre azalmalar gerçekleşmiş olup Haziran-Aralık dönemindeki toplam azalış %24,4 olarak gerçekleşmiştir. Böylece 2014 yılında Türkiye'nin Irak'a ihracatı bir önceki yıla göre yaklaşık %8,9 oranında azalarak 10,9 milyar dolara

gerilemiştir. Irak’a ihracatımız 2016 yılında 7,6 milyar dolara kadar gerilerken, 2017’de 9,1 milyar dolar, 2018’de de 8,4 milyar dolar düzeyinde gerçekleşmiştir (Muslu 2019: 9,10).

2014 yılında ortaya çıkan DEAŞ krizi öncesinde Türk firmalar malları ve emtiayı Irak’ın orta ve güney kesimlerine, belli bir güzergâhtan taşımakta iken 2014 yılında meydana gelen DEAŞ terör saldırıları sonucunda bahsi geçen güzergâh güvenli bir yol olmaktan çıkmıştır. Ticaret hattı bu gelişmeler üzerine Bağdat – Basra hattına doğru kaymıştır. Bu dönemde Türkiye ve IKBV güzergâhında bir değişiklik söz konusu olmamış, Zoha – Dohuk – Erbil hattının kullanımına devam edilmiştir. Türkiye tarafından kullanımına devam edilen Zoha – Dohuk – Erbil – Süleymaniye – Hanekin – Bağdat ve Basra ulaşımı bir süre daha devam etmişse de Irak Merkezi Hükümeti ile IKBV arasında yaşanan gerilimler sınır kapılarının kontrolleri ve gümrük vergilerinin alınması konusunda anlaşmazlıklar ortaya çıkmıştır. Bu durum sonucunda Irak’a ihracı sağlanan ürünlerin lojistik maliyetlerinde sürekli bir artış meydana gelmiştir (Muslu 2019: 9,10).

Irak içinde faaliyet göstermekte olan birçok Türk firması, Irak’ta yaşanan siyasi anlaşmazlıkların Türkiye açısından maliyetli olduğu konusunda şikâyetçi olmakta, tırların yol boyunca durdurulmasının da maddi külfete yol açtığını ifade etmektedirler. Ortaya çıkan gelişmeler sonrasında Türk firmaları alternatif güzergâhlar belirlemiş ve 2016 yılından itibaren de Irak Merkezi Hükümeti tarafından belirlenen sınır kapıları kullanılmaya başlanmıştır. İran’a ulaşım Ağrı – Gürbulak Sınır Kapısı üzerinden sağlanırken Irak’a Mehran Sınır Kapısı üzerinden ulaşılmaya başlanmıştır. Ancak belirlenen bu yeni güzergâhlar, hem zaman hem de maliyet açısından cazip görünmemektedir (Muslu 2019: 9,10).

Türk ihracat firmalarının yaşadığı bir başka sorun da ihraç malzemelerinde kalite kontrol standartlarının mevcut olmamasıdır. Bu süreç SÖİ (Sevk Öncesi İnceleme Uygulaması) olarak bilinmektedir ve bu süreçte TSE (Türk Standartları Enstitüsü) onaylı olan kalite belgeleri ne IKBV ne de Irak Merkezi Hükümeti tarafından kabul edilmektedir. Irak Merkezi Hükümeti bünyesinde Bureau Veritas ile TÜV Rheiland firmaları kalite ve kontrol konularında yetkilendirilmiştir. IKBV ise bu işlemler için 1 Temmuz 2017 itibarıyla üç yıl süre ile İntertek Test Hizmetleri’nden yararlanmaktadır (T.C. Ticaret Bakanlığı). Hem Irak Merkezi Hükümeti hem de IKBV’nin farklı kalite ve kontrol firmaları ile çalışması, Türk firmalar için ekstra maliyet doğurmaktadır.

Türkiye ve Irak arasındaki lojistik ve ticari faaliyetleri etkileyen en önemli gelişmelerden bir tanesi de petrol fiyatlarında sıklıkla ortaya çıkan dalgalanmalardır. Federal bütçe gelirleri % 85 oranında petrol gelirlerine dayalı olan Irak bu dalgalanmalardan olumsuz yönde etkilenmektedir. 2014 ve 2017 yılları arasında petrol saha ve boru hatlarının DEAŞ

tarafından tahrip edilmesi Irak ekonomisi için büyük bir zarara yol açmıştır (Sabah, 18 Mayıs 2017). DEAŞ'ın faaliyetleri sonucunda ciddi bir zarara uğrayan Irak Merkezi Hükümeti, 2018 yılı itibariyle Kerkük petrolünü, IKBY boru hattı üzerinden Ceyhan'a göndermeye başlamış ve böylece petrol gelirleri yeniden artış göstermeye başlamıştır (Muslu, 2019:11).

Irak petrolünün IKBY topraklarında bulunan kısmı %11 civarındadır. Türkiye ve Irak'taki Kürtler arasındaki ilişkileri büyük oranda doğalgaz ve petrol potansiyeli ile güvenlik politikaları doğrultusunda gelişme göstermektedir. Bu bakımdan IKBY ve Türkiye arasında enerji konusunda anlaşma çabaları, Merkezi Irak Hükümeti tarafından tepkiyle karşılanmıştır.

13 Aralık 2013 tarihinde IKBY petrolü Türkiye üzerinden ihracata açılmış olması, Türkiye'nin Rusya ve İran'a olan bağımlılığını da azaltan bir adımdır (Qadir, 2014).

Türkiye ve IKBY arasındaki doğalgaz ve petrol ilişkisi, 2014 yılı itibariyle önemli bir dönemece girmiştir. Bu Türkiye üzerinden ihracat durumu sonucunda Türkiye'nin Irak üzerindeki nüfuzu artmış, Irak'ın bir şekilde Türkiye ile anlaşma halinde kalmasını zorunlu hale getirmiştir. 2014 yılı itibariyle ortaya çıkan DEAŞ sorunu, DEAŞ'ten geri alınan bölgelerin inşası için Türkiye'ni desteği önemli bir noktada bulunmaktadır (Dalar, 2015: 59).

Türkiye ve IKBY arasında ilişki kurulması, bakıldığında her iki taraf için de olumlu sonuçlar vermiştir. Son yıllarda iki taraf arasında ticari ilişkilerin de bu bağlamda gelişme gösterdiği bilinmektedir. Bugün halen Irak-Türkiye ticareti büyük oranda IKBY bağlantısı vasıtasıyla gerçekleştirilmektedir. Irak'ın savaş sonrası dönemde yeniden yapılanması için Türk şirketlerin faaliyete geçmesi, ülkemizin Irak'ta etkili bir konuma yükselmesini sağlamıştır. IKBY ve Irak ile sağlanan ilişkilerde Habur sınır kapısı kullanılmaktadır. Bu sınır kapısı üzerinden karayolu ile iletişim kurulmakta ve ulaşım sağlanmaktadır. Türkiye, IKBY ile ilişkilerini canlı tutarken aynı zamanda Irak'ın her bölgesi ile de ilişkilerini güçlendirmeyi amaçlamaktadır. Bölgede üstünlüğün elde edilebilmesi için iki taraflı olarak ticari ilişkiler kilit rol oynamaktadır (Çakmak, 2011). Bu noktada önemli rol oynayan bir başka nokta ise Habur sınır kapısıdır. Bu sınır kapısı iki taraf arasında hem ticari hem de ekonomik ilişkileri sağlamaktadır. Türkiye Irak'ta gerçekleştirdiği ihracatın yaklaşık %80'ini IKBY'ye sağlamaktadır. Yine Türk Şirketleri IKBY ve Irak bölgelerinde varlığını günümüzde de sürdürmektedir (Dalar, 2015: 59).

Türkiye için IKBY'nin önemli olmasında temel etken, Irak Türkiye sınırının Kürt kontrolünde bulunmasıdır. Yine IKBY ile kıyaslandığında güçsüz ve istikrarsız kalan Irak hükümeti güven vermemekte olup bölgedeki doğal kaynakların kontrolü de tamamen IKBY'nin elindedir. IKBY son yıllarda Almanya'dan hemen sonra Türkiye'nin en önemli ticari ortağı olarak dikkat çekmektedir. 2010 yılı itibariyle Habur sınır kapısı üzerinden

karayolu ile Irak'ta gerçekleştirilen ihracat 2013 yılı itibariyle 12 milyar dolar seviyesine yükselmiştir (Irak Ülke Raporu, 2017). Siyasi gelişmeler ve güvenlik gibi nedenlerle IKBY Habur sınır kapısının kontrolünü elinde tutmakta olup bu durum zaman içinde ekonomik ve siyasi anlamda bir avantaj halini almıştır (Aydın ve Özcan, 2007). Türkiye ve IKBY arasındaki ekonomik ve ticari yatırımlar, bölgede yaşayan Sünni Araplar üzerinde de tarafımızca etki kurulmasını sağlamıştır. Bu anlamda da Türkiye ve IKBY ilişkileri, Türkiye açısından önemli katkılar yaratılmasına yardımcı olmaktadır (Gümüş, 2013).

Irak ve Türkiye arasındaki ekonomik ve ticari ilişkiler dönemsel olarak inişli çıkışlı bir seyir izlemiş olup, Irak'ta IKBY krizinin ortaya çıkması ile iki taraf arasındaki ticari ilişkiler de büyük oranda zarar görmüştür. Bu bağlamda kriz sonrası dönemde Türkiye ile Irak değil Türkiye ve IKBY ticari ilişkilerinin dikkate alınması gerekmektedir. Bu ikili arasındaki ticari ve ekonomik ilişkiler Habur sınır kapısı ile petrol ile doğalgaz üzerinden artarak devam etmektedir.

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

KÜRESEL KRİZ EKSENİNDE TÜRK LOJİSTİK SEKTÖRÜNÜN REKABET VİZYONU VE FIRSAT LOJİSTİĞİ

3.1. Araştırmanın Amacı

Araştırmanın amacı, Katar ve IKBK krizleri sonrasında bu ülkeler ve Türkiye arasındaki ilişkilerin stratejik rekabet üstünlüğü bağlamında incelenmesi ve fırsat lojistiği kavramının bu noktada nasıl kullanılabileceğinin belirlenmesidir. Katar Ortadoğu'daki konumu dolayısıyla bölge için önemli bir aktörken, IKBK ise merkezi Irak hükümeti karşısında önemli bir güç olarak meydana çıkmaktadır. Bölgede lojistik sektörünün ve bu her iki ülkenin de Türkiye ile ilişkilerinin makul bir çerçevede sürdürülebilmesi çok önemlidir. Bu bağlamda çalışmada hem Türkiye'nin kendi lojistik gücü SWOT analizi yöntemi ile ortaya konmuş hem de Türkiye Katar ve Türkiye-Irak Kürt Bölgesel Yönetimi ilişkilerinde lojistik sektörünün yeri ve Fırsat lojistiği için gerekli olan durumlar da dikkate alınmıştır.

Fırsat Lojistiği kavramının bir lojistik türü olarak kullanılmaya başlanması, bu kavramın içinin doldurulması için belli bazı şartların sağlanması hem bölgesel hem de küresel anlamda lojistik sektörde rekabet üstünlüğünün sağlanmasında önemli ölçüde rol oynayacaktır.

3.2. Araştırmanın Metodolojisi

Araştırmada “fırsat lojistiği” kavramı ve kullanım potansiyelinin Türk lojistik sektörüne uygun olup olmadığı yönünde bir değerlendirme yapılabilmesi için Türk lojistik sektörüne SWOT analizi yapılmıştır. SWOT analizi gerçekleştirilirken, basılı yayınlar, internet kaynakları ve basın bültenlerinden yararlanılmış, lojistik verileri de bu kapsamda değerlendirilmiştir.

Tez çalışmasının birinci bölümünde, genel olarak dünya genelinde kriz kavramı ve gerçekleşen krizlerden söz edilerek hem ekonomik hem de siyasi krizlere yer verilmiştir. İkinci bölümde lojistik ile küresel anlamda gerçekleşen mali krizlerin bağlantısına değinilmiş ve bu çerçevede Katar ile IKBK krizlerinin gelişimleri ele alınmıştır. Aynı zamanda hem Katar hem de IKBK'nin Türkiye ile olan ilişkileri de incelenmiştir. Çalışmanın üçüncü bölümünde, Türk lojistik sektörü, rekabet vizyonu, rekabet üstünlüğünün sağlanması ve bu üstünlüğün sağlanmasında lojistik faaliyetlerin önemi irdelenmiştir. Uygulanan SWOT analizi ile rekabet gücünü etkileyen faktörlerin Türk lojistik sektörüne etkisi de bu bölümde ele alınmıştır.

Gerçekleştirilen SWOT analizi ile fırsat lojistiği kavramı değerlendirilmiş, bu lojistik yönteminin Türkiye’de uygulanabilirliği üzerinde genel bir değerlendirme yapılmıştır.

3.3. Küresel Kriz Ekseninde Türk Lojistik Sektörünün Rekabet Vizyonu

1970’li yıllarda dünya genelinde siyasal, sosyal ve ekonomik alanlarda çeşitli gelişmeler yaşanırken, 1980 yılı ve sonrasındaki dönemde Türkiye’de de ithal sanayileşmenin yerini ihracata dayalı bir ekonomi almaya başlamıştır. (Acar ve Gürol, 2013:290).

İhracat temelli ekonomik büyüme, dış ticaret hacminde büyümeyi ve lojistik sektörünün çok daha önemli bir boyuta ulaşmasını da beraberinde getirmiştir. Her ne kadar altyapı konusunda Türkiye çeşitli eksikliklere sahip olsa da, Türk lojistik sektörü bulunduğu coğrafyada oldukça iyi bir konuma yükselmiştir. Büyüyen ve yeni iş kollarına da olanak sağlar hale gelen lojistik sektörü farklı birçok firma tarafından bir fırsat olarak değerlendirilmiş ve yatırımlar gerçekleşmeye başlamıştır (Acar ve Gürol, 2013: 295).

Lojistik sektörünün günden güne büyümesi ve gelişmesi neticesinde 1980 ve 1990’lı yıllarda hem hava hem kara hem de deniz ve demiryolu taşımacılığı için altyapı hazırlanmış ve 1990’lı yıllardan itibaren bir yükseliş söz konusu olmuştur. 2000’li yıllar itibariyle ise Türkiye lojistik ve taşımacılık konularında profesyonel ülke ve firmalar kadar iyi bir konuma gelmiştir. Bu sayede ulusal olduğu kadar uluslararası alanda da farklı firmalarla işbirliği yapar hale gelmiş, yurt dışı büroları ile hizmet kalitesinde artış sağlamış, oldukça gelişmeye açık bir sektör halini almıştır (Babacan, 2003: 10).

Türkiye’de yurt içi emtia ve yolcu taşımacılığının yaklaşık %94’ü karayolu ile geri kalan %6’sı ise diğer taşıma türleri ile sağlanmaktadır. Ulaştırma yöntemlerinin pazar payı dikkate alındığında tüm taşıma faaliyetlerinin yaklaşık %16’sının bir düzenlemeye tabi tutulduğu ve denetim altına alınabildiği görülmektedir.

Türkiye için lojistik sektörü hayati önem taşımaktadır. Bu alanda birçok politika ve yöntem uygulanıyor olmasına rağmen sektörün henüz tam anlamıyla gelişme gösterdiği söylenememektedir (Kanalıcı, 2005: 31).

Türkiye, hem bulunduğu coğrafi konum hem de diğer ülkeler ile ilişkileri bakımından her anlamda yapılacak ticaret ve taşımacılık faaliyetlerinde önemli bir yere ve role sahiptir. Bu nedenle taşıma konusunda yapılacak her tür yatırım, lojistik sektörünün de gelişmesini sağlayacaktır.

Karayolu taşımacılığı, Türkiye’de 1950 sonrası yatırımları ile gelişmeye başlamış, karayollarına öncelik verilmesi ile de ilerleme kaydedilmiştir. 2019 itibariyle ülkemiz karayolları ağı tablosuna aşağıda yer verilmiştir:

Tablo 3.12019 Yılı İtibariyle Türkiye Karayolları Ağı (km)

SATIİ CİNSİNE GÖRE YOL AĞI (KM)							
01.01.2019 tarihi itibariyle							
	Asfalt Betonlu	Sathi Kaplama	Parke	Stabilize	Toprak	Diğer Yollar	TOPLAM
Otoyol (*)	2 159	-	-	-	-	-	2 159
Devlet Yolları	17 520	13 115	58	27	-	301	31 021
İl Yolları	4 403	26 218	232	537	443	2 320	34 153
TOPLAM	24 082	39 333	290	564	443	2 621	67 333

Kaynak: <http://www.kgm.gov.tr/Sayfalar/KGM/SiteTr/Kurumsal/YolAgi.aspx> (erişim tarihi: 10.08.2019).

2019 yılı itibariyle Türkiye’de yol ağı toplamda 67.333 km’dir. Bu kilometre ile Türkiye’nin Avrupa’nın birçok ülkesini karayolu taşımacılığı noktasında geride bıraktığı görülmektedir. Buna ek olarak ülkemiz karayolları ulaştırma filosu, Avrupa’nın en geniş filosu olma özelliğini de taşımaktadır. Karayolu ağının gelişmesi ile birlikte taşıt sayısı da artmış, bununla birlikte atıl bir kapasite de meydana gelmiştir. Ortaya çıkan bu atıl kapasite nedeniyle maliyetlerin de yüksek olmasına yol açmakta olup uluslararası düzeyde rekabet gücüne sahip taşımacılık firmaları için bir engel teşkil etmektedir (Daşkan, 2016: 39).

Türkiye’nin önümüzdeki on yıl içinde kalkınması ve gelişmesi için hedefleri söz konusudur. Ülke bazında uluslararası platformda da hedeflerin gerçekleştirilebilmesi ve rekabet gücünün kazanılabilmesi için ihracat performansının artırılması gerektiği söylenmelidir. Bu bağlamda lojistik ve tedarik zincirinin gelişebilmesi hem kamu hem de özel sektörde çalışmalarına devam eden kuruluş ve firmalara önemli birer rol düşmektedir (Daşkan, 2016: 46).

Firmalar ve ülkeler için rekabet edebilmenin temel belirleyicilerinden bir tanesi lojistik gücü, lojistik faaliyetlerdeki yetkinliktir. Lojistik sektöründe verimin ve faaliyet alanlarının artması, çeşitli konularda ortaya çıkan aksaklıkların en aza indirilmesi, bu sayede rekabet gücünün artırılması, tedarik süresinde kısalma sağlanması temelde finansal yeterlilik ile doğrudan ilişkilidir (Bayraktutan vd., 2012: 62). Lojistik faaliyetlerdeki karayolları, denizyolları, hava ve demiryolları yetersizlikleri de temelde finansal eksikliklerden kaynaklanmaktadır. Bu bakımdan Türkiye finansal altyapı konusunda diğer ülkelerin bir adım gerisinde kalmaktadır. Finansal veriler, uluslararası pazarda lojistiğin gücünü ve yeterliliğini de doğrudan etkilemektedir.

Her taşımacılık yöntemi için taşıma araçlarının hem satın alma hem de işletme maliyetleri değişiklik gösterebilmektedir. Türkiye’de ise bu alanda maliyetlerin oldukça fazla olması, firmaları ve kuruluşları alt tedarik, araç kiralama yahut leasing gibi yöntemlere yakınlaştırmaktadır. Bu nedenle de mali tablolar oluşturulurken finansal açıdan gerekli

olabilecek her ayrıntının dikkate alınması, rekabet vizyonunun net olarak ortaya konabilmesi bakımından bir hayli önemlidir (Demir, 2008: 25). Lojistik, ürünlerdeki çeşitlilik, finansal krizler, pazarlarda daralma, taşıma maliyetlerindeki artış, kanuni yükümlülükler ve rekabetin gün geçtikçe artması nedeniyle gittikçe daha fazla önem kazanmaktadır.

Dünya genelinde ortaya çıkan değişiklikler ve küresel kriz, işletmelerin çok daha dinamik hale gelmesini sağlamıştır. Günümüzde bulunduğu pazarda lider konumunda bulunan bir firmanın rekabet gücü, bir sonraki gün firma için olumsuz bir sonuca bağlanabilmektedir. Bu da ortalama kâr oranının düşmesine yol açan bir durum olduğu için firmalar ortalamanın üzerinde bir kâr marjı elde etmek durumundadır. Bunun sağlanabilmesi ise ancak rekabet üstünlüğüne sahip olan firmalar tarafından mümkün olabilmektedir. Buna ek olarak sağlanan rekabet üstünlüğünün korunabilmesi, devam ettirilebilmesi de rekabet ortamında taklit edilemeyen ve uygulanabilir yöntem ve stratejilerin geliştirilmesi ile mümkün olabilmektedir (Çekerol ve Kurnaz, 2011: 52).

Türkiye, gerek coğrafi konumu gerekse jeostratejik önemi itibarıyla Asya ve Batı Avrupa arasında transit taşımacılığın önemli bir kolunu teşkil etmektedir. Bulunduğu bu konumun kalıcı hale getirilebilmesi ve uluslararası pazarda da kalıcılığı sağlayabilmesi için Türkiye'nin lojistik faaliyetler için hem çevre dostu yapılara yönelmesi hem de gümrük kapılarını iyileştirmesi kaçınılmazdır. 1990'lı yıllarda yükselişe geçen ve dünyadaki gelişmelere paralel olarak gelişimini sürdürmeye devam eden Türk lojistik sektörü, 2000'li yılların başından itibaren hem yurt içinde hem de yurt dışında işbirlikçi, rekabet edebilen ve yurt dışında da sürekli olarak büro açarak ilerleme kaydeden bir sektör haline gelmiştir (Çekerol ve Kurnaz, 2011: 53).

Türk lojistik sektörü, günümüzde turizmden sonra en çok gelecek vaat eden sektör olarak göze çarpmaktadır. Bu da Türkiye'nin rekabet gücünün belirleyici bir rol kazanmasını sağlamaktadır. Rekabet gücü lojistik sektörü çerçevesinde taşıma, depolama, ambalajlama ve stok yönetimi gibi faaliyetlerde doğrudan etkilenmektedir. Bu nedenle bu alanda ortaya çıkabilecek her dalgalanma ya da olumsuzluk, sektörün de doğrudan olumsuz etkilenmesine yol açacaktır. Ekonomik ve küresel kriz, lojistik hizmetlerde daralmaya yol açmakta ve sektöre olan talebin düşmesine yol açmaktadır (Çekerol ve Kurnaz, 2011: 53).

3.3.1. Rekabet Gücü ve Rekabet Analizi

Her ne kadar “rekabet gücü” kavramını karşılayan net bir tanımlama olmasa da bu kavram; ele alınmak istenen alan, rekabet gücünü ölçmede belirleyici olan ölçütler ve mikro-makro düzeyde bakış açısına dayalı olarak ortaya konan bir kavram olarak ifade edilebilir

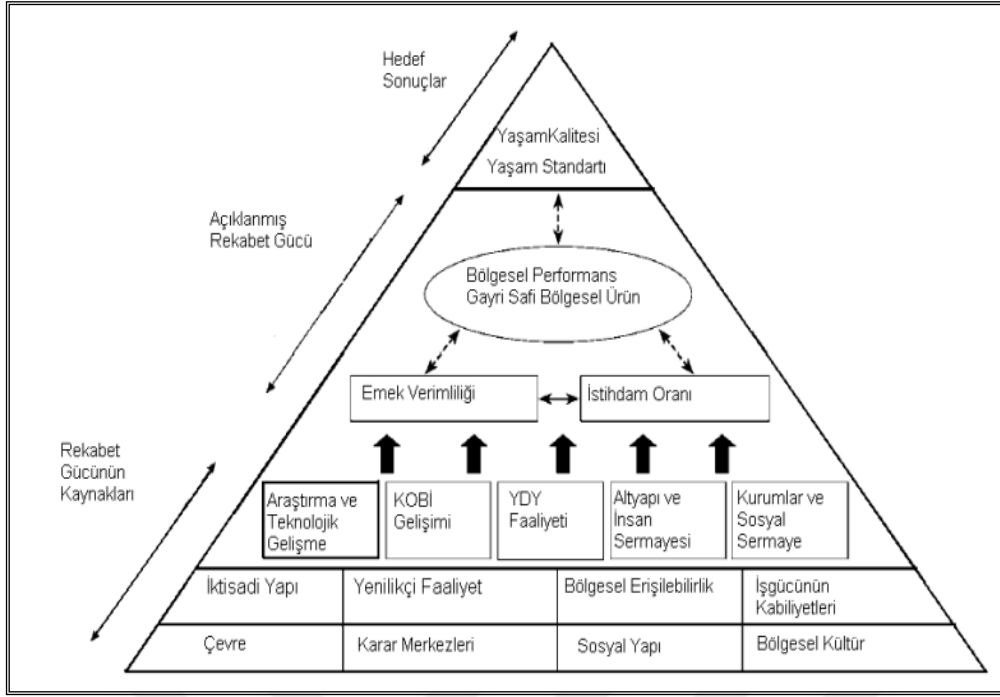
(Krugmann, 1994: 12). Rekabet gücü ülkeler ve firmalar için farklı anlamlara gelebilmektedir. Firmalar arasında bir işlem bir firma için kazanç olurken bir firma için kayıp anlamına gelebilmekte iken; ülke bazında bu firmalar ortak bir iş yaparak kazanç sağlayabilmektedir (Krugman, 1994: 12). Rekabet gücü kavramı, firma, sanayi ve ülke bazında ele alınabilir.

3.3.1.1. Firma Düzeyinde Rekabet Gücü

Bir firmanın rekabet gücüne sahip olabilmesi için kâr elde edebilmesi gerekir. Ancak burada elde edilen kâr da değişiklik gösterebilmektedir. Söz gelimi bir firma ürettiği ürünü ürettiği maliyetin üzerinde bir fiyata satsa dahi rakipleri daha yüksek bir satış ortalamasına sahipse kâr elde edemez ve rekabet gücüne sahip olmayabilir. Bu da firmanın verimli olmadığının bir göstergesidir (McFetridge, 1995:3-4).

Teknolojik gelişmeler ile birlikte meydana çıkan esnek üretim teknolojileri, geleneksel üretim yöntemleri için sorun teşkil eden üretim maliyetlerini düşürme çabası ile müşteri memnuniyeti ve taleplerini en iyi seviyede karşılayacak girişimleri arasındaki çelişkinin ortadan kaldırılmasını sağlamakta; böylelikle ürünlerin firmalar tarafından farklı hale getirilerek en uygun fiyata en uygun yerde ve zamanda müşterilere teslim edebilmelerine imkân sağlamaktadır. Bu nedenle de firma düzeyinde rekabet gücü kavramının maliyet ve fiyat avantajının yanında fiyat dışı unsurlarda da rekabet üstünlüğünü elde etmesi gerekmektedir. Bir firmanın hem yurt içinde hem de yurt dışında rekabet gücüne sahip olabilmesi için, rakiplerine göre ürün kalitesi, ürün fiyatı, teslimatta dakiklik ve güvenilirlik, satış sonrası işlemler gibi satış dışındaki durumlarda da rakiplerinden çok daha üstün olması gerekmektedir (www.ekodialog.com erişim tarihi: 21.08.2019). Elbette bu detayların sağlanabilmesi için de firmanın toplam faktör verimliliğini artırabilmesi, beşeri sermayesini ve doğal kaynaklarını yenileyebilmesi, geliştirebilmesi ve teknolojik yeniliklere hızlıca ayak uydurabilmesi yeteneklerini de bünyesinde barındırması gerekmektedir (Feurer ve Chaharbaghi, 1994: 49-58).

Firmanın yalnızca müşterilerinin gözünde değil, rakiplerinin gözünde de rekabetçi olması bu bağlamda son derece önemlidir. Firma, uzun vadede yatırımcı ve hissedarlara önemli bir getiri sağlamalıdır. Firma, aynı zamanda mevcut rekabet ortamında karşısına çıkan fırsatları en iyi şekilde değerlendirerek rekabetçi gücünü de sürdürebilmesi gerekmektedir.



Şekil 3.1.Bölgesel Rekabet Gücü Piramidi

Kaynak: Kara, M. (2008). *Bölgesel Rekabet Edebilirlik Kavramı ve Bölgesel Kalkınma Politikalarına Yansımaları*, Ekonomik Modeller ve Stratejik Araştırmalar Genel Müdürlüğü Uzmanlık Tezi.

3.3.1.2. Endüstriyel Sanayi Gücü

Endüstriyel rekabet gücü, firma rekabet gücü tanımlamasına göre çok daha karmaşıktır. Rekabetçi endüstri, hem bölgesel hem de uluslararası düzeyde rekabetçi firmalara sahip endüstridir (McFetridge 1995:3-4). Bu bakımdan endüstriyel sanayi gücü, büyük firmaların sanayi gücü olarak düşünülebilir. Endüstri düzeyinde rekabet gücü ele alınırken, genel olarak uluslararası ticaretteki performans ve verimlilik açısından değerlendirilir. Bir endüstrinin rakipleri karşısında onlarla eşit ya da onlardan daha üst düzey bir verimliliğe sahip olması ve bu düzeyi de sürdürme yeteneği endüstriyel rekabet gücünün tanımlaması olarak ifade edilebilir (Markusen, 1992:8).

3.3.1.3. Uluslararası Rekabet Gücü

Her ne kadar bu rekabet gücü firmalardan kaynaklanıyor olsa da, uluslararası rekabet gücünün devamlılığı, dış çevreyle etkileşim ve yeniliklere bağlı olarak değişkenlik göstermektedir. Uzun vadede finansal refahın sağlanabilmesi için uluslararası rekabet gücü ve ulusal ekonomik refahın artışıyla uyumlu bir biçimde ve kişi başına düşen milli gelir hesaplamasının da dikkate alınarak tanımlanması gerekmektedir.

Bu doğrultuda en uygun tanımlama Markusen tarafından yapılmıştır: “Bir ülke, serbest ticaret koşulları altında dış ticaretini dengede tutarak ticaret ortaklarınıninkine eşit bir reel milli gelir büyümesini sürdürebiliyorsa rekabet edebilen bir ülkedir” (Markusen, 1992:7).

Uluslararası rekabet gücünün artırılması, uzun vadede ulusal düzeyde de ticaret ürünlerinin üretilmesini sağlayarak istihdam alanı açılmasını olanaklı kılacaktır. Ancak bu tür durumlarda diğer rakiplerden misilleme yapılabilir ve küresel refah tehlikeye girebilir. Yapılan misillemenin sonucunda her ülkede mevcut nominal ücretlerde azaltılma ve rekabet gücü dikkate alınmaksızın dünya genelinde işsizlik oluşması sorunu gündeme gelebilir. Bu durum da enflasyonu yükselterek enflasyonla mücadelenin olumsuz etkilenmesine yol açar. Rekabet gücü artırılmasına yönelik politikalarda temel amaç, halkın yaşam kalitesinin ve refah düzeyinin yükseltilmesidir. Bu yüzden komşu fakirleştirme ve misilleme gibi uygulamalar kısa vadede iyi sonuç vermiş gibi görünse de uzun vadede uluslararası düzeyde olumsuz etkilere yol açacaktır (Fagerberg, 1988:3).

Ülke düzeyinde gerçekleştirilecek olan rekabet gücü, “bir ülkenin, serbest ve adil piyasa koşulları altında, bir yandan uzun vadede halkının reel gelirini artırırken; öte yandan, uluslararası piyasaların koşullarına ve standartlarına uygun mal ve hizmetleri üretebilme yeteneğidir” (www.sobiad.org erişim tarihi: 13.08.2019).

Uluslararası rekabet gücü, yalnızca diğer ülkelere mal satma yahut dış ticaret dengesinin sağlanması olarak algılanmamalıdır. Bu düzeydeki rekabet gücünün sağlanabilmesi için ülkedeki istihdam ve gelir düzeyinin artırılabilmesi de son derece gereklidir (Fagerberg, 1988:3).

3.3.2. Rekabet Gücünü Etkileyen Faktörler

Günümüzde küreselleşmenin etkisiyle bütünleşen dünyanın dışında kalmamak ve sürekli olarak büyümeye devam eden pazardan pay almak, bu bağlamda ortaya çıkan avantajlardan yararlanmak ülkelerin önceliklerinden biri haline gelmiştir. Firmaların uluslararası pazara yönelmesi için birçok neden mevcuttur. Bunların arasında iç pazardaki talebin azalması, ihracat ile firmanın atıl kapasitesinin ortadan kaldırılması ve iç pazar rekabet riskinin en aza indirilmesi, dış pazardaki farklı uygulamalar, teşvik ve avantajlardan yararlanmak, ülkeye döviz girişi sağlamak, dış pazarda rekabet ederek iç pazardaki konumu sağlamlaştırmak ve firmanın politik etkinliğinin artmasını sağlamak sayılabilir (Aksu, 1993: 19).

İç pazarda yerel işletmeler tarafından gerçekleştirilen baskının artması, piyasadaki yabancı şirketlerin sayısının artması ciddi bir rekabet ortamını da beraberinde getirmektedir. Bu durumda da rekabet gücünü etkileyen faktörlerden bahsetmek gerekmektedir.

3.3.2.1. Maliyet

Uluslararası düzeyde rekabetin gün geçtikçe artması, firmaları fiyatları düşürmeye zorlamaktadır. Uluslararası düzeyde başarı yakalamak isteyen firmalar artık yüksek kalite-düşük fiyat denklemini sağlamak durumundadır. Bunun için de değişiklik gösteren maliyet hesaplama ve fiyat belirleme tekniklerinin takip edilmesi ve bu tekniklerden yararlanılması gerekmektedir. Bu durum iç pazarda da bu şekilde olduğundan, firmaların maliyetlerini kontrol ettikten sonra rekabet gücünü sağlayıp sürdürebilmesi gerekmektedir (Kozlu, 1995: 21).

3.3.2.2. Yatırım Gücü

Uluslararası pazarda firmaların maruz kaldığı en önemli sorun, finansal nedenlerdir. Bu sorunların aşılması için dünya genelinde destek ve teşvikler elbette ki mevcuttur. Bu bakımdan, iç ve dış pazarda rekabet gücünün sağlanabilmesi için gerekli yatırımların yapılabilmesi için gereken finansal kaynakların sağlanabilmesi, her tür işletme için öncelikli olmalıdır. Yatırım yapılabilmesi için ise hem çevresel koşulları hem jeopolitik koşulların sağlanması gerekmektedir (Doğan vd., 2003:116).

3.3.2.3. Kapasite Esnekliği

Ülke içinde farklı sektörlerde çalışmalarını yürüten firmalar için en büyük sorunlardan bir tanesi düşük kapasiteli kapasite kullanımı ve yetersiz taleptir. Bu bakımdan işletmenin bu sorunu ortadan kaldırabilmesi için ihracat yapması gerekir. Başka bir deyişle, kapasite ve yetersiz talep sorunları, ihracat ile çözülebilmektedir. Özellikle ekonomik krizler nedeniyle daralan iç talep, ihracat ile düzeltilebilmektedir. Bu sayede istihdam oranında artış sağlanabilmektedir. İhracatın sağlanması ve artırılabilmesi için, ticaret ürünlerinin kaliteli olması, uygun fiyat ve zamanında teslimat şartlarının yerine getirilmesi gerekir. Bir firmada kapasite esnekliği mevcut olduğunda, o firma ekonomik veya politik dalgalanmalardan en az hasarla kurtulur. Bu durum da rekabet ortamında gücün artması bakımından önem arz etmektedir. Üretim kapasitesini maliyette değişiklik yapmak durumunda kalmadan azaltıp artırabilen bir firmanın rakiplerine üstünlük sağlayacağı muhakkaktır (Doğan vd., 2003:117).

3.3.2.4. Kalite ve Standartlar

Kalite ve kalite sorunları, uluslararası düzeyde rekabet gücünü korumaya çalışan ihracatçı firmalar için çok önemlidir. Bu çerçevede ortaya çıkan geleneksel üretim yöntemleri, rasyonel olmayan kaynak değerlendirmesi, dar piyasa gibi sorunlar, rekabet gücünü olumsuz yönde etkileyen faktörlerdir.

Kalite ile ilgili sorunlar genellikle talep edilen üründe hatalı tasarım gerçekleşmesi, insan gücü ya da yardımcı malzemelerden kaynaklı olarak ortaya çıkmaktadır. Elbette bu durum da firmanın kendi içinde iletişim ve bilgi kopukluğunun bir sonucu olarak değerlendirilmelidir. Bu tür problemler ortaya çıktığında, firma tasarımı kısmen ya da tamamen değiştirmelidir. Bu gibi bir durumda ise firmanın rekabet gücünün olumsuz yönde etkilenmemesi çok önemlidir. Bu bakımdan tasarım aşamasında ortaya çıkabilecek sorunların öngörülmesi ve uygun kalite standartlarının daima dikkate alınması gerekmektedir.

Firmanın üretim sürecinde de ortaya birtakım sorunlar çıkabilir. Özellikle makinedeki ekipmanın yetersiz kalması, makine kalibrasyonunun bozulması, üretim yönteminin eksik ya da yanlış olması bu sorunların en önemlileridir. Üretim aşamasındaki sorunlar her ne kadar tasarım aşamasından daha kolay düzeltilebilse de, bazı durumlarda ürün son halini aldığı anda da bu durum fark edilebilmektedir. Bu da hem ürünün talebi karşılamaması, hem de istenen sürede teslimat yapılamaması anlamına gelmektedir. Rekabet gücünü korumak ve yükseltmek isteyen bir firma, rakiplerinden daha kaliteli ürünler ortaya koymak durumundadır (Kozlu 1995:104).

3.3.2.5. Güvenilirlik

Ürünün kullanım ömrü süresince kendinden beklenen bütün fonksiyonları tam anlamıyla yerine getirip getirmediğinin ölçütü, güvenilirlik ile ifade edilmektedir. Bu bağlamda güvenilirlik ile rekabet gücü arasında bir ilişki bulunmaktadır (Coşar, 2008: 48).

Bir firma tarafından üretilen ve tedarik edilen ürünün, beklenen performansı göstermesi ve bu anlamda beklentiyi karşılayacak nitelikte olması, kullanım ömrünün taahhüt edildiği kadar olması güvenilirlik için temel ölçüttür. Özellikle bakım ve onarım gibi durumlarda yüksek maliyet gerektiren ürünlerde güvenilirlik çok daha önemlidir. İç ve dış pazarda müşteriye sunulan ürünün güven sağlaması, rekabet açısından ürün sahibi firmayı avantajlı bir konuma yükseltir (Doğan vd., 2003:119).

3.3.2.6. Pazar Payı

Firmaların ulusal ve uluslararası düzeylerde pazarlara açılması, bu pazarların barındırdığı belirsizlik ve riskler, firmaları hem olumlu hem de olumsuz yönden

etkileyebilmektedir. Firmaların yurt dışında rekabet edebilmeleri için mutlaka bu bağlamda ortaya çıkabilecek sorunlarla mücadele edebilecek güce sahip olması gerekir.

Birçok durumda, hedeflenen pazarın önemli ölçüde büyük bir payına sahip olan işletmeler, rakipleri karşısında rekabet üstünlüğü sağlayabilmektedir. Pazar payı kâr payının da artmasını sağlar ve çoğu pazarda küçük piyasa payları, büyük miktarda gerçekleşen satış oranı ile artmaktadır. İşletmelerin birçoğu için pazar payının artması verimliliğin de artmasını sağlayan bir faktördür (Coşar, 2008: 53).

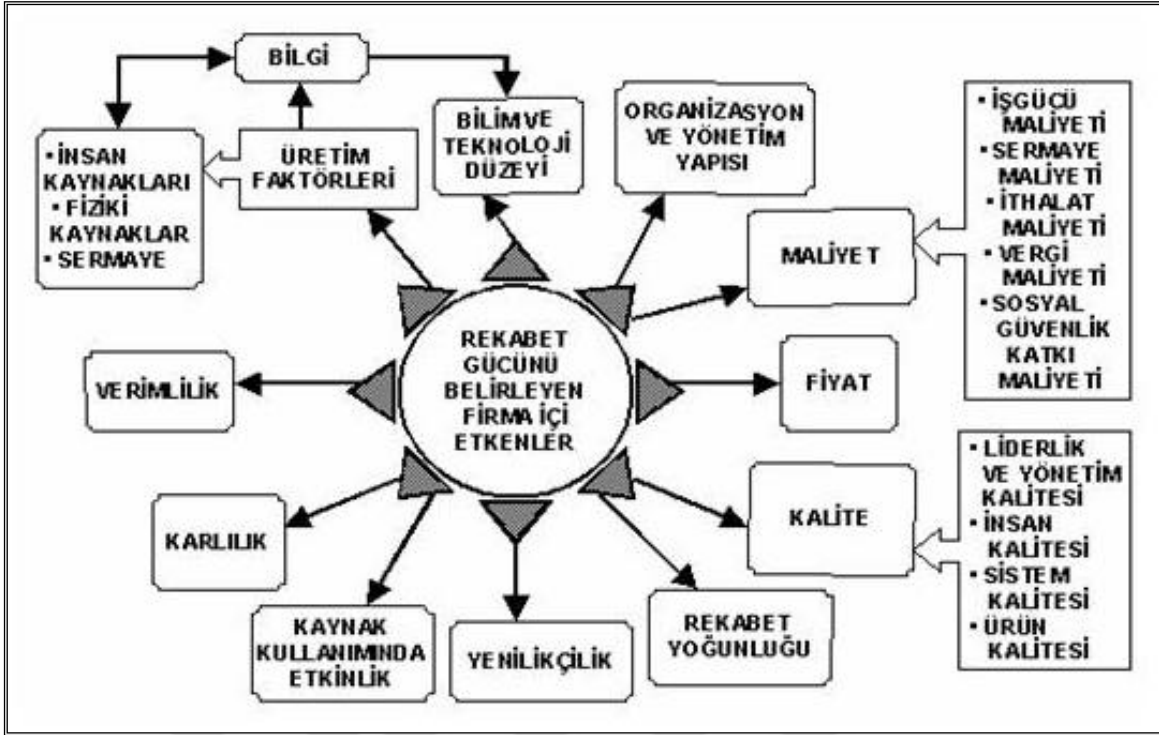
Pazar payı, işletmenin iç ve dış pazardaki gücünü, hazır müşteri kitlesini temsil etmesi bakımından son derece önemlidir. Eğer doğru kullanılırsa bu durum firma için ciddi bir avantajı da beraberinde getirecektir. Rakiplerinden daha fazla iç ve dış Pazar payına sahip olan firmalar için rekabet gücü ve rekabet koşulları, pazarı bilmeyen ya da pazara yeni yeni girmeye başlayan işletmelere göre oldukça iyi durumda olacaktır (Doğan vd., 2003:120).

3.3.2.7. Satış Sonrası

Bir firmanın sunduğu ürün ya da hizmeti, satış sonrasında da takip etmesi, bu ürün ya da hizmet ile ilgili destek hizmetleri konusunda yeterli olması gerekir ki bu yeterlilik hem iç hem de dış pazarda rekabet gücünün artması için gerekli bir durumdur. Satış sonrası hizmetler arasında bakım kolaylığı, hızlı çözümler üretilmesi, yeterlilik, nezaket, şikâyetlerin ele alınması esnasındaki hız vs. sayılabilir. Ayrıca satış sonrası hizmetlerin finansal bakımdan uygun olması da müşteri için söz konusu firmanın tercih nedenidir. Bir firmanın kaliteli ürün üretmesi kadar, satış sonrası destek hizmetleri de rekabet gücü açısından çok önemlidir (Doğan vd., 2003:121).

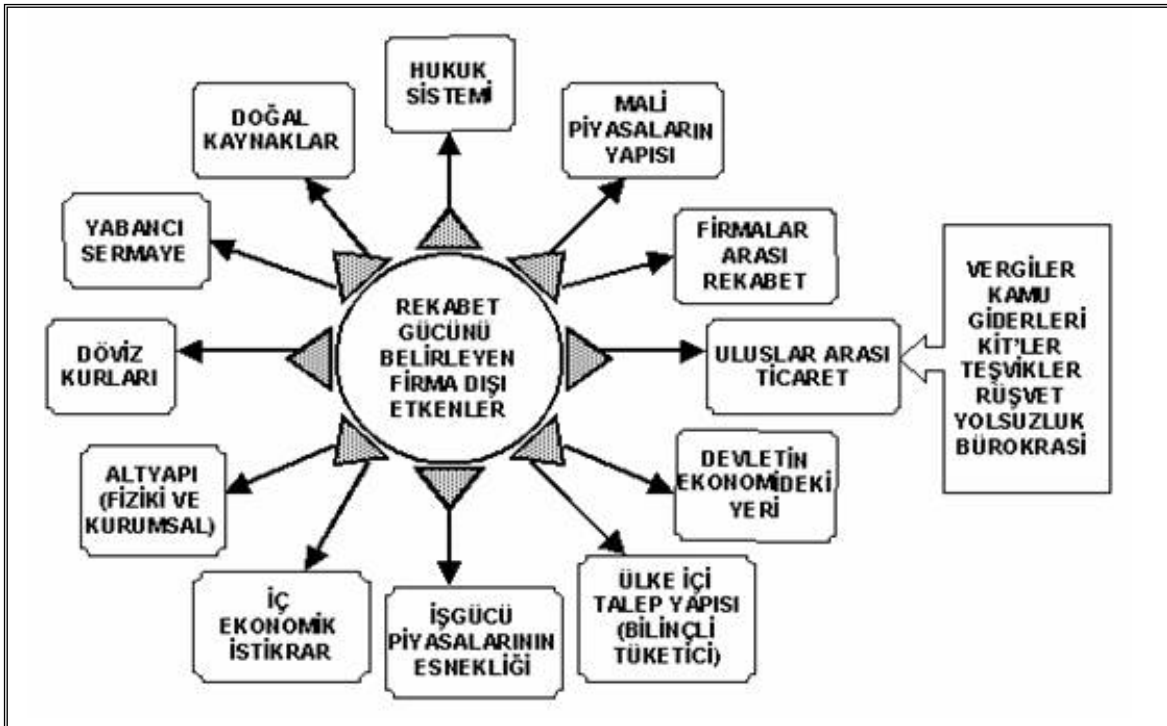
Satış sonrası hizmetlerde bahsi geçen özelliklere sahip olup kaliteli iş çıkaran bir işletmenin rekabet gücü elbette yükselecektir. Bir işletme için müşteri sürekliliği ve bağlılığının oluşturulması kolay değildir. Bu memnuniyetin sağlanabilmesi, kaybedilmesinden her zaman daha kolay olmaktadır. Bu noktada işletmenin satış sonrası faaliyetlerden en iyi biçimde yararlanması, bu sürece de satış sürecine olduğu kadar önem vermesi gerekir. Yeni müşteri bulmak her ne kadar nispeten daha kolay olsa da, mevcut müşterinin kaybedilmemesi, rekabet gücü açısından son derece önemlidir (Coşar, 2008: 48).

Bir firmanın hem ulusal hem de uluslararası alanlarda rekabet gücü ve rekabet yönetimini doğrudan etkileyen daha başka faktörler de mevcuttur. Hem iç hem de dış etkenlere aşağıdaki şekillerde yer verilmektedir:



Şekil 3.2. Uluslararası Rekabet Gücünü Etkileyen Firma İçi Faktörler

Kaynak: Aktan C. ve Vural, İ.Y. (2004). *Rekabet Gücü ve Türkiye*, Türkiye İşveren Sendikaları Konfederasyonu Yayınları, 40.



Şekil 3.3. Uluslararası Rekabet Gücünü Etkileyen Firma Dışı Faktörler

Kaynak: Aktan C. ve Vural, İ.Y. (2004). *Rekabet Gücü ve Türkiye*, Türkiye İşveren Sendikaları Konfederasyonu Yayınları, 81.

3.3.3. Türkiye’de Rekabet Vizyonu ve Lojistik

Lojistik kavramı, 2000’li yılların başında Türkiye’de yeni yeni tam anlamıyla ve kapsamlı olarak dile getirilen bir kavram olmuştur. İlk olarak ithalat ve ihracat ile başlayan lojistik zinciri, daha sonra büyük perakendecilikle varlığını sürdüren firmalar aracılığıyla iyiden iyiye gelişme göstermeye başlamıştır (Babacan, 2003:10).

Esasında 1980’li ve 90’lı yıllarda bu alanda yaşanan gelişmeler, 2000’li yılların başındaki hızlı ilerleme için bir tür altyapı oluşturmuştur. 90’lı yıllarda gerçekleştirilen kombine taşımacılık yatırımları, deniz, hava ve karayolları taşımacılığı için bir atılım dönemi olmuştur. Dünyadaki gelişmelerle paralel bir biçimde gerçekleştirilen çalışmalar ile Türkiye’nin lojistik sektörü, 2000’li yıllardan itibaren artık hem yerel hem de dış pazarda işbirliği yapabilen, yurt dışında bürolar açan, hizmet kalitesi sürekli artan dinamik bir sektöre dönüşmüştür (Yardımcıoğlu vd., 2012:246).

Türk lojistik sektörünün aslında büyük adımlar atmasını sağlayan gelişme, dış ticaret alanında yaşanan gelişmeler ile 80 sonrası Türkiye’de ihracat odaklı büyüme stratejilerinin benimsenmesi olmuştur. Her ne kadar kurumsal eksiklikler ve altyapı konusunda yetersizliklere sahip olsa da Türk lojistik sektörü kendi çevresindeki ülkeler ile ihracat yapabilecek bir konuma yükselmiştir. Türk lojistik sektörünün rekabet gücündeki ani yükseliş, yatırımcıların da dikkatini çekmiş ve Türkiye’nin potansiyel müşterilerinde de artış meydana gelmiştir. Bu bağlamda hem ulusal hem de yabancı firmaların birçoğu Türkiye ile ortak iş yapabilmek adına önemli hamleler gerçekleştirmişlerdir. Aynı şekilde uluslararası düzeyde iş yapan firmalardan da Türkiye pazarına yönelenlerin sayısında bir artış meydana gelmiş, bu durum sonucunda ülkedeki istihdam sorunu da büyük ölçüde çözülmeye başlamıştır. Eksikliklerin ve yetersizliklerin tespit edilerek giderilmesi ile Türk lojistik sektörü daha da iyi bir seviyeye yükselmiş, hem politik hem de jeopolitik açıdan avantaj kazanmıştır (Sahavet, 2006: 48).

Elbette hem coğrafi konumu hem de Doğu ile Batı arasında köprü niteliğinde olması Türk lojistik sektörünü hem bölgesel hem de uluslararası alanda çok kritik bir noktaya taşımaktadır. Rekabet gücünün ve lojistik sektöründe istikrarın devam edebilmesi, lojistik ağı ve altyapıda ortaya çıkan sorunların giderilmesi ile mümkün olmaktadır (Deloitte, 2010:6).

Bir ülke için lojistik sektörü, o ülkenin ekonomik yapısı ve kalkınmışlık durumunun analizi için de son derece önemlidir. Ekonomik göstergelerin pozitif yönde sürmesi sosyal, kültürel, psikolojik dokunun da olumlu yönde etkilenmesi anlamına gelmektedir. Ekonomik göstergelerin değişmesi ve olumlu yönde gelişim göstermesi için ekonomik kalkınma ve diğer ülkeler ile ilişkiler (ihracat) büyük bir önem taşımaktadır. Ekonomik kalkınmanın

gerçekleşmesi sonucunda ülkelerdeki rekabet gücünün artış göstermesi, dış ticaretin önem kazanmasına ve lojistik işlemlerinin çok daha karmaşıklaşmasına neden olmuştur. Bu çerçevede ekonomik faaliyetlerin devam edebilmesi açısından ülkelerin hem iç hem de dış ticarete sürdürülebilir bir yol izlemeleri gerekir. Bu da ancak lojistik sektörü ile sağlanabilir (Yılmaz, 2013:62).

Lojistik sektörü aynı zamanda alım gücünün yükselmesi, kişi başına düşen milli gelirin artması, istihdamın artması ve işsizliğin en aza indirilmesi, motivasyonun sağlanması, jeopolitik ve jeostratejik önemin artması, eğitim seviyesinin iyileşmesi kısacası lojistik üstünlüğün ve rekabet gücünün yükselmesi bakımından da son derece önemli bir yerdedir. Bunlar gerçekleştiğinde dış ticaret hacminin artması, ekonominin büyümesi, yabancı sermayenin artması gibi etkiler de ortaya çıkmaktadır (OECD/WTO, 2013:18-19).

3.3.4. Stratejik Lojistik Yönetimi

Teknolojinin gelişimi ve küreselleşen bilgi işleme kapasitesinin artışı ile ortaya çıkan esnek iletişim sistemleri, daha güçlü - değişebilen yazılım ve bilgisayarlar, iletişimin gün geçtikçe gelişmesi lojistiğe verilen önemi artırmıştır (Demir 2008:23). Bir ülke icat ettiği ürünü, bu ürün bir başka ülkede bulunsa dahi, farklı bir ülkede satabilmektedir. Günümüzde tüm ürünler milli olarak üretilmese de üretilen her ürün satın alınarak o ürüne sahip olunması pekâlâ mümkündür. Bunun gerçekleşmesi ise lojistikle mümkün kılınmaktadır. Lojistik için üretici ile tüketici arasındaki köprü demek yanlış olmaz (Tanyaş, 2015:16). Bir firmanın bir ürünü üretebilmesi için ihtiyaç duyduğu malzemeler, yine lojistik aracılığıyla temin edilebilmektedir. Lojistik olmadığında mal ve hizmetlerin taşınması söz konusu değildir. Bunlara ek olarak lojistiğin önemi, firmaları ve ülkenin gelişimini doğrudan etkileyebilecek güce sahiptir (Taşkın ve Durmaz, 2012: 11).

Lojistik faaliyetlerin hem ortalama kâr düzeyinin sağlanmasında hem de sürdürülebilir rekabet gücünün devam ettirilebilmesinde önemi büyüktür. Stratejiler ve stratejik adımlar ülkelerin sürdürülebilirliklerini sağlamaktadır. Bu nedenle de lojistik faaliyetlerde “stratejik yönetim” kullanılmaktadır. Stratejik yönetim temel olarak hedeflenen amaca ulaşmak için doğru stratejilerin belirlenmesi, benimsenmesi ve uygulanması olarak tanımlanabilir (Ülgen ve Mirze, 2013:28). Stratejik lojistik yönetimi ile firmalar doğru zamanda doğru ürünü doğru fiyat ve doğru teslimat kanalları ile doğru müşteriye iletebilme yetisine sahip olurlar. Bu durum firmanın diğer rakiplerinden daha üstün olmasını ve onların önüne geçmesini sağlar.

Lojistik faaliyetleri ve stratejik yönetim yöntemleri genel olarak iki ana başlıkta ele alınmaktadır. Buna göre stratejik yönetimde “Temel faaliyetler” ve “Destek faaliyetleri”

oldukça önemlidir. Temel faaliyetler, geriye doğru ve ileriye doğru lojistik faaliyetler olarak ele alınmaktadır. Tedarikçiler ile gerçekleşen lojistik faaliyetler geriye doğru; müşteri ile gerçekleşenler ise ileri doğru faaliyetlerdir.

Geriye doğru lojistik faaliyetlerin temelinde farklı tedarikçiler ile ilişki kurma, onlardan satın alma stratejileri, karma şekilde gelişen satın alma stratejileri ve network üzerinden gerçekleşen satın alma stratejileri bu alanda ele alınır. İleriye doğru lojistik faaliyetleri, işletme ve dağıtım kanallarının arasındaki ilişkiye ek olarak dağıtım kanalları ile müşteri arasındaki ilişkinin de ele alınmasını kapsar. Müşteri tarafından talep edilen siparişlerin alınması, irsaliye ve faturalandırma hizmetleri, nakliye ve ürün veya hizmetin müşteriye uygun biçimde ulaştırılması, kredi işlemleri gibi konular da bu alanda değerlendirilmektedir (Ülgen ve Mirze, 2013:290).

Stratejik lojistik faaliyetleri, başarı elde edilmesine yönelik hamlelerin planlanması ile başlamaktadır. Tahmini talep miktarı, depo ve stok yönetimi, ambalajlama, elleçleme, müşteri hizmetleri gibi faaliyetler de stratejik yönetimin önemli bir parçasıdır. Bir firmanın sürdürülebilir üstünlük kazanabilmesi için müşteri taleplerini en iyi şekilde bilmesi ve öngörmesi gerekmektedir (Çekerol, 2013:37-83).

Türkiye gerek jeopolitik gerekse jeostratejik konumu nedeniyle Orta Doğu ve Avrupa arasında transit bir konumda bulunmaktadır. Alt yapısını da demiryolu, deniz ve karayolları gibi projelerde güçlendirmektedir. Karayolları Genel Müdürlüğü Stratejik planı (2017-2021) çerçevesinde ele alınan verilere göre 2015 yılı itibariyle yolcu taşımacılığının %89,2'si, yük taşımacılığının ise %89,8', karayolları aracılığıyla sağlanmaktadır. 2014 -2018 Dönemi 10. Kalkınma Planı kapsamında kuzey ve güney hattında bir tür koridor yaklaşımına uygun hareket edilerek komşu ülkelerle ticaretin geliştirilmesi ve güçlendirilmesi için çalışmalar yapılmakta olup, özellikle yeni oluşan pazarlara erişimin sağlanması, AB temelli ulaştırma faaliyetlerine ve projelerine önem verilmesi, bu sayede uluslararası alanda Türk lojistik sektörünün gelişmesi amaçlanmaktadır. Lojistik karayolu ağı oluşturularak lojistik merkezlerinin en etkin biçimde kullanılması sağlanmak istenmektedir.

Türkiye demiryolları, bölgesel lojistik üssü haline getirildiğinde, Türk lojistik sektörünün kalkınması da sağlanmış olacaktır. Bu sayede 10 milyon m² lik bir konteyner stok alanı açılacak, lojistik faaliyetlerin daha rahat gerçekleşmesi sağlanacaktır.

Türk lojistik sektörü çerçevesinde havayolu taşımacılığının, diğer taşımacılık yöntemlerine göre çok daha hızlı gelişme gösterdiği görülmektedir. Toplamda 55 açık erişime ve seferlere sahip havaalanı mevcut olup, Türk Hava Yolları bu bakımdan oldukça geniş bir filoya sahiptir (<https://utikad.org.tr> erişim tarihi: 19.08.2019). Günümüzde Türk lojistik

sektörü küresel gelişmeleri vakit kaybetmeden takip edebilecek ve yenilikleri uygulayabilecek potansiyele sahip hale gelmiştir. Bunun yanında dünya lojistiğinde önemli bir yere sahip olan birçok firmanın da Türk pazarına rahatlıkla girebildiği görülür. Türk lojistiği bu firmalar için ciddi kolaylıklar sağlamakta, bu firmaların yaşadığı sorunlar için akılcı çözümler gerçekleştirebilmektedir. Genç ve dinamik nüfus yapısı, coğrafi konumu ve lojistik sektöründe gerçekleştirilen ilerlemeler ve yatırımlar sayesinde dünya genelinde önemli bir üs haline gelebilecek konuma yükselmiştir (Orhan, 2003:95).

3.3.5. SWOT Analizi: Türk Lojistik Sektörünün Rekabet Analizi

Türkiye’de hızlı bir biçimde gelişme gösteren, hem iç taşımacılık potansiyeline hem de dış pazarlardaki mevcut potansiyele sahip olan Türk lojistik sektörü için 2023 yılına ilişkilendirilen birçok hedef söz konusudur. Bu bakımdan Türk lojistik sektörünün ilerleyen dönemlerde çok daha başarılı ve ilerleme kaydeden bir yapıya sahip olacağı öngörülmektedir. Bu doğrultuda, Türkiye’de lojistik sektörünün SWOT analizine aşağıda yer verilmektedir. Bu SWOT analizi uygulamasında Türkiye Ulaştırma ve Lojistik Meclisi Sektör Raporu’ndan ve bu alanda yapılan çalışmalardan yararlanılmıştır.

3.3.5.1. Türk Lojistik Sektörünün Güçlü Yönleri

Türk lojistik sektörü, gerçekleştirdiği faaliyetleri çeşitlendiren, yerli ve yabancı firmalar ile işbirliği sağlayan, yurtdışı şubeleri açarak hizmet kalitesinde artış sağlamayı amaçlayan dinamik bir sektör konumuna yükselmiştir. Lojistik bakımından Türkiye’nin güçlü yönleri şöyle sıralanabilir:

- Türkiye ekonomisi dünyada 17., Avrupa Birliği’nde 5. büyük ekonomiye sahiptir. Ayrıca ekonomik büyüme hızı bakımından da AB ortalamasının üzerinde bir potansiyele sahiptir.
- Asya ve Avrupa kıtaları arasında yer alan Türkiye, bulunduğu konum bakımından oldukça stratejik bir öneme sahip olup dünya genelindeki pazarlara dağıtım ve hizmet verme kabiliyetine sahip lojistik üs konumuna da sahip bir ülkedir. Orta Asya ve Kuzey Afrika ülkeleri için de transit geçiş yapılabilecek ülke konumundadır (Çokay, 2012:58).
- Oldukça yüksek bir teknoloji ve büyüme yoğunluğuna sahip olan Türkiye, Avrupa Birliği’ne Uyum Süreci kapsamında yapısal anlamda bir dönüşüm sürecine girmiştir. Yatırım ve iyileştirme konularında da çalışmalara hız verilmiştir. Bu bakımdan 2014 ve 2018 yılları arasındaki Beş Yıllık Kalkınma Planı kapsamında lojistik hedeflerinin büyük çoğunluğunu gerçekleştirmiştir.

- Dünya genelinde yer alan en önemli enerji güzergâhlarının üzerinde yer alan Türkiye, bu sayede diğer ülkeler ile arasında bir ticaret bağı oluşturmıştır. Bu durum sonucunda da lojistik sektöründe ülkenin operasyonel gücü yükselmektedir (Çokay, 2012:58).
- Türkiye, toplamda 68.000 çekiciye sahip olan modern karayolu taşımacılığına ve araç filosuna sahiptir. Bu bakımdan karayolları nakliyesi için yeterli sermaye birikimi sağlanarak geliştirilen bir karayolu taşımacılık ağına sahip olmuştur.
- Avrupa hattında hizmet vermekte olan toplamda 21.000 araçlık taşımacılık filo kapasitesi ile Türkiye, AB'nin çevre dostu motor standartlarına %100 oranında uyum sağlamıştır.
- Yine konumundan kaynaklanan bir avantaj ile Türkiye, Avrupa ve Asya arasında birçok noktaya nakliye ve taşımacılık yapabilecek acente – hizmet hattına sahiptir. Bu bakımdan Avrupa'nın lojistik üssü olmaya aday olan Türkiye, ekonomisinin büyümesi ve coğrafi bakımdan sahip olduğu üstünlük neticesinde yabancı sermayeli şirketler için önemli bir pazar haline gelmiştir. 2005 ve 2015 yılları arasında ülkemize yabancı sermayeli şirketler tarafından toplamda 1,9 milyar dolarlık bir yatırım gerçekleşmiştir (Çokay, 2012:58).
- Üç tarafının denizler ile çevrili olması Türkiye'nin deniz lojistiği alanında da gelişme göstermesini sağlamıştır. Karadeniz'e kıyısı olmayan ülkelerin, Akdeniz'e sınırı olmayan Orta Doğu ülkelerinin malları Türkiye üzerinden ve Türk lojistik firmaları aracılığıyla taşınmaktadır. Bu bakımdan limanlarda ve limanlara ait hinterlandlarda önemli oranda gelişme gerçekleşmiş, bu alanda istihdam artmıştır. (Çokay, 2012:58).
- AB'ye Uyum Süreci doğrultusunda demiryolu sektörü de gelişme göstermeye başlamış, etkin bir hizmet sunulması için yapısal dönüşüm bu alanda da gerçekleştirilmeye başlanmıştır. Hem yatırım hem de işletmeler için iyileştirme çalışmaları bu alanda da kendini göstermeye başlamıştır. Demiryolu ağı hem Avrupa – Asya hem de Avrupa – Orta Doğu ülkeleri arasında etkin şekilde hizmet verebilecek kapasiteye yükseltilmiştir. Demiryolu taşımacılığı için gerekli yatırımların yapılması sayesinde Türkiye'nin bölgesel ve uluslararası alanlarda güçlü bir aktör haline gelmesi öngörülmekte olup ülkemizde yer alan önemli limanlara demiryolları ile bağlantının bulunması da bu durumun temel dayanağıdır.
- Demiryolu taşımacılığında kullanılacak olan malzeme ve ihtiyaç duyulan eksiklikler, büyük oranda yerli sanayide üretilen malzemelerle giderilmektedir. Bu

durum sonucunda hem bu alanda istihdam açığı kapanmakta hem de milli sanayi elini güçlendirmektedir.

- Lojistik sektörünün önemli bir kolu olan posta hizmetlerinde, ortalama otuz yıl gibi kısa bir sürede Türkiye, alt yapı ve kalifiye insan gücü bakımından, aynı zamanda kaliteli hizmet sunması sayesinde yabancı sermayeli şirketler ile rekabet edebilecek güce sahip olmuştur. Bu bağlamda firmalar, ulaştırma noktalarında da oldukça rahat bir konumda bulunmaktadır.
- Türk firmaların, lojistik faaliyetlerde en önemli konulardan bir tanesi olan tedarik zinciri oluşturulması konusunda da yetkin bir konuma yükselmesi dikkat çekicidir.
- Türk firmalarında çalışan elemanların, lojistik eğitime sahip kalifiye elemanlar olması ve işgücü maliyetlerinin de bu sayede düşük tutulması da Türk lojistik sektörüne katkı sağlamaktadır.
- Özellikle ülkemiz fakülte ve yüksekokullarında lojistik sektörüne yönelik yenilikler yaşanması, bu alanda çalışmalar yapan ve eğitim veren bölümlerin sayısında artış meydana gelmesi, bu sektörde arzu edilen nitelikli istihdam gücünün sağlanması anlamına gelmektedir.
- Türk firmaları lojistik sektöründe mevcut pazarlarda deneyime sahip olup, kriz yönetimi konusunda da oldukça başarılı bir grafik çizmektedir. Son yıllarda ham petrol ve petrol ürünlerinin de Türk gemilerine katılması, daha fazla ülkeye daha fazla taşımacılık hizmetine de olanak sağlamıştır.
- Ülkemiz konteynır gemilerinin sayısının ve tonajının artışı, bu gemilerin yaş ortalamasının bir hayli genç olması da deniz taşımacılığı bakımından oldukça avantaj sağlamaktadır.
- Deniz taşımacılığında güvenliğin ve emniyetin sağlanması bakımından AIS, VTS gibi teknoloji destekli sistemlerin aktif bir biçimde kullanılıyor olması, diğer ülkeler için de rahat bir taşımacılık garantisi sunmaktadır.
- Demiryolu taşımacılığında yerli sanayinin güçlendirilmesi amacı ile TCDD ile yabancı katılımlı iştirak şirketlerinin destekleri, bu sektörde gelişmeyi hızlandırmaktadır. Buna ek olarak hızlı trenlerin kullanımına başlanmış olup bu kullanım için akıllı ulaşım sistemleri kullanılmaktadır. Birçok ülkeye göre ülkemiz demir yollarının uygun taşıma mesafesinde olması da güvenilir ve hızlı teslimat sağlanması bakımından son derece önemlidir.
- Demiryolu taşımacılığının, ülkemiz ağır sanayi merkezlerinin içinde bir güzergâha sahip olması, demiryolu taşımacılığı için sağlanan alt yapı ve demiryolu

hizmetlerinin geçmişe dayanan güçlü ve köklü bir yapıya sahip olması da deneyim bakımından büyük bir avantaj sağlamaktadır.

- En önemli avantajlardan bir tanesi de Türkiye'nin Avrupa Birliği Ortak Transit Sistemi içinde bulunmasıdır.

3.3.5.2. Türk Lojistik Sektörünün Zayıf Yönleri

Birçok avantaja sahip olan Türk lojistik sektörü, halen bazı eksikliklere sahiptir. Bu eksikliklerin giderilmemesi, sektörde olumsuz gelişmelerin de önünü açmaktadır. Türk lojistik sektöründe en önemli sorun, gerçekleştirilen yatırımların bir plan ve altyapıya sahip olmamasıdır. Bu çerçevede bu sektörde karşılaşılan sorunlar şunlardır:

- Türk lojistik sektörü bünyesinde yeterli eğitilmiş ve nitelikli işgücü potansiyeli bulunmamaktadır. Eğitilmiş ve nitelikli istihdam potansiyeli, genellikle Türk lojistik firmaları ile çalışan yabancı sermayeli şirketlerde çalışmaktadır. Bunun sonucunda Türk lojistik sektörü olumsuz etkilenmektedir (Uçar, 2007: 80).
- Teknolojik gelişmeler takip edilmesine rağmen günümüzde halen tam anlamıyla etkin bir biçimde kullanılamamaktadır. Bu alanda yapılan yatırımlar oldukça yeni olup altyapı ve bilişim gibi konularda eksiklikler söz konusudur. İşletmeler için lojistik programları maddi açıdan bir külfet olarak görülmekte ve bu yüzden bu programlara pek fazla rağbet edilmemektedir (Uçar, 2007: 80).
- Demiryolları her ne kadar ağır sanayi bölgelerinde yer alsa ve limanlara erişim sağlasa da, genel olarak birçok bölgede demiryollarında bakımsızlık söz konusudur. Demiryolu taşımacılığı bu bakımsızlık ve kullanım zorluğu nedeniyle tam kapasite kullanılamamaktadır (Uçar, 2007: 80).
- Demiryollarında olduğu gibi limanlarda da altyapı yetersizlikleri mevcuttur ve firmalar tarafından yatırım yapılmadığı için bu altyapı sorunu ortadan kaldırılamamaktadır. Aynı zamanda kredi temin edilmesinde de zorluklar yaşanmaktadır.
- Ülke, lojistik bir üs oluşturulması için son derece müsait olmasına rağmen, firmalar arasında bir işbirliği bulunmamaktadır. Bu da ortak bir çalışma yapılmasını engellemektedir.
- Her ne kadar kalkınma ve geliştirme stratejik planları yapılıyor olsa da Türk lojistik sektörü için yapılan planlamalar genel anlamda yetersiz kalmaktadır ve ileriye dönük bir çalışma yetersizliği de mevcuttur.

- Lojistik faaliyetlerde yasal olarak çeşitli düzenlemeler yapılması ve yasa açıklarının kapatılması da gerekmektedir. Aksi halde sektörde mevcut olan haksız rekabet büyüyerek var olmaya devam edecektir. Ayrıca gümrük işlemlerinin gereksiz derecede uzun sürmesi taşımada gecikmeye ve bu da talep eden müşteride memnuniyetsizliğe sebep olmaktadır.
- Filoda yer alan ve filonun büyük bir kısmını ihtiva eden dökme yük gemilerinin birçoğu yaş ortalaması bakımından sorun yaşayabilecek durumda olup standartlara uygun bir konumda bulunmamaktadır. Koster filosunun da aynı şekilde yaş ortalamasının altında kalması ve standartlara uygun olmaması deniz taşımacılığı için olumsuz bir durum olarak karşımıza çıkmaktadır (Uçar, 2007: 80).
- İthalat ve ihracat için kullanılan emtiaların $\frac{3}{4}$ 'ü yabancı bayraklı gemiler tarafından taşınmaktadır. Bunun temel nedeni, filomuzda yeterli standartlara sahip gemi sayısının az olması ve yeterli sayıda/tonajda LPG gemisi olmamasıdır. Bu nedenle LPG ithalatı 4/5 oranında yabancı bayraklı gemilerce taşınmaktadır (Uçar, 2007: 80).
- Denizyolu ile ithal edilmekte olan doğalgaz için LNG gemilerinin Türk filosunda bulunmaması da önemli bir eksikliktir. Tüm taşımacılık kollarına bakıldığı zaman en az yatırımın demiryoluna harcandığı da görülmektedir. Bu bakımdan ulaştırma için kullanılan demiryolu payı, yolcu ve yük taşımacılığında geride kalmaktadır (Uçar, 2007: 80).
- Yapılması beklenen ve gerekli olan yatırımlar finansal açıdan oldukça maliyetlidir. Trenlerin mevcut taşıma kapasiteleri de yetersizdir. Aynı şekilde demiryolları arasındaki bağlantı hatlarında da eksiklikler mevcuttur (Uçar, 2007: 80).
- Önemli ve ağır nakliye deniz ve demiryolları ile yapılmasına rağmen pazar taleplerine uygun üretim, satış ve pazarlama teknikleri yetersiz kalmaktadır.
- Taşımacılık ve lojistik ile ilgili yapılan akademik çalışmalar henüz istenen seviyeye ulaşamamıştır (Uçar, 2007: 80).
- Taşımacılık ve lojistik faaliyetlerinde kullanılan araç ve ekipmanlar oldukça pahalıdır ve bu nedenle sınırlı sayıda kullanılabilir. Bu da taşıma hızının düşmesine yol açmaktadır (Uçar, 2007: 80).
- En önemli sorunlardan biri de, lojistik işlemlerinde tam anlamıyla bir standardizasyonun oluşmamış olmasıdır (Narin, 2009: 111).

3.3.5.3. Türk Lojistik Sektöründe Fırsatlar

Eksikler ve altyapı konusunda yetersizlikler söz konusu olsa da Türk lojistik sektörü açısından fırsat olarak kabul edilen gelişmeler son yıllarda gittikçe artmaktadır. Bu gelişmeler, şöyle sıralanabilir (Tutar vd. 2009:203):

- Dünya ticaret hacmi, günümüzde gelişmekte olan doğu ülkelerine doğru kaymakta olup Türkiye'nin dış ticareti hemen tüm ülkeler için çok daha önemli olmuştur.
- 4925 sayılı Karayolu Taşıma Kanunu bağlamında denetimlere başlanmış olması, bu alanda ortaya çıkabilecek aksaklıkların önüne geçilebilmesini sağlaması bakımından önemlidir.
- Posta tekeli ve serbestleşmenin kaldırılması durumunda posta sektörü özel firmalar için çalışılabilir bir konuma gelecek ve hem yatırım hem de istihdam açısından yararlı olacaktır.
- E-Ticaret potansiyelinin hızlı bir biçimde büyümesi ve genişlemesi, bu alanda mevcut potansiyelin de kullanılması için faydalı olacaktır.
- Türk lojistik sektöründe son yıllarda ortaya çıkan hızlı gelişmenin etkisi ile hem kesintisiz demiryolları hızlı taşımacılık için bir avantaj haline gelmiş hem de kombine taşımacılığın önemi artmıştır (Tutar vd. 2009:205).
- Deniz yolu, hava yolu ve demiryolu taşımacılıkları da, karayolu taşımacılığında olduğu gibi, devlet tarafından destek görmeye başlamış olup bu durum somut bir hal almıştır.
- Demiryolu altyapısının güçlendirilip eksikliklerinin giderilmesi sayesinde ve yüksek kapasiteli ve son teknolojiye uygun uluslararası alanda kabul görmüş özelliklere sahip yeni bir ağa dönüşmesi ile birlikte, Türk demiryollarının uluslararası transit ticaret için potansiyel bir seçenek olması beklenmektedir. Bu bakımdan transit taşımacılığın da önemi artacak ve Türk demiryolu transit taşımacılığına da talep artacaktır.
- Özellikle demiryolu sektöründe kullanılan araç ve malzemelerin onarım ve bakımını üstlenen, bu malzemelerin imalatını yapabilecek özel sektör kuruluşları girişimi oluşmaya başlamıştır.
- Ar-Ge projeleri kapsamında Ulaştırma, Denizcilik ve haberleşme Bakanlığı tarafından bir destek fonu oluşturulması, Ar-Ge konusunda yaşanan eksikliklerin giderilmesi için önemli bir fırsattır.

- Çevre dostu uygulamaların artmasını sağlayan yasal düzenlemeler yapılmaya başlanması ve bilgi teknolojilerinin lojistik sektörüne entegre edilmesi de gelişim açısından önemli ilerlemelerdir.
- Ülkemizdeki ekonomik ve politik istikrar Orta Doğu'da bulunmamaktadır ve bu nedenle de liman yatırımları için yabancı sermaye hızlı bir biçimde çekilebilmektedir.
- Hammadde ulaşımının gittikçe kolaylaşması ve bu hammaddelere ulaşmak için gereken maliyetlerin düşmesi, kaliteli ulaşım altyapısı için oluşan rekabet sonucunda ürün fiyatlarının düşmesi ve bu sayede alımın artması da fırsatlardan bir tanesidir.
- Türkiye'nin 2023-2035 dönemi için belirlenen hedefleri AB ile uyumlu bir yöndedir. Bu nedenle ortak pazar ve ortak hareket etme kapasitesinde de artış öngörülmektedir.
- Marmaray, Kars-Tiflis vs. projelerin devam etmesi, Türkiye'nin lojistik anlamında konumunu güçlendirmektedir. Ayrıca demiryolu ulaşımı için iyileştirme çalışmaları devam etmekte, ulaşımın serbestleştirilmesi yönünde yeni düzenlemeler yapılmaktadır. Mevcut durumda eksiklikleri bulunan demiryolu hatlarının ve trenlerin yenileme döngüsüne girmesi ve bu alanda meslek standartlarına uygun çalışmaların gerçekleştirilmeye başlanması, ileriye dönüş fırsatları olarak karşımıza çıkmaktadır.
- Son olarak, Türkiye'nin muhtemel AB üyeliğinin dış ticaret hacmini artırması beklenmektedir. Bu nedenle son yıllarda Çin tarafından kaydedilen gelişmeler Türkiye için son derece önemlidir. Çin'in hemen tüm ülkelerle ticari ilişkisi bulunmaktadır. Bu şekilde devam etmesi halinde ihracat şampiyonluğunu bünyesine alması beklenen Çin, AB için de çok önemli bir potansiyel pazardır. Bu nedenle Türkiye'nin de bu denklemde yer alması, dış ticaret hacmi ve getirileri bakımından çok önemli olacaktır. (Tutar vd., 2009:205).

3.3.5.4. Türk Lojistik Sektöründe Tehditler

Türk lojistik sektörü için zaman içinde ortaya çıkan fırsatlar, Türkiye'nin bu alandaki açığını kapatmasına yararlı olacak ve bu bakımdan ülkemizin uluslararası lojistik çerçevesinde edindiği önemli rolü pekiştirmesini sağlayacaktır. Elbette bu fırsatların doğru ve stratejik adımlar hesaplanarak kullanılması hayati önem arz etmektedir. İlerleyen dönemlerde

Türk lojistik sektörünün karşısına çıkabilecek bazı tehditler ve olumsuz durumlar da söz konusudur. Bu bağlamda ortaya çıkabilecek tehditlere aşağıda yer verilmektedir:

- Öncelikli olarak, Türk lojistik sektörü önündeki bürokratik engeller, bu alandaki gelişmeleri de kısıtlamaktadır. Bu nedenle diplomatik alanda da bir açık ortaya çıkmaktadır. Bu alanda ve sektör içinde yeni modernizasyonlar gerçekleştirilmesi gerekmektedir. Uluslararası lojistik sektöründe halen yalnızca büyük firmalarını kullanabilen Türkiye, küçük ve orta boy aktörlerini de kullanmaya başlamalı, acil şekilde onları da sistemine dâhil etmelidir (Tutar vd., 2009:205).
- Küresel alanda ortaya çıkan ekonomik krizlerden Türkiye olumsuz etkilenmekte ve dolayısıyla taşımacılık sektörü de bu durumdan olumsuz yönde etkilenmektedir.
- Küresel ve bölgesel ekonomik ve politik krizler nedeniyle hâlihazırda ticaret yapılan ülkeler ile iletişim kopma noktasına gelebilmekte, lojistik işlemleri de aksamaktadır. Bu durum sonucunda da ekonomik olarak ülke bazında bir zarar ortaya çıkmaktadır.
- AB'ye uyum süreci kapsamında yaşanan gecikmeler dolayısıyla fırsatlar kullanılamamakta, yapısal fonlar ile uzun vadeli politikalar devreye sokulamamaktadır. Bu durum avantajları dezavantaja çevirmekte ve gelişme anlamında gecikmelere yol açmaktadır.
- Türkiye'ye ait yük pazarından daha fazla kâr elde etmek isteyen yabancı ülke firmalarının kota uygulaması getirmesi ve korumacı tedbirler alması, bunları bir tür koz olarak kullanmaya başlaması, Türkiye açısından risk barındıran faktörlerden bir tanesidir.
- Gelişen dünya standartlarına uygun taşımacılık yöntem ve fırsatlarının kullanılamaması, Rusya, İran ve Hindistan ortak çalışması olarak başlatılan Kuzey-Güney ulaştırma koridoru ile Çin'den başlayarak Kuzey Avrupa ve oradan da Akdeniz'e uzanan uluslararası rakip taşımacılık koridorlarının gelişmesi, Türkiye'nin köprü konumunu zayıflatacak bir risk faktörü olarak görülmektedir.
- Rusya ve AB'nin tüm ulaşım ağının güçlendirilmesi ve bütün taşıma yöntemlerini kapsayan ortak bir çalışma planı yapması, Türkiye'nin bu plan haricinde kalması oldukça büyük bir sorundur.
- Akaryakıt fiyatlarındaki sürekli artış, Türk lojistik sektörünü olumsuz yönde etkilemektedir. Ayrıca taşımacılık ve ticareti büyük oranda kolaylaştıran BM sözleşmelerine Türkiye'nin dâhil olmaması ve bu sözleşmelerin ülkemizde uygulanmaması, bütünsellik açısından zarar vericidir.

- Her ne kadar iyi bir konuma doğru ilerleme kaydetse de, imaj ve tanıtım konusundaki eksiklikler milli lojistik sektörümüzün tanınmasını ve kullanılmasını engelleyici faktörlerden biridir.
- Tüm bunlara ek olarak, güvenlik konusunda gerçekleştirilen uygulamaların Türkiye’de yürürlüğe konmasında birtakım gecikmeler söz konusu olmaktadır. Bu da uluslararası lojistik faaliyetleri için ciddi bir risktir (Tutar vd. 2009:205).

3.3.6. Fırsat Lojistiği ve Çözüm Önerileri

“Fırsat” kelimesi Arapça “furşat” kökünden gelmekte olup “şans, talih, tesadüf, punt, uygun zaman” anlamlarında kullanılmaktadır (Kiraz, 2006: 133).¹ Bu noktada fırsat kelimesinin anlamından yola çıkılarak, fırsat lojistiği kavramı daha net olarak anlaşılabilir. İlk kez tezimizde yer verilen bu lojistik yöntemi, uluslararası alanda birçok sorunun çözülmesine katkı sağlayacaktır. Fırsat lojistiği kavramı ile ifade edilmek istenen; Dünya çapında karşılaşılan küresel ve bölgesel krizlere karşı rakip ülkelerin lojistik sektörlerinin yapacağı hamleleri önceden görerek, ülkenin jeopolitik, jeostratejik, ekonomik, dini, siyasi ve teknolojik faktörler açısından kazanılan fırsatları en iyi şekilde analiz edebilme, rakip düşüncelerin birkaç hamle ötesini görerek sektörde avantajlı bir konuma geçme sanatıdır. Askeri anlamda, krizler karşısında lojistik sektörünün savunma yerine taarruza her an hazır olabilme kabiliyetidir. Bu lojistik türü özellikle bölgesel krizler sonrasında çeşitli ülkeler ile yaşanan sorunların ve kopma noktasına gelen taşımacılık faaliyetlerinin kilit noktasını oluşturmaktadır. Fırsat lojistiği en dar anlamı ile lojistik sektörü açısından rakiplerin düşüncelerinin üstünde düşünme sanatıdır. Gelecek dönemlerde lojistik sektörü bağlamında Fırsat Lojistiğini hayata geçirecek olan ülkeler kendi kulvarlarında rakipsiz olacaktır.²

Türkiye lojistik sektörün ’de her ne kadar avantajlı bir konumda yer alıyor olsa da çeşitli risklerle karşı karşıya kalmaktadır. Hem ulaşım ve taşımacılık için kullanılan yöntemlerdeki altyapı yetersizlikleri, AB uyum süreci çerçevesinde yaşanan güçlükler, Orta Doğu’dan petrol taşımacılığı ve doğalgaz için yeterli kalite ve seviyede araç bulunmaması ve en önemlisi de dünya genelinde bölgesel ve bir anda ortaya çıkan ekonomik krizler Türk lojistik sektörünün geleceğine zarar verme potansiyeline sahiptir.

Lojistiğin birçok bakımdan ele alındığı günümüzde tedarik lojistiği, üretim lojistiği, tersine lojistik, dağıtım lojistiği gibi kavramlar bu sektör literatüründe yer edinmiştir. Lojistik

¹ Fırsat sözcüğü yunan Etimolojik sözlüğünde, ~ *Ar furşa(t)* فُرْصَة [#frş fu^lla(t) mr.] bir işin yapılacağı aralık, vesile, şans ~ *Aram pirşā* פִּרְשָׁה [#prş] delik, gedik (özellikle surda) < *Aram pəraş* פִּרְצַ delme, gedik açma şeklinde kullanılmaktadır. [anon., Tezkiretül-Evliya terc., 1341] “*Mālikūn nefsi fursat buldı, feryād eyledi*[Mesud b. Ahmed, Süheyl ü Nevbahar terc., 1354]*bunu fikr idüp fursat gözledi*”

² Topuz Hüseyin 8 Mayıs 2019 tarihinde yapılan sözlü mülakat.

sektörü için yepyeni bir kavram olarak “fırsat lojistiği” de diğer lojistik çeşitleri gibi değerlendirilmelidir.

Fırsat lojistiği ülkeler arasında yaşanan krizlerin ortadan kaldırılması, ilişkilerin kopmaması aksine güçlendirilmesi için bir avantaj olarak Türk lojistik sektöründe kullanılabilir. Tez çalışmamızda ele aldığımız Katar ve IKBK krizleri bağlamında fırsat lojistiğinin ne gibi avantajlar sunacağı ele alınacak olup, bir örnek teşkil etmesi bakımından son derece önemli bir yere sahip olacaktır.

Fırsat lojistiği, beklenen şekilde ve uygun koşullar dâhilinde uygulamaya alındığında, bu yöntemi kullanan ülke için bir anlamda ve kısa bir süre içinde rekabet analizi içinde de yer alacaktır. Fırsat lojistiğinin kullanıldığı ülkelerde özellikle de savaş, doğal afet gibi olağanüstü hallerde rekabet üstünlüğünün sağlanması da kaçınılmaz olacaktır. Söz gelimi bir bölgede savaş esnasında en kısa sürede ve en hızlı biçimde gerekli donanımı elde eden taraf avantajlı konuma geçecek ve bunu sağlayan fırsat lojistiğinin kullanımının önemi çok daha net bir biçimde anlaşılabilecektir.

Fırsat lojistiği kavramı, lojistik sektörü içerisinde anlaşıldıktan ve yer edindikten sonra hem bölgesel hem de uluslararası alanlarda rahatlıkla kullanılarak uygulanabilir hale gelme potansiyeline sahiptir. Bu konu ile ilgili olarak olası uygulamalar konusunda aşağıda bazı öngörülere ve gerekliliklere yer verilmektedir:

- **Bölgesel Alanlarda Fırsat Lojistiği Kullanımı:**

Türkiye’de her ne kadar çok köklü bir lojistik ağından bahsedilemese de, günümüzde hizmet sektöründeki en yüksek pay lojistik sektörüne aittir. Türkiye’de lojistik hizmeti alan firmalar için taşımacılık büyük bir önem taşımakta olup, arzu edilen taşımacılık hizmetleri farklı türlerde kullanım gerektirmektedir. Bu durum bölgesel anlamda da aynı çizgide varlığını sürdürmektedir.

Lojistiğin fırsat lojistiğine dönüştürülebilmesi ve başarılı olabilmesi için, bu alandaki uygulamaların performanslarının en iyi biçimde ölçülmesi elzemdir. Fırsat lojistiği için bölgesel olarak, ilk etapta, süreçlerin net bir biçimde ele alınması çok önemlidir. Ayrıca fırsat lojistiğinin işe yarar sonuçlar elde edilmesine katkı sağlaması için, lojistikte performans ölçümünün yapılmasına önem verilmeli, aynı ölçüm fırsat lojistiği için de kullanılmalıdır. Bu alanda gerçekleştirilen ölçüm ve alınan kararlarda şunlara dikkat edilmelidir:

- Stok yönetimi konusu dikkate alınmalıdır. Envanter yönetimi için bu nokta oldukça önemlidir. Bu ölçümün hatasızca yakın gerçekleştirilmesi, fırsat lojistiği ile gerçekleştirilecek taşımacılık işlemlerinde de rota belirlenmesine yardımcı olacaktır.

- Ürün ve hizmetlerin nerelerden sağlanacağı, hangi ürün veya hizmetlerin tercih edileceği gibi kararlar, klasik lojistik için olduğu kadar fırsat lojistiği için de geçerlidir. Özellikle, bölgesel alanda kullanılması planlanan fırsat lojistiği için hayati önem taşıyan ürün ve hizmetlerin tercih edilmesi bir hayli önemlidir.
- Genel olarak, olağanüstü durumlarda kullanılması planlanan fırsat lojistiğinde, bölgesel olarak, taşınması yapılacak olan ürünlerin dayanıklılığı, kalitesi, acil durumlara uygun kullanımı, koruma özellikleri ve kullanım ömrü önemlidir. Bu bakımdan, fırsat lojistiği kapsamında bu maddeye özellikle dikkat edilmelidir.
- Fırsat lojistiğinde ürün ya da hizmetin nasıl taşınacağı da önemli bir sorunsaldır. Taşımacılık yapılacak olan bölgenin güzergâh şartlarının bu bakımdan iyi bilinmesi gerekir. Karayolu, hava, deniz ya da demiryolu ile taşımacılığı gerçekleştirilecek olan ürün ve hizmetlerin en kısa sürede ve en doğru biçimde, özellikle acil durumlarda ya da olağanüstü hallerde, varacağı yere ulaştırılması gerekir.

Bölgesel olarak kullanılması planlanan fırsat lojistiği, kısa bir güzergâhta ve kısa vadede arzu edilen bölgeye ulaştırılması gerektiği için bölgesel şartların en iyi biçimde araştırılması ve uygulama esnasında iletişimin de en üst seviyede olması gerekmektedir.

- **Küresel Alanlarda Fırsat Lojistiği:**

Bölgesel alanlarda gerçekleştirilmesi planlanan fırsat lojistiğinin küresel alanlara açılması noktasında, daha geniş kapsamlı bilgi ağı ve uygulamalar gerekecektir. Özellikle deniz aşırı ülkeler ya da doğrudan karayolu ile geçişi bulunmayan bölgeler için alternatif seçeneklerin mutlak surette bulunması gerekmektedir. Fırsat lojistiği için uygulanabilecek bazı stratejilere aşağıda yer verilmektedir:

- Acil durumlarda yahut ulaşılması zor bölgelerde fırsat lojistiğinin geliştirilebilmesi için birden fazla lojistik kolunun birleştirilebilmesi gerekmektedir. Aynı şekilde her bir lojistik yöntemi en iyi şekilde kullanılabilir durumda olmalıdır, bu alanda iyileştirme çalışmaları yapılmalıdır.
- Mevcut trafik yoğunluğunun alternatif taşımacılık yolları kullanılarak azaltılması ve olabilecek en kısa sürede taşınacak ürün ya da hizmetin arzu edilen yere ulaştırılmasına da dikkat edilmelidir. Bu bağlamda fırsat lojistiğine yönelik planlamalar yapılarak çeşitli masraflar hesaplanmalı, en makul giderle işin çözümlenmesine çalışılmalıdır.
- Belli noktalarda oluşturulacak duraklarla, taşıma esnasında ortaya çıkabilecek sorunlar en aza indirilmelidir.

- Kullanılması planlanan fırsat lojistiği ağı için uzun mesafeler de hesaba katılarak en uygun, en hızlı, en güvenli taşıma koridorlarının oluşturulması sağlanmalıdır. Her bir durak noktası arasında iletişimin kopmaması için de önlemler alınmalıdır.
- Fırsat lojistiğinin acil durumlarda beklenmeden kullanılabilmesi bakımından, stoklama koşulları en iyi seviyeye getirilmelidir. Bu çerçevede soğuk hava depoları ya da gerekli olabilecek donanımın hazır hale getirilmesi ve aktif biçimde kullanıma hazır olması gerekmektedir.
- Hızlı ve güvenilir bir fırsat lojistik ağı oluşturulabilmesi için standart son derece önemlidir. Bu yöntemin kullanıldığı tüm alanlarda, bütün ülkelerde belge usulüne dikkat edilmeli, listeleme, kayıt tutma ve standart belgeleme usulleri kullanılmalıdır.

Özellikle az gelişmiş ülkelerde krizlerin ve olumsuz koşulların çok daha yaygın olduğu dikkate alındığında, fırsat lojistiğinin hem güvenliği hem de rekabet üstünlüğünü sağlamada yaratacağı etki dikkate değerdir.

Elbette günümüzde fırsat lojistiğinin uygulanabilirliği konusunda iyimser olmak oldukça zordur. Türkiye'nin, lojistik sektöründe henüz tam anlamıyla bir gelişme söz konusu olmadığından, fırsat lojistiğinin etkin kullanımı da ne yazık ki zaman alacak gibi görünmektedir.

3.3.6.1. Türkiye –Irak ilişkileri Çerçevesinde Fırsat Lojistiği

Çalışmamızda daha önce de bahsedildiği gibi Irak'ta ortaya çıkan IKBK krizi sonrasında Türkiye ve Irak arasındaki mevcut ticaret güzergâhında bir değişiklik gerçekleşmemiştir. Daha önce de olduğu gibi ticaret güzergâhı olarak Zaho-Dohuk-Erbil hattının kullanımına devam edilmiş, daha sonraki dönemlerde ise Habur'dan başlayarak Zaho-Dohuk-Erbil hattını da içine alarak Erbil'den Süleymaniye'ye ve son olarak da Bağdat ve Basra'ya ticaret ulaşımı gerçekleştirilmiştir (Muslu, 2019:10).

Mevcut hat üzerinde Irak Merkezi Hükümeti, IKBK ile yaşadığı gerilimler ve anlaşmazlıklar neticesinde bazı sorunlar yaşamıştır. Özellikle sınır ve gümrük kapılarının, alınan gümrük vergilerinin anlaşmazlıklara konu olması ve bu durumun taşımacılık maliyetlerini yükseltmesi, Irak'ta faaliyet gösteren birçok Türk firma için sorun oluşturmuştur. Türk lojistik firmaları için bu durum ekstra maliyetler ortaya çıkmasına neden olmuştur. Tırlar, mevcut krizden dolayı yollarda sürekli olarak durdurulmuş, gümrük noktalarında uzun sürelerce bekletilmiştir. Bu durum sonucunda ise Türk firmaları durumdan

memnuniyetsizlik duymuş, Habur üzerinden sürdürülen iki taraf ticaretine alternatif yollar sunulmuştur (Muslu, 2019:10).

2016 yılında İran üzerinden geçiş yapılarak İran ile Irak Merkezi Hükümeti'nin kontrolü altındaki sınır kapıları kullanılmaya başlanmış, Ağrı Gürbulak sınır kapısı ile İran'a, İran Mehran Sınır Kapısı üzerinden de Irak'a ulaşılan bu güzergâh, hem uzun zaman almış hem de daha fazla maliyetli olmuştur. Bu noktada fırsat lojistiğinin devreye sokulması, bölgede maliyetlerin düşmesini de sağlayabilir. Ancak bunun için öncelikle Türk lojistik sektöründeki finansal sorunların çözülebilmesi gerekmektedir. Elbette bu sorunların çözülmesi zaman alacaktır. Yine de finansal bakımdan ayakta durabilen bir lojistik sektörü, teknolojik gelişmelere uygun araç ve ekipmanlar ile maliyet ve uzaklık sorununu çözecektir.



Şekil 3.4Gürbulak-Bağdat Karayolu Hattı (Muslu, 2019:10).

Kaynak: Muslu, F. (2019). "Ovaköy Sınır Kapısı Kapsamında Türkiye Irak İlişkileri". *Seta Analiz*, 264: 1-21.

Irak bölgesinde yaşanan bir başka sorun ise ihracatı yapılan ürünlerin kalite standartlarına uygun olmamasıdır. Türk standartlarına uygun biçimde hazırlanan ve gönderilen ürünler, Irak Merkezi Hükümeti'nin ayrı, IKBY'nin ayrı denetimine ve standardına maruz kalmaktadır. Türk lojistik firmaları tarafından kullanılan Türk Standartları Enstitüsü (TSE) onaylı belgelerin bölgede geçerliliği olmaması, en önemli sorunların başında gelmektedir. IKBY ve Irak Merkezi Hükümeti'nce kabul edilen standart materyalleri farklı olduğu için Türk firmalarına ekstra maliyet çıkmaktadır. Bunun için Türkiye, Irak Merkezi Hükümeti ile diplomatik alanda anlaşma yapabilir ve bu sayede ortaya çıkan maliyetlerde iyileşmeye gidilebilir. (Muslu, 2019: 11).

Fırsat lojistiği çerçevesinde, bu durumun çözümü için bazı adımlar atılabilir. Diplomatik açıdan bir anlaşma sağlanarak Irak Merkezi Hükümeti sınırları içinde TSE

standartlarının uygulandığı bir tür kurum oluşturulabilir. TSE standartlarının kabul edilmemesi durumunda Irak Merkezi Hükümeti tarafından kullanımına devam edilen Bureau Veritas veya TÜV Rheinland firmalarından birinin ofisi ülkemizde açılarak, ürünler yola çıkmadan önce denetimden geçirilebilir. Ancak bunların tamamı için siyasi otoritelerin adım atması son derece önemli ve gereklidir.

IKBY tarafından Türkiye-Irak ticareti kontrol altında tutulmaya çalışılmaktadır. Bunun için de Habur sınır kapısı kullanılmaktadır. Bu noktada iki başlı bir ülke durumunda olan Irak'ın tek bir sınır kapısı üzerinden ticaret yapması sağlıklı görünmemektedir. Bu bakımdan Irak ve Türkiye arasında yeni bir ticaret yolu belirlenmesi de gereklidir.

Irak ve Türkiye arasındaki ilişki, birçok yönden etki altında kalmaktadır. Irak'ta mevcut olan güvenlik açığı ve sorunlar, siyasi olumsuz gelişmeler, iki ülke tarafını da ciddi anlamda olumsuz yönde etkilemektedir. Bu nedenle yeni bir ticaret güzergahı belirlemek, fırsatların sürdürülmesi ve her iki tarafın da ticaretinin yürütülmesi bakımından elzemdir. Türkiye ve Irak arasında IKBY ekarte edilerek açılacak yeni bir sınır kapısı, fırsat lojistiği kapsamında ele alınabilir. Bunun için çeşitli seçenekler mevcuttur ve Ovacık Sınır Kapısı projesi de bunlardan bir tanesidir (Muslu, 2019:13). Bahsi geçen proje ile birlikte Türkiye IKBY'ye maruz kalmadan doğrudan Irak Merkezi Hükümeti'ne ürünleri ulaştırabilecek, böylelikle ekstra ödenmesi gereken maliyetler de ortadan kalkacaktır.

Bölgede mevcut olan önemli sorunlardan bir tanesi de petrol dalgalanmalarıdır. DAES tarafından petrol boru hatlarının tahrip edilmesi sonucunda Irak Merkezi Hükümeti ciddi zararlara uğramış ancak son yıllarda durumunu yeniden toparlamıştır. Bu noktada petrolün lojistiği için gerekli ekipmanın Türkiye tarafından sağlanması ya da sağlanabilmesi, iki ülke ilişkilerini geliştireceği gibi, her iki taraf için de kazanç getirecek bir adım olacaktır. Bu noktada yapılması gereken, petrol taşıyabilecek deniz yolu araç ve ekipmanlarının kısa sürede yenilenmesi ve faaliyete geçirilmesi olacaktır.

3.3.6.2. Türkiye – Katar İlişkileri Bağlamında Fırsat Lojistiği

Kişi başına düşen milli gelir sıralamasında yıllık yaklaşık 30.000 USD ile Arap ülkelerinin en zengini olan Katar, dünyadaki kanıtlanmış doğalgaz rezervinin de % 5'lik bölümüne sahiptir. Doğal kaynaklara sahip oluşu, toplumun refah seviyesinin yükselmesini sağlamaktadır. Kaynaklar dolayısıyla ekonomik bakımdan sürekli olarak büyüyen Katar'da enflasyon oranları istenen seviyeye düşürülememektedir. Bunun nedeni de yüksek bir gelişme potansiyeline sahip olmasıdır. Katar'ın ekonomisi, doğalgaz ve petrol sayesinde en hızlı gelişen ekonomilerden biridir. Petrol fiyatlarındaki artış ve ürün çeşitlendirmesi konusunda

ülkenin çalıştığı konulara rağmen petrole bağımlılık büyük ölçüde devam etmektedir (www.mfa.gov.tr erişim tarihi: 23.08.2019).

Katar ve Türkiye ilişkileri daha çok ekonomi ve yatırım açısından gelişme göstermekte olup, iki taraf arasında siyasi bir ilişki de söz konusudur. Mayıs 2006 tarihinde Türkiye'den Katar'a yapılan ziyaret sonucunda olumlu etkiler uzun süre devam etmiş, Türk firmaları ve diğer körfez ülkeleri arasında işbirliği gündeme getirilmiştir. Yine Mayıs 2006'da Katar Kamu İşleri İdaresi Genel Müdürü Zayed Mansour Al Khayareen İstanbul Ticaret Odası'nın yaptığı davete icabet etmiştir.

İki taraf ülke arasında ticari ve ekonomik ilişkilerin gelişmesi doğrultusunda Türkiye'de, Katar'ın yerel bankalarından bir tanesi olan Doha Bank'ın temsilciliği açılmıştır. Esasında Katar ve Türkiye ilişkiler oldukça eskiye dayanmaktadır. İki taraf arasında 11 Mart 1985 yılında Ekonomik ve teknik İşbirliği Anlaşması, Ankara'da imzalanmıştır. Ardından 25 Aralık 2005 tarihinde, Yatırımların Teşvik ve Korunması Anlaşması yapılmış ancak yürürlüğe konmamıştır. 21 Aralık 2001 tarihinde Çifte Vergilendirmenin Önlenmesi Anlaşması imzalanmış ancak bu anlaşma da yürürlüğe konmamıştır (www.kto.org.tr erişim tarihi: 14.08.2019). Karşılıklı ticari ilişkilerin devamı ve güçlendirilmesi için bu yürürlüğe konmayan anlaşmalar, fırsat lojistiği kapsamında yeniden imzalanması için gündeme getirilebilir.

18 Ekim 2000 tarihinde, Katar Sanayi ve Ticaret Odası ile TOBB arasında İşbirliği Mutabakat Zaptı İmzalanmış, bu anlaşma ile iki ülkenin ticaret odaları arasında bir işbirliği komitesi oluşturulması amaçlanmıştır. Katar bu komitenin yerine bir iş konseyi kurulmasını önermiş ise de iş adamları tarafından bu fikre rağbet edilmemiştir (www.kto.org.tr erişim tarihi: 14.08.2019).

Fırsat lojistiği bağlamında bu komitenin oluşturulması için iki ülkenin Ticaret ve Sanayi odaları yeniden bir araya gelerek anlaşma yenileyebilir, bu sayede iki ülke arasında ekonomik ve siyasal açıdan da daha güçlü başların kurulması mümkün olabilir.

Katar'da yaşanan kriz sonrasında Türkiye bölgeye havayolu ile birçok defa yardım göndermiş, aradaki bağı koparmamak için çaba göstermiştir. Esasında Türkiye'nin Katar krizi sonrasındaki tutumu, ahlaki açıdan değerlendirilebilir. Bölgede ortaya çıkan krizden sonra etkileri Türkiye'ye de ister istemez yansımış, Türkiye-Suudi Arabistan ilişkileri ikileme düşmüştür. Katar'ın Türkiye'ye yaptığı yatırımların ekonomik getirileri her ne kadar olumlu olsa da, uzun vadede sonuçlarını kestirmek oldukça zordur. Bu bakımdan Türkiye'nin politik hareket etmesi, ülkeler arasındaki rekabet ve anlaşmazlıkları fırsata çevirmesi gerekmektedir. Bu durum yalnızca lojistik açısından değil, siyasal ve ekonomik açıdan da gereklidir.

SONUÇ

Lojistik, her ülke için son derece önemli bir sektördür. Çalışma alanı ne olursa olsun her ülke, faaliyet alanlarına lojistik faaliyetlerini de uygun bir biçimde eklemek durumundadır. Bu yüzden Türk lojistik sektörü de diğer ülkelerde olduğu gibi bu sektörün gelişmesi için çeşitli çalışmalar yapmaktadır. Diğer sektörlerle aynı çizgide büyüyen lojistik sektörü dâhilinde yer alan taşımacılık faaliyetleri, alt kollarla yürütülmektedir. Hava, deniz, karayolu ve deniz yolu taşımacılıkları her daim birbiri ile bağlantılı ve ilişkili olmak durumundadır. Bu taşımacılık araçlarının birinin bile yetersiz olması demek, lojistikte eksikliklerin ortaya çıkması demektir. Bu nedenle söz konusu faaliyetlere yönelik destekler her biri için aynı özenle uygulanmalıdır.

Tez çalışmasında, Türk lojistik sektörünün ekonomik krizler karşısındaki konumu, Katar ve IKBY ülkeleri ile örneklendirilerek incelenmiştir. Bu bakımdan Türkiye sahip olduğu coğrafi ve jeostratejik konumu açısından çok önemli bir yere sahiptir. Elbette üstünlük için bu avantajlı konum yeterli olmamaktadır. Lojistik faaliyetlerinde ve dış ticarete Türkiye'nin üstünlük kazanılabilmesi için gereken altyapı çalışmalarına hız kazandırılması gerekmektedir.

Türk lojistik sektöründe temel amaç, en kısa sürede, en güvenilir şekilde ve en az maliyetle ürünün alıcıya ulaşmasıdır. Bunun sağlanabilmesi için de eksikliklerin tespiti ve giderilmesi son derece önemlidir.

Dünyada teknolojilerin hızlı bir biçimde gelişmesi ve ticarete sınırların artık ortadan kalkması, Türkiye için ciddi bir avantaj olabilir. Bu bakımdan dış ticaret, aynı zamanda ülke için ekonomik kalkınmayı da sağlayacak, istihdam sorununun da çözülmesine yardımcı olacaktır. Elbette bunun için hem devlete hem de özel firmalara ciddi bir görev düşmektedir. Daha önceki yıllarda yapıldığı gibi, önümüzdeki dönemler için de stratejik kalkınma planları yapılarak uygulamanın sürdürülmesi hiç şüphesiz Türkiye'nin faaliyetleri açısından son derece önemlidir.

Dünyanın hemen tüm ülkelerini etkileyen ekonomik krizler ve bölgesel çatışmalar, Türk lojistik sistemini ve uygulama alanlarını olumsuz yönde etkilemektedir. Yakın zamanda yaşanan IKBY krizi ile birlikte Türkiye'nin Irak ile ticareti sekteye uğramış, teslimatlar da gecikmeler ve ortak yönü bulunmayan standartlar nedeniyle Türk firmaları çok yüksek ek maliyetler ödemek zorunda kalmışlardır. Devletin de desteği ile bu tür kriz durumları için acil eylem planlarının yapılması, gerektiğinde bu planların uygulamaya konması ve en önemlisi de politik olarak da karşılıklı anlaşmazlıkların ortadan kaldırılması, lojistik sektörümüzün

geleceği bakımından son derece önemlidir. Bu amaçla tez çalışmasında, Türk lojistik sektörünün genel durumu SWOT analizi ile incelenerek, olumlu – olumsuz yönleri ile kriz-fırsat ilişkisi değerlendirilmiştir. Bölgesel anlamda Türkiye bölgesinde jeostratejik açıdan oldukça avantajlıdır, ancak bu avantajı fırsata çevirmek için bazı hamleler yapılması kaçınılmazdır. Örneğin demiryolu taşımacılığı içinde kullanılan yük trenleri ve tren raylarının iyileştirilmesi en hızlı şekilde, bizzat devlet tarafından sağlanmalıdır. Yalnızca maliyet hesaplaması değil, geleceğin öngörüleceği planlamalar ile bu iyileştirmelerin gelecekte sağlayacağı katkılar da değerlendirilmelidir. Aksi halde tehditler, Türk lojistik sektörünün sektöre uğramasını kaçınılmaz kılacaktır. Bu noktada fırsat lojistiğinin de önemi artmaktadır. Türk lojistik sektöründe elde edilen avantajlar, fırsat lojistiği bağlamında daha etkin bir uygulama alanı bulabilecek ve Türk lojistik sektöründeki tehditler de bu sayede en aza indirilebilecektir.

Aslında son yıllarda Türkiye, Avrupa Birliği'ne Uyum Süreci çerçevesinde birçok iyileştirme çalışmasına başlamıştır. Bu çalışmaların hız kazanması, lojistik faaliyetler için devletin daha fazla bütçe ayırması, dış ticarete reklam ve imaj düzeltme çalışmaları yapılması, yabancı sermayeli şirketlerin ülkemize gelmesi ve burada ticaret yapmaları iyileştirme çalışmalarının başlıcaları olmakla birlikte yeterli seviyede değildir.

Hiç şüphesiz devletler arasında ortaya çıkan siyasal krizlerin de Türkiye açısından iyi değerlendirilmesi, gerektiğinde ülke olarak politik hareket edilmesi, yine lojistik sektörünün kazanması için bir fırsat olacaktır. Bu bağlamda “Fırsat Lojistiği” kavramı, bu uygulamalar için iyi bir reçete olabilir. Literatüre bu çalışma ile alınan bir tür lojistik çeşidi olarak değerlendirilebilecek olan fırsat lojistiği, dünya çapında karşılaşılan küresel ve bölgesel krizlere karşı rakip ülkelerin lojistik sektörlerinin yapacağı hamleleri önceden görerek, ülkenin jeopolitik, jeostratejik, ekonomik, dini, siyasi ve teknolojik faktörler açısından kazanılan fırsatları en iyi şekilde analiz edebilme, rakip düşüncelerin birkaç hamle ötesini görerek sektörde avantajlı bir konuma geçme sanatıdır. Fırsat Lojistiği ülkeler arasında geçmişte yapılan anlaşmaların yenilenmesi, sorunlara alternatif ve akılcı çözümler bulunması ve geleceğe yönelik stratejik planların yapılması bakımından da son derece önem arz eder.

Amacına uygun ve etkin kullanılabilmesi halinde fırsat lojistiği, Türk lojistik sektörü için önemli ve yeri doldurulamaz stratejik bir hamle haline gelebilecektir. Ancak bunun için ilk olarak ülke içinde deneme taşımacılığı gerçekleştirilmesi, eksikliklerin tespit edilmesi, fırsat lojistiğinin kullanımı ile Türkiye'nin önemli ölçüde rekabet üstünlüğü elde edebilmesi için uygun koşulların oluşturulması son derece önemlidir. Bölgesel olarak kullanımına başlanabilecek fırsat lojistiği, gün geçtikçe kullanımı yaygınlaşacak ve daha geniş alanlarda

kullanılabilecek potansiyeli taşımaktadır. Mevcut lojistik faaliyetleri fırsat lojistiğine senkronize edilerek bu sürecin daha da kısaltılması sağlanabilir. Elbette 2019 yılı itibarıyla hızlı bir şekilde bu lojistik yöntemine geçilmesi kolay değildir, yine de bunun için gerekli adımların atılması, ilerleyen süreçte uyum sürecini hızlandıracak ve kolaylaştıracaktır.

Katar, kriz sonrası dönemde bölgesel anlamda en büyük limanı hayata geçirmiş, bu noktada deniz lojistiği için de önemli bir adım gerçekleştirmiştir. Bölgenin en büyük ve en yüksek kapasiteli limanı olma özelliği taşıyan Hamed Limanı, 7,5 milyonluk konteyner kapasitesi ve sahip olduğu 28,5 km² alanla 2030 yılı vizyonunun amaçlarından birinin gerçekleştirilmesi adına mühim bir adım olmuştur. Önümüzdeki 2020 ve 2021 yıllarında kapasitesinin daha fazla artırılacağı belirtilen limanın açılışı yapılmadan iki ay önce faaliyete başladığı da yerel resmi kanal aracılığıyla dünyaya ilan edilmiştir. Hamed Limanı'nın aktif hale gelmesi ve Katar'ın lojistik ağında önemli bir yer alması elbette kaçınılmazdır. Bu noktada Katar'ın kendi dışındaki tehditlere karşı bir anlamda fırsat lojistiğini uyguladığı ifade edilebilir. Katar'ın bu limanla gerçekleştireceği ithalat ve ihracatlar ile doğrudan ülke bütçesini ve aynı zamanda dengeleri pozitif yönde etkileyecek ve değiştirecektir. Lojistik gücü, bir ülkenin gelişimi ve faaliyetlerinin çok daha kapsamlı bir hale gelebilmesinde temel noktalardan bir tanesi olmanın yanı sıra ülkenin gelişmişlik düzeyinde de temel rol oynayan faktörlerdendir. Bu noktada, daha başka hamleler de bir tür fırsat lojistiği olarak değerlendirilmelidir. Katar krizinin ortaya çıktığı 2017 yılı ile 2018 yılı Katar dış ticaret değerlerimiz arasında %69 oranında büyük bir artış meydana gelmiştir. Bu artış, krizin Türkiye açısından iyi yönetildiğini ve bununla birlikte Türkiye'nin Fırsat Lojistiğini kullanarak bu tarzdaki krizlere karşı daha fazla hazırlıklı olması gerektiğini göstermektedir. IRAK (Irak Kürt Bölgesel Yönetimi)- Türkiye lojistik sektörü dış ticaret değerleri üzerinden incelenmiştir. Irak ile 2017 tarihinden önce DEAŞ faktörü ile birlikte ihracatımız düşüş trendindedir. 2017 Eylül ayı krizin yaşandığı yıldır. 2018 yılı, krizden sonraki dönemde, krizin etkisi ile birlikte dış ticaretimizde düşüş gözlemlenmektedir. Bu düşüşün Türk lojistik sektörü üzerindeki etkisi ise negatiftir. Krizin tarafları burada Türkiye ve Irak üzerinden İKBY'dir. Türk lojistik sektörü birebir yaşanan krizlerde Fırsat Lojistiği üzerinden bu ve benzeri krizlere karşı hazırlıklı olmalıdır. Bu konuda incelenen verilerden yola çıkarak Türk lojistik sektörünün söz konusu krize hazırlıklı olmadığı anlaşılmaktadır. Konu bağlamında Katar krizi ile İKBY krizi arasındaki temel fark, Katar krizinin tarafları arasında Türkiye'nin olmamasıdır. İKBY krizinde ise Türkiye direk krizin içerisinde olan ülkelerden biridir.

Krizlerle boğuşan az gelişmiş ülkelerde, iç savaş ya da doğal afet gibi olumsuz koşullar nedeniyle lojistik faaliyetleri sekteye uğramış olan ülke ya da bölgelerde fırsat

lojistiğinin kullanılması, bu kullanımın da Türkiye kanalı ile yapılması, ülkemizin rekabet üstünlüğü elde etmesini de sağlayacak, Türkiye'yi önemli bir işbirlikçi yahut müttefik konumuna yükseltecektir. Bu durumda ticari ve ekonomik faaliyetlere ek olarak sosyal ilişkilerin de geliştirilmesi kaçınılmaz bir hal alacaktır.

Günümüz lojistik sektöründe yaşanan gelişmelerin fırsat lojistiğine uyarlanması, önümüzdeki yıllarda çok daha kolay şekilde gerçekleşebilir. Bunda hem ulaşım yollarının iyileştirilmesi, hem aynı anda birden fazla ulaşım seçeneğinin kullanılabilirliğinin mümkün hale getirilmesi, hem de fırsat lojistiği kavramı ve amacının yaygınlaştırılması açısından etkili olacağı düşünülmektedir. Katar ve IKBV krizlerinde olduğu gibi ortaya çıkabilecek siyasi ya da ekonomik olası bir kriz durumunda Türkiye, fırsat lojistiğini kullanarak kısa vadede güvenli ve kaliteli bir ulaşım sağlayabildiğinde, rekabet konusunda da rakiplerinin oldukça ilerisine geçebilmiş olacaktır. Gelişmiş ülkelerde kullanılan klasik lojistik yöntemlerine eklenecek fırsat lojistiği yöntemi ile uluslararası taşımacılık sektörüne yeni bir boyut kazandırabilir. Aynı şekilde fırsat lojistiği avantajına sahip olan ülkeler arasında hem siyasal hem de sosyal ilişkiler de olumlu yönde gelişebilir. Jeopolitik ve jeostratejik bakımdan önemli bir konumda bulunan Türkiye, fırsat lojistiği ile geleceğe yönelik stratejik hedeflerine daha kolay ve etkili bir yön verecektir. Gelecek dönemlerde lojistik sektörü bağlamında fırsat lojistiğini hayata geçirecek olan ülkeler kendi kulvarlarında rakipsiz olacaktır. Çalışmanın bundan sonra bu konuda yapılacak olan diğer çalışmalara bir nebze de olsa ışık tutacağı düşünülmektedir.

KAYNAKÇA

- Acar, A. ve Gürol, P. (2013). “Türkiye’de Lojistik Yazının Tarihsel Gelişimi”. *İşletme Araştırmaları Dergisi*. 5(3): 289-312.
- Adıgüzel, B. (2009). *Depo ve Lojistik Elemanı Eğitimleri Kitabı*. Kadıköy Belediyesi, İstanbul.
- Afşar, M. (2011). “Küresel Kriz ve Türk Bankacılık Sektörüne Yansımaları”. *Eskişehir Osmangazi Üniversitesi İİBF Dergisi*, 6(2), 143- 171.
- Ahipaşaoğlu, H. S. ve Arıkan, İrfan (2003). *Seyahat işletmeleri Yönetimi ve Ulaştırma Sistemleri*.Ankara: Detay Yayıncılık.
- Akbulut, P. (2012). *Lojistik Yapılanma Modelleri, Samsun ve Mersin İlleri için Optimum Lojistik Yapılanma Modeli Önerileri*. Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi. Çağ Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul.
- Akarabulut, Y. (2017). Türkiye'de Demiryolu Ulaşımı TCDD İşletmesi Genel Müdürlüğü Strateji Geliştirme Dairesi Başkanlığı Demiryolu Sektör Raporu, Strateji Geliştirme Dairesi Başkanlığı.
- Akdoğan, İ. (2017). "Katar Krizi: Değişen Bölgesel Güç Dengesinin İlk Pratik Yansıması," *MiddleEastern Analysis / Ortadoğu Analiz*, 9(81): 16-20.
- Akdoğan, İ. ve Kalaycı, R. (2014) “Suudi Arabistan’da İhyacı Hareketler Olarak Sahve ve Vehhabilik” *Türkiye Ortadoğu Çalışmaları Dergisi*, 1(1): 157-186.
- Aktan, C. (2001). “Ekonomik Kriz: Nedenler ve Çözüm Önerileri”. *Yeni Türkiye, Ekonomik Kriz Özel Sayısı*, 42(2): 1225-1230.
- Akkaya, G. N. ve Elrantisi, M. (2015). “Arap Baharı Sonrası Katar Dış Politikası ve Körfez Siyaseti” *SETA Dergisi*: 1-23.
- Aksu, M. (1993). “Uluslararası Pazarlamanın Önemi ve Dışa Açılma Düşüncesinde Olan İşletmelerin Dikkate Alması Gereken Faktörler”, *Pazarlama Dünyası Dergisi*, 7/42: 19-25.
- Aktan, C. (1998). *Uluslararası Rekabet Gücü*. EĞİAD Yayınları, İzmir.
- Aktan C. ve Vural, İ.Y. (2004). *Rekabet Gücü ve Türkiye*, Türkiye İşveren Sendikaları Konfederasyonu Yayınları.
- Alp A. ve Yılmaz U. (2004). *Gayrimenkul Finansmanı ve Değerlemesi*. İMKB Yayınları, İstanbul.
- Alptekin, E. (2009). “Menkul Kıymetleştirme ve Küresel Finans Krizindeki Rolü”. *İzmir Ticaret Odası, Ar&Ge Bülten*: 11-16.

- Apak S. ve Ayhan A. (2010). *Küresel Krizler*. Avcıol Basın Yayın, İstanbul.
- Aras, B. (2009). "Turkey's Rise İn The Greater Middle East: Peace-Building İn The Periphery", *Journal Of Balkan And Near Eastern Studies*, 11/1:29-41.
- Arslan, A. (2018). "Basra'da Katar Açmazı". *Uluslararası İlişkiler ve Diplomasi Dergisi/Journal of International Relations and Diplomacy*.1(1): 75-91
- Aybar, S., Özgöker, U. ve Akman, V. (2009). "Uluslararası Finansal Kriz ve Siyasi Sonuçları", *Maliye Finans Yazıları*, 23(83):31-44.
- Aydemir H. ve Çubuk, M. K. (2016). "Çubuk karayollarının Türkiye'de Genel Durumunun Araştırılması İle yaşanan Değişimler ve Gelecek Stratejilerine Dair Tavsiyeler". *Gazi Journal of Engineering Sciences*, 2(3): 128-146.
- Aydın, M., ve Kaptanoğlu, Ö. (2007). "Riskler ve Fırsatlar Kavşağında Irak'ın Geleceğine Dair Olası Senaryolar". *TEPAV Türkiye Ekonomik Politikaları Araştırma Vakfı Dergisi, Ortadoğu Çalışmaları II*: 111-117.
- Babacan, M. (2003). "Lojistik Sektörünün Ülkemizdeki Gelişimi ve Rekabet Vizyonu", *Ege Akademik Bakış*. 3(1): 8-15.
- Baki, B. (2004). *Lojistik Yönetimi ve Lojistik Sektör Analizi*. Volkan Matbaacılık, Trabzon.
- Baran, M. ve Yılmaz, M. E. (2018). "Türkiye-Irak Kürt Bölgesel Yönetimi (IKBY) İlişkilerinde Güvenliksizleştirmeler 2008-2016 Arası Dönem". *ÇOMÜ Uluslar arası Sosyal Bilimler Dergisi*, 3(2): 341-361.
- Baykal, Z. (2014). "Irak Kürdistan Bölgesinin Bağımsızlık İsteği" *Seta Perspektif*, 57:1-7.
- Bayraktutan, Y. Özbilgin, M. ve Tüylüoğlu, Ş. (2012). "Lojistik Sektöründe Yoğunlaşma Analizi ve Lojistik Gelişmişlik Endeksi: Kocaeli Örneği", *Uluslararası Alanya İşletme Fakültesi Dergisi*, 4(3): 61-71.
- Bingöl, O. (2017). "Suudi Arabistan-Katar Krizinin Dinamikleri ve Türkiye". Merkez Strateji Enstitüsü Raporu 21: 1-12.
- Coşar, Y. (2008). "Otel İşletmelerinde Rekabet Üstünlüğünü Etkileyen Faktörler: Yöneticiler Üzerine Bir Araştırma" *Anatolia: Turizm Araştırmaları Dergisi*, 19(1): 45-56.
- Çakmak, C. (2011). "Türkiye'nin Irak Politikası, Türkiye-Irak İlişkilerinin Geleceği ve ABD Faktörü", *Türk Asya Stratejik Araştırma Merkezi (TASAM) Dergisi*: 128-130.
- Çekerol, G. S. ve Kurnaz N. (2011). "Küresel Kriz Ekseninde Lojistik Sektörü ve Rekabet Analizi", *Selçuk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, 25: 47-59.
- Çekerol, G. S. (2013). *Lojistik Yönetimi*. Anadolu Üniversitesi Yayınları, Saray Matbaacılık, Eskişehir.

- Çevik, S. ve Kaya, S. (2010). Türkiye'nin Lojistik Potansiyeli ve İzmir'in Lojistik Faaliyetleri Açısından Durum (Swot) Analizi, İzmir Ticaret Odası Ar&Ge Bülten, Kasım, 22-28.
- Çokay, F. (2012). *Türkiye'de Lojistik Sektörü ve Sorunları*. Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi. Gaziantep Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü İşletme Anabilim Dalı, Gaziantep.
- Daşkan E. S. (2016). *Türkiye'de Lojistik Hizmetlerdeki Gelişimin Dış Ticaret Üzerine Yansımaları*. Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi. İstanbul Ticaret Üniversitesi Dış Ticaret Enstitüsü Uluslararası Ticaret Anabilim Dalı Uluslararası Ticaret Yüksek Lisans Programı, İstanbul.
- Dalar, M. (2015). "Türkiye-Irak Kürt Bölgesel Yönetimi İlişkileri: Karşılıklı Bağımlılık Teorisi Bağlamında Petrol İlişkisine Dayalı Bir Analiz", *İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi*, 34(1): 59-63.
- Deloitte, (2010). "Taşımacılık ve Lojistik Sektörü Raporu", *Türkiye Cumhuriyeti Başbakanlık Yatırım Destek ve Tanıtım Ajansı*.
- Demir, F. vd., (2008), "ABD Mortgage Krizi", *Strateji Geliştirme Devlet Başkanlığı, BDDK Yayını, Çalışma Tebliği*, 3.
- Demir, V. (2008). *Lojistik Yönetim Sisteminde Maliyet Hesaplama*. Nobel Basım Evi, Ankara.
- Diriöz, A. O. (2009). "Katar'ın Çok Yönlü Dış Politikası". *Ortadoğu Analiz*, 1(3): 61-67.
- Diriöz, A. O. (2017). "Körfez'de Katar Krizi Sonucu Bölgesel Ayrışma ve ABD'nin Bölgesel Vizyon Eksiklikleri". *Eastern Analysis / Ortadoğu Analiz*, 9(81): 28-31.
- Doğan, Ö.İ., Marangoz, M, Topoyan, M (2003). İşletmelerin İç ve Dış Pazarda Rekabet Gücünü Etkileyen Faktörler ve Bir Uygulama. "Dokuz Eylül Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi, 5(2), 114-139.
- Doğaner, S. (1998). "Türkiye Ulaşım Sistemleri Turizm ve Çevre İlişkileri", *İstanbul Üniversitesi Coğrafya Dergisi*, 6: 1-25.
- Eğilmez, M. (2009). *Küresel Finans Krizi*, Remzi Kitabevi, İstanbul.
- Erdal, M. ve Saygılı, M. S. (2007). *Lojistik İşletmelerinde Yönetim-Organizasyon ve Filo Yönetimi*. Utikad Yayınları, İstanbul.
- Erdoğan, N. (2007). *Lojistik Maliyetlemesi ve Lojistikte Faaliyete Dayalı Maliyetleme*. T.C. Anadolu Üniversitesi Yayınları. No.1748. Eskişehir.
- Erel, A. (1995). "Ulaştırma Planlamasında Talep-Sunu İlişkileri", 3. *Ulaştırma Kongresi (Bildiriler)*, İstanbul, TMMOB Yayınları, Mega Basım: 81-92.

- Ersoy, M. Ş. (2006). “Taşımacılık ve Lojistik Yönetimi, Avrupa Birliği Merkezi Semineri (İGEME işbirliği ile)”.7-12 Aralık 2006, Dış Ticaret Kompleksi, İstanbul.
- Fagerberg, J. (1988). “International Competitiveness”, *The Economic Journal*. June, No: 98: 355-374.
- Feurer, R. ve Chaharbaghi, K. (1994). “Defining Competitiveness: A Holistic Approach”, *Management Decision*, 32(2): 49-58.
- GİSBİR, Deniz Taşımacılığı 2010-2013, 1-100.
- Gunter, M. M. (2008). *The Kurds Ascending*, Palgrave MacMillan, New York.
- Gümüş, Y. (2009). “Lojistik Faaliyetlerin Rekabet Stratejileri ve İşletme Kârı İle Olan İlişkisi”, *Dumlupınar Üniversitesi Uygulamalı Bilimler Yüksekokulu Muhasebe ve Finansman Dergisi*, 41: 97-113
- Gürgözen, E. (1997). *Cumhuriyet Döneminde Karayollarındaki Gelimeler (1923-1938)*. TC. Fırat Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi, Elazığ.
- Irak Ülke Raporu. (2017). Konya Ticaret Odası, <http://www.kto.org.tr/d/file/irak-ulke-raporu-2017.20170824161233.pdf> (erişim tarihi: 19.08.2019).
- İpekgil, Ö., Marangoz, M. ve Topoyan, M. (2003). “İşletmelerin İç ve Dış Pazarda Rekabet Gücünü Etkileyen Faktörler ve Bir Uygulama”. *DEÜ Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, 5(2):144-139
- Jwaideh, W. (2012). *Kürt Milliyetçiliğinin Tarihi*. (Çev. Çekem, İ. ve Duman, A., İletişim Yayınları, İstanbul.
- Kanalıcı, Ö. (2005). “Türkiye ve Lojistik”, *Araştırma ve Meslekler Geliştirme Müdürlüğü, Ar-Ge Bülteni*: 28-33
- Kara, M. (2008).*Bölgesel Rekabet Edebilirlik Kavramı ve Bölgesel Kalkınma Politikalarına Yansımaları*, Ekonomik Modeller ve Stratejik Araştırmalar Genel Müdürlüğü Uzmanlık Tezi.
- Kasilingam, R. G. (1998). *Logistics and Transport Designing and Planning*, Kluwer Academic Publishers, USA.
- Kayabaşı, A. (2010). *Rekabet Gücü Perspektifinde Lojistik Faaliyetlerinin Performans Geliştirme*. İstanbul Ticaret Odası Erkam Matbaası İstanbul.
- Kekilli, E. (2018). “Türkiye-İKBY İlişkilerinin Geleceği: Geçmişin Gölgesinde Geleceği İnşa Etmek”. *Seta Perspektif*, 209: 1-4.
- Kekilli, E ve Keskin, B (2017). “Kapıdaki Kriz-Barzani'ninBağımsızlık Israrı” *Seta Analiz*, S: 217: 1-28.

- Keskin, M. H. (2006). *Lojistik Tedarik Zinciri Yönetimi (Geçmişi, Değişimi, Bugünü, Geleceği)*. 1.Basım, Nobel Yayıncılık, Ankara.
- Kiraz, E (2006). *Etimolojik Türkçe Sözlük Kelime-Köken*. <https://docplayer.biz.tr/6131791-Etimolojik-turkce-sozluk-kelime-koken.html> (erişim tarihi: 18.07.2019).
- Koban, E. ve Keser, H. Y., (2010). *Dış Ticarete Lojistik*. Ekin Yayınevi, İstanbul.
- Korkmaz, S. Eser, Z. Öztürk, A.S. ve Işın, F. B., (2009). *Pazarlama Kavramlar-İlkeler-Kararlar*. Siyasal Kitabevi, Ankara.
- Korucuk, S., Tatlı, Y., Erdal, H., Mert, F. ve Dişli E. (2015). *Temel Lojistik Bilgisi*. Nisan Gündüz Ofset Matbaacılık, Trabzon.
- Kozlu, C. , (1995). *Uluslararası Pazarlama*. Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, Ankara.
- Köylü, M. (2017).“Kuzey Irak Kürt Siyasal Hareketinin Türkiye, Irak, İran ve Suriye Politikası” *Toros Üniversitesi İİSBF Sosyal Bilimler Dergisi*, 4(7):72-100.
- Krugman, P. R. (1994). *Competitiveness: A Dangerous Obsession*, in Paul Krugman et.all., *Competitiveness: A Dangerous Obsession*. Foreign Affairs, 73(2), 28-44.
- Lambert, D., M, Stock, J., R. ve Ellram, L., M. (1998). *Fundamentals of Logistics*. , Singapore.
- Markusen, J. (1992). *Productivity, Competitiveness, Trade Performance and Real Income: The Nexus Among Four Concepts*. Ottawa: Supply and Services Canada.
- McFetridge, D.G., (1995). *Competitiveness: Concepts and Measures*. Industrie Canada Occasional Paper Number 5, Canada.
- Mevlana Kalkınma Ajansı (MEVKA) (2013). “TR52 Düzey Bölgesi 2023 Vizyon Raporu (Ulaştırma Sektörü) Taslak”, <http://www.tr52.org/d/doc/42-ulastirma-sektor-raporu.pdf>, (erişim tarihi: 03.04.2019.)
- Muslu, F. (2019). “Ovaköy Sınır Kapısı Kapsamında Türkiye Irak İlişkileri”. *Seta Analiz*, 264: 1-21.
- MÜSİAD Lojistik Sektör Raporu (2016), *Araştırma Raporları (99)*. MÜSİAD, İstanbul.
- Naheem, M. A. (2017). “The Dramatic Rift And Crisis Between Qatar And The Gulf Cooperation Council (GCC) Of June 2017”, *International Journal Of Disclosure And Governance*, 14(4): 265-277.
- Narin, D. (2009). *Türkiye’de Lojistik Sektörü Yapısı, Sorunları ve Çözüm Önerileri*, Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi. Beykent Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü İşletme Yönetimi Anabilim Dalı, İstanbul.
- OECD, (1992). *The Technology and the Economy: The Key Relationships*. OECD, Paris.
- OECD/WTO, (2013). “Aid for Trade and Value Chains in Transport and Logistics”, 1-71.

- Orhan, O.Z. (2003). *Dünyada ve Türkiye’de Lojistik Sektörünün Gelişimi*. İstanbul Ticaret Odası Yayınları, İstanbul.
- Öztürkler, H. (2017). "Katar Krizinin Ekonomi Politikası". *Middle Eastern Analysis / Ortadoğu Analiz*, 9(81): 78-80.
- Saatçioğlu, C. (2006). Türkiye Lojistik Sektöründe Denizyolu- Demiryolu Entegrasyon Sürecinin İncelenmesi, *Sakarya İktisat Dergisi*.
- Sahavet, G. (2006). *Türkiye Lojistik Sektörü Altyapı Analizi*, İTO Yayınları, İstanbul.
- Öztürk S.ve Sözdemir, A. (2010). “Küresel Krizin Ekonomik Etkileri: Küreselleşmenin Krizi”, *Turgut Özal Uluslararası Ekonomi ve Siyaset Kongresi-1*: 2155-2168.
- Sezgin, O. M., ve Acar, Y. (1983). *Turizm-Tanıtma-Pazarlama-Ekonomi*. Ankara
- Soysal, C. (2007). *Lojistik Hukuku*, Uysen Yayınları, İstanbul.
- Sözdemir, A. (2010). “Küresel Krizin Ekonomik Etkileri: Küreselleşmenin Krizi”. *Conference Paper*: 2155-2168
- Sümer, V. (2017). “Katar Krizi ve Gıda Güvenliği”, *Middle Eastern Analysis / Ortadoğu Analiz*, 9(81): 42-43.
- Şen, İ. K. (2014). “Lojistik Faaliyetlerin Yönetimi ve Maliyetleme Yaklaşımları”. *Çankırı Karatekin Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi*, 4(1): 83-106.
- Tanyaş M., Hazır K., (2011). *Lojistik Temel Kavramlar (Lojistiğe Giriş)*. Çağ Üniversitesi Yayınları, Ankara.
- Tanyaş, M. (2004). “Lojistik ve Tedarik Zinciri Yönetimi”, *Ders Notları*, İTÜ Endüstri Mühendisliği Bölümü. İstanbul.
- Tanyaş, M. (2015). *İstanbul Lojistik Sektör Analizi*. Müsiad Yayınları, No:95, İstanbul.
- Taşkın, E. ve Durmaz, Y., (2012). *Lojistik Faaliyetler Hizmet Kalitesi ve Müşteri Değeri*, Detay Yayıncılık, İstanbul.
- Tek, Ö. B. (1999). *Pazarlama İlkeleri. Global Yönetimsel Yaklaşım. Türkiye Uygulamaları*. Beta Basım Yayım, İstanbul.
- Tek, Ö. B., ve Karaduman, İ. (2012). *Tedarik Zinciri Bakış Açısıyla Lojistik Yönetimi Küresel Yönetimsel Yaklaşım Türkiye Uygulamaları*. İzmir: İhlas Gazetecilik.
- Timur, N. (1998). *Sanayi İşletmelerinde Lojistik Faaliyetlerin Organizasyonu*, Anadolu Üniversitesi Yayınları, Eskişehir.
- TOBB (2014). *Türkiye Ulaştırma ve Lojistik Meclisi Sektör Raporu*. Mattek Matbaacılık, Ankara.
- TÜSİAD, (1997). “Rekabet Stratejileri ve En İyi Uygulamalar: Türk Elektronik Sektörü”. TÜSİAD Rekabet Stratejileri Dizisi, 1. No: 12(223), İstanbul.
- Uçar, A. (2007).

- Tutar, E., Tutar, F. ve Yetişen, H. (2009). “Türkiye’de Lojistik Sektörünün Gelişmişlik Düzeyinin Seçilmiş AB Ülkeleri (Romanya ve Macaristan) İle Karşılaştırmalı Analizi”, *KMU İİBF Dergisi*, 11(7): 190-216.
- TÜBİTAK Vizyon 2023 Raporu (2003): Ulaştırma ve Turizm Paneli, Vizyon 2023 Ulaştırma ve Turizm Paneli; Teknoloji Öngörüsü Projesi, Ankara.
- Uçar, A. (2007). *Türkiye’de Lojistik Sektörünün Gelişimi ve Sorunları*, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi. Dokuz Eylül Sosyal Bilimler Enstitüsü İşletme Anabilim Dalı, İzmir.
- Ülgen, H. ve Mirze, S. (2013). *İşletmelerde Stratejik Yönetim*. Literatür Yayıncılık, İstanbul.
- Yardımcıoğlu, M., (2012). “Lojistik Yönetiminde Taşıma Sistemleri ve Maliyetleme Yöntemleri”, *II. Bölgesel Sorunlar ve Türkiye Sempozyumu* 1-2 Ekim 2012: 245- 259.
- Yıldıztekin, A. (2001). “Lojistiğin Yarattığı Fark”. *Dünya Gazetesi*, 08.02.2001. İstanbul. (erişim tarihi: 28.03.2019).
- Yılmaz, M. H. (2013). “Güvenlik Kavramında Yeni Bir Boyut; Ekonomi Güvenliği, Türkiye Ne Kadar Güvende?”, *Stratejik Düşünce Enstitüsü, Ekonomi Programı Koordinatörlüğü*: 1-84.
- Zengin, G. (2010). *Hoca, Türk Dış Politikasında “Davutoğlu Etkisi”*, İnkılap Yayınları, İstanbul.

İnternet Kaynakları

- "Gulf States Reduce 13 Demands on Qatar to Six 'Principles' - Doha News," <https://dohanews.co/gulf-states-reduce-13-demands-on-qatar-to-six-principles/> (erişim tarihi: 01.05.2019).
- "Katar Krizinin 4 Nedeni" - BBC Türkçe, <http://www.bbc.com/turkce/haberler-dunya-40176025> (erişim tarihi: 01.05.2019).
- “Barzani: Referandum birkaç ay içinde”, *BBC Türkçe*, 1 Temmuz 2014. https://www.bbc.com/turkce/haberler/2016/01/160122_barzani_bagimsizlik (Erişim Tarihi: 01.05.2019)
- “DEAŞ’ın Irak’taki Petrol Sektörüne Zararı Milyar Doları Buluyor”, *Sabah*, (erişim tarihi: 07.05.2019).
- “Gulf States Reduce 13 Demands on Qatar to Six 'Principles'” *Doha News*, (erişim tarihi: 07.05.2019).
- “Irak Krizi Lojistik Sektörünü Tedirgin Ediyor”, www.kargohaber.comhttp://www.utikad.org.tr/SektorelHaber.aspx?DataID=15548&Baslik=IRAK%20KR%C4%B0Z%C4%B0%20LOJ%C4%B0ST%C4%B0K

[20SEKT%C3%96R%C3%9CN%C3%9C%20TED%C4%B0RG%C4%B0N%20ED%C4%B0YOR](#) (erişim tarihi: 02.05.2019).

“İşte Katar’ın Türkiye Yatırımları”, *Hürriyet*, 9 Haziran 2017

“Katar’a ambargo ticareti patlattı”,

Akşam, <https://www.aksam.com.tr/ekonomi/kataraambargo-ticareti-patlatti/haber-713442> (erişim tarihi: 02.05.2019).

“Katar’ın en büyük limanı açıldı” <https://www.aa.com.tr/tr/dunya/-katarin-en-buyuk-limani-acildi/901855>, erişim tarihi: 10.09.2019).

“Kuzey Irak Sevk Öncesi İnceleme Uygulamasında Yeni Dönem”, T.C. Ticaret Bakanlığı, <https://www.google.com/search?q=Kuzey+Irak+Sevk+%C3%96ncesi+%C4%B0nceleme+Uygulamas%C4%B1nda+Yeni+D%C3%B6nem+,+T.C.+Ticaret+Bakanl%C4%B1%C4%9F%C4%B1,+https://eb.ticaret.gov.tr>, (erişim tarihi: 13.05.2019).

“Qatar Airways expands airline investments with Italy's Meridiana”, *Reuters* <https://www.reuters.com/article/us-qatar-airways-italy-meridiana/qatar-airways-expands-airline-investments-with-italys-meridiana-idUSKCN1C32CC>, (erişim tarihi: 02.05.2019).

“Qatar just accused UAE of violating international law”, *Independent* <http://www.independent.co.uk/news/world/middle-east/qatar-uae-international-law-hacking-newsagency-al-jazeera-cyber-attack-gulf-united-arab-emirates-a7845456.html> (erişim tarihi: 01.05.2019).

“Qatar seeks compensation over Arab blockade”, *The Guardian*, <http://www.theguardian.com/world/2017/jul/09/qatar-to-seek-compensation>, (erişim tarihi: 02.05.2019).

“Qatar’s Emir Amends Anti-Terrorism Laws”, *VOA News* (2018) <https://www.voanews.com/a/qataremir-amends-anti-terrorism-laws/3953222.html>, (erişim tarihi: 02.05.2019).

“The 13 Demands on Qatar from Saudi Arabia, Bahrain, the Uae and Egypt - the National,” <https://www.thenational.ae/world/the-13-demands-on-qatar-from-saudi-arabiabahrain-the-uae-and-egypt-1.93329> (erişim tarihi: 01.05.2019).

“The 13 Demands on Qatar from Saudi Arabia, Bahrain, the Uae and Egypt” *The National*, (erişim tarihi: 12.05.2019).

“The boycott of Qatar is hurting its enforcers”, *Economist* <https://www.economist.com/news/middle-east-and-africa/21730426-if->

[saudis-and-emiratis-will-nottrade-doha-iranians-will-boycott](#)(erişim tarihi: 02.05.2019).

“The boycott of Qatar is hurting its enforcers”, *Economist*,

<https://www.economist.com/news/middle-east-and-africa/21730426-if-saudis-and-emiratis-will-nottrade-doha-iranians-will-boycott>(erişim tarihi: 02.05.2019).

“Türkiye -Katar Siyasi İlişkileri”, *TC Dışişleri Bakanlığı*, <http://www.mfa.gov.tr/turkiye-katar-siyasi-iliskileri.tr.mfa>, (erişim tarihi: 07.05.2019).

“Türkiye -Katar Siyasi İlişkileri”, *TC Dışişleri Bakanlığı*, <http://www.mfa.gov.tr/turkiye-katar-siyasi-iliskileri.tr.mfa>, (erişim tarihi: 10. 04. 2019).

Bankacılık Düzenleme ve Denetleme Kurulu (BDDK)

https://www.bddk.org.tr/WebSitesi/turkce/Raporlar/Calisma_Raporlari/5176ABDMO-RTGAGE05082008x.pdf(erişim tarihi: 01.06.2019)

Beyazıt, E. (2017). “Değişen ABD Politikalarının Bir Yansıması Olarak Katar Krizi” <https://www.tasav.org/index.php/degisen-abd-politikalarinin-bir-yansimasi-olarak-katar-krizi.html> (erişim tarihi: 12.06.2019).

Çancı, M.ve Erdal, M. (2003). “Uluslararası Taşımacılık Yönetimi”<http://www.utikad.org.tr/varsova.html> (erişim tarihi: 01.06.2019)

Dedekoca,E. (2017).“ABD Yeniden Körfezde: Katar Krizi”, <http://ankaenstitusu.com/abd-yeniden-korfezde-katar-krizi/> (erişim tarihi: 18.06.2019).

Etimolojik Sözlük; <https://www.nisanyansozluk.com/?k=f%C4%B1rsat> (erişim tarihi 25.08.2019).

Gümüş, Ö. (2013). “Ak Parti Döneminde Türkiye ve Irak İlişkileri”, <http://akademikperspektif.com/2013/10/25/ak-parti-doneminde-turkiye-ve-irak-iliskileri/> (erişim tarihi: 29.08.2019).

Gümüşlüoğlu, F. (2018).“Öldürmeyen Güçlendirir: Katar Ablukadan Ne Öğrendi?”*ORDAF (Ortadoğu ve Afrika Araştırmacıları Derneği)*, <http://ordaf.org/oldurmeyen-guclendirir-katar-ablukadan-ne-ogrendi/> , (erişim tarihi 18.06.2019).

Gürcan, M. (2017).“Türkiye-Katar ilişkileri stratejik ortaklığa evrilir mi?”, *Al Monitor*, <http://www.al-monitor.com/pulse/tr/originals/2017/03/turkey-qatar-diversifying-its-interestsrisks.html>, (erişim tarihi: 07.05.2019).

İntes Genç Yöneticiler Grubu, “Katar Ülke Raporu”. *Konya Ticaret Odası*www.kto.org.tr/d/file/katar_ulke-raporu_2017.pdf, (erişim tarihi: 10. 04. 2019).

Karayolları Genel Müdürlüğü (KGM)

<http://www.kgm.gov.tr/Sayfalar/KGM/SiteTr/Kurumsal/YolAgi.aspx>

Karayolları Genel Müdürlüğü (KGM),

[http://www.kgm.gov.tr/SiteCollectionDocuments/KGMdocuments/Kurumsal/StratejikPlan/strateji\(2017-2021\).pdf](http://www.kgm.gov.tr/SiteCollectionDocuments/KGMdocuments/Kurumsal/StratejikPlan/strateji(2017-2021).pdf), (erişim tarihi: 10. 04. 2019).

Karayolları Genel Müdürlüğü Yol Ağı,

<http://www.kgm.gov.tr/Sayfalar/KGM/SiteTr/Kurumsal/YolAgi.aspx>, (erişim tarihi: 07.05.2019).

KTO Katar Ülke Raporu http://www.kto.org.tr/d/file/katar_ulke-raporu_2017.pdf (erişim tarihi: 14.08.2019).

Kumral N., Akgüngör, S. ve Güçlü, M. (2011). “Yaratıcılık, Yaşam Kalitesi ve Rekabet Gücü”. 6. Bölgesel Kalkınma ve Yönetişim Sempozyumu Bölgesel Rekabet Edebilirlik ve Yönetişim, Ankara https://www.tepav.org.tr/upload/files/haber/13230869696.Nese_Kumral_Yaraticilik_Yasam_Kalitesi_ve_Rekabet_Gucu.pdf, (erişim tarihi: 11.05.2019).

Kurt, V. (2010), “TCDD Lojistik Köyü Çalışmaları” 2. Uluslararası Demiryolu Sempozyumu/Demiryolu Fuarı Bildiriler Kitabı, s.1483-1493, İstanbul.

Qadir, A. (2014). *velani Raportey Vazareti Sanana Surushtiyekan* <http://archive.sbeiy.com/Detail.aspx?id=28336&LinkID=14>

Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü

http://web.shgm.gov.tr/documents/sivilhavacilik/files/pdf/kurumsal/strateji/stratejik_plan_2017-2021.pdf (erişim tarihi: 10. 04. 2019).

Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü, <http://web.shgm.gov.tr/> (erişim tarihi: 20.08.2019).

Stephens, M. (2017). "Why Key Arab Countries Have Cut Ties with Qatar — and What Trump Had to Do with It," *The Qatar*

Crisis, https://www.washingtonpost.com/news/monkey-cage/wp/2017/06/07/what-you-should-know-about-qatar-now/?noredirect=on&utm_term=.142ad71996f8, (erişim tarihi: 11.05.2019).

Tarakçı, N. (2017). “Katar Krizi Nedir Ne Değildir?” https://tasam.org.tr-TR/Icerik/46114/katar_krizi_nedir_ne_degildir (erişim tarihi: 25.08.2019).

TASAV, <https://www.tasav.org/> (erişim tarihi 15.07.2019).

TCDD (2017) <http://www.tcdd.gov.tr/uploads/demiryoluharitasi.jpg> (erişim tarihi: 28. 07.2019)

TCMB, Enflasyon Raporu 2009-III, <http://www.tcmb.gov.tr>, (erişim tarihi: 13.05.2019).

- Ticaret Bakanlığı (2019). <https://ticaret.gov.tr/yurtdisi-teskilati/orta-dogu-ve-korfez/katar/ulke-profil/dis-ticaret> (erişim tarihi 21.08.2019).
- TÜİK, <http://www.tuik.gov.tr> (erişim tarihi: 12.07.2019).
- Türk Dil Kurumu Türkçe Sözlük, <http://www.tdk.gov.tr>, (erişim tarihi: 07.05.2019).
- UTİKAD, <https://www.utikad.org.tr/> (erişim tarihi: 21.07.2019).
- Yılmaz, D. (2009). “2009 Temmuz Enflasyon Raporu Basın Toplantısı”, TCMB, Ankara, <http://www.tcmb.gov.tr>, (erişim tarihi: 13.05.2019).
- Yılmaz, D. (2009). “77.Olağan Genel Kurul Toplantısı Açış Konuşması”. TCMB, Ankara, <http://www.tcmb.gov.tr>. (erişim tarihi: 13.05.2019).
- Yörük D., (2011), Tüketicilerin İnternette Alışveriş Yapma Olasılıklarının Lojistik Regresyon Yöntemiyle Tahmini, Atatürk Ü. İİBF Dergisi, 10. Ekonometri ve İstatistik Sempozyumu Özel Sayısı.
- <https://sozluk.gov.tr/> (erişim tarihi 11.09.2019).
- <https://sozluk.gov.tr/> (erişim tarihi: 07.05.2019).
- <http://www.mfa.gov.tr/turkiye-de-karayolu-tasimaciligi-.tr.mfa> (erişim tarihi: 01.08.2019)
- http://www.cumhuriyet.com.tr/haber/turkiye/88209/Huseyin_Celik_tenbagimsiz_Kurdistanaciklamasi.html (erişim tarihi: 01.08.2019)).
- <http://www.hurriyet.com.tr/ekonomi/katara-giden-turist-sayisinda-buyuk-dusus-40887446> (erişim tarihi: 18.07.2019).
- <https://www.bbc.com/turkce/haberler-dunya-40256738> (erişim tarihi: 17.08.2019).
- <https://www.aksam.com.tr/ekonomi/turkiyenin-katara-ihracati-yuzde-90-artti/haber-674213> (erişim tarihi: 19.08.2019).
- <https://www.havayolu101.com/2019/01/03/qatar-airways-china-southern-ortak-oldu/> (erişim tarihi: 17.08.2019).
- <https://tr.sputniknews.com/ortadogu/201908291040032928-katardan-suudi-arabistan-sartsiz-diyalog-acigiz-mesaji/> (erişim tarihi: 19.08.2019).
- <http://turksam.org/turkiye-ve-katar-kotu-gun-dostu-mu-ticari-ortak-mi> (erişim tarihi: 18.08.2019).
- <https://www.ticaret.gov.tr/haberler/2019-yili-nisan-ayi-gecici-dis-ticaret-sirket-esnaf-ve-kooperatif-veri-bulteni> (erişim tarihi: 20.08.2019).
- <http://www.hurriyet.com.tr/haberleri/katar-turkiye> (erişim tarihi: 09.06.2019).
- <https://orsam.org.tr/tr/turkiye-katar-ortakliginin-ticari-boyutu/> (erişim tarihi: 15.06.2019).
- <https://tr.sputniknews.com/ortadogu/201709051030003125-katar-en-buyuk-liman-acildi/> (erişim tarihi: 19.08.2019)

https://tasam.org/Files/Etkinlik/File/Deklarasyon/kureselbolgeselvetretkileri_31_pdf_2f2e4231-ce1d-451f-83de-b1da7d77454f.pdf (erişim tarihi: 18.08.2019).

<https://www.ekodialog.com/Konular/kalite-ve-argenin-rekabet-gucu-uzerine-etkileri.html> (erişim tarihi: 21.08.2019).

http://www.sobiad.org/eJOURNALS/dergi_HIA/arsiv/2009/04can-aktan.pdf (erişim tarihi: 13.08.2019)

<https://utikad.org.tr/Detay/Sektor-Haberleri/13644/hava-kargo-tasimalari-10-yilda-3-kat-artti> (erişim tarihi: 19.08.2019)

<http://www.mfa.gov.tr/petrol-fiyatlarinin-ekonomilere-etkisi.tr.mfa> (erişim tarihi: 23.08.2019).



EK 1-IRAK'IN DIŞ TİCARET VERİLERİ

Irak'ın İhracat Yaptığı Başlıca Ülkeler * (1 000 dolar)

Sıra	Ülkeler	2015	2016	2017
	TOPLAM İHRACAT	54 601 805	49 444 947	69 027 564
1	Hindistan	11 300 277	9 974 378	15 309 425
2	G. Kore	12 674 630	10 663 271	13 814 112
3	Yunanistan	4 568 489	6 319 321	11 159 017
4	İtalya	6 264 575	5 033 139	6 372 396
5	Hollanda	3 327 712	2 617 631	3 548 902
6	Çin	3 732 995	3 257 815	3 185 567
7	ABD	1 686 910	1 798 416	3 084 842
8	Singapur	991 525	489 131	1 646 639
9	Türkiye	296 505	836 298	1 527 573
10	İspanya	1 293 117	1 376 450	1 434 061
11	Tayvan	1 359 214	928 174	1 224 582
12	Almanya	498 972	646 191	1 079 339
13	Japonya	997 101	1 086 003	1 009 567
14	Sırbistan	1	177 234	483 560
15	Fransa	895 036	176 279	143 485

Kaynak: <https://ticaret.gov.tr/yurtdisi-teskilati/orta-dogu-ve-korfez/irak/ulke-profil/dis-ticaret> (erişim tarihi: 18.09.2019)

EK 2- IRAK'IN İTHALAT YAPTIĞI BAŞLICA ÜLKELER * (1 000 DOLAR)

Sıra	Ülkeler	2015	2016	2017
	TOPLAM İTHALAT	46 054 222	40 694 391	50 326 210
1	Türkiye	8 550 947	7 636 670	9 054 612
2	Çin	7 909 229	7 547 858	8 330 415
3	G.Kore	1 427 944	1 438 370	1 462 088
4	Hindistan	1 135 283	973 693	1 259 847
5	ABD	1 971 479	1 266 318	1 204 722
6	Brezilya	306 583	455 499	810 749
7	Almanya	1 119 099	808 364	773 369
8	İtalya	1 013 530	685 194	641 599
9	Ürdün	749 534	497 560	541 981
10	Hollanda	320 322	380 381	458 716
11	İngiltere	431 202	301 990	419 741
12	Fransa	473 750	350 594	375 222
13	İsviçre	446 004	376 192	323 208
14	Japonya	503 804	345 822	285 217
15	Rusya	447 601	916 810	255 565

Kaynak: <https://ticaret.gov.tr/yurtdisi-teskilati/orta-dogu-ve-korfez/irak/ulke-profil/dis-ticaret> (erişim tarihi:

18.09.2019)

EK 3- TÜRKİYE-IRAK DIŞ TİCARET DEĞERLERİ (MİLYON DOLAR)

Yıl	İhracat	İthalat	Hacim	Denge
2009	5.123	120	5.243	5.003
2010	6.036	153	6.189	5.883
2011	8.310	86	8.396	8.224
2012	10.830	149	10.979	10.681
2013	11.958	146	12.104	11.812
2014	10.896	268	11.164	10.628
2015	8.558	297	8.855	8.261
2016	7.640	836	8.477	6.804
2017	9.057	1.528	10.584	7.529
2018	8.350	1.420	9.770	6.929

Kaynak: <https://ticaret.gov.tr/yurtdisi-teskilati/orta-dogu-ve-korfez/irak/ulke-profil/turkiye-ile-ticaret> (erişim tarihi: 18.09.2019)

EK 4- 2018 YILINDA TÜRKİYE’NİN İRAK’A İHRACATINDA BAŞLICA ÜRÜNLER (1.000 DOLAR)

	TOPLAM İHRACAT	7 636 670	9 054 612	8 350 702
7113	Mücevherci eşyası ve aksamı (kıymetli metallere veya kıymetli metallerle kaplama metallere)	547 010	958 817	1 129 242
1101	Buğday unu/mahlut unu	492 557	579 376	528 178
0207	Kümes hayvanlarının etleri ve yenilen sakatatı (taze, soğutulmuş veya dondurulmuş)	230 366	323 299	324 044
1905	Ekmek, pasta, kek, bisküvi ve diğer ekmekçi mamüller, hosti, boş ilaç kapsülü mühür güllacı, pirinç kağıdı vb	299 596	300 065	312 537
9403	Diğer mobilyalar ve bunların aksam ve parçaları	301 567	288 288	309 445
0407	Kuş ve kümes hayvanlarının kabuklu yumurtaları	232 789	314 154	306 069
9619	Hijyenik havlular ve tamponlar, bebek bezleri ve benzeri hijyenik eşya	190 648	190 795	167 308
8544	İzole edilmiş teller, kablolar ve diğer elektrik iletkenler; tek tek kaplanmış liflerden oluşan fiber optik kablolar	137 261	150 658	152 211
0805	Turunçgiller (taze/kurutulmuş)	205 448	138 944	136 368
9401	Oturmaya mahsus mobilyalar ve bunların aksam ve parçaları	107 221	121 624	124 058
5702	Dokunmuş halılar ve dokumaya elverişli maddelerden diğer yer kaplamaları	88 669	144 520	121 143
3923	Plastiklerden eşya taşınmasına veya ambalajlanmasına mahsus malzeme, tıpa, kapak, kapsül ve diğer kapama malzemeleri	80 666	102 428	114 553
2002	Domates (sirke/asetik asitten başka usullerle hazırlanmış veya konserve edilmiş)	88 012	87 306	111 031
7306	Demir veya çelikten diğer ince ve kalın borular ve içi boş profiller	157 856	189 246	108 694
1512	Ayçiçeği, aspir, pamuk tohumu yağları ve bunların fraksiyonları (kimyasal olarak değiştirilmemiş)	370 876	252 021	97 896
3917	Plastikten hortumlar, borular ve bağlantı elemanları (manşon, nipel, dirsek, flanşlar, vb.)	77 810	83 009	96 894
1806	Çikolata ve kakao içeren diğer gıda müstahzarları	82 646	81 019	92 092
2402	Tütün/tütün yerine geçen maddelerden purolar, sigarillolar ve sigaralar	55 616	82 515	85 210
6103	Erkekler ve erkek çocuklar için takım elbise, takım, ceket, blazer, pantolon, tulum ve şort (örme)(yüzme kıyafeti hariç)	42 946	75 925	80 891
6104	Kadın ve kız çocuk için takım elbise, takım, ceket, blazer, etek, pantolon, tulum ve şort (örme)(yüzme kıyafeti hariç)	55 673	82 172	80 046
7214	Demir veya alaşımsız çelikten çubuklar (dövülmüş, sıcak haddelenmiş, haddeleme işleminden sonra burulmuş olanlar dahil)	141 304	97 723	79 013
3402	Yıkama, temizleme müstahzarları (sabunlar hariç)	61 007	68 030	74 871
7308	Demir veya çelikten inşaat ve inşaat aksamı, inşaatta kullanılmak üzere hazırlanmış demir veya çelikten sac, çubuk, vb.	126 702	89 770	74 742
3916	Plastikten monofiller, ince ve kalın çubuklar ve profiller (enine kesitinin en geniş yeri > 1mm)	57 615	71 312	73 833

7604	Aluminyumdan çubuklar ve profiller	54 933	63 907	73 251
1517	Margarin	108 149	74 936	72 849
6109	Tiştirler, fanilalar, atletler, kaşkorseler ve diğer iç giyim eşyası (örme)	70 119	86 878	66 805
8504	Elektrik transformatörleri, statik konvertörler (örneğin; redresörler) ve endüktörler	33 694	46 574	63 197
6802	Yontulmaya veya inşaata elverişli işlenmiş taşlar (kayagan taşı hariç), mozik için küp şeklinde taşlar, granüller	70 102	63 374	61 894
0713	Kuru baklagiller (kabuksuz) (taneleri ikiye ayrılmış)	66 348	64 252	61 272
4819	Kağıttan, kartondan, selüloz vatkadan veya selüloz lif tabakalarından kutu, mafhaza, torba vb.	58 693	71 612	60 977
4411	Ağaçtan veya diğer odunsu maddelerden lif levhalar	36 622	42 049	59 754
8418	Buzdolapları, dondurucular ve diğer soğutucu ve dondurucu cihazlar ve ısı pompaları	56 575	55 285	50 969
2106	Tarifenin başka yerinde yer almayan gıda müstahzarları	34 021	27 693	50 651
3004	Tedavide veya korunmada kullanılmak üzere hazırlanan ilaçlar (dozlandırılmış)	41 893	55 772	48 628
0406	Peynir ve pıhtılaşmış ürünler	50 051	43 193	48 149
5703	Halılar ve dokumaya elverişli maddelerden diğer yer kaplamaları (tuftedilmiş)	23 817	35 981	46 174
6203	Erkekler ve erkek çocuk için takım elbise, takım, ceket, blazer, pantolon, tulum ve şort (yüzme kıyafeti hariç)	40 267	43 164	43 705
6204	Kadınlar ve kız çocuk için takım elbise, takım, ceket, blazer, elbise, etek, pantolon etek, vb.(yüzme kıyafetleri hariç)	37 871	40 331	43 132
8507	Elektrik akümülatörleri (bunların separatörleri dahil)	24 806	30 313	42 659
	TOPLAM İHRACAT	7 636 670	9 054 612	8 350 702

Kaynak: <https://ticaret.gov.tr/yurtdisi-teskilati/orta-dogu-ve-korfez/irak/ulke-profil/turkiye-ile-ticaret> (erişim tarihi: 18.09.2019)

EK 5- TÜRKİYE’NİN IRAK’TAN İTHALATINDA BAŞLICA ÜRÜNLER (1.000 DOLAR)

GTİP	ÜRÜNLER	2016	2017	2018
	TOPLAM İTHALAT	836 298	1 527 573	1 420 433
7108	Altın (platin kaplamalı altın dahil) (işlenmemiş veya yarı işlenmiş ya da pudra halinde)	768 576	1 398 993	1 251 303
2713	Petrol koku, petrol bitümeni ve petrol yağlarının veya bitümenli minerallerden elde edilen yağların diğer kalıntıları	15 878	51 976	53 505
7601	İşlenmemiş alüminyum	0	988	32 585
7408	Bakır teller	0	0	23 480
4707	Kağıt ve karton döküntü ve kırıntıları	19 657	32 831	21 889
3915	Plastikten döküntü, kalıntı ve hurdalar	14 855	10 734	10 728
4101	Sığır (bufalo dahil) ve at cinsi hayvanların ham post ve derileri	4 311	9 866	7 427
7801	İşlenmemiş kurşun	46	1 915	3 918
4102	Koyun ve kuzuların ham derileri	301	1 299	2 325
0207	Kümes hayvanlarının etleri ve yenilen sakatatı (taze, soğutulmuş veya dondurulmuş)	78	429	1 907
7113	Mücevherci eşyası ve aksamı (kıymetli metallere veya kıymetli metallerle kaplama metallere)	577	1 952	932
9619	Hijyenik havlular ve tamponlar, bebek bezleri ve benzeri hijyenik eşya	0	546	633
4104	Sığır (buffalo dahil) ve at cinsi hayvanların dabanlanmış veya crust (arakurutmalı) post ve derileri	2 190	647	614
0407	Kuş ve kümes hayvanlarının kabuklu yumurtaları	414	138	575
2715	Esasını tabii asfalt, tabii bitümen, petrol bitümeni, mineral katran veya mineral katran zifti teşkil eden karışımlar	1 514	1 233	541
7403	Rafine edilmiş bakır ve bakır alaşımları (ham)	7	608	488

Kaynak: <https://ticaret.gov.tr/yurtdisi-teskilati/orta-dogu-ve-korfez/irak/ulke-profil/turkiye-ile-ticaret> (erişim tarihi: 18.09.2019)

ÖZGEÇMİŞ

Adı ve SOYADI	Serhat KOYUNOĞLU
EĞİTİM DURUMU	
Mezun Olduğu Lise	Fatih Sultan Mehmet Çok Programlı Lisesi
Lisans Diploması	Anadolu Üniversitesi İşletme Fakültesi
Yabancı Dil / Diller	İngilizce
Stajlar	Atlasjet Havayolları
Çalıştığı Kurum	P.T.T Anonim Şirketi
E-Posta	serhat.koyunoglu@gmail.com