



AKDENİZ ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ



Bekhruz ALİEV

BİR KUŞAK BİR YOL PROJESİ KAPSAMINDA TÜRKİYE-TACİKİSTAN DIŞ
TİCARETİ: İSTANBUL VE DUŞANBE’NİN LOJİSTİK ÜS OLMA POTANSİYELİ
ÜZERİNE BİR ARAŞTIRMA

Uluslararası Ticaret ve Lojistik Ana Bilim Dalı
Yüksek Lisans Tezi

Antalya, 2019



AKDENİZ ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ



Bekhruz ALİEV

BİR KUŞAK BİR YOL PROJESİ KAPSAMINDA TÜRKİYE-TACİKİSTAN DIŞ
TİCARETİ: İSTANBUL VE DUŞANBE’NİN LOJİSTİK ÜS OLMA POTANSİYELİ
ÜZERİNE BİR ARAŞTIRMA

Danışman

Dr. Öğr. Üyesi Hüseyin TOPUZ

Uluslararası Ticaret ve Lojistik Ana Bilim Dalı

Yüksek Lisans Tezi

Antalya, 2019

T.C.
Akdeniz Üniversitesi
Sosyal Bilimler Enstitüsü Müdürlüğüne,

Bekhruz ALİEV'in bu çalışma jürimiz tarafından Uluslararası Ticaret ve Lojistik Ana Bilim Dalı Yüksek Lisans Programı Tez 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: Bir Kuşak Bir Yol Projesi Kapsamında Türkiye-Tacikistan Dış Ticareti: İstanbul ve Duşanbe'nin Lojistik Üs Olma Potansiyeli Üzerine Bir Araştırma

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

Tez Savunma Tarihi : 08/02/2019

Mezuniyet Tarihi : 21/02 / 2019

(İmza)

Prof. Dr. İhsan BULUT

Müdür

AKADEMİK BEYAN

Yüksek Lisans Tezi olarak sunduğum “Bir Kuşak Bir Yol Projesi Kapsamında Türkiye-Tacikistan Dış Ticareti: İstanbul ve Duşanbe’nin Lojistik Üs Olma Potansiyeli Üzerine Bir Araştırma” 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.

(imza)

Bekhruz ALİEV



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



SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ MÜDÜRLÜĞÜ'NE

ÖĞRENCİ BİLGİLERİ	
Adı-Soyadı	Bekhruz ALİEV
Öğrenci Numarası	20165265008
Enstitü Ana Bilim Dalı	Uluslararası Ticaret ve Lojistik
Programı	Tezli Yüksek Lisans
Programın Türü	(X) Tezli Yüksek Lisans
Danışmanın Unvanı, Adı- Soyadı	Dr. Öğr. Üyesi Hüseyin TOPUZ
Tez Başlığı	Bir Kuşak Bir Yol Projesi Kapsamında Türkiye-Tacikistan Dış Ticareti: İstanbul ve Duşanbe'nin Lojistik Üs Olma Potansiyeli Üzerine Bir Araştırma
Turnitin Ödev Numarası	1077507714

Yukarıda başlığı belirtilen tez çalışmasının a) Kapak sayfası, b) Giriş, c) Ana Bölümler ve d) Sonuç kısımlarından oluşan toplam 129 sayfalık kısmına ilişkin olarak, 13.02.2019 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 % 8

alıntılar dahil % 8 'tür.

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.

13/02/2019

(imza)

Dr. Öğr. Üyesi Hüseyin TOPUZ

İÇİNDEKİLER

ŞEKİLLER LİSTESİ.....	iv
TABLolar LİSTESİ.....	v
HARİTALAR LİSTESİ.....	vii
GRAFİK LİSTESİ.....	viii
RESİMLER LİSTESİ.....	vi
KISALTMALAR LİSTESİ	x
ÖZET.....	x
SUMMARY.....	xii
ÖNSÖZ.....	xiii
GİRİŞ	1

BİRİNCİ BÖLÜM

TÜRKİYE VE TACİKİSTAN LOJİSTİK SEKTÖRÜ

1.1. Lojistik Tanımı ve Kapsamı.....	2
1.1.1. Lojistik Faaliyetleri	4
1.1.2. Lojistiğin Amacı	5
1.1.3. Lojistik Yönetim ve Zinciri	8
1.1.4. Depolama.....	15
1.1.5. Elleçleme	17
1.1.6. Ambalajlama	18
1.2. Türkiye Lojistik Sektörü	19
1.2.1. Türkiye'nin Lojistik Sektörünün Gelişimi	19
1.2.2. Karayolu Taşımacılığının Gelişimi	21
1.2.3. Demiryolu Taşımacılığının Gelişimi.....	24
1.2.4. Denizyolu Taşımacılığının Gelişimi	25
1.2.5. Havayolu Taşımacılığının Gelişimi	29
1.3. Tacikistan Lojistik Sektörü	31
1.3.1. Tacikistan'da Lojistik Sektörü Gelişimi.....	31
1.3.2. Karayolu Taşımacılığının Gelişimi	34

1.3.3. Demiryolu Taşımacılığının Gelişimi.....	36
1.3.4. Havayolu Taşımacılığının Gelişimi	38

İKİNCİ BÖLÜM

TÜRKİYE- TACİKİSTAN DIŞ TİCARETİ VE İSTANBUL-DUŞANBE İLLERİNİN LOJİSTİK ÜS OLMA POTANSİYELİ

2.1. Dış Ticaretin Tanımı.....	42
2.1.1. Dış Ticaret	42
2.1.2. İthalat.....	43
2.1.3. İhracat.....	43
2.1.4. Dış Ticaretin Siyasi Açıdan Önemi.....	44
2.1.5. Dış Ticaretin Ekonomik Açıdan Önemi	46
2.2. Türkiye'nin Dış Ticareti.....	47
2.2.1. Türkiye’de Dış Ticaret ve Gelişimi.....	47
2.2.2. Türkiye’nin İhracat Türleri	51
2.2.3. Türkiye’nin İthalat Türleri.....	53
2.2.3.1. Türkiye ve Çin arasındaki Dış Ticaret İlişkileri	54
2.2.3.2. Türkiye ve Rusya Arasındaki Dış Ticaret İlişkileri.....	55
2.2.3.3. Türkiye ve İran Arasındaki Dış Ticaret İlişkileri	56
2.3. Tacikistan’ın Dış Ticareti.....	57
2.3.1. Tacikistan’da Dış Ticaret ve Gelişimi.....	57
2.3.2. Tacikistan’ın İhracat Türleri	58
2.3.3. Tacikistan’ın İthalat Türleri.....	60
2.3.3.1. Tacikistan ve Çin Arasındaki Dış Ticaret İlişkileri	64
2.3.3.2. Tacikistan ve Rusya Arasındaki Dış Ticaret İlişkileri	64
2.3.3.3. Tacikistan ve İran Arasındaki Dış Ticaret İlişkileri.....	65
2.4. Lojistik Üs Olma Potansiyeli Tanımı.....	66
2.4.1. Karayolu Taşımacılığı	66
2.4.2. Denizyolu Taşımacılığı	67

2.4.3. Demiryolu Taşımacılığı.....	67
2.4.4. Havayolu Taşımacılığı	67
2.5. İstanbul'un Lojistik Üs Olma Potansiyeli.....	68
2.5.1. Karayolu Taşımacılığı	68
2.5.2. Demiryolu Taşımacılığı.....	68
2.5.3. Denizyolu Taşımacılığı	69
2.5.4. Havayolu Taşımacılığı	69
2.6. İstanbul Lojistik Üs Olma Potansiyeli Gelişim Süreci	70
2.6.1. İstanbul'daki Üçüncü Yavuz Sultan Selim Köprüsü	70
2.6.2. İstanbul'daki Üçüncü Havalimanı Projesi.....	72
2.6.3. İstanbul'daki Üç Katlı Büyük Tünel Projesi	74
2.6.4. Kanal İstanbul Projesi	76
2.7. Duşanbe'nin Lojistik Üs Olma Potansiyeli.....	79
2.7.1. Karayolu Taşımacılığı	79
2.7.2. Demiryolu Taşımacılığı.....	80
2.7.3. Havayolu Taşımacılığı	80
2.8. Duşanbe'nin Lojistik Üs Olma Potansiyelinin Gelişim Süreci.....	81
2.8.1 Kara Yolu Projesi.....	81
2.8.2. Demir Yolu Projesi	83

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

İSTANBUL-DUŞANBE İLLERİNİN LOJİSTİK ÜS OLMA POTANSİYELLERİNİN BİR KUŞAK BİR YOL PROJESİ KAPSAMINDA SWOT ANALİZİ YOLUYLA DEĞERLENDİRİLMESİ

3.1. Araştırmanın Amacı.....	86
3.2. Araştırmanın Metodolojisi.....	86
3.3. Bir Kuşak Bir Yol Projesi Tanımı	87
3.3.1. “Bir Kuşak, Bir Yol” Projesi Doğu'nun Batı ile Ekonomik Bağlantısı.....	88

3.3.2. Çin İnisiyatifinin Özellikleri.....	90
3.4. Bir Kuşak Bir Yol Projesinin İstanbul İçin Önemi	92
3.4.1. İstanbul'un Altyapısı.....	93
3.4.2. İstanbul'un Lojistiği.....	93
3.5. Bir Kuşak Bir Yol Projesinin Duşanbe İçin Önemi	97
3.5.1. Duşanbe'nin Altyapısı.....	97
3.5.2. Duşanbe'nin Lojistiği	99
SONUÇ.....	103
KAYNAKÇA.....	106
EK 1. İstanbul İli İçin Anket Formu.....	123
EK 2. Duşanbe İli İçin Anket Formu.....	126
Ö Z G E Ç M İ Ş	129

ŞEKİLLER LİSTESİ

Şekil 1.1 M Malzeme Akışının Olduğu Lojistik Zincirinin Modeli, F Finansal Akıştır.	13
Şekil 1.2 Tüketici Hakim Konumu ile Lojistik Zincirinin Modeli	14
Şekil 1.3 Finansal Akışı Modellemenin Özellikleri.....	14
Şekil 1.4 Bilgi Akışının Olduğu Lojistik Zincirindeki Bilgi Akışlarını Modelleme Özellikleri.	15
Şekil 1.5. Tacikistan Cumhuriyeti’ndeki Yolcuların Uluslararası Hava Yolculuğu Pazarında Uçak ve Yolcu Trafığı Sayısında Havayolu Şirketlerinin Payı.	39



TABLOLAR LİSTESİ

Tablo 2.1 Uluslararası Ticaret Sınıflamasına (SITC REV 3) Göre İhracat	51
Tablo 2.2 Türkiye'nin Dünya Mal İhracat İçinde Sırası	52
Tablo 2.3 Türkiye'nin Dış Ticareti'nin Emtia Yapısı, Milyar \$ Dolar.....	53
Tablo 2.4 Ülkelere Göre İthalat	54
Tablo 2.5. Türk İthalatının Yapısında Dünya Bölgelerinin Payı (2016)	56
Tablo 2.6 Tacistanın İhracat ve İthalat Oranı.....	58
Tablo 2.7 Tacikistanın Mal Devir ve Ticaret Dengesi.....	59
Tablo 2.8 Tacikistan'nın İhracat Türleri	59
Tablo 2.9 Tacikistan'nın Başlıca İthal Ürünleri (bin dolar).....	61
Tablo 2.10 Tacikistan'ın Sughd Bölgesinde bin Tonluk Dış Ticaret Hacminin Dinamiği.....	62
Tablo 2.11 Tacikistan'ın Sughd Bölgesinden Mal İhracat Hacmi	62
Tablo 2.12 Dış Ticaret Göstergeleri (Milyon Dolar)	63
Tablo 2.13 Tacikistan İthalatının Ülkelere Göre Dağılımı (bin dolar)	63
Tablo 2.14 Deniz Liman Olarak Lojistik Üs Fonksiyonları.....	66
Tablo 3.1 İstanbul-İlinin Lojistik Üs Olma Potansiyelinin Swot Analizi.....	95
Tablo 3.2 Duşanbe-İlinin Lojistik Üs Olma Potansiyelinin Swot Analizi.....	100

HARİTALAR LİSTESİ

Harita 1.1 Türkiye'nin Uluslararası Karayolu Koridoru.....	23
Harita 1.2 Türkiye'de Ulusal Yolcu Demiryolu Taşımacılığı.....	24
Harita 1.3 Demiryolu Altyapısının Geliştirilmesi	25
Harita 1.4 Türkiye'deki Ana Limanlar	26
Harita 1.5 Devlete Ait Özel Limanlar.....	27
Harita 1.6 Planlanan Limanlar.....	28
Harita 1.7 Tacikistan'ın Uluslararası Karayolu Koridoru.....	34
Harita 1.8 Tacikistan'ın Karayolu Haritası	36



GRAFİK LİSTESİ

Grafik 2.1 1996-2016 Döneminde Türkiye’de Uluslararası Doğrudan Yatırımlar	49
--	----



RESİMLER LİSTESİ

Resim 1.1 Lojistik Yönetimi	2
Resim 1.2 Lojistik ve SCM Kavramlar Arasında İlişkiye Yaklaşımlar	11
Resim 1.3 Depolama	16
Resim 1.4 Elleçleme	17
Resim 1.5 Ambalajlama	19
Resim 1.6 Taşıma Yollarının İhracatta Payları	20
Resim 1.7 Türkiye’de Hava Taşımacılığı Trafiği (milyon ton)	30
Resim 1.8 Capacity (Number of Places) On International Flights to Tajikistan / from	40
Resim 2.1 Yavuz Sultan Selim Köprüsü Dünyanın En Geniş Köprüsü	71
Resim 2.2 İstanbulun Yeni Havalimanı Projesi.....	73
Resim 2.3 İstanbulun Yeni Havalimanı Projesi.....	74
Resim 2.4 İstanbul’un Üç Katlı Büyük Tünel Projesi	75
Resim 2.5 Kanal İstanbul Projesi.....	77
Resim 2.6 Kanal İstanbul Projesi Haritadan	78
Resim 2.7 Kırgızistan-Duşanbe Transit Karayolu Güzergahı.	82
Resim 2.8 Kırgız Sınırından Duşanbeye Kadar Karayolu Projesi.....	83
Resim 2.9 Tacikistan-Afganistan-Türkmenistan Üç Ülke Arasında Demiryolu Projesi	85
Resim 3.1 Uluslararası Kuşak ve Yol İşbirliği Forumu.....	88
Resim 3.2 Bir Kuşak ve Bir Yol Projesi	90

KISALTMALAR LİSTESİ

AB	:Avrupa Birliği
ABD	:Amerika Birleşik Devletleri
ADB	:Asya Kalkınma Bankası
BKBY	:Bir Kuşak Bir Yol
BOT	:Build-Operate-Transfer (yap işlet devret)
BRICS	:Brezilya Rusya Hindistan Çin Güney Afrika
CAREC	:Orta Asya Bölgesel Ekonomik İşbirliği
DHMI	:Devlet Hava Meydanları İşletmesi
FİR	:Uçuş Hattı Düzenlemesi
GSYİH	:Gayri Saf Yurt İçin Hasıla
LODER	:Lojistik Derneği
Ro-Ro	:Gemiye Taşıt İndirme Bindirme (Rolon-Roloff)
SRAP	:Sosyal Riski Azaltma Projesi
SYDV	:Sosyal Yardımlaşma ve Dayanışma Vakfı
TCDD	:Türkiye Cumhuriyeti Devlet Denizyolu
TDİ	:Türk Denizcilik İdaresi
TRACECA	:Ulaştırma Koridoru Avrupa Kafkasya Asya
USAID	:Amerika Birleşik Devletleri Uluslararası Kalkınma
USİD	:Amerika Birleşik Devletleri Uluslararası Kalkınma Ajansı
TTM	:Transport in Turkey Major

ÖZET

Son yıllarda lojistik sistemi dünyada büyük bir ilerleme katetmiştir. Özellikle dünyada büyük limanlara ve geniş ulaşım sistemine sahip olan ülkelerde de gelişmiştir. Bu ülkelerin gelişmiş lojistik üs olma potansiyeline rağmen Avrupa ve Çin Halk Cumhuriyeti bu ülkeler arasında dış ticaret sağlayabilmek amacıyla Çin'in "Bir Kuşak Bir Yol" Projesi Türkiye-İstanbul ve Tacikistan-Duşanbe illerinin coğrafi konumuna ve transit koridorlara sahip olmasına rağmen Karayolu, Demiryolu ve Denizyolu ile bu proje kapsamında Çin Halk Cumhuriyeti Avrupa ülkeleri ile ithalat ve ihracatını kolay ve avantajlı bir şekilde sağlayabilmektedir. Bu tez çalışmasının birinci bölümünde Türkiye ve Tacikistan lojistik sektörü hakkında genel bilgi verilmiştir. İkinci bölümde Türkiye-Tacikistan Dış ticareti ve İstanbul-Duşanbe illerinin lojistik üs olma potansiyeli. Son bölümde ise İstanbul-Duşanbe illerinin "Bir Kuşak Bir Yol" projesi kapsamında swot analizi yoluyla değerlendirilmesi yapılmıştır. Yapılan tez çalışmasında İstanbul ilinde mevcut denizyolu ve üç tane köprü avantajı ile Duşanbe ilinin denizyolu olmamasına rağmen BKBY proje kapsamında önem derecesi, Swot analizi ile ortaya konularak bir karşılaştırma yapılmıştır.

Anahtar Kelimeler: Lojistik Sektör, Taşımacılık, Dış Ticaret, Bir Kuşak Bir Yol Projesi

SUMMARY

The logistics system in recent decades has been proceeded by a great progress in the world. It has been developed especially in countries which have large ports and wide transportation system in the world. Furthermore, despite the potential to be developed logistic base of these countries, Europe and People's Republic of China in order to provide foreign trade between China and these countries, "One Belt One Road" initiative Project Turkey-Istanbul and Tajikistan, Dushanbe province of geographical location, and despite having to transit corridor highway, Within the scope of this project, the People's Republic of China can provide import and exportation easily and advantageously with European countries. In the first part of this thesis work, general information about the logistics industry were given in Turkey and Tajikistan. In the second part of the thesis the potential of logistic to become bases in Turkey-Istanbul-Dushanbe Tajikistan Foreign Trade and provinces. In the last section, an analysis (Swot) was carried out for Istanbul-Dushanbe provinces to be used in the context of "One Belt One Road" project. In the thesis study, with the advantage of existing bridges and three bridges in Istanbul, although Dushanbe province does not have maritime port, how important and comprehensive OBOR is in the project and how important it is for provinces when we compare an (Swot) analysis with Strong-Weak Opportunity-Threats.

Keywords: Logistic Systems, Transportation, Foreign Trade, One Belt One Road Project.

ÖNSÖZ

Bilimsel bilginin her daim savunucusu ve destekçisi olmuş, T. C. Başbakanlık Yurtdışı Türkler ve Akraba Topluluklar Başkanlığı'nın üç buçuk yıl boyunca bana verdiği eğitim imkanı ve çalışmalarımın destekleyicisi olarak sunduğu maddi desteğinden dolayı teşekkürü bir borç bilirim.

Gerçekten Antalya/Türkiye'de ve özellikle Akdeniz Üniversitesin'de Yüksek Lisans öğrencisi olmaktan gurur duyuyorum. Araştırmalarımın hazırlanmasında ve yürütülmesinde bana her türlü yardımlarını sunan, ihtiyaç duyduğumda bana zaman ayıran, değerli bilgilerini benimle paylaşan, ilgi ve desteğini esirgemeyen, yönlendirme ve bilgilendirmeleriyle çalışmamı bilimsel temeller ışığında şekillendiren değerli danışman hoca Dr. Öğr. Hüseyin TOPUZ'a teşekkürlerimi sunarım.

Tezimin hazırlanması ve yürütülmesinde yardım ve desteklerini esirgemeyen ve değerli vaktini tezim için ayıran, bununla birlikte Akdeniz Üniversitesin'de bana hiç bir zaman yabancı olduğumu hissettirmeyerek her konuda yardımcı olan Arş. Gör. Hasan Emin GÜRLER'e teşekkür ederim.

Bekhruz ALİEV

Antalya, 2019

GİRİŞ

Küreselleşmenin etkisiyle ülke ekonomileri birbirlerine giderek yakınlaşmış üretim ve pazarlamanın uluslararası bir boyut kazanmasıyla malların daha güvenli bir şekilde ulaştırılması önemli hale gelmiştir. Dünya'daki herhangi bir ülkeden diğerine mal, hizmet ve bilgi alışverişi hızlı ve etkin erişim olanakları sayesinde kesintisiz bir şekilde gerçekleşmektedir. Bu nedenle yeni ekonomik oluşum, işletmeleri maliyetlerin makul seviyelere çekilmesi ve müşteri memnuniyetinin sağlanması konularına daha fazla yoğunlaştırmıştır. Bu durum ise lojistiğin ön plana çıkmasına katkıda sağlamıştır.

Küresel ekonomide lojistik faaliyetlerin önemi her geçen gün daha da artmaktadır. Etkin lojistik hizmetler sunmak, ürünlere katma değer sağlamakta ve işletmelerin pazardaki rekabet gücünü daha da artırmaktadır. Firmalar küresel ticaretten daha fazla pay almak, değişen piyasa şartlarına uyum sağlayabilmek ve rekabet gücünü arttırmak üzere, lojistik faaliyetlerden yoğun şekilde faydalanmaktadır. Bununla birlikte geçmişte basit taşımacılık faaliyetleri ile yürütülen lojistik faaliyetler, son yıllarda küreselleşen diğer dinamiklerle birlikte küreselleşmekte ve lojistik hizmet sağlayıcı firmalar, sanayi firmaları gibi yığılma ve ölçek ekonomileri ve dışsallıklardan faydalanmak amacıyla belirli coğrafi alanlarda kümelenmektedirler. Söz konusu bu kümelenmeler; lojistik üs, lojistik merkez, lojistik köy gibi kavramların doğmasına neden olmaktadır. Ayrıca bu kümelenmeler, farklı coğrafyalarda farklı isimlerle anılsalar bile temelde bölgesel ekonomik kalkınma dinamiklerini oluşturmaktadır. Bu noktada; bölgesel ekonomik kalkınmanın önemli bir tetikleyicisi olan lojistik kümelenmelerin bölgesel olarak veya belirli bir il veya konum olarak potansiyelini belirlemek ve ortaya koymak büyük önem arz etmektedir. Bu nedenle; bu tezde Bir Kuşak Bir Yol Projesi kapsamında İstanbul ve Duşanbe'nin lojistik üs olma potansiyelini belirlemek ve ortaya koymak amaçlanmıştır. Bu doğrultuda; çalışmanın birinci bölümünde Türkiye ve Tacikistan lojistik sektörü, ikinci bölümünde Türkiye ve Tacikistan dış ticareti ve İstanbul-Duşanbe illerinin lojistik üs olma potansiyeli anlatılarak ve üçüncü bölümde İstanbul-Duşanbe illerinin lojistik üs olma potansiyellerinin Bir Kuşak Bir Yol Projesi kapsamında Swot analizi yoluyla değerlendirilmesi yapılarak tez sonuca bağlanmıştır.

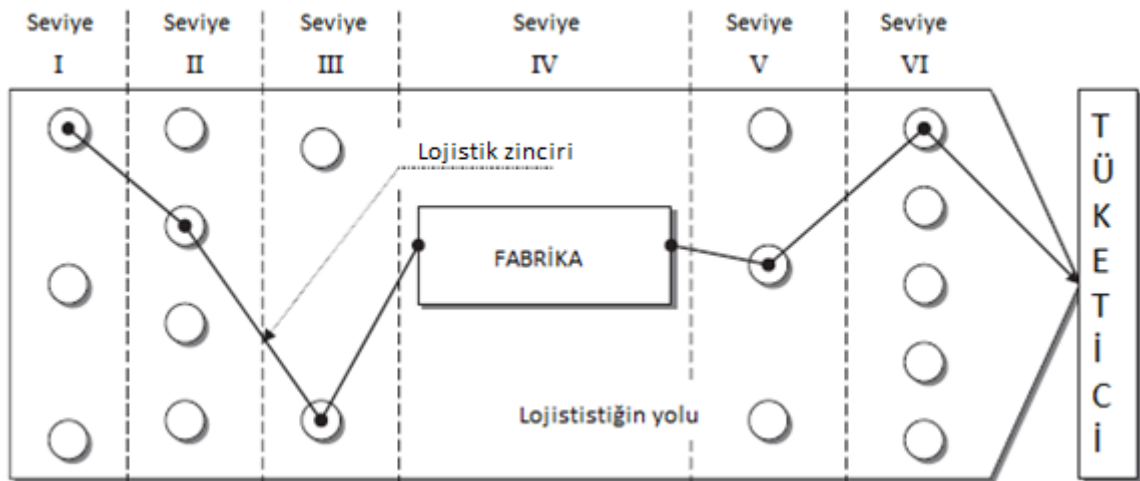
BİRİNCİ BÖLÜM

TÜRKİYE VE TACİKİSTAN LOJİSTİK SEKTÖRÜ

1.1. Lojistik Tanımı ve Kapsamı

Lojistik kelimesi yunanca “logisticos” kelimesinden türemiş olup, hesap kitap yapma bilimi ya da hesapta beceri anlamına şimdiye kadar gelmektedir. Bununla birlikte lojistik teriminin, Latince “Logic” (mantık) ve “Statics” (hesap, istatistik) kelimelerinin birleşmesiyle oluşan mantıklı hesap anlamına gelmektedir (Gülşen, 2011: 49-51).

Uzman lojistik sözlüğünde A. N. Rodnikov'un Lojistik, “Hammadde ve malzemelerin bir imalat işletmesine taşınması sırasında, hammaddelerin, malzemelerin ve yarı bitmiş ürünlerin fabrika işlemlerinde, taşıma, depolama ve diğer maddi ve maddi olmayan işlemlerin planlanması, kontrol edilmesi ve yönetilmesi bilimi” olarak tanımlanmaktadır. Bitmiş ürünün tüketicinin çıkarlarına ve gereksinimlerine uygun olarak getirilmesi, ayrıca ilgili bilgilerin aktarılması, depolanıp işlenmesidir. Lojistik açıdan bakıldığında; lojistik kanal belirli bir üreticiden, tüketici akışına malzeme akışını gerçekleştiren çeşitli araçların kısmen sipariş edilen bir takım olarak görülmektedir. Malzeme akışını tedarikçiden tüketiciye taşıma sürecinde belirli katılımcıların seçimi yapılmaya kadar set kısmen sipariş edilir. Bundan sonra, lojistik kanal bir lojistik zincirine dönüştürülür (Demchenko, 2012: 101).



Resim 1.1 Lojistik Yönetimi

Kaynak: Supply Chain Management, (erişim tarihi 21.06.2018)

Kosareva T. B, teorisine göre: "Lojistik yeterli ve etkili bir yönetim sürecidir. (maliyetler ve zaman akışı açısından) Ham maddelerin ve malzemelerin, ilerlemenin, bitmemiş ürünlerin, hizmetlerin, finansın ve bu akımın kaynağından tüketilen yerin tüketimine kadardır.

Yer alan bilgiler (resepsiyon, kalkış, iç ve dış hareket dahil) ile ihtiyaçları tam olarak karşılanmaktadır. Dolayısıyla, bu tanımların karşılaştırılmasına dayanarak, lojistiğin hem 3 yönetim aracı olarak hem de yönetim süreci ve bir araç olarak tanımlandığı belirtilmiştir. Lojistik kelimesi (Yunan Lojistike'den - sayma, akıl yürütme yeteneğidir), özel çalışanların olduğu Roma İmparatorluğu dönemine dayanmaktadır. Bizans İmparatoru Leon VI (MS 821-911) teorisine göre "Lojistik görevi, ordu maaşlarını ödemek, uygun şekilde silahlandırmak ve dağıtmak, silah ve askeri teçhizat tedarik etmek, ihtiyaçlarını zamanında ve yeterli bir şekilde yerine getirmek ve buna bağlı olarak askeri harekate hazırlamaktır. Mekânı ve zamanı, ordunun hareketi açısından arazinin doğru analizini yapıp ve düşmanın direniş güçlerini belirleyip ve bu işlevlere uygun olarak, yönetip ve yönlendirip, yani kendi silahlı kuvvetlerinin hareketini ve dağıtımını bertaraf etmesidir. Askeri uzmanlar lojistik biliminin faydalarına değer vermiştir. İkinci Dünya Savaşı arasında, askeri arz sorunları ve cephenin arka desteği konusunda araştırmalar yapılmış, sonunda matematiksel yöntemler ve modeller geliştirilmiş ve bunlar "operasyon araştırması" olarak adlandırılmıştır. İlk yazarı, Lojistik çalışmalarının 20. yüzyılın başında bir Fransız askeri uzmanı olarak lojistiği tanımlayan A.G. Dzhamini lojistiği böyle açıklamıştır. "Askerlerin Pratik Hareketleri sanat gibidir" (Smirnov ve Shmatok, 2014: 17).

Lojistik – gelişmiş sistemlerin'den birisi olarak geçmektedir. Lojistik dünyada ve bu günlerde 24 saat, haftada 7 gün, yılda 365 gün olarak insanlara uygulanmaktadır. Sadece birkaç ticari faaliyet alanı, içsel ilişkilerin karmaşıklığına ve aynı zamanda lojistik özelliği olan coğrafi kapsamın genişliğine sahip olabilir. Lojistiğin amacı, gerektiğinde ürün ve hizmetlerin alınmasını sağlamaktır. Dünyanın endüstrileşmiş ülkelerindeki tüketicilerin çoğu, uzun zamandır verilen yüksek lojistik kalitesini almıştır. Mağazaya gelince, burada bol miktarda taze ürün görmeyi bekliyorlar. Bugün, kendiniz için lojistik destek olmadan tam teşekküllü bir üretim veya pazarlama yapmak zordur. Modern lojistik paradoksal bir olgudur. Bugün lojistik dediğimiz şey, uygarlığın doğuşuyla ortaya çıktı: Bu bir yenilik değil. Bununla birlikte, en modern lojistik başarıları, modern iş ve kamu sektörü yönetiminin en etkileyici ve gelişmiş özelliklerinde somutlaşmıştır. Pazarlama ile lojistik ilgilidir. Bu günlerde Ekonomide yönetim sisteminin en güncel versiyonudur (Zhivitsa, 2015a: 399-441).

Lojistik, bilgi alışverişi, nakliye, stok yönetimi, depolama, kargo işleme, ambalajlama gibi farklı faaliyetleri tek bir sürece dahil etmekte ve birleştirmektedir. Bu türden bir eleman kombinasyonu sayesinde, lojistik çok zor ama umut verici bir kariyer yoludur. Lojistik, modern iş dünyasında stratejik olarak önemli bir role sahiptir ve bu alanda başarıya ulaşmış daha fazla profesyonelin, şirketlerin yönetiminde kademeli olarak üst sıralara taşındığı gerçeğini açıklamaktadır. Uygulamanın geleneksel alanlarının stratejik bir inovasyon sistemi

oluşturmasıyla birleşmesi nedeniyle, lojistikte yeni ve çarpıcı özellikler elde edilmiştir. Lojistikte başarıyla çalışan üst düzey yöneticiler giderek daha fazla Firmaların içinde ve dışında çeşitli özel faaliyetlerin işlevsel koordinatör rolü oynamışlardır. Firma içinde asıl görev bireysel işçilerin ve alt bölümlere ayrılan emeğin mesleki becerilerini yönlendirmektir (Donald vd, 2005a: 29-30).

Lojistik bir bilim olarak ve sivil iş alandaki bir iş aracı olarak, faaliyetine ve gelişmesine ABD de 1950'lerin başlarında oluşmaya başlamıştır. Lojistiğin evrimi, sanayileşmiş ülkelerdeki pazar ilişkilerinin tarihi ve evrimi ile yakından ilişkilidir ve iş dünyasındaki "lojistik" terimi, 1970'lerin sonlarından bu Yana dünyada ve her yerde yaygınlaşmıştır (Bashleeva ve Pinchuk, 2009: 6-7).

1.1.1. Lojistik Faaliyetleri

LIS'in malzeme tabanı çeşitli teknik cihazlar tarafından oluşturulmuştur ve yukarıda açıklanan lojistik işlemleri yöneten, performanslarını izleyen ve değerlendiren yazılım. Teknik donanım kompleksi bilgisayar, bilgi depolama, giriş ve çıkış cihazlarından oluşmakta olup, yazılım, yönetim kontrol işlemleri, karar analizi ve stratejik planlama konularında bilgi desteği için sistem ve uygulama programları içermektedir. Hangi iki bileşenden oluşur: bir veri ambarı (ya da dedikleri gibi, bir veri ambarı) ve bir veri yönetim mekanizması. Veri ambarı müşteri siparişleri hakkında bilgi içerir. Başka bir deyişle, bu, gelecekteki ihtiyaçları planlamanıza olanak sağlayan geçmiş ve şimdiki faaliyetlerden gelen verileri içerir. Bilgi sistemindeki veri yönetimi, müşterinin emirlerini yerine getirmek için gereken her türlü eylemi ve şirketin kendi rezervlerini yenilemek için gereken emirleri, ayrıca bu eylemlerin kontrolünü ve değerlendirmelerini sağlar (Zhivitsa, 2015b: 399-441).

Böyle bir eylem, öncelikle bu iki planlamayı gerektirir ve stokların üretimi ve dağıtım koordinasyonu: ikincisi, makbuz ile ilgili operasyonel faaliyetler, sevkiyatın işlenmesi ve müşteri siparişlerinin ödenmesi. Planlama ve koordinasyon süreçleri bir tedarik çizelgesi oluşturmaya indirgenir. Hizmet işlemlerine yönelik operasyonel faaliyetler, siparişlerin yönetimini, bunların dağıtım kapasitelerinin yönetimini, kargo taşımacılığının çizilmesini ve tedarik entegrasyon kaynaklarını içerir. Bu süreç hem müşteri siparişlerini hem de şirket siparişini kapsar. Kendi rezervlerini yenilemek, tüketicilerin siparişleri, firmanın ürünlerine olan talebi yansıtmaktadır. Stokların yenilenmesi, bitmiş ürünlerin üretim işletmeleri ile dağıtım depoları arasındaki hareketini yansıtır. Envanter yönetimi ve yönetim faaliyetleri planlama / koordinasyon fonksiyonları ve operasyonel faaliyetler arasındaki etkileşim alanlarıdır. Markaların konumu ve yönetimi, bir stratejiyi uygulamak mümkün olmadığında

sigorta stoklarının durumunu izlemek ve yönetmekle ilgilidir. Emir Altında çalışmaktır (Donald, vd, 2005b: 191-192).

Lojistik faaliyetler yönetim konusunun, kaynak akışları üzerindeki etkileriyle ilgili faaliyetleri. Belirli bir bölgede yer alan son kullanıcıları sağlamak için bu akışların nesnelerinin birleştirilmesini / ayrıştırılmasını gerçekleştiren lojistik sisteminin (tedarikçiler ve araçlar) bağlantıları ile tanımlanır, onlar tarafından beyan edilen sınırlar içinde azami değer, ürün ve hizmetlerin nicelik ve nitelik parametreleri ve bunların üretimi ve satışı için zaman ve maliyetlerin kabul edilen parametreler lojistik faaliyetlerini kapsamlı bir şekilde değerlendirmek için, bunun nedenlerini tanımlamak veya diğer değişiklikler, iki veya üç gösterge yeterli değildir. Lojistik faaliyetlerin dengeli bir göstergelerini oluşturmaya ihtiyaç vardır. Dengeleme sistemi firmanın lojistik faaliyeti göstergeleri lojistik faaliyetlerin değerlendirilmesi ve akışların yönetilmesine izin veren, işletmenin lojistik faaliyetinin durumu, gelişimi ile ilgili sipariş edilen birbiriyle ilişkili ve kabul görmüş göstergeleri temsil eden bir araçtır. Stratejik hedeflere ulaşmak için önemli bir kaynaktır (Saplina ve Kurlykova, 2012: 314-315).

Lojistik faaliyetleri Koordineli kaynak yönetimi akışları olan (malzeme, bilgi, finans, enerji, servis, personel), Maliyetleri optimize etme, riskleri en aza indirme, kaynak akışları için en uygun akış modellerini hedefiyle oluşturmaktadır. Karakteristik, bu akışların belirli bir zamanda hareketinin bir sonucu olarak, en büyük konsantrasyonlarının olduğu bölgelerin, ana kaynak akışlarının kesişim noktalarının oluşturulduğu, kontrol eylemlerinin sistemin bir bütün olarak maksimum etkililiğine ve verimliliğine yol açtığı yönündedir (Rakhmanina, 2014a: 525-526).

1.1.2. Lojistiğin Amacı

Son zamanlarda, kargo teslimi süreci, her şeyden önce, ulaştırma sisteminde taşımanın rolü ile ilgili önemli değişikliklere uğramıştır. Eğer taşıma sistemi kendi hedef ve hedefleri ile bağımsız olarak işlev gören bir yapı olsaydı, şimdi ticari başarı elde etmek için, taşıma sistemi, bir depo kompleksi, tedarikçiler ve mal tüketicileri vb, gibi dağıtım sisteminin diğer bileşenleri ile etkileşimde bulunmalıdır. Taşımacılık hizmetlerinin amacı ve amaçları, tüm teslimat şemasının işleyişinin daha çok küresel hedefleri tarafından belirlenmektedir. Çoğu Mevcut dağıtım şemalarından memnun değil, modern lojistik gereksinimlerini karşılamıyor dediği zamanında “doğru miktarda” ve “minimum maliyetle” Bunun nedenleri, teslimat sürecinin organizasyonunun, sistemin yeteneklerinin ve teslimat gereksinimlerinin uyumsuzluğunun yanı sıra bir dizi başka nedenlerin de kusurlu olmasıdır (Nagorny, vd 2011: 60-61).

Çalışmalar, başarısızlıkların temel nedenlerini ve işteki önemlerini analiz ederken, temel olarak dört nedenin olduğunu göstermiştir: Açık bir hedefin olmaması (% 26), iş süreçlerinin seyri (% 35) üzerinde doğru kontrolün olmaması, kaynakların haksız yere tahsis edilmesi (% 26) ve başarısızlıkların sadece % 13'ü belirli özel zorluklarla ilgilidir. Sistemlerin bütünleştirici özellikleri, doğru sisteme doğru zamanda, doğru miktarda, doğru kalitede ve belirli bir lojistik hizmet seviyesinde en az izin verilen maliyetlerle, doğru kaynağı doğru müşteriye ulaştırmayı gerektiren lojistik sistemlerinin amacının gerçekleştirilmesinin temelinde yer almaktadır. Bilimsel literatürde sunulan amaçların sınıflandırılması konusunda uzmanların görüşleri kısaltılmıştır. Aşağıdaki ana sınıflandırma özelliklerine: (Evtodieva, 2011: 47).

- Kapalı alanda;
- Öneme göre;
- Değişkenlerin sayısına göre;
- Hedef konusunda;
- Hedef oluşumu kaynakları ile;
- Önem derecesine göre;
- Zaman temelinde;

Stratejik hedefler oluşturulurken, ekonomik, niceliksel ve niteliksel yönleri yansıtmının ve aynı zamanda, aralarındaki dikey ve yatay bağlantıların birliği içindeki hedeflerin koordinasyonunu sağlamak için gerekli olduğu belirtilmelidir. Bu sürecin özlü doğası, hedef belirleme sisteminde karşılıklı zıt akışların varlığına neden olur hiyerarşide üst düzey hedeflerin transferi ve çeşitli alt sistemlerin amaçları arasında en uygun ilişkiyi sağlayan kısıtları dikkate alarak, daha düşük seviyelerde hedeflere ulaşma olasılığını karakterize eden geri besleme. Sistematik, sürekli olarak artan çevre belirsizliği koşullarında, ilaçların ekonomik faaliyetlerinin sonuçları üzerinde olumsuz bir etkiye sahip olan birçok istikrarsızlaştırıcı faktör vardır, bu da gerekli olan revizyon ve ayarlamaları yapar (Voronkov, 2013: 11-27).

Araştırma sonuçlarının genelleştirilmesi, Uyuşturucu hedeflerine ulaşmanın yönetiminde çokboyutlu ve karmaşıklığın anlaşılmasına, bu problemi çözmek için farklı yaklaşımların mevcut olmasından dolayı, modellerin optimizasyonu ve etkinliği için net kriterlerin olmaması, Hedeflerin ayrıştırılması için bir temel olarak, Bu, ekonomik faaliyetin en etkili sonucunu elde etmek için, ilaçların amaçlarına ulaşma sürecini yönetmek için bir mekanizmanın geliştirilmesini dikkate almayı gerektirmektedir. Uyuşturucu hedeflerine ulaşma sürecini yönetme mekanizması ve sonucun bağlı olduğu koşullara etki ederek ve karmaşıklık, beklenti, zamanlama, denge, ekonomi, motivasyon ve uyum prensiplerini karşılayarak etkili ilaç işleyişinin amaçlarına ulaşılmasını sağlayan bir dizi kontrol eylemidir. Yukarıda bahsedilen

sorunların pratik bir şekilde uygulanması, maliyetlerin optimize edilmesi, risklerin en aza indirilmesi ve kaynak akışları için en uygun akış modellerinin oluşturulması amacıyla kaynak akışlarının (malzeme, bilgi, mali, enerji, hizmet, personel) koordineli yönetimini içeren lojistik faaliyetinin kilit yönünün anlaşılmasını gerektirir. Karakteristik, bu akışların belirli bir zamanda hareketinin bir sonucu olarak, en büyük konsantrasyonlarının olduğu bölgelerin, ana kaynak akışlarının kesişim noktalarının oluşturulduğu, kontrol eylemlerinin sistemin bir bütün olarak maksimum etkililiğine ve verimliliğine yol açtığı yönündedir. Bu görevlerin etkin bir şekilde uygulanması, mantığa bağlı olarak, uyuşturucu kaynak akışlarının yönetiminde nodal etki kavramının uygulanmasını sağlayarak, yönetim hedeflerine ulaşmak için düğümün içine giren çeşitli akışların özelliklerinin kullanımını maksimize etmektir (Antipov ve Stepanova, 2012: 48).

Yönetim sürecini aşağıdaki özelliklere sahip bir aşamada bölmek için birçok seçenek vardır: değişkenlik, süreklilik, dizi ve döngüsellik. Her aşama sürecin ayrılmaz bir parçası olarak birkaç aşamayı içerebilir ve kendisi hedefe ulaşma süreci olarak görülür. Bu nedenle, yönetim sürecinin bir parçası olarak planlama ve organizasyon aşağıdaki aşamaları içerir:

- hedef formülasyonu,
- kaynak tanımı,
- hedefe ulaşmak için kaynak kullanım yöntemleri,
- kısıtlamalar,
- hedefe ulaşma sürecine ulaşmak için yöntemlerin uygulanması,
- değerlendirme Hedefe ulaşma sürecinin etkililiği,

Bu nedenle, yazar tarafından önerilen model, sistemin işleyişinin özelliklerini ve özelliklerini dikkate alarak, uyuşturucu ve bağlantılarının hedeflerine ulaşma sürecini yönetmek için etkili bir mekanizma oluşturmak üzere tasarlanmıştır. Bu durumda, LS fonksiyonunun periyot üzerindeki toplam etkisi integral: $\int_T f(x, t) dt \rightarrow \text{opt}$, (6) olarak tanımlanır, burada $f(x, t)$, t zamanındaki LS aktivitesini yansıtan fonksiyondur. Yönetim mekanizmasının geliştirilmiş modelinin pratik uygulaması sonucunda Düğüm etkileri kavramı temelinde uyuşturucu hedeflerine ulaşma süreci, idari ve örgütsel maliyetlerde önemli bir düşüş sağlayabilir, ve lojistik faaliyetlerin lojistik faaliyetlerinin görevlerine maksimum uyum sağlaması ve riskleri azaltması gibi, düğümlerin etkisinin hızına bağlı olarak lojistik süreçlerin bilgi desteğinin ve kaynakların, personel maliyetlerinin ve maliyetlerinin desteklenmesi (Rakhmanina, 2014b: 525-530).

CSC'nin (lojistik yönetimin amacı) etkinliğini iyileştirmek ve geliştirmek için modern koşullarda çok önemli hale gelir bu da kullanılan formların ve yöntemlerin geliştirilmesini

hesaplanmış ve haklı çözümler elde etmeyi sağlayan araçlar. Bu nedenle sistematik bir yaklaşıma duyulan ihtiyaç: ana durumun belirlenmesi, durumun kapsamlı ve kapsamlı bir analizi faktörler sistemi üzerinde, etkilerinin değerlendirilmesi, planlama problemlerinin çözümünde göz önüne alınan özelliklerin önceliğinin belirlenmesi, özel bir çözüm yöntemi seçimi, vb. Stratejik problemin uygun şekilde formüle edilmesi ve sistemin bir bütün olarak sistemin hızını, hızını ve etkililiğini doğrudan veya dolaylı olarak (dolaylı olarak) etkileyen faktörler dikkate alındığında, CLS'nin işleyişinin ve yönetiminin optimal yönünün seçimi mümkündür. Lojistik yönetimin amacı ve görevi, planlama sürecinde dikkate alınmayan rahatsızlıkların varlığında planların uygulanmasını sağlamaktır. CLS'nin mevcut durumunun gerçek modelinin gelecekteki halinin bir modeline dönüştürülmesi ve bu amaca ulaşmak için gerekli eylem programlarının geliştirilmesi, lojistik sistemin temel amacıdır. Müşterinin güvenini kazanmak için ve faaliyetlerini genişletmek ve yepyeni birtane elde etmektedir (Goryachev, 2015: 50-54).

1.1.3. Lojistik Yönetim ve Zinciri

Lojistik çeşitli fonksiyonların, akış yönetimi ile emtia yönetim sürecinin çok yönlülüğünü yansıtmaktadır. Maddi ve ilgili finansal, bilgi ve hizmet akışlarını yönetmek için temel gerekliliklerden biri, alandaki hareketlerinin "şeffaflığını" ve "öngörülebilirliğini" sağlamaktır. Bu gerekliliğin gerçekleştirilmesi, tüm mal hareketi hareketlerinin çok yönlü lojistik araştırmalarının yapılmasını gerektirir. Bu olmadan, emtia yönetim sisteminin optimizasyonu ve rasyonalizasyonu hakkında konuşmak imkansızdır. Malzeme akışı ve ilgili akışlar hakkında bilgi toplanması, analizi ve yorumlanması genellikle lojistik araştırma olarak adlandırılır. Lojistik araştırma, bilgi ve analitik lojistik desteğinin ayrılmaz bir parçası haline geliyor. Bununla birlikte, lojistik araştırmayla ilgili bir çok teorik ve pratik yön, daha fazla dikkat ve derinlemesine çalışma gerektirir. Lojistik araştırmanın özünün yorumlanmasının belirsizliği, kavramsal aygıtta çeşitli türden çelişkiler ve tutarsızlıklar doğurmakta ve davranış metodolojisine yansıtılmaktadır. Matematiksel yöntemlerin ve modellerin lojistik çalışmaların yürütülmesi sürecinde kullanılma olanakları da yeterince incelenmemiştir (Mukhametzyanova, 2014: 114).

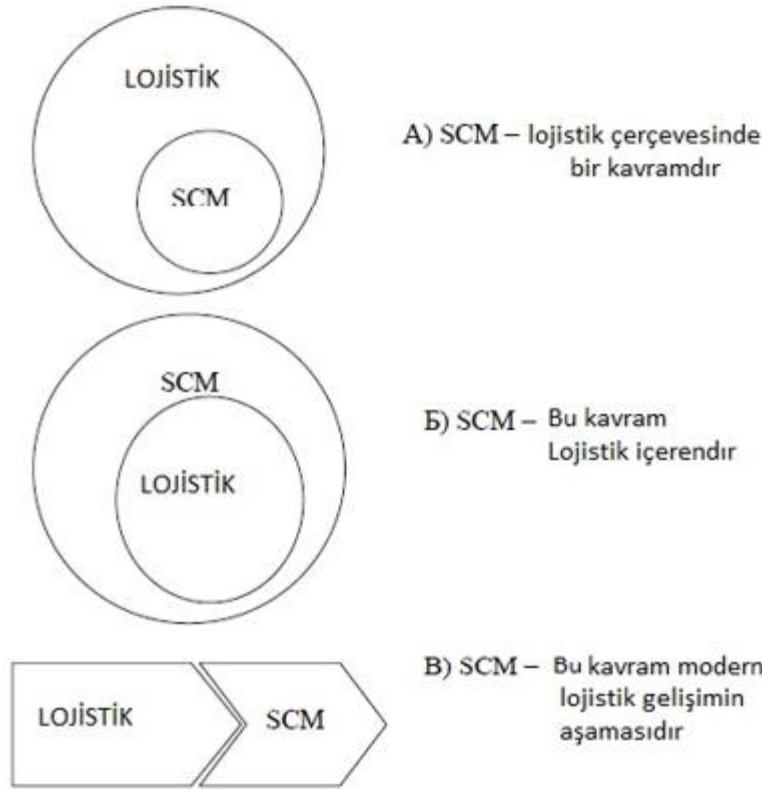
Amerikalı bilim adamları P. Converse ve P. Drucker eylemi gerçekleştirdiler. Belirli bir sorunu çözdüler dolaşım alanında maliyetlerin optimizasyonunda lojistik olanaklarını bulmak için. Deneyimin başarılı olduğu ortaya çıktı. Bu bilim adamlarının geldiği sonuçlar gelecekte birçok yabancı ve yerli kuramcı ve lojistik uygulayıcıya rehberlik etti. İngiliz araştırmacılar M. Christopher ve G. Wils, lojistiğin sadece firma düzeyinde değil, sektörel düzeyde de etkili

olabileceğini kanıtladılar. Bu durumda, lojistik araştırmalar, bu sektördeki genel ekonomik süreçlerin yönünü açıklığa kavuşturmamızı sağlar; bunlar arasında, işletmelerin ve depoların bölgesel konumunun sorunları da yer alır. Lojistik, bağımsız bir bilime ayrılan, ekonomik maddenin hareketinin akış biçimini incelemede uzmanlaşmıştır. Ancak, sıklıkla yeni bilimsel yönelimlerde olduğu gibi, lojistik bilgisinin kapsamının haksız şekilde genişlemesine yönelik bir eğilim vardır. Lojistik ve genişletilmiş lojistik yorumunun destekçilerine, bu konuda uzmanlar olan E. Mate ve D. Tikse'nin yanı sıra İngiliz bilim adamları D. Beson ve J. Wyhad'ı da taşımaktır. Onların görüşüne göre, lojistik, pazar araştırması ve tahminini, üretim planlamasını, envanter kontrolü ve bir dizi ardışık mal ticareti operasyonlarını içeren hammadde, malzeme ve teçhizatı satın almayı kapsar. Lojistik çalışmalar, planlamanın, yönetimin, her şeyin kontrolüyle ilgili her türlü araştırma faaliyetlerini içerir. çeşitli lojistik görevleri. Bunlar, ilgili bilgilerin sistematik bir şekilde toplanması ve analiz edilmesi ve araştırma sonuçları hakkında bir rapor hazırlanması yoluyla gerçekleştirilir. Lojistik araştırmanın amacı, lojistik kararların alınması için bir bilgi ve analitik taban oluşturmak ve böylece bunlarla ilişkili belirsizlik düzeyini azaltmaktır (Aleksandr, 2014: 50-51).

Lojistik araştırma, lojistik bilgi sisteminin ayrılmaz bir parçası olduğundan, bilişimin genel gereksinimleri ve ilkeleri, örneğin: bilimsel, sistemik, bütünlük, güvenilir, objektif, kapsamlı, sistematik ve etkili olmaları gerekir. Lojistik araştırmanın tüm bileşenleri gerekli düzeye getirilmemiştir. Lojistik analizin uygulamalı yönleri daha fazla incelenmiştir. Maddi, finansal ve bilgi akışlarının tasarımının teorik olarak yorumlanması, birçok yerli ve yabancı bilim adamının çalışmalarında iyileştirme amacıyla verilmiştir. Aynı zamanda, kullanılan metodolojik temel ve lojistik analiz için kullanılan kavramsal temel. Cihaz, lojistik araştırmanın ihtiyaçlarını karşılamamaktadır. Bilimsel kanıtları ve yenilenmeleri gereklidir. Bu öncelikle lojistik araştırma yönlerinin çeşitliliğinden kaynaklanmaktadır. En önemli olanları vurgulayalım: ilişkideki lojistik süreçlerin analizi; üretim ve dağıtımın sağlanmasında maddi değerlerin hareketinin yönetiminin analizi; optimizasyon tedarikçiden tüketiciye hammaddelerin, malzemelerin, mamul mal stoklarının hareketinin ekonomik ilişkileri ve yönetimi; stok yönetim sürecinin araştırılması ve optimizasyonu; Bir ürünün tüketiciye hareket etme sürecinin araştırılması ve nihai üretim akışlarının üreticinin teşebbüsünden tüketiciye optimizasyonu; malzeme kaynakları ihtiyaçlarının analizi; Piyasaların piyasa oluşturucu göstergelerinin analizi ve tahminleri; bölgeler arası ticarettir (Demchenko, 2014a: 169).

Modern araştırmalar, bir kontrol nesnesi olarak sürecin, lojistik zincirlerinin özüne karşılık geldiğini göstermektedir. Lojistik zincirlerin yönetiminde süreç yaklaşımının uygulanması, zinciri müşteri memnuniyeti ve katma değer yaratmaya, müşteri hizmetlerini

yönetmeye, verimliliğini artırmak için anahtar zincir süreçlerine odaklanmanıza olanak tanır. Bu makale, lojistik ve tedarik zinciri yönetimi (TZY Tedarik zinciri yönetimi). kavramıyla ilgili mevcut yaklaşımların bir analizine dayanarak, modern lojistik yaklaşımları çerçevesinde “süreç” ve “akış” kavramlarının yönetsel etki nesneleri olarak uyumlaştırılmasına bir yaklaşım önermektedir. Tedarik zinciri yönetimi kavramının gelişimi ile yönetim vurgusu iş süreçlerine kaydırılmaktadır. Aynı zamanda, şu anda TZY konseptinin lojistik bilimlerindeki yeri üzerinde anlaşılmış bir tanım bulunmadığı belirtilmelidir. Böylece, "lojistik" ve "tedarik zinciri yönetimi" kavramları arasındaki ilişkiye üç temel yaklaşım özetlenmiştir: ilkinde göre, TZY genişletilmiş kullanımın tezahürlerinden biri olarak kabul edilir. lojistik yaklaşım; İkinci yaklaşım, lojistik yönetiminin tedarik zinciri yönetiminin sadece bir parçası olduğu gerçeğine dayanmaktadır; bu, tüm tedarikçileri kapsayan temel iş süreçlerinin ilk tedarikçiden son kullanıcıya entegrasyonu anlamına gelir; Üçüncü yaklaşım görünümü lojistiği ve TZY'nin eşanlamlı kategorileri olarak savunucuları ve aslında "tedarik zinciri" ve "tedarik zinciri" kavramlarını özdeş olarak tanımlar. Böylece, Şekil 1'de sunulan lojistik ve tedarik zinciri yönetiminin kavram ve konu alanlarının korelasyonuna bir yaklaşım sınıflandırması önermek mümkündür. 1. Sunulan yaklaşımların her biri, ekonomik eğilimler ve uygulamalar tarafından haklı çıkar ve var olma hakkına sahiptir. Bu durumda, her yaklaşım, kavramları karşılaştırırken çeşitli kriterler uygular (Tyapukhin ve Aralbaeva, 2011: 456).



Resim 1.2 Lojistik ve SCM Kavramlar Arasında İlişkiye Yaklaşımlar

Kaynak: Demchenko, 2014b: 161, Supply Chain Management, SCM

İlk yaklaşım, SCM'nin, yönetimin amaçlarının ve konu alanlarının genellenmesinde ve tek bir lojistik yaklaşımın kullanımında ifade edilen, lojistik yönüyle ortaya çıkan bir kavram olması gerçeğinden kaynaklanmaktadır. Tedarik zincirlerinin yoğun gelişimi, ikinci yaklaşımın ortaya çıkmasına zemin hazırladı. Dolayısıyla, tedarik zincirindeki bireysel bir girişim açısından, lojistik bir şirket içi sistemi yönetmek için kullanılırken, TZY konu alanı çok daha geniş ve uzanmaktadır. Şirketin tedarikçiler ve tüketiciler ile etkin entegrasyon ve koordinasyon oluşturmak ve sağlamaktır. Bu yaklaşım, mezo ve makro düzeydeki mantığı dikkate almaz. Bu yaklaşımda, aynı zamanda, TZY konseptinin gelişimine dair CLM (Lojistik Yönetimi Konseyi) tarafından düzenlenen lojistik tanımını da göz önünde bulundurabilirsiniz: "Lojistik, tedarik zinciri yönetimi sürecinin bir parçasıdır ve ürün, hizmet akışının planlanması, yürütülmesi ve kontrolüdür. Tüketici ihtiyaçlarına göre menşe noktasından tüketim noktasına kadar ilgili bilgiler. " Üçüncü yaklaşım, ekonominin ve pazarların, özellikle küreselleşmenin gelişmesindeki modern eğilimlerden kaynaklanmaktadır. Bu yaklaşıma göre, Tedarik zinciri yönetimi kavramı, kullanılan lojistik yönetimine çağdaş bir yaklaşım olarak değerlendirilmektedir (Nekhoda, 2010: 155).

Şirketin, zincir katılımcılarının iç lojistik sistemlerinin ve bir bütün olarak lojistik zincirinin yönetiminde olduğu gibi. Üçüncü yaklaşımın takipçilerine, önde gelen yerli bilim

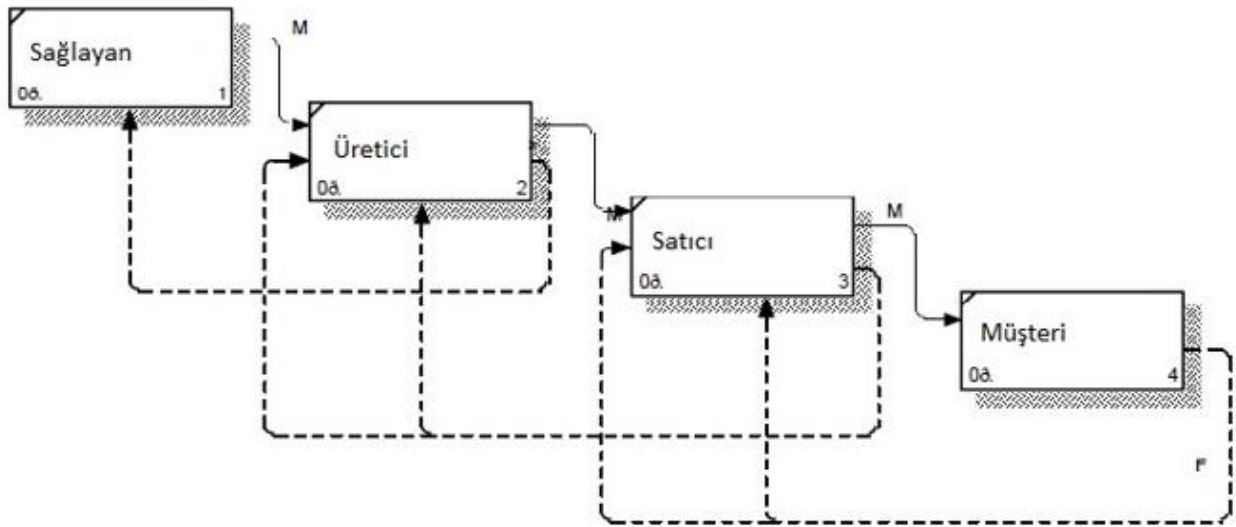
adamlarını lojistik alanında taşımak mümkündür. Tedarik zincirlerinin yönetiminin, lojistik gelişiminin mevcut aşamasına karşılık gelen bir kavram olarak tanımlandığı, lojistik evrimine yaklaşım, Dinamik piyasa gelişiminin koşullarında, iş süreçlerini optimize etmek için yeterli değildir. Tedarik zincirindeki bireysel süreçlerin uyumlaştırılması amacıyla koordinasyon sorunları ile özel bir rol oynar. Dikkat konusu, katma değer yaratmada katılımcıların zinciri boyunca sürekli yönetim, düzenleme ve kontroldür. Önemli bir unsur tedarik zinciri boyunca ortaklarla işbirliği yapmaktır. Temel hedefler, son kullanıcılara tedarik kalitesini sağlamak için tedarikçilerin, üreticilerin, lojistik, ticaret şirketleri ve araçların entegrasyonu ve koordinasyonudur (Borisova, 2008: 161-162).

- Lojistik zincirlerin yönetiminin ana amaçları tahsis edilebilir:
- zincir katılımcılarının rekabet avantajlarını sağlamak;
- zincir boyunca optimum kaynak maliyetlerinde müşteri gereksinimlerinin karşılanması;
- Tüketiciler ve tüm paydaşlar için daha yüksek bir değere ulaşmak,
- Bireysel şirketlerin ve tedarik zincirinin stratejik performansını bir bütün olarak iyileştirmek.
- Yönetimde mevcut yaklaşımlarda, kural olarak, ortakların karşılıklı faaliyetlerini yönetme ve en önemlisi operasyonel ve taktiksel yöntemlere gereken özen gösterilmemektedir.
- Lojistik yönetiminin temel özelliklerini dikkate almaz
- Akış yönetimi açısından faaliyetlerin analizi.

Lojistik yönetim nesnesinin özgüllüğü, ortaklarla dışsal entegrasyon için ayrılmaz bir koşul olan, lojistiğin iç entegrasyon problemlerini çözmek için birçok modern yaklaşımın uygulanmasını da sınırlandırmaktadır. Bu bağlamda, zincirin yapısını bir sistem olarak oluşturan elemanların özgüllüğünün yanı sıra, belirli bir kontrol nesnesi olarak, zincirin yapısını azami ölçüde hesaba katan lojistik zincirlerinin yönetimine yeni yaklaşımlar geliştirmeye ihtiyaç duyulmuştur: Ortak bir hedefe ulaşmak için iş süreçleri ve ortak girişimler zincir içinde etkileşime girer. Lojistik zincirinin oluşturulması ve etkin yönetimi, hem lojistik sistemlerin iç entegrasyon problemlerinin çözümünde hem de tedarik zincirinden tüketiciye aktivitelerin entegrasyonunda, birleşik yaklaşımların kullanılmasına dayanmalıdır (Demchenko, 2015a: 194).

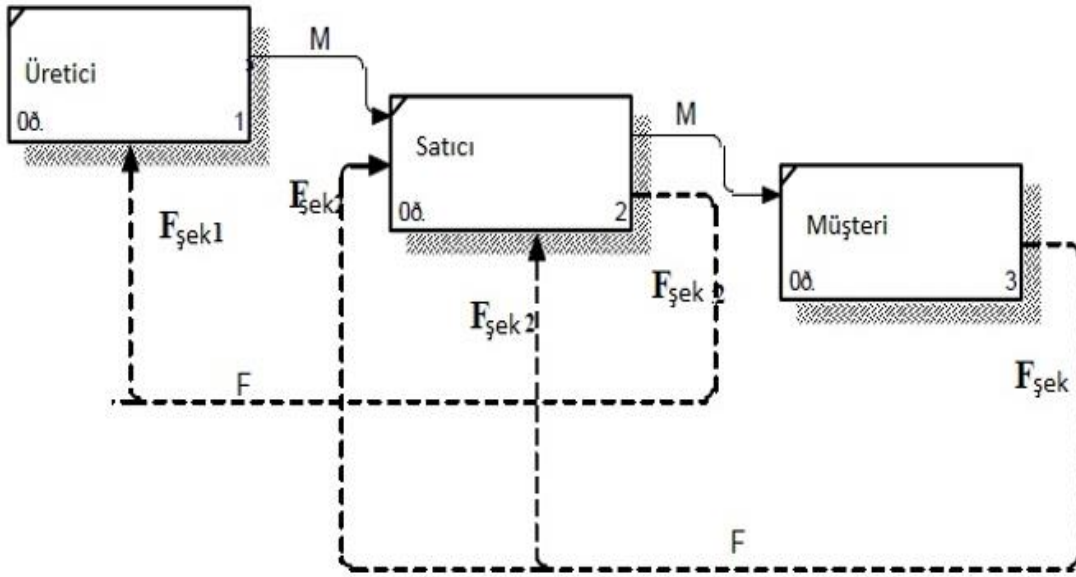
Bununla birlikte, her bir özgün zincir içerisinde, uygulamalarının varyantından bağımsız olarak, benzer fonksiyonel alanları tanımlamak mümkündür; bu da, evrensel zincir lojistik modellerinin geliştirilmesi ihtiyacından bahsedilmesini ve sonuç olarak, lojistik zincirinin hem bireysel bölümlerinde yönetilmesine yönelik metodolojik yaklaşımları düzene sokmayı mümkün kılar ve tüm uzunluğu boyunca. İş uygulamalarında, bu tür modellere

referans (referans, örnek) denir. Bu modeller, etkili uygulama deneyimine ve en iyi uygulamalara dayanan, genellikle belirli bir endüstride veya işlevsel faaliyet alanında uygulama için uyarlanmış belirli bir işlev veya süreç dizisini yansıtır. Bu modele dayanarak, işletmeler kendi iç organizasyon sistemlerini geliştirerek uygulama risklerini azaltırlar. Modern yönetim kavramları açısından en etkili ve popüler iş pratiği süreç yaklaşımına dayalı referans modelleri tanımlanmıştır. Modellerinin her biri, işletmenin belirli fonksiyonel alanlarında tasarım sistemlerinin inşasına belirli bir yaklaşımı temsil eder: finansal yönetim, personel, tedarik veya bir endüstri odaklı (ticaret, bankacılık, BT endüstrisi). Farklı modellerin kullanımı için içerik ve beklentilerin analizi, yerli ve yabancı uzmanların araştırmasına ayrılmıştır. Burdaki amacı, lojistik zincirlerin tasarım ve modellemesine yönelik süreç odaklı yaklaşımlarını göstermektir. Lojistik zincirlerin karmaşık yapısının tasarım ve modellemenin özelliklerini belirlediğine dikkat edilmelidir. Lojistik zincir kategorisini anlamak için mevcut yaklaşımlar, yazarın bu kavramın tanımını, ham madde kaynaklarından son kullanıcıya doğru akış yönünde entegre edilmiş ortak girişimlerinin ilişkileri sisteminde uygulanan bir iş süreçleri sistemi olarak sunmasına izin vermiştir (Aleksandr, 2015: 169).



Şekil 1.1 M Malzeme Akışının Olduğu Lojistik Zincirinin Modeli, F Finansal Akıştır.

Kaynak: Modellemenin Özellikleri.



Şekil 1.4 Bilgi Akışının Olduğu Lojistik Zincirindeki Bilgi Akışlarını Modelleme Özellikleri.

Kaynak: Modellemenin Özellikleri.

Şekil 1.6'de, bilgi akışı temelinde her bir işlem, önceki zincir sürecine gereksinimlerini oluşturduğundan, bilgi akışı zincirin itici gücüdür. Figürdeki modeli basitleştirmek için Şekil 8, malzeme akışının hareketine eşlik eden bilgi akışını göstermemektedir. Zincirin türüne, entegrasyon derecesine ve yönetimin merkezileştirilmesine bağlı olarak, yönetim akışının bir yöntemi olarak bilgi akışının hareketinin, örneğin, zincirdeki tüm bağlantıların bilgisine on-line erişim sağlayan modern yazılım çözümleri kullanılarak modifiye edilebileceği not edilmelidir. Ayrıca, müşteri talepleri hakkında bilgi, ara bağlantıların atlanması, tedarikçinin bağlantısında birikirken, bilgi akışının böyle bir organizasyonu da mümkündür. Bu nedenle, iş akışı sürecinin önerilen modeli, lojistik zincirleri farklı derecelerde ayrıntılarla modellemenize ve her tür akış hareketinin çeşitliliğini yansıtmanıza olanak tanımaktadır (Demchenko, 2015b: 173-175).

1.1.4. Depolama

Modern koşullarda, teorisyenlerin ve pratisyenlerin depolama lojistiğinin yenilikçi yönlerine artan bir ilgi var. Lojistik sistemlerin geliştirilmesi, inovasyon odaklı ekonomik akışların koordinasyonu ve sistem yönetiminin lojistik sistem çerçevesinde inovatif sistem geliştirme süreci önemli bir rekabet avantajı haline gelmesi ile açıklanabilir (Belyakova ve Ronzhina, 2013: 393)



Resim 1.3 Depolama

Kaynak: storage.com (erişim tarihi: 11.06.2015)

Lojistik depolama, lojistik tedarik zincirinin kaldıraçlarından biridir. Lojistikte depolama en önemli rolü oynamaktadır. Yenilikçi lojistik, müşteri hizmet kalitesini iyileştirmeyi, akış süreçlerinin verimliliğini arttırmayı ve uygulamalarının toplam maliyetlerini düşürmeyi amaçlayan çeşitli yeniliklerin kullanılmasıyla lojistik süreçlerinin yönetimini iyileştirmeyi amaçlar. Bu lojistik bağlantının aşağıdaki kendine özgü görevlerine bulunmaktadır:

- En son bilimsel ve teknolojik kazanımların kullanımına ve bunların yenilikçi lojistik sistemlerde uygulanmasına dayalı olarak akış süreci yönetimi alanında yeni fikirler geliştirmek;
- Element bakımından ve aşamalı oluşumuyla çeşitli amaçlar için bir lojistik tümör sistemi ve lojistik sistemi sisteminin oluşturulması ve uygulanması.

Yenilikçi çözümlerin, sistemlerin ve teknolojilerin tanıtımı, lojistik süreçlerini optimize etmenin en etkili yoludur. Lojistik şirketlerinin şu andaki kilit görevleri maliyet optimizasyonu, müşteri hizmetleri seviyesini arttırmak, yönetim sistemlerini uygulamak ve kendi lojistik altyapı tesislerini oluşturmaktır (Abramova, 2005: 74).

- Modern ekonomik koşullarda, tedarik zinciri boyunca lojistik maliyetlerini optimize etmek çok önemlidir, ancak dahili ve harici müşterilere maksimum lojistik hizmet kalitesi seviyesinin zorunlu olarak sağlanması;

- Bunun için, yenilikçi çözümlerin, sistemlerin, konseptlerin ve teknolojilerin uygulanmasına odaklanmak gerekir. Halen, bilgi teknolojilerini lojistik sistemlerinde tanıtmak için girişimlerde bulunmaktadır. Yönetimde karar verme faktörü, veri işleme ve gerekli bilgileri edinme hızı haline gelir. Lojistikte yeniliklerin pratikte uygulanması, işletmelerin ve organizasyonların rekabet edebilirliğini arttırmanın yanı sıra ürün ve hizmetlerinin rekabet edebilirliğini arttırmada güçlü bir araç haline geliyor (Pankratov, 2017: 653).

Bugün iki ana alternatif bulunmaktadır:

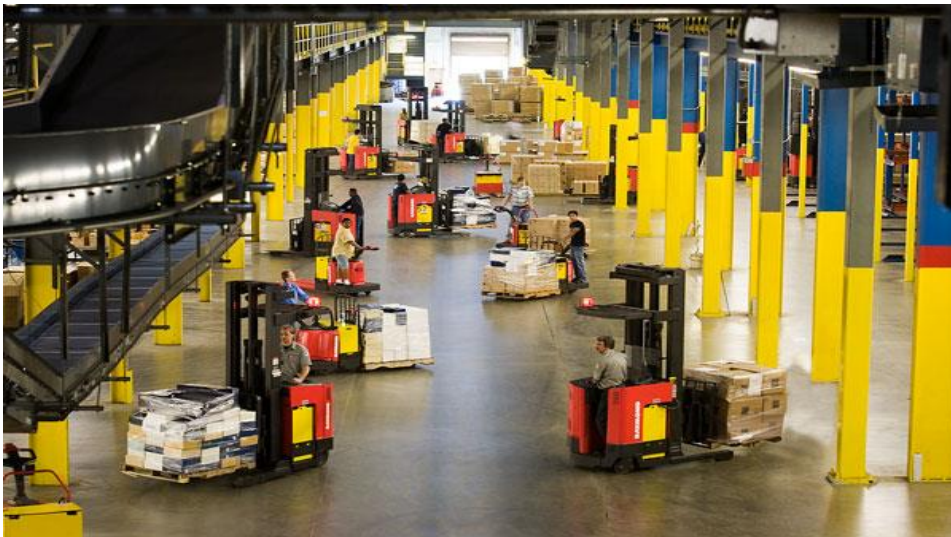
- özel depolama bir işletme (veya bir grup işletme) kendi deposunu yarattığında ve bakımı için tüm masrafları karşıladığında;
- halka açık depolama
- işletme tüketicisinin ürünlerinin depolanması için ara depoların (veya üreticilerin) kiralanması.

Bu sorunu ele alırken kriterler sisteminden devam edin. Bunlardan en önemlisi, özel bir depolama tesisi oluşturma ve işletme maliyetleri ve araçların hizmetleri için ödeme ve ayrıca kendi veya genel depolama alanının kalitesidir. Sonuç olarak, birçok seçenek göz önünde bulundurularak alternatif seçim yapılmalıdır (Goryacheva, vd., 2013: 11).

1.1.5. Elleçleme

Satış pazarlarının sürekli genişlemesi, ürün yelpazesindeki değişimler, çeşitli malların taşımacılık yapısının karmaşıklığı, arz partisinin sayısının artırılması ve azaltılması, sevk gruplarının sınıflandırılması, paketlenmesi, birleştirilmesi ve depolanması ihtiyacı İşletmenin faaliyetlerini, şirketi bir lojistik sistemin parçası olarak göz önünde bulundurma gereği, bu unsurlar şirkete ek olarak hammadde, taşıyıcı, depo ve tüketicilerin tedarikçileridir (Drozdovskaya, 2006: 90).

Bu sistemin bir parçası olarak, her bir unsur belirli bir maliyet payını taşır. Kişisel ve ortak çıkarlarını karşılamayı amaçlayan yönetim ve optimizasyon görevlerini çözer. Aynı zamanda, tedarikçiler, taşıyıcılar, depolar ve bir ürün üreticisi, ek üretim, nakliye ve kargo elleçleme hacimleri ve tüketiciler çekerek karlarını arttırmaya çalışmaktadır (Tyurin, 2011: 110-118).



Resim 1.4 Elleçleme

Kaynak: temesist.com/malzeme-ellecleme-material-handling (erişim tarihi 11.01.2016).

Yukarıda belirtildiği gibi, bir lojistik sistemin her elemanı (bağlantısı), büyüklüğü lojistik işlemlerin türüne, sistem bağlantıları boyunca malzeme akışının sırasına, sistemin kendisinin dallanmasına ve diğer birçok faktöre bağlı olan lojistik maliyetlerine tabidir. Maliyetler hesaplanırken, tüm olası kısıtlamalar, lojistik sistem bağlantılarının etkileşim özellikleri ve özellikleri dikkate alınmaktadır (Khairullin, 2015: 133).

Üretici ve tüketiciler arasında aynı zamanda, çeşitli kargo akışlarını işler ve araç yükleme ve boşaltma, malları depolama, sıralama, paketleme, tedarik hatlarını birleştirme ve ayrıştırma maliyetlerini karşılarlar. Bu modelde, malların tedarikçilerinden tüketicilere ulaştırılması için lojistik sistemini optimize etmenin koşullu bir örneği olarak değerlendirilmiş. Gerçek bir durumda, kargo dağıtım sisteminin parçaları için maliyet fonksiyonlarını, katılımcıların lojistik sistemdeki taşıma ve taşıma kapasitelerini kısıtlamak ve ayrıca kritik teslimat süresini dikkate almak gerekir. Malzeme akışını, sistemin bağlantıları üzerinden geçirme sürecinin tüm özelliklerini dikkate alarak, üretim kapasitesini, taşıma kapasitesini ve taşıma kapasitesini rezervleri ortaya çıkaracak ve genel olarak spesifik maliyetleri arttırmadan lojistik sistem elemanlarının karlılığını arttıracaktır. lojistik zinciri boyunca kargo teslimatının yapılması ve sözleşme kapsamında teslim süresinin ihlal edilmemesi (sözleşme), (Gudkov, 2012: 13-24).

Mekanik malzeme taşıma, malzeme taşıma operasyonlarında farklı tipte alet, ekipman ve ekipmanların ekonomik ve güvenli kullanımınıdır. Malzeme taşıma, esas olarak, malzemelerin elle (insan) veya mekanik olarak, örneğin bir araç (taşıyıcı, forklift, palet kamyonu, vb.) ile elleçlenmesi, kaldırılması, yüklenmesi ve boşaltılması ile ilgili faaliyetleridir (Temesis, 2017: 2-10).

1.1.6. Ambalajlama

Lojistik tedarik zincirinde Ambalaj, tedarik zincirinin önemli kollarından biridir. Ambalaj tedarik zincirleri ve işlev güvenliğini sağlayan diğer tedarik zincirleri, mal ve tüketici üreticileri için, ürünlerin kalitesi, çevre dostu olması ve ambalajlarının güvenliği, ayrıca teslimat ve depolama süreleri için önemlidir. Ambalaj, en büyük ve en önemli tedarik zinciri alt sistemlerinden biridir (Volodina, 2010: 37-41).

Bir lojistik sözleşmedeki katılımcıların etkileşiminin, piyasa mekanizmalarıyla düzenlendiği ve sözleşmeye dayalı olarak uygulandığı lojistik zincirlerinin oluşturulması, temel lojistik koşullarını karşılamaktadır (Yakunina ve Okolnishnikova, 2014: 136-140).



Resim 1.5 Ambalajlama

Kaynak: raduinsaatambalaj.com (erişim tarihi 04.11.2015).

Sonuçta Lojistik sisteminin diğer etkileşim şekillerinden temel farkı, tüm lojistik sisteminin hedeflerine bir bütün olarak ulaşmak için sistemin yapısal unsurlarını hedef alan yönetsel etkileri olan bir yönetim konusunun varlığından ibarettir. Böyle bir sistemin koordineli çalışması ücretsiz bilgi alışverişi sağlar. Lojistik zincirinde, katılımcıların etkileşimi karşılıklı tavizlerin uygulanması sırasında gerçekleşir. Ek olarak, lojistik sistemlerinde birden fazla tedarik zinciri kontrol edilebilir (Bezrukikh ve Kryukov, 2013: 15).

1.2. Türkiye Lojistik Sektörü

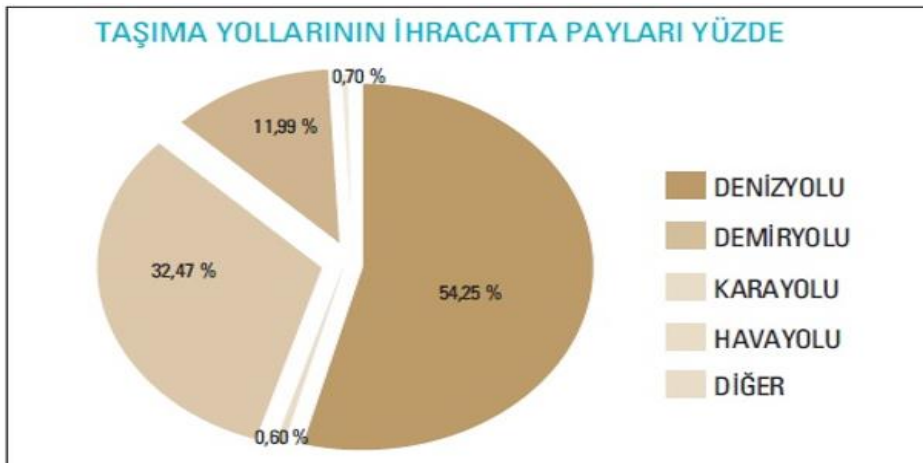
1.2.1. Türkiye'nin Lojistik Sektörünün Gelişimi

Türkiye’de lojistik sektörü çalışmaları 1980’li yıllarda sonrası ihracata dayalı büyüme stratejilerinin benimsenmesi ile dış ticaret hacmi zamanla artmış bu durumda Türk lojistik sektörünün gelişmesine önemli katkılar sağlamıştır. Bu ilerleme ile her ne kadarda bir takım eksiklikler bulunsa da Türkiye lojistik sektörü, bulunduğu coğrafi konumdaki potansiyel pazarlara hizmet verebilecek seviyelere ulaşmıştır. Lojistik sektöründeki firmaların sayısının az olması Lojistik hizmetlerine duyulan ihtiyacın gün geçtikçe artması girişimcilerin bu alana yönelmesine sebebiyet vermiştir. Ayrıca yerel ve ulusal birçok işletme yeniden yapılanmaya giderek Lojistik hizmetleri vermeye başlamıştır. Türkiye lojistik hizmetlerindeki önemli eksiklikleri tespit eden birçok uluslararası işletmeler ülkemizde yeni firmalar kurmuş ya da mevcut firmalara ortak olmaya başlamışlardır (Cömert, 2016a: 4).

Başlamakla beraber 1990’lı yıllarda yapılan yatırımlarla hız kazanmıştır. 2000’li yıllarda artık ulusal ve uluslararası olarak çok sayıda yatırım yapılmış ve firma açılmıştır. Avrupa Birliği’ne bakıldığında ise ulaştırma sektörü AB standartlarına göre şekillendirilmiştir.

AB ulaştırma politikası tek pazarın düzenli çalışması sosyal ve ekonomik açıdan kuvetlendirilmek amacıyla oluşturulmuştur. Ulaşım AB  lkeleri için önem arz etmekte ve ülke yatırımlarının % 40'ını oluşturmaktadır. Avrupa Birliği'ne 2004 yılında  ye olan taşımacılık sektörüne bakıldığında altyapısı oldukça çeşitlidir. Karayolu son zamanlarda gelişme göstermiş ve çeşitli yatırımlarla kalitesi arttırılmıştır. Avrupa Birliği'ne yeni  ye ülkelerden biri olan (2007) Romanya, ise ulaşım bakımından devlete ait otonom kuruluşlar ve Avrupa Birliği projeleri ile desteklenmektedir. Ekonomik, sosyal ve kurumsal altyapılarını geliştirerek lojistik  s olmayı hedeflemişler ve başarmışlardır. Türkiye ise konum itibariyle bu ülkelerle sıkı ilişki içerisinde olup hem bu ülkelere katkı sağlamakta hem de bu ülkelerle ticaret yaparak lojistik  s olmayı hedeflemektedir (Erdiç, 2009: 191).

Türkiye Avrupa Birliği  yelik sürecinde komşu ülkelerle olan ticari faaliyetleri çok önemli bir yere sahiptir. Özellikle Hazar doğalgazının ve petrolünün Avrupa'ya taşınması hususu AB  lkeleri ve diğer ülkeler tarafından hassasiyetle takip edilmektedir. Türkiye'nin dış ticareti yıllar itibari ile artmakta olmasına rağmen halen yeterli düzeye ulaşmamıştır. Dünya ticaretinin % 90 deniz yolu ile yapılmasına rağmen Türkiye'nin buradaki payı yok denecek kadar azdır. Türkiye ve gelişmekte olan ülkelerde dış ticareti yoğunluklu olarak karayolu ile yapılmaktadır. Avrupa Birliği  lkeleri ticarete karayollarının payının düşürülmesi, deniz ve demiryolu taşımacılığının geliştirilmesi için 2010 yılı Avrupa Taşımacılık Politikası projesi ile müşteri odaklı bir uygulamaya geçmişlerdir. Deniz yolu taşımacılığının son derece önem kazandığı günlerde Türkiye'de lojistik sektöründeki deniz yolu taşımacılığının payının halen istenilen seviyeye gelmemiş olması Türkiye uluslararası rekabette dezavantajlı hale gelmesine neden olmaktadır. Bazı AB  lkelerinde kullanılan serbest liman yapılanmasının Türkiye yönünden uygulanabilirliğinin sorgulanmasının da yararlı olacağı düşünülmektedir (Cömert, 2016b: 10).



Resim 1.6 Taşıma Yollarının İhracatta Payları
Kaynak: Türkiye İstatistik Kurumu.

Son yıllarda hızlı bir gelişme gösteren lojistik, hem kendi sektörel büyüme potansiyeli hem de Türkiye'nin birçok ekonomik hedefine ulaşmasında temel rolü göz önüne alındığında büyük önem taşımaktadır (TİM, 2016a: 40).

Ulaştırma, depolama, paketleme, gümrük, gümrükleme ve son kullanıcıya teslimat dahil olmak üzere dünya çapındaki lojistik hizmetleri, her geçen gün artmaktadır. Gelişmiş lojistik altyapısına sahip ülkelerde ticari faaliyetlerin daha etkin ve verimli olduğu gözlenmektedir. Lojistik Performans Endeksi'ne göre, Türkiye 2007 yılında 34. sırada, 2010'da 39 sırada ve 2012 yılında 155 ülke arasında 27 sıraya yükselmiştir. Lojistikle ilgili idari güç farklı kamu kurumları arasında dağıtıldığından, etkin bir koordinasyonun sağlanması gerekmektedir. bu alan. TCDD tarafından inşa edilen 18 lojistik merkezin üçü faaliyete geçti ve dördü ilk aşama inşaat işleri tamamlandı (TDP, 2014: 456).

1.2.2. Karayolu Taşımacılığının Gelişimi

Türkiye 2. 236 km'lik otoyolları da kapsayan 65. 219 km uzunluğundaki karayolu ağı altında yer almaktadır. Ulusal ve bölgesel yolların toplam uzunluğu 62. 998 km'dir. Karayolu taşımacılığı diğer tüm ülkelerde de yaygındır: 2010 yılında yolcu trafiğinin % 91, 8'ini (yolcu başına kilometre) ve yük trafiğinin % 88, 8'ini oluşturmuştur. Son yıllarda, yol kapsamı önemli ölçüde iyileşmiştir ve bazıları genişlemiştir. 2003-2011 yıllarında karayolları dahil olmak üzere, bölünmüş bir şeridi olan trafik için açılan toplam yol uzunluğu 15. 126 km Bugün 21, 227 km'ye ulaşıyor. Ayırma şeridine sahip yollar, yol ağının toplam uzunluğunun % 33'ünü oluşturmaktadır. İstanbul'daki otoyol ve Boğazlar arabaların, geçiş noktası konumundadır. (TLIT, 2013b: 20-24).

Ulusal Karayolu Operasyonları Yolcuların yüzde doksan altı ve kargoların yüzde 92, 9'u Türkiye'de karayoluyla taşınmaktadır. Son beş yıldır ulaşım talebi önemli ölçüde artmıştır. Genel olarak, 1950 yılından bu yana talep (yolcu kabinleri ve ton-kilometre olarak ölçülür) yıllık olarak yaklaşık % 8 artar. AB'nin politikasına uygun olarak Türkiye'de karayolu taşımacılığı politikası. Karayolu ulaşımına ve yolcu taşımacılığı sektörüne erişim önemli ölçüde serbestleştirilmiştir. Özel sektör, ulusal ve uluslararası mal ve yolcu taşımacılığında aktif olarak yer almaktadır. Başka bir deyişle piyasa serbest ve rekabete açık; Devlet teşvik sağlamamaktadır. Geniş ve aktif uluslararası filosunda (aşağıdaki tablodaki detaylar) olduğu gibi, Türkiye iki yeni yasama girişimi ile sektörü yeniden düzenledi: 2003 yılında yürürlüğe giren 4925 sayılı Karayolu Taşımacılığı Kanunu ve piyasaya ve mesleğe erişim konusunda bir çerçeve yasadır. Söz konusu Kanun hakkında ayrıntılı bilgi veren 25 Şubat 2004 tarihinde olduğu gibi. Bu girişimler sayesinde, AB'nin mesleğe erişim için üç temel koşulu, yani: iyi bir

itibar, mali durum ve mesleki yeterlilik, sisteme aktarıldı. Ayrıca, yurt içi navlun piyasasında yeni bir lisans sistemi ilk kez tanıtıldı. Mayıs 2008 itibarıyla, kayıtlı ticari kara taşıtlarının yaklaşık % 97'si yerli taşıyıcılara yaklaşık 288.000 lisans vermiştir. Bu yeni ruhsatlandırma sisteminde mesleklere ve pazarlara erişim kurallarının yanı sıra belirli yol güvenliği gereklilikleri yanında sosyal, mali ve teknik düzenlemeler de yürürlüğe konulmuştur. Bu kurallar altında, lisans almak için daha yüksek bir sermaye seviyesine olan talep, Türk karayolu operatörlerinden bazı eleştiriler almıştır. Bununla birlikte, bu eleştirilenler, AB'nin yaşlanma sürecinin Türkiye'nin ulaşım sektörüne yaptığı yardım ve tahsis edilmiş olduğundan, AB karayolu taşımacılığı sektörünün AB Akvik ve Eşleştirme projesi ile uyum sürecine müdahale etmemiştir (NPR, 2009a: 45-48).

Türkiyede Uluslararası sınır geçiş noktaları. Türkiye'de Bulgaristan sınırında, biri Gürcistan sınırında, biri de İran sınırında olmak üzere iki yol kontrol noktası bulunmaktadır. Bütün noktalar saat başı açık. Ortalama bekleme süresi otomobiller için 20-30 dakika, otobüsler için 1 ila 8 saat ve kamyonlar için 2 saat 20 dakikadır. Uluslararası öneme sahip olan ve planlanan ulaştırma altyapısı projeleri ve ilgili yatırımların miktarı. Motorlu ulaştırma sektöründe, 2014 yılına kadar tamamlanması planlanan toplamda 800 milyon dolar olmak üzere beş proje devam etmektedir. Bunlar, Avrupa ve İran'ı birbirine bağlayan EATL 5 güzergahı boyunca mevcut yol ağının (Gerede-Coulhisar) önemli bir bölümünü geliştirmek için daha büyük ölçekli bir projenin parçası. Uluslararası karayolu taşımacılığı, ikili görüşmelerde veya Avrupa Ulaştırma Bakanları Konferansının lisanslarıyla elde edilen izinlerle gerçekleştirilir. Yılda yaklaşık 200.000 kamyon (her iki yönde) karayoluyla işletiliyor, ancak Batı Avrupa'ya transit koridorlarda Türk kamyonculara sınırlı sayıda izin verildi. (özellikle Macaristan, Avusturya, İtalya ve Slovenya'da) uluslararası taşımacılıkta zorluklar yaratmaktadır. AB'ye % 138 oranında daha fazla ihracat yapılmasına rağmen, bu sektör son 5 yılda alınan izinlerin sadece % 50 oranında arttığını gördü. Bu sorun, Türk kamyon sürücüleri için vizelerin zamanında alınmasında zorluklar ve Orta Asya ülkelerin güzergâhındaki yüksek transit sınırlarında darboğazlar nedeniyle daha da kötüleşmektedir (Zverev, 2009: 18-27).



Harita 1.1 Türkiye'nin Uluslararası Karayolu Koridoru

Kaynak: Türkiye'nin Uluslararası Karayolu Koridoru.

Sonuç olarak, Türk operatörleri izin almak ve alternatifler sağlamak için Ro-Ro hizmetlerini geliştirmek için Avrupa'da şirket satın almaya başladı. yük ve yolcu taşımacılığı. Ek sorumluluklar, operasyonun uygunluğu, denetimlerin yol tarafı ve tehlikeli malların düzenlenmesi için yapılan testleri içerir. Genel Direktör, Genel Müdür tarafından yönetilir ve her biri farklı bir departman yöneten iki Genel Müdür Yardımcısı tarafından desteklenir. Sırasıyla bölüm ve müdür başkanlarının bulunduğu 8 bölüm ve 25 bölüm bulunmaktadır (Report Expert Group, 2012: 647-650).

Ulaştırma, Planlama, Proje Tasarımı Bakanlığı'na bağlı Ana Yol İdaresi, devlet ve taşra yollarının ve otoyollarının araştırılması, inşaatı ve bakımı ile sorumludur; belediyeler sorumludur iç yollar için ve özel yerel yönetimler (valiler) kırsal yollardan sorumludur. Bu yönetim özerk değildir ve gelirler toplam bütçenin 17 bölgesel içerir bölümler, 117 ilçe, 286 ilçe, 21 otoyolun bakım ve işletmesi, otoyol bakım ve işletmesi için 3 kol, köprü köprüleri bakımı - operasyon ofisleri, köprüler için 1 adet trafik kontrol merkezi. AB'den uygun destek ve uluslararası önem taşıyan ulaştırma altyapısına yatırım ve ulaştırma sektöründeki ilgili yatırım miktarı. Yol ağının geliştirilmesi için yeni projelere ilişkin bir dizi teklif rapor edilmiştir. Bunlar otoyol bölümü bağlayıcı Ankara-Ereğli yapımını İzmit otoyol dahil Marmara Denizi ABD \$ 13 milyar dolar toplam maliyetinin kuzey kıyısı boyunca İzmir'i ve otoyolları İzmit - İzmir karayolunun yapımına yönelik sözleşme imzalanmış olup, 2011 yılından bu yana çalışmalar devam etmektedir. Mevcut bilgilere göre, bu projeler kategorize edildi (TDT, Report, 2015: 640-651).

1.2.3. Demiryolu Taşımacılığının Gelişimi

Türkiye’de bulunan ulusal yolcu demiryolu taşımacılığı ve uluslararası kargo taşımacılığı, Türkiyede ulusal demiryolu yolcu taşımacılığı: Mevcut demiryolu ağı birkaç ana yol üzerinde yoğunlaşmıştır. Bu nedenle, demiryolu ağı sadece belirli alanlarda ve belirli şehirlerde kullanılabilir. Türkiye'deki demiryolu ağının uzunluğu 10.984 km, bunun 8,697 km'si ana hat, 2.287 km'si off shoots'dur. Ağ ağırlıklı olarak tek hatlıdır (% 95) ve dağlık arazi, yoğun eğriler ve dik degradelerle karakterizedir. Ağın % 21'ine karşılık gelen 2,336 km demiryolu, 25 kV, 50 Hz'de elektrikli hale getirilmiştir. Mevcut şebekenin% 28'ine tekabül eden 3.111 km demiryolu hattı, sinyal hatlarından oluşmaktadır. İzin verilen aks yükü, yaklaşık % 61 ve 22.5 ton 20 ton olup, tüm şebekenin yaklaşık % 37'si kadardır. Ana ve yardımcı hatlardaki elektrikli ve elektriksiz hatların uzunluğu aşağıdaki tabloda verilmiştir. Halen devam etmekte olan ve önümüzdeki yıllarda da devam edecek olan projeler çerçevesinde elektrikli hatların uzunluğu 2.956 km'ye çıkacak. Böylece, tüm ana hatlar boyunca elektrikli hatların payı % 21'den % 34.8'e çıkacaktır (Euro-Asya, 2012: 647-649).



Harita 1.2 Türkiye’de Ulusal Yolcu Demiryolu Taşımacılığı

Kaynak: Türkiyede Ulusal Demiryolu Taşımacılık.

Uluslararası Demiryolu ile doğrudan uluslararası kargo taşımacılığı, aşağıdaki sınır geçiş noktaları aracılığıyla mümkündür:

- Kapıkule sınır bağlantısı üzerinden Bulgaristan ve diğer Avrupa ülkelerine.
- Uzun köprü ile Yunanistan ve diğer ülkeler.
- İran ve Orta Asya ülkeleri Kapıköy sınır çizgisi üzerinden.
- Suriye ve Irak, İslahiye sınır bağlantısı ile.

Demiryolu taşımacılığının diğer taşımacılık türleriyle rekabet edebilmesi ve uluslararası taşımacılık pazarındaki payını alternatif bir ulaştırma sistemi olarak sürdürmek için çeşitli ulaştırma projeleri hayata geçirilmiş ve uygulanmıştır (Drivers of Logistics Performance, 2015: 23).



Harita 1.3 Demiryolu Altyapısının Geliştirilmesi

Kaynak: Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları

Türkiye'nin demiryolu sistemi, devlet demiryolu şirketi, Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları (TCDD), tekel haklarına sahip Devlet İktisadi Teşebbüsü (DİT) 'ndan oluşmaktadır. Devlet tüm demiryolu varlıklarına sahiptir, altyapıyı yönetir ve demiryolu hizmetlerini üretkenliğe dayalı kârlılık değil doğrudan yönetir, altyapı yönetimi ve seyahat arasında hesap ayrımı yoktur. Tarifeler ve yatırımlar genel olarak devlet tarafından düzenlenir ve bazı operasyonel kayıplar da devlet tarafından tazmin edilir. Mevcut çabalar sektörün rekabete açılmasına, altyapı yönetiminin trenlerden ayrılmasına ve AB Anlaşmasına uygun olarak gerekli kurumların oluşturulmasına odaklanmaktadır (EAT, 2012: 647-648).

1.2.4. Denizyolu Taşımacılığının Gelişimi

Türkiye'de iç Limanlar ve dış Limanlar: Deniz taşımacılığı, üç büyük bölgesel üretim kompleksinin (İstanbul-İzmit, İzmir ve Adana-Mersin) deniz kıyısında yer almasından dolayı, Türkiye'nin iç ve dış ticaret ve yolcu taşımacılığında önemli bir rol oynamaktadır. Denizyolu taşımacılığının ticari kargo taşımacılığında payı, hacim olarak % 90, değerindedir. Türkiye Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı İşsular ve Düzenleme Genel Müdürlüğü tarafından işletilen Derince, Haydarpaşa ve İzmir limanları, Avrasya Ulaştırma Birliği (AUB) ağının önemli unsurlarıdır. Mersin, Samsun, Bandırma ve İskenderun (daha önce de türk demiryolları tarafından işletilen) limanları şu anda özelleştirilmiştir. Hepsi de demiryolları ve Karayolları ile iyi iletişim halindedir. Trabzon limanı Karadeniz'de kıyısı bulunan şehirler içinde en fazla dikkati çeken liman olmuştur. Trabzon limanına gelen mallar Kara yoluyla gelen Doğu Asya ve İran ticari malları Trabzon üzerinden İstanbul'a ulaşabilmiştir (Topuz, 2010: 29).

Özel şahsa ait Trabzon limanı da Avrasya Ulaştırma Birliği (AUB) ağına aittir, ancak karayolu ağına iyi bağlantıları olmasına rağmen demiryolu ile bağlantılı değildir. Türkiye'nin ana limanlarından ro-ro ve feribotlar Cezayir, Mısır, Gürcistan, İtalya, Rusya Federasyonu, Slovenya ve Ukrayna'nın belli başlı limanlarına aktif olarak katılıyor. İç su yollarında ulaşım sadece marjinaldir. Van Gölü, Türkiye'de bulunan iç su yolu sisteminin tek parçasıdır. Bu gölden geçen feribot, Güneydoğu Avrupa'yı İran'la bağlayan Avrasya Ulaştırma Birliği (AUB) demiryolu güzergahının önemli bir bağlantısıdır (Avro-Asya Raporu, 2012: 649-645).



Harita 1.4 Türkiye'deki Ana Limanlar

Kaynak: Turkish Undersecretariat for Maritime Affairs.

Geçtiğimiz yüzyılın ilk yıllarında geliştirilen Türkiye'nin o zamanki demiryolu taşımacılığı, doğu-batı ve kuzey-güney bölgelerini birbirine bağlayan önemli bir moddu. Bu nedenle, demiryolunun taşınması idareye kuvvetle entegre edilmiştir; Sonunda devlet, 7 büyük Türk limanının mülkiyetinde yer aldı. 1027 sayılı 1927 tarihli “Türkiye Devlet Demiryolları ve Limanlarının Teşkilat ve Görevleri Hakkında Kanun” ile TCDD demiryolu bağlantılarına sahip limanların işletilmesi, genişletilmesi ve yenilenmesi görevini üstlenmiştir. O zamandan beri TCDD ülkedeki yedi büyük limanı işletiyordu: Haydarpaşa, Derince, İzmir, Samsun, Mersin, Bandırma ve İskenderun. Artık Mersin Limanı'nın özelleştirilmesiyle bu sayı altı ana limana indirildi. Derince, Bandırma ve Samsun Limanları için özelleştirme süreci ilgili kamu otoriteleri tarafından nihai onay aşamasındadır. Tüm bu limanlara karayolu ve demiryolu ile erişilebilir.

Ülkenin en büyük kargo hacmini elinde bulunduran, ülkenin stratejik olarak en önemli limanlarıdır. İşlenen başlıca emtia grupları şunlardır: kuru dökme, konteyner, sıvı dökme ve genel kargo. Haydarpaşa, İzmir ve Mersin limanları yıllık elleçleme ve trafik kapasitesi bakımından Türkiye'nin en büyük limanıdır. Haydarpaşa, Mersin, İskenderun, Samsun ve Derince limanları, Avrupa Uluslararası Ana Ulaşım Hatları ve İlgili Tesisler Anlaşması

(AGTC) ile uluslararası liman / feribot bağlantıları ve konteyner terminalleri olarak tescil edilmiştir (Deniz Ticaret Odası, 2015: 4-5).



Harita 1.5 Devlete Ait Özel Limanlar.

Kaynak: Turkish Undersecretariat for Maritime Affairs.

Limanlar TCDD, ülkedeki en büyük altı limanı 17.856 metre toplam rıhtım uzunluğu ve yılda 2 milyon ton depolama kapasitesi ile işletmektedir. Bu portların tümüne demiryolu ile erişilebilir. Toplam iş hacmi yaklaşık 46 milyon ton genel kargo. Bu limanlarda elleçlenen konteyner sayısı yaklaşık 1000.000 ve 892.000 TEU'dur (2006). TCDD limanları, yönetim, genel planlama, limanların işleyişi ve koordinasyonundan sorumlu olan demiryolu merkezindeki liman departmanları tarafından denetlenmektedir. Genel olarak, her bir liman müdürü, kendi iş ve ekipmanlarını kullanan gemilere ve kargolara yönelik tüm hizmetleri de kapsayan operasyonlardan sorumludur. Her bir liman aynı zamanda planlar ve liman gelişimi ile ilgili karargahlara danışır. Daha önce de belirtildiği gibi, (TCDD) Türkiye Cumhuriyeti Devlet Denizyolu, tarafından işletilen limanlar, kargo hacminin büyük bir bölümünü elinde bulunduran Türkiye'nin en önemli limanlarıdır. Bu limanın kapasiteleri şöyledir: Haydarpaşa Limanı: Haydarpaşa Limanı, İstanbul Boğazının Anadolu yakasında yer almaktadır. Türkiye'nin en sanayileşmiş bölgesinde bulunan, dünyaya açılan bir kapı olarak büyük önem taşımaktadır. Marmara bölgesindeki en büyük konteyner limanıdır. Limanın, gemilerin denizin olumsuz etkilerinden korunması için iki dalgakıranı vardır. Göztepe'deki limanın dışındaki konteyner konteyneri boş konteynerleri istiflemek için kullanılır. 55.000 m2'lik bir alanı kaplamaktadır ve 52.800 TEU'luk bir kapasiteye sahiptir. Derince Limanı: Derince Limanı, İzmit Körfezi'nin kuzey kıyısında yer almaktadır. Körfezin çok amaçlı genel kargo limanıdır.

Liman, otomotiv endüstrisine (otomobil, traktör, diğer araçlar vb.) Ve diğer tüm genel kargolara hizmet vermektedir. Liman da devlet demiryolu ve otoyol ağı ile bağlantılıdır (Acer, 2018: 15-16).

İzmir Limanı: Ege Bölgesi'nin sanayi ve tarım alanı; Geniş bir tarım ve sanayi hinterlandına hizmet eder ve ülkenin ihracatında hayati bir rol oynar. Burada birçok farklı mal ve kargo grubu ele alınmaktadır. Liman da devlet demiryolu ve otoyol ağı ile bağlantılıdır. Konteyner yıkama tesisinin kapasitesi günde 20 TEU'dur. Liman genişletme çalışmaları devam ediyor. Mersin Limanı: Doğu Akdeniz bölgesi sanayi ve tarımının ana limanıdır. Limanın demiryolu bağlantısı ve uluslararası otoyollara kolay erişimi, onu Orta Doğu'ya ticaret için ideal bir transit limandır. Modern altyapısı ve ekipmanları, verimli kargo elleçleme, geniş depolama alanları ve Serbest ticaret bölgesine yakınlığı ile Mersin, Doğu Akdeniz'in en önemli limanlarından biridir. Tesisler genel kargo, konteyner, kuru ve sıvı dökme ve Ro-Ro ile ilgilenmektedir. Samsun Limanı: Türkiye'nin kuzeyindeki en önemli liman. Liman konteynerli kargolar için geniş depolama alanlarına sahiptir. Konteynerler 35 tonluk genel amaçlı bir kıyı vinci ile yüklenip boşaltılmaktadır. Liman, Kuzey Avrupa, NIC ve Orta Doğu ülkeleri arasında demiryolu-denizyolu-karayolu kombine taşımacılığına hizmet etmek için bir kıydan gemiye köprü sistemine sahiptir. Liman altyapısı gelişmeleri Türkiye'nin başlıca liman projeleri Mersin, Çandarlı, Derince ve Filyos limanlarını kapsamaktadır. Bu projelerin amaçları aşağıdaki gibidir (Ayla, 2005: 104).



Harita 1.6 Planlanan Limanlar

Kaynak: Denizcilik Müsteşarlığı

Filyos Limanı Projesi Bu proje, Boğazlar boyunca gemi geçişlerinin sayısını azaltmayı ve yüksek kargo trafiğinin bekleneceği Karadeniz ülkeleri arasında potansiyel kargoya erişim sağlamayı amaçlamaktadır. Proje, yatırımın ilk 3 yılında 9 milyon tonluk bir kapasite

oluşturacaktır. Bu 10 yıl içinde yılda 25 milyon tona çıkacak. Demiryolu ile bağlantılı olarak, tesis toplu ve konteyner gemileri barındıracak, derin rıhtımlar sağlayacak ve liman tesisinin arkasında kurulacak. Serbest ticaret sanayi bölgesine hizmet edecektir. Bu proje için fizibilite çalışması tamamlandı. YİD modeli olarak uygulanması planlanmaktadır. Filyos Liman Projesi, Karadeniz ülkeleri arasında dinamik ticaret faaliyeti yaratacak. Yük trafiği, mevcut demiryolu, Akdeniz sınırına ulaşmak için Mersin Konteyner Limanı'na uzanan yol, Ege sınırına ulaşmak veya doğrudan Orta Doğu pazarlarına bağlanmak için Kuzey Ege veya İzmir limanı'na en kısa güzergahı bulacaktır. Bu liman, Batı Anadolu alternatif bir yeni liman Noktası olarak ve Avrupa, Orta Doğu ve Karadeniz ülkeleri arasındaki trafik için bir aktarma merkezi olarak planlanmaktadır. Genellikle kuru ve sıvı dökme ve dökme dökme terminal tesisleri ile bir konteyner terminali olarak işletilecektir. Fizibilite çalışması tamamlandı ve limanın 2 milyon TEU kapasitesiyle çalışması bekleniyor. Projenin YİD modeli olarak veya kredi yoluyla tamamlanması planlanmaktadır. Demiryolu bağlantısı sayesinde Çandarlı Limanı uluslararası multimodal taşımacılık sisteminin önemli bir bileşenidir. Sadece Karadeniz ülkeleri için değil, Kafkasya, karaya oturmuş Asya ülkeleri için de bir geçit olacaktır (NPR, 2009c: 70-80).

1.2.5. Havayolu Taşımacılığının Gelişimi

Türkiye, Avrupa, Asya ve Afrika olmak üzere üç kıta arasında yer Alan 50,797 km uzunluğundaki toplam kontrollü (ATS) hava trafik hizmeti: güzergahı ile büyük bir hava sahasına (982 096 km²)'ye sahiptir. Özel coğrafi konumu nedeniyle, Türk hava sahası, Avrupa-Asya ve Orta Doğu arasında kuzey-güney ve doğu-batı trafik akışlarının kesişim noktalarını içermektedir (Gerede, 2010: 81). Türkiye iç pazarlarına da odaklanmış ve ülkedeki ilk özelleştirme, 1987 yılında hükümet tarafından sahip olunan ve çok uluslu bir şirket olan Gate Gourmet'e kısmen satılan USAŞ olmuştur. Havacılık alanında ilk adımı atmak bir tesadüf değildi, ancak dünya çapındaki havacılık endüstrisi aracılığıyla gelen bir serbestleşme etkisi oldu. 80'li yıllarda Türkiye havacılık alanında düzenleyici reformlara başlamış, bölgeler arası açık havacılık alanları aracılığıyla iç pazarlarını çeşitli hava hizmetleri anlaşmaları ve ilgili hizmetler ile geliştirmiştir. 2000'ler, aynı zamanda, Türkiye'deki havacılık üssündeki gelişmelerden sonra, Türk Havacılık Sektörü için bir başka ilerici dönemdir. Türk Hava Yolları artık devlete ait değildi ve borsa piyasasında halka açıldı. 2001 yılından sonra filosunu daha hızlı artırmaya başlamış ve bu arada Onur Air, Atlas Jet, Pegasus Havayolları ve diğer özel havayolu şirketleri kurulmuş yurtiçi ve yurtdışı pazarında uçaklarını faaliyete geçirmiştir. Üstün hizmet kapasitesi ile hava kargo, güçlü bir esnek alternatif, hız ve güvenlik inancı gibi lojistikte sağladığı faktörlerin bir sonucudur. Bu doğrultuda, Türkiye'de havacılık sektöründeki

gelişmeler ve bu hava taşımacılığı niteliğiyle 2003 yılından sonra, aşağıda Resim 1'den de görülebileceği gibi hava yoluyla taşınan yükte bir artış meydana gelmiştir (GIAT, 2014: 39-41).



Resim 1.7 Türkiye’de Hava Taşımacılığı Trafik (milyon ton)

Kaynak: DHMİ.com.ru (erişim tarihi: 21.09.2014)

Son yıllarda hava taşımacılığı ve havalimanı yönetim hizmetlerini etkileyen uçak hareketi ve yolcu trafiğinde önemli bir artış olmuştur. Türk Hava Yolları, özellikle İstanbul Atatürk ve Antalya havalimanları ile uluslararası uçak ve yolcu trafiğinin artan hacmi, Avrupa'nın en önemli havalimanları arasında yer almıştır. Sektör, son üç yılda, birçok yeni modern havalimanının açılmasına katkıda bulunan build-operate-transfer (BOT) modellerinin başarılı bir şekilde uygulanması nedeniyle önemli ölçüde artmıştır. Bu gelişmeler hava taşımacılığının serbestleştirilmesi ile gerçekleştirilmiş, özellikle fiyatların düşmesine bağlı olarak iç hava taşımacılığındaki görülmemiş hava trafiği artışına neden olmuştur (Dey ve Ogunlana, 2004: 16).

Yeni hava yolu şirketlerinin pazara girmesi ile birlikte build-operate-transfer (BOT) kullanan yeni düzenleme önlemleri ve yeni altyapı politikalarının kombinasyonu, Türk hava taşımacılığı sisteminin hızla büyüyen talebi karşılamasına yardımcı oldu. 2005 yılında Türkiye hava sahasındaki genel trafik artışı, Avrupa ortalamasının oldukça üzerinde % 15'e yaklaştı. İstanbul Havalimanı, kargo taşımacılığının en önemli havalimanıdır. Türk Hava Yolları Kargo, kargoyu üsse yönlendirmede daha önemli bir rol oynamak için dört tam yükleyici kullanmaya başlayacak (NPR, 2009: 80-84).

Türk sivil havacılık sektörü son 5 yılda BOT (yap işlet devret) modelini başarıyla kurmuştur. Atatürk Havalimanı Dış Hatlar Terminali, bu model kullanılarak oluşturulan en önemli projelerden biridir. İlk başvuruda, ihaleyi takiben, havalimanının işletme hakları, özel bir şirket olan TAV'a, 15, 5 yıllığına 3 milyar dolarlık kira bedeli ile devredilmiştir. Bir diğer

önemli BOT model projesi Antalya Havalimanı Dış hatlar Terminal Binası ve tamamlayıcı birimlerdir. Bu projenin toplam maliyeti 85, 5-milyon dolardır. Operasyon şirketi ÇELEBİ, terminali 3 yıl, 5-ay ve 26 gün süreyle işletecek. Terminal 28 Eylül 2009 tarihinde Devlet Hava Meydanları İşletmesi DHMİ'ye dönecektir (Acar, 2009: 16).

İzmir'de, Adnan Menderes Havalimanı için BOT modeli kapsamında yeni bir uluslararası terminal binası inşaatı tamamlanmış ve 9 Eylül 2006 tarihinde hizmete başlanmıştır. Projenin toplam maliyeti 125 milyon dolardır. Proje, yıllık 5 milyon yolcu kapasiteli bir 107.899 m² kapalı alan, 9 yolcu kapısı bulunan bir terminal binası, 60 adet check-in masası ve 2 adet 200 otopark kapasitesi içermektedir (Inter Trans, 2009: 80-81).

Tarihsel planda, hava taşımacılığındaki gelişmeler, yüklerin hareketliliğinin gelişmesi sonucunda sosyal ve ekonomik kalkınmada önemli bir role sahiptir. Hava navlun talebindeki artış, GSYH'deki artışın hafif bir bölümünü açıklıyor ve aynı yönde olumlu bir ilişki. GSYİH, bir ülkede üretilen tüm ürün ve hizmetlerin toplam parasal değeridir. GSYİH üzerindeki olumlu etki sadece hava taşımacılığı değil aynı zamanda yolcu taşımacılığıdır (Dmitrikova, 2011: 134).

1.3. Tacikistan Lojistik Sektörü

1.3.1. Tacikistan'da Lojistik Sektörü Gelişimi

Ulaştırma ve lojistik sistemi, herhangi bir devletin ekonomisinin etkin işleyişi ve sürdürülebilir büyümesi için en önemli altyapı temeli için gerekli faktörlerden biridir. Bugüne kadar, ülkelerin ekonomileri dünya üretim ağları tarafından birbirine bağlandığında, gelişmekte olan ülkelerin bu küresel ekonomik komplekse nüfuz edebilmeleri için etkin bir şekilde işletilen ulaşım ve lojistik sistemleri bir ön koşuldur. Dünya Bankası'nın Küresel Uygulama Merkezi'nin ticaret ve rekabetçilik alanında üst düzeye göre, hem uluslararası hem de yerel ticarete ulaşım ve lojistik sistemlerinin etkinliği, ülkelerin ekonomik büyümesi ve rekabet edebilirliği açısından anahtar niteliğindedir (Azimov, 2016a: 165).

Duşanbe'deki Ulaştırma ve Haberleşme Bakanlığı, başta karayolu taşımacılığı olmak üzere 9 terminalin organize edilmesini hedefliyor. Bu terminaller ülkenin ana lojistik merkezinin yer alacağı Duşanbe'de öncelik sırasına yerleştirilecek; Sermaye zaten böyle bir nesneye sahip, ancak iyileştirilmesi ve geri yüklenmesi gerekiyor. Lojistik merkezleri için diğer olası yerler: Özbekistan ile sınırda bulunan Tursunzade'de (Duşanbe'nin yaklaşık 60 km batısında yer alır), Duşanbe'nin güneyinde Kurgan Tüpü'nün yakınlarında (Afganistan pazarına hizmet vermek için), biri Çin ile yeni sınır geçişinin yakınında, Kulma Geçidi'nde; Kalan terminaller Kırgızistan ve Özbekistan ile diğer sınır geçişlerinde yer alacak. Tursunzade'deki tesis halihazırda yapım aşamasındadır ve demiryolu ile navlun trafiğine hizmet etmek için

gerekli koşulları da içermektedir. Ayrıca, karayolu ve demiryolu taşımacılığını sağlamak için olası lojistik merkezlerinin tasarımı da tavsiye ettik. Tacikistan'da demiryolu konteynırları ile malların taşınması gelişmemiş olsa da, bu tip bir ulaşım dünya çapında artan uygulamalar ile karakterize edilir ve tasarımdaki herhangi bir yeni nesne multimodal taşımacılık kavramını içermelidir. MT'nin belirtilen hedeflerinden biri, Tacikistan'ın transit bir ülke olarak faaliyetlerini güçlendirmek iken, Tacikistan'daki transit malların daha fazla işlenmesi yoluyla üçüncü ülkelerin mallarının akışının maliyetini arttırarak, mümkün olduğu durumlarda, böyle bir geçiş fonksiyonunun da güçlendirilmesi gerektiğine inanıyor. Bu işlem iyi tasarlanmış bir lojistik merkezinde gerçekleştirilebilir. Çalışmamızın iletılması sürecinde, transit malların değerini artırma ilkesine odaklanacağız. Sadece MT ile değil aynı zamanda Duşanbe'deki (JICA, ADB) diğer örgütlerle yaptığımız tartışmalara dayanarak, iki ülkeyi birbirine bağlayan yeni inşa edilmiş köprünün trafiği olarak Afganistan sınır kapısının öneminin artacağına inanıyoruz. (USAID) Amerika Birleşik Devletleri Uluslararası Kalkınma Dairesi Ajansı, fonlarıyla inşa edilen alt Panj. Bu tesis, Tacikistan ve Pakistan arasında Afganistan'dan transit geçiş ile gelişmiş bir yol bağlantısı sunmaktadır. Afganistan'daki süregelen ihtilafın transit kargo taşımacılığı için bazı zorluklar yaratmasına rağmen, büyük olasılıkla bir süre içinde durum barışa doğru değişecek ve Afganistan'ın bir geçiş ülkesi olarak rolü artacaktır. Lojistik merkezinin bir başka muhtemel yeri de Duşanbe yolundaki Kırgızistan sınırına yakın. Bu yol birkaç yeni ADB programının bir parçası olarak yenilenmiştir ve Çin'e Sary Tash ve Irkeshtam üzerinden en kısa rotayı sunmaktadır (Dusupova, 2009: 17).

Bu sorun, özellikle zengin ve yoksul ülkeler arasındaki taşımacılık lojistik sistemlerinin etkinliğindeki boşluğun devam ettiğini ve 2007-2014 döneminde gözlenen tedrici yakınlaşma eğiliminin tersine döndüğünü gösteren Dünya Bankası raporunda dikkate alındığında oldukça önemlidir. Aynı zamanda, raporun yayımlandığı tarihte ilk defa, en yüksek lojistik verimlilik göstergelerine (LPI) sahip ülkeler düşük gelirli ülkeleri içeriyordu. Ancak, ulaştırma ve lojistik sektöründeki reformların karmaşıklığı ve gelişmekte olan ülkelerdeki yatırım eksikliğinden dolayı, LPI endeksi çoğu durumda oldukça düşük seviyededir. Neredeyse en düşük LPI endeksine sahip olan Orta Asya, doğal kaynakları, tüketici ve sanayi malları için cazip pazarlar ve uygun bir transit pozisyonu ile cazip olmasına rağmen. Aynı zamanda, Dünya Bankası tarafından sıralanan 160 ülke arasında 77 sırada yer alması, Orta Asya ülkelerinin geri kalanının tek tek endekslerde ve bölgenin alt sıralarını işgal etmesi, Tacikistan 153, Özbekistan 118, Türkmenistan 140, Kırgızistan 146. Orta Asya, Orta Asya'nın bileşiminde özel bir ilgiyi hak ediyor, çünkü bu durumun birinci olacağı ülkenin tüm ülkelerinden, Hint Okyanusu ülkeleri ile BDT ülkelerinin geri kalanı arasındaki iletişimi sağlamada en avantajlı stratejik konumu işgal

eden cumhuriyet, Batı ve Güney-Doğu Asya ülkeleri arasındaki ilişkilerde bir köprü görevi görüyor. Orta ve Güneydoğu Asya ülkelerindeki yeni ekonomik, politik ve sosyal süreçlerin içeriğini etkilemek, ulaşım ve lojistik sistemlerinin verimliliğinin en düşük derecesine sahiptir. Buna ek olarak, tahminlere göre, 1990 ve 2010 yılları arasında Tacikistan, büyüklüğü 1 milyar dolara ulaşan tüm Orta Asya ülkelerinden en fazla araç kaybına uğradı (Azimov, 2016b: 165).

Devletlerarası ticaret ve ulaşım bağlantılarının geliştirilmesin'deki en önemli yön, çok modlu (intermodal) ulaşım sağlamak için yabancı araçlara, demiryolu ve hava kargolarına hizmet vermek için bir terminal ağının oluşturulmasıdır. Taşımacılık ve lojistik altyapısının geliştirilmesi ihtiyacını dikkate alarak gerekli önlemleri alınmaktadır. Bu nedenle, "Tacikistan Cumhuriyeti Taşımacılık Kompleksi'nin 2025 yılına kadar geliştirilmesine yönelik Devlet Hedef Programı" uyarınca aşağıdaki önlemler öngörülmüştür; (Azimov, 2017a: 161).

- Şehirlerde, bölgesel ve bölgesel merkezlerde bir lojistik ağının oluşturulması, uluslararası lojistik merkezlerinin oluşturulması;
- Sınır terminalleri yapımı;
- Uzun mesafe ve uluslararası taşımacılık için özel girişimcilerin cazibe merkezi;
- Uluslararası standartlara uygun araçların satın alınması için tercihli krediler;
- Demiryolu altyapısı için yatırımların çekilmesi (uyuyanların değiştirilmesi, yıpranmış raylar, lokomotiflerin ve vagonların yenilenmesi);
- Yeni demiryolu ağlarının yapımı;
- Sivil havacılık sektöründe reformların uygulanması;
- Havacılık teçhizatının güncellenmesi;
- Uluslararası ve cumhuriyetçi yolların yeniden inşası, restorasyonu ve inşası çalışmalarının yapılması;
- Köprülerin yeniden inşası ve inşaatı;
- Ulaştırma ve lojistik altyapısının bilgilendirilmesi;

Rekabetçi bir ulaştırma sisteminin geliştirilmesinde önemli bir unsur, hem bölgenin kalkınması hem de Tacikistan'ın coğrafi konumunun faydalarını gerçekleştirme kabiliyeti tarafından kısıtlanan erişilebilir bir modern lojistik altyapısının sağlanmasıdır. Söz konusu stratejiye göre, Tacikistan 2017'ye kadar, Khujand'da (kuzeyde) Vahdat'da üç ulaşım ve lojistik tesisi inşa edecek. Tacikistan üzerinden bölgesel transit hacmini artırmak ve cumhuriyette bütün tedarik zincirini korumak amacıyla (güney ve doğu) Nizhny Pyanj (güneyde). Bu, Tacikistan'ın kuzey ve güneyindeki serbest ekonomik bölgelerin stratejik konumu kullanarak daha ileriye taşınması önemlidir (Asadov, 2012: 25).



Harita 1.7 Tacikistan'ın Uluslararası Karayolu Koridoru

Kaynak: tajikistan.country.com.tj (erişim tarihi: 21.11.2016).

1.3.2. Karayolu Taşımacılığının Gelişimi

Tacikistan'ın ulaşım yollar, ve altyapı modelinin önemli unsurlarından biri olup, etkin ve sürdürülebilir kalkınması, modern koşullarda, istikrarın önemli bir unsuru ve ekonomik toparlanmaya geçişi, ülkenin ulusal güvenliğinin seviyesini yükseltmesi ve nüfusun yaşam koşullarını iyileştirmesidir (Boboev, 2015a: 96-97).

Taşımacılık, malların ve insanların taşınmasında ülke ekonomisinin ihtiyaçlarını karşılar, ülkenin bölgelerini birleştirir, mallar, ürünler, hizmetler tüketicileri arasındaki bağlantı, pazarın işleyişi ve pazar ilişkileri olanaksızdır. Ulaşım, işletmenin gelişmesine ve adaptasyonuna katkıda bulunur, bölgenin coğrafi erişilebilirliğini sağlamaktadır. Sektörel ve şirket içi yeniden yapılanmada merkezi bir unsur olarak ulaşım ağları, bölgesel pazarın bütünleşmesinde, ekonomik sistemin tüm bileşenlerine fiziksel erişim sağlamada çok önemli bir rolü oynamaktadır. Şu anda Tacikistan Cumhuriyeti'nin toplam karayolu uzunluğu 13.975 km'dir. Taşımacılık % 2.6'dan fazla (yaklaşık 58 bin kişi) istihdam ediyor. Ülkenin ekonomik olarak aktif nüfusundan; Tacikistan Cumhuriyeti Cumhurbaşkanlığı bünyesindeki İstatistik Kurumu'na göre Tacikistan'ın GSYİH'sindeki ulaşımın payı % 15'tir. Devlet hedef programında da belirtildiği gibi "Tacikistan Cumhuriyeti Ulaştırma Kompleksi'nin 2010-2025 için Geliştirilmesi" ülkenin tüm modern ulaşım biçimleri vardır, ekonominin tüm ilgili sektörlerinin hızlandırılmış gelişimine katkıda bulunur ve toplumdaki sosyal iklimi iyileştirir. Ülkenin ulaşım sisteminin yapısal işlevsel şemasına göre, ulaşım iki alt sisteme ayrılmıştır: toplu taşıma ve iç ulaşım. İç ulaşım (bölüm taşımacılığı), malların üretim ve satış alanlarındaki hareketlerini bazı durumlarda teknolojik sürecin ayrılmaz bir parçası olarak yürütmektedir. Genel kullanımın

taşınması (ana taşımacılık) bitmiş ürünlerin üreticiden tüketiciye ulaşmasına sağlanmaktadır. Taşıma faaliyetlerinin ana göstergelerinden yola çıkarak, kargo operasyonlarının büyük bir kısmı sosyo-ekonomik istikrarın sağlanmasında temel rollerden biri olarak stratejik rollerini belirleyen karayolu ve demiryolu taşımacılığının payına düşer. Ülkedeki durum ve ekonomik güvenliğini sağlamaktadır. Ulaşım ağı, 13.8 bin km'lik kamu yollarının olduğu 26,5 bin km'lik otoyolları kapsamaktadır. Toplam kamu yollarının uzunluğu, 12.7 bin km (% 92,1) yoldur iyileştirilmiş örtü ile birlikte sert bir yüzey ile 10,1 bin km (% 73,1). En iyi bakılan, kamu yollarının toplam uzunluğunun % 35.4'ünü oluşturan ulusal öneme sahip yollar neredeyse tamamen sert bir yüzeye sahiptir (ulusal öneme sahip yolların toplam uzunluğunun % 99.4'ü). Sert yüzeye sahip kamu yollarının payı Sughd bölgesinde % 96, Khatlon bölgesinde % 91, GBAO'da % 79 ve Duşanbe ilçesinde % 98'dir. Yerel yolların toplam uzunluğunun altında, asfalt yollarda: GBAO % 55, Khatlon'da % 91, Sughd % 91, cumhuriyetçi ilçelerde ve Duşanbe'de % 98. Uzun vadede, yolların uzunluğu ve kalitesindeki artışla birlikte, bölgesel karayolu taşımacılığı sistemine olan talebin daha da artması beklenmektedir, zira sadece kapıdan kapıya ve zamanda teslim edilmesine olanak sağlayarak, en verimli taşıma modunu sağlamaktadır. Böylelikle, bölgesel karayolu taşımacılığı sisteminin egemenliği ve rekabet gücünden yola çıkarak, öncelikli olarak bölgelerarası ve uluslararası trafikte ulaştırma hizmetleri pazarı açısından, karayolu taşımacılığının bölgesel ekonominin sürdürülebilir şekilde sağlanması için güvenli ve yüksek kaliteli ulaştırma hizmetlerine olan rolünün yeniden düşünülmesi gerekmektedir (Tokhirov, 2013: 38-42).

Coğrafi konum Avrasya kıtasının merkezinde Tacikistan, Asya-Avrupa iletişimlerinde ortaya çıkan kıtalararası rotaların ulaşım yollarının kullanımı için olumlu şartlar getirmektedir bunların çoğu ülkeler arasındaki Tacik yol ağının bölümlerini içermektedir ve hem iç hem de transit otomobilleri arttırmaktadır. Ulaştırma, karayollarının teknik durumu ve sağlanan hizmetlerin kalitesi için artan gereklilikler getirmektedir. Geçiş potansiyelini vurgulayan devlet başkanı sıklıkla ekonomik kalkınmanın güçlü bir ulaştırma ve iletişim ağının kurulmasını gerektirdiğini hatırlatır. Bu planda, ülkenin uluslararası çıkışa yönelik yeni ulaşım yolları inşa edilmesi gerekiyor. Ulaştırma alt yapılarını modernize etmek ve aynı zamanda "Batı-Doğu" ve "Kuzey-Güney" yönünde planların daha etkin bir şekilde planlanmasını sağlamak, programın önündeki ulaşım altyapısını ilerletmektedir (Boboev, 2015b: 97).



Harita 1.8 Tacikistan'ın Karayolu Haritası

Kaynak: myshared.ru (erişim tarihi: 12.05.2016)

Tacikistan egemen bir devlet olarak ilişkiler kurar ve birçok alanda işbirliği yapmaktadır. Orta Asya'nın komşu ülkeleri (Özbekistan, Türkmenistan, Kırgızistan ve Kazakistan). Sovyetler Birliği'nin bir parçası olan Tacikistandır. Tacikistan yakın komşu ülkelerle ve tüm İslam ülkeleri ve dünyanın diğer ülkeleri ile şuan ilişkiler iyi bir durumdadır ve gelecekte bu durumu yüksek bir seviyede tutmayı hedefleniyor (Tohirov, 2014a: 550).

1.3.3. Demiryolu Taşımacılığının Gelişimi

Demiryolu taşımacılığı, nispeten düşük nakliye maliyeti ile yüksek taşıma kapasitesi ile karakterizedir. Demiryollarının Ulaşımın düzenliliği yapımında büyük yatırımlar, sadece trafik akışının önemli bir cazibesi ile sahiptir. Tacikistan Cumhuriyeti'nde demiryolu, ulusal ekonomide önemli bir stratejik bağlantıdır. Coğrafi konum itibariyle, üç bölümden oluşur: Kuzey Sughd bölgesinde, Merkez - Duşanbe sitesi ve Güney Khatlon bölgesinde. Her üç bölüm birbirinden ayrılmıştır. Aralarındaki iletişim, diğer ülkelerin (Özbekistan ve Türkmenistan) toprakları üzerinden gerçekleştirilmektedir. Demiryolunun ulaşım altyapısındaki rolü büyüktür. Dış kargo taşımacılığının yaklaşık % 90'ı demiryolu ile gerçekleştirilmektedir. 2000 yılı için Tacikistan Cumhuriyeti'nin tüm taşımacılık türlerinin toplam navlun devirinde demiryolu taşımacılığının navlun payının payı % 56,3 navlun taşımacılığı açısından ise toplam hacmin % 5'i idi. Temel dinamiği göstergelerinin demiryolu taşımacılığının çalışmalarının 1991-2014'ta kadardır (Boboev, 2015c: 97-98).

Tacikistan Cumhuriyeti, Orta Asya ülkelerinin bir parçasıdır. Orta Asya ve Avrasya'nın orta kesiminde yer almaktadır. Bu bölge genellikle Kazakistan, Kırgızistan, Tacikistan, Türkmenistan, Özbekistan ve bazen Afganistan'ı içermektedir. Coğrafi olarak, bu bölgenin bir

kısmı, Çin ve Moğolistan'ın aşırı batısını, Rus Volga'nın aşırı güney bölümünü, Ural ve Sibirya'yı, Pakistan'ın aşırı kuzey kesimini ve İran'ın aşırı kuzey-doğu kısmını da kapsamaktadır. Orta Asya'nın çeşitli tanımları vardır: Modern politik ve coğrafi açıdan: Orta Asya, aşağıdaki ülkeler için ortak bir isimdir: Kazakistan, Kırgızistan, Tacikistan, Türkmenistan ve Özbekistan. Beş Orta Asya ülkesinin toplam nüfusu 69.300.000 kişidir (2016) yılında. Orta Asya ekonomisine tarım ve maden çıkarılması hakimdir, hidroelektrik endüstrisi Naryn ve Vakhsh nehirleri üzerinde geliştirilmiştir. 2015 yılında. GSMH, Kırgızistan'da 6,5 milyar dolar olarak tahmin edildi. (Tacikistan'da kişi başına düşen GSMH - 1,146,2 dolar) 6,9 milyar dolar. (930.3), Türkmenistan'da 51,1 milyar dolar. (9640.0 \$), Özbekistan'da 51,5 milyar dolar. (1.629.0 \$). Demiryolu hatları Orta Asya ülkelerini birbirleriyle ve Rusya ile birleştiriyor. Hazar Denizi'nde ve Amudarya ve Syrdarya nehirleri boyunca özellikle önem taşımaktadır. Güney ve doğudan, Orta Asya dağlarla sınırlanır, bu yüzden İran, Afganistan ve Çin ile kargo taşımacılığı zordur. Pakistan ve Hindistan ile uygun bağlantılar yoktur. Hint Okyanusu'na erişim yoktur. Bu yıl 1991'de Afganistan'ın Özbekistan (2011) Termez-Hairaton Masory Sharif ile demiryolu bağlantısı yapıldı. Gelecekte, Çin'in Kırgızistan (Kaşgar) ve Özbekistan ile birleşmesi de planlanıyor. 1996 yılında Türkmenistan ve İran (Tejen-Serakhs-Meşhhad hattı) arasında bir demiryolu bağlantısı kuruldu. Doğrudan demiryolu haberleşmesi için ciddi bir sorun, ölçekteki farktır (eski SSCB topraklarında 1524 mm, Çin ve İran'da 1.435 mm, Hindistan ve Pakistan'da 1,676 mm) kmdır (Amonulloev, 2017a: 47-48).

Ülkenin iletişim izolasyonu ve dünya limanlarına erişiminden çekilmesinin son on yılı, demiryolu taşımacılığının gelişmesine ve ülkenin merkezine diğer bölgelerine bağlanan demiryollarının inşasına özel önem verilmektedir. Bu amaçla Tacikistan, Afganistan ve Türkmenistan demiryolu inşaatlarının uygulanmasının, Tacikistan'ın ve bölgenin diğer ülkelerinin ekonomik kalkınmasında önemli bir etken olabilecek gerekli önlemler devam etmektedir. Tacikistan'ın hedefi 2025 yılına kadar uluslararası yolların rehabilitasyonu ve yeniden yapılandırılması programı uyarınca. dört bin yolun ve 57 köprünün 4,4 milyar Somoni'ye inşasını ve yeniden inşasını öngörmektedir. Bu programlar tüm yönleriyle sosyo-ekonomik faydaları dikkate alır ve ulaştırma hizmetlerinin maliyetini azaltır. Tacikistan Cumhuriyeti, gelecekte Tacikistan'ın ilişkileri sağlamak için güvenilir bir geçiş olarak ilişki kurmaya devam etmek istediği EURAS, EC, Ulaştırma Koridoru Avrupa Kafkasya Asya TRACECA, CAREC, AB gibi uluslararası taşımacılık koridorlarıyla bağlantılı transit olanakları olan bir ülke olarak temsil edilmektedir. Doğal ve coğrafi koşullardan dolayı Tacikistan Cumhuriyeti topraklarının % 93'ü dağlarla kaplıdır, bu nedenle motorlu taşımacılık

en kitle endüstrisidir ve baskın bir konuma sahiptir. Bazı bölgelerde tüm ulaştırma modlarından kabul edilen tek ulaşım aracı karayolu taşımacılığıdır (Amonulloev, 2017b: 57-63).

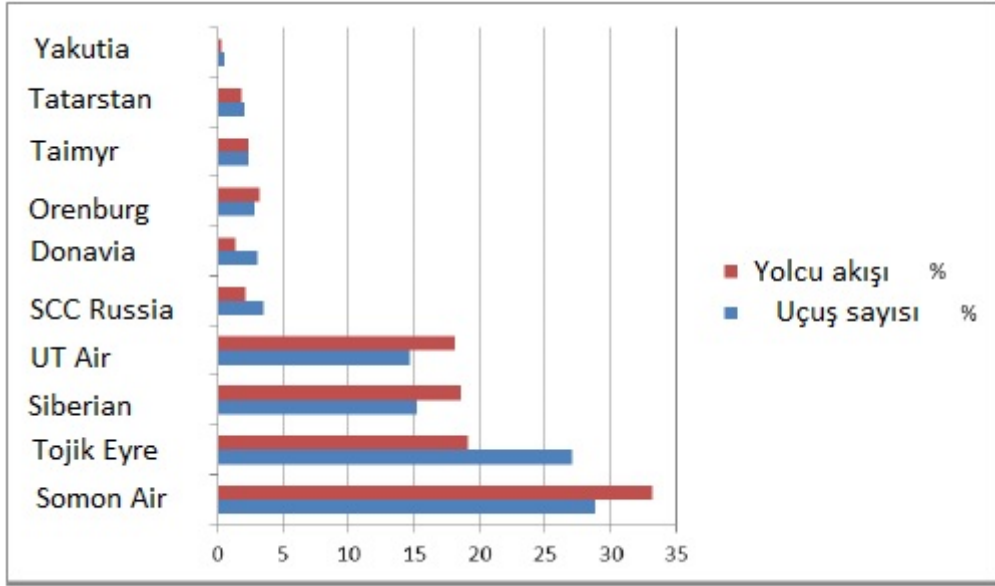
1.3.4. Havayolu Taşımacılığının Gelişimi

Tacikistan topraklarındaki sivil havacılığın tarihi, 1924'e kadar açık bir şekilde izlenmeye başlıyor. Ardından, Sovyetler Birliği'nin "air flığının" ilerlemesinin yapıldığı kongresinin ardından, Buhara-Duşanbe hava şirketi boyunca YU-13 uçağında uçuşlar başladı. Yakında hareket haftada üç kez gerçekleştirildi. 1927'de Taşkent-Semer kant-Termez-Duşanbe hattında düzenli bir iletişim kuruldu (Yermahmadov, 2012: 2).

Tacikistan 1991'de bağımsız olduktan sonra kendi tarihinin niteliksel olarak yeni bir aşamasına girdi. Devlet; bağımsızlığını, kendilerini geliştirmek ve güçlendirmek için gerçek bir fırsat olarak görmüştür ve uluslararası ekonomik ilişkiler sistemine aktif olarak katılmıştır. Devletin bağımsızlığının kazanılması, Tacikistan'ın dış politikasını bağımsız olarak sürdürme, şehirlerarası ilişkilerin önceliklerini belirleme yolunu açtı. Tacikistan Cumhuriyeti'nin dış politikası, Anayasanın hükümlerine dayanmaktadır. Tacikistan Cumhuriyeti, bağımsızlık bildirgesini, uluslararası hukuk kurallarına göre beyan etmiştir (Aliyeva, 2013: 106).

Devlet bağımsızlığını kazandıktan sonra 1991 yılının Eylül ayında Tacikistan, bağımsız olarak ulusal çıkarları koruma ve teşvik etmeyi amaçlayan bir dış politika izlemeye başlamış, bu bağlamda yapıcı bir yapıya kavuşmuş, 1991 yılında Tacikistan'ın bağımsızlığını tanıyan ülkelerden biri ilk olarak Fransadır. Fransa Cumhuriyeti 3 Mart 1992 yılın'de cumhuriyetimizle diplomatik ilişkiler kurdu. İlk üst düzey temasların çarpıcı bir örneği, 1992 Mart ayında Fransa Dışişleri Bakanlığı Alain Vivien tarafından Duşanbeye ziyarete geldi. Ziyaretin amacı ilk olarak ülkenin iç ve dış politika topikal sorunları, ikili ilişkilerin geliştirilmesi Tacikçe-Fransız ilişkilerinin, bu aşamada Tacikistan Cumhuriyeti ve Fransız Cumhuriyeti arasında Diplomatik İlişkilerin Kurulmasına Dair Protokol imzalama töreninde yanı sıra tartışıldı siyasi, askeri, ticaret geliyor ekonomik ve bilimsel-kültürel alanlar. Tacikistan Hükümeti ile Fransa Hükümeti arasında devletlerarası ilişkilerin kurulmasından sonraki süre için imzalanan 14 belge, ikili işbirliği için yasal çerçeveyi oluşturmaktadır. Anlaşmalar, dış politika, savunma, iç güvenlik, yatırımların korunması, çocukların sosyal korunması, kültürel ve bilimsel ve teknik işbirliği, Duşanbenin Uluslararası Havaalanı yeni modern terminalin inşasını kapsamaktadır. Halihazırda, taraflar çifte vergilendirmeyi önleme ve kaçırma ile gelir ve sermaye üzerinde vergi ödemekten kaçınma, hava haberleşmesi ve Duşanbe Uluslararası Havalimanı'ndaki bir kontrol kulesinin inşası hakkında taslak anlaşmalar yapmayı düşünmektedir. Daha önce de

belirttiğimiz gibi, 2002 yılında Tacikistan ve Fransa arasında ikili ilişkilerin daha aktif bir aşaması başlatıldı (Sharipov, 2016: 53-55).



Şekil 1.5. Tacikistan Cumhuriyeti'ndeki Yolcuların Uluslararası Hava Yolculuğu Pazarında Uçak ve Yolcu Trafiği Sayısında Havayolu Şirketlerinin Payı.

Kaynak: tajikhavayolu.com (erişim tarihi: 12.06.2014)

2014 yılı için, uluslararası havayolu yolcu taşımacılığında ulusal havayolu şirketlerinin payının % 38,5, bu payın % 13,5'inin Tacik Hava'ya ve % 19,2'sinin Somon Air'e ait olduğu belirtilmelidir. "Ve % 5,8" - "Doğu Havası"nın payına. Böylelikle, uluslararası yolcu hava taşımacılığı pazarında Somon Air havayolu şirketi tarafından işgal edilmektedir. Endüstriyel pazarların örgütlenme teorisinden yola çıkıldığında piyasa gücünün kaynağı genellikle yüksek bir satıcı yoğunluğuyla ya da pazar payının diğer havayollarına aktarıldığı "Doğu Havayolu" havayolu şirketi ile 2015 yılında gerçekleşen diğer şirketlerin pazar payının ele geçirilmesiyle sonuçlanmaktadır. Böylece, Somon Air'in payı 2015 yılında. Eğer 2014 yılına kıyaslarsak, toplam pazar payının % 19,2'sinden % 24,2'ye yükselmiş ve Tacikistan Cumhuriyeti'nin uluslararası yolcu taşımacılığı pazarında açık bir hakim konuma gelmiştir (Mirzoeva, 2017: 67-68).

Şu anda, ulusal hava taşımacılığı pazarında Asya Hava Yolları, East Air, Somon Air, Tacik Air, ve Samar Air, faaliyet gösteren en az beş yerel havayolu bulunmaktadır. Somon Air ve Tacik Hava iki ana Tacik gemisi. East Air, Tacik Air, Irak Havayolları, Icar Air ve Eastok Avia adına charter seferleri düzenliyor. Asia Airways ve Samar Air'in faaliyetleri çok az göstermektedir. Devlet tarafından Tacik Air amiral gemisi hava taşıyıcısı ise, Somon Air şimdi de Duşanbe Uluslararası Havalimanı'nda bulunan Tacikistan'daki en büyük ve en başarılı havayolu şirketidir. Somon Air 2008 yılında faaliyetlerine başladı ve tek bir uçak olan Boeing

737-800'dır. O zamandan beri hava yolu sürekli olarak gelişti ve bugün filosu bu tür altı araçtan oluşuyor. Tacikistan'ın hava taşımacılığı pazarında uluslararası taşımacılık hakimdir. Tacikistan'dan Tacikistan'a uluslararası hava taşımacılığının ana yönü Doğu ve Orta Avrupa'dır. Tüm navlun kapasitesinin yaklaşık % 84'ünü oluşturuyor Rusya için % 78 Orta Doğu, Orta ve Güney Asya, Uzak Doğu ve Batı Avrupa ülkelerinde kalan % 16 düşüştür. Dahası Tacikistan'ın komşuları olan Orta Asya ülkelerine yapılan uçuşlar çok azdır haftada toplam 2.700 yolcu koltuğu. Duşanbe ile hava iletişimi olan Orta Asya'nın ana şehri Almata'dır haftada sekiz uçuş, bunların dört tanesi Kazakistan'ın amiral gemisi havayolu şirketi Kazakistan ve iki uçuş, Somon Air ve Tacik Airdır (IBRF, 2013:16-17).

HAVA YOLU			YER
1	4J	SOMON HAVAYOLARI	14,616
2	7J	TACİK HAVAYOLARI	9175
3	U6	URAL HAVAYOLARI*	8792
4	UT	UTAİR AVIATION*	5920
5	S7	S7 HAVAYOLARI	5796
6	R2	OREN HAVAYOLARI	1890
7	FV	RUSYA HAVAYOLARI	1544
8	Y7	NORDSTER HAVAYOLARI	1406
9	RQ	KAM HAVAYOLARI	1360
10	CZ	CHİNE SOUTHERN HAVAYOLARI	1276
11	D9	DONAVIA*	1048
12	NN	VİM HAVAYOLARI*	880
13	KC	ASTANA HAVAYOLARI*	776
14	R3	YAKUTIA*	744
15	TK	TÜRK HAVAYOLARI*	720
16	U9	TATARİSTAN*	684
17	EP	İRAN ASEMAN HAVAYOLARI*	436
18	YK	AVIA TRAFFIC COMPANY*	274
19	QH	KYRGYZSTAN HAVAYOLARI	204

Resim 1.8 Capacity (Number of Places) On International Flights to Tajikistan / from Tajikistan for Carriers (For the Period from 21 to 27 January 2013)

Kaynak: innovata.com.tj (erişim tarihi: 21.04.2014)

Tacikistan Cumhuriyeti'nde sivil havacılığın gelişimi, 2010-2025 için Tacikistan Cumhuriyeti Taşımacılık Kompleksinin Geliştirilmesi” adlı Devlet Hedef Programı çerçevesinde yürütülmekte olup, ulaşım kompleksinin gelişimi, kısa, orta ve uzun vadede gelişiminin yollarını anlatmaktadır. Programa göre, karayolu taşımacılığına esas rol, ardından demiryolu ve sivil havacılık sadece üçüncü sırayı alıyor. 2025 yılına kadar, aslanları fon payı yolların yapımına yönlendirilecektir. (GSYİH'nın % 2,09'u), demiryolu taşımacılığının finansmanı yapılacaktır. Sivil havacılık için GSYH'nin % 0,7'si ve GSYİH'nın sadece % 0.18'i serbest bırakıldı. Hava taşımacılığı alanında, kısa vadede (2014'e kadar), devletin ana çabaları,

Uluslararası Duşanbe havalimanında yeni bir terminalin inşasına yönlendirilecek. Toplam finansman tutarı, 30.2 milyon dolarlık artan fonlar dahil olmak üzere 41,9 milyon dolara ulaşacak. Orta vadede (2015-2019), bilet satışı, yakıt ikmali, gıda vb. Sağlayan özelleşmiş havayollarının özelleştirilmesi planlanmaktadır. Aynı zamanda birçok uluslararası havaalanında bir dizi proje hayata geçirilecek. 66 milyon dolarlık bir yatırım planlanıyor (58 milyon dolarlık fon dahil). Bu aşamada hükümet, yılda 300 bin dolar olan iç hatlar için hava hizmetlerini (ILD) sübvansetmeyi planlarken, belgede “olası” bir madde var. Uzun vadeli (2020-2025) dönem için, Duşanbe havaalanında toplam 40 milyon dolarlık ikinci bir pist inşa edilmesi planlanmaktadır. Kendi fonları 4 milyon dolar, çeken 36 milyon dolar, Hükümetin UPL'yi daha fazla finanse etmesi bekleniyor: 2020'den 2024'e. 2025 0.5 milyon dolar yıllık 0.4 milyon dolar. Hava trafik kontrolünün devlet bilançosunda kalacağı varsayılıyor, ancak ücretler uzun vadeli maliyetleri kapsamalıdır (Perov ve Oleg, 2012: 36-37).

İKİNCİ BÖLÜM

TÜRKİYE- TACİKİSTAN DİŞ TİCARETİ VE İSTANBUL-DUSANBE İLLERİNİN LOJİSTİK ÜS OLMA POTANSİYELİ

2.1. Dış Ticaretin Tanımı

2.1.1. Dış ticaret

Ülkeler arasında yapılan ticarete “dış ticaret” denir. Dış ticaret, ülkelerin yurt içindeki halk, fabrika, firmalar ürettiğin ürün ve malzemeler ithalat ve ihracat en önemli gelir kaynaklarından birisidir. Bu nedenle ülkeler birbirleri ile yaptıkları anlaşmalarla ihracatlarını artırmaya çalışmaktadırlar. Ülkelerin gelişmişlik düzeyleri, iç ve dış ticaret potansiyellerini oluşturmaktadır. Dünyada üretim imkânları ve hammadde rezervleri düşünüldüğünde, kendi kendine yetebilen bir ülke bulunmamaktadır. Bu yönüyle dış ticari faaliyetler hayati öneme sahiptir. Uluslararası fuar ve organizasyonlar, işadamları heyetleri ile gerçekleştirilen iş gezileri ülkeler arası dış ticareti artıran en önemli faaliyetlerdendir (Gitmez, 2014; 5).

Bu Makale’de, ticaretin ana fikrinin, ticaret ülkelerinin Gayri Saf Yurt İçi Hasılat (GSYİH) doğrudan ekonomik potansiyeline ve aralarındaki mesafenin tersine bağımlı olan dış ticaret cirosu olduğunu göstermektedir. Ticaret ve ekonomik entegrasyonun modellenmesi için BRICS (Brezilya, Rusya, Hindistan, Çin ve Güney Afrika) ülkelerinin yerçekimi modelleri kullanılmıştır. Makalenin yazarlarına göre, yerçekimi modelleri BRICS derneğinin işleyişi hakkında yeni bilgiler elde etmeyi sağlar, her şeyden önce, ekonomilerinin sözde benzerliğine rağmen, bu birliğin yaratılmasının nedeni olarak hizmet eden ihracat ve ithalat kalıpları önemli ölçüde farklılık gösterir. Teorik analiz Yerçekimi modelleri, tek yönlü dış ticaretin hem ihracatçı ülkenin hem de ithalatçı ülkenin iç ekonomik durumunun parametrelerine bağımlılığını belirtmektedir. Bu faktörlerin etkisi, ülkeler arasındaki gerçek ticaret miktarlarına ilişkin veriler temelinde tahmin edilmektedir. Yerçekimi modelinin elde edilen parametreleri elastiktir ve ülkeler arasındaki ticaret cirosunun % 1 oranında arttığında, ülkeler arasındaki ticaret cirosunun ne kadar artabileceğini göstermektedir. Genellikle bu model ya güç yasasında ya da doğrusal-logaritmik formda temsil edilmektedir. Kısmi yerçekimi modelinin sonuçlarına dayanarak, gelecekte bu ülkelerin Gayri Saf Yurt İçi Hasılat (GSYİH) büyümesi dikkate alınarak BRICS ülkeleri arasındaki ticaretin büyümesinin mümkün olduğu sonucuna varılmıştır. BRICS ülkeleri, karşılıklı mal akışlarını ve dünya ticaretine daha fazla entegrasyon

için önemli bir potansiyele sahiptir. Uluslararası ekonomik entegrasyonda önemli bir yer dış ticaret tarafından işgal edilmiştir, bu sayede iç bölgesel ve ulusal pazarın sınırlı kaynakları ve darlığı aşılmıştır. Her ülkenin sadece bir ürün ürettiği ve tüketicilerin farklı ülkelerde üretilen mallar arasında ayırım yaptığı varsayılmaktadır. Her ülke, nispeten ucuz bir malın üretimini pahasına artırır. Nispeten pahalı ve hanehalkının optimal tüketici seti uluslararası değişim yoluyla sağlanmıştır. Ülkeler karşılaştırmalı üstünlük sektörüne mal ihraç etmekte ve bu ülke için nispeten pahalı mallar ithal etmektedir. Böylece ülkeler arasındaki ticaret ve ticaretin ülkelerden elde edilen kazancı daha fazladır, daha fazla ülke karşılaştırmalı kapasite faktörü daha farklıdır (Troekurova, 2014b: 133-134).

2.1.2. İthalat

İthalat, başka bir ülkeden bir ülkeye getirilen bir ürün veya hizmettir. "İthalat" kelimesi "liman" kelimesinden gelir, çünkü mallar genellikle tekne ile diğer ülkelere gönderilir. İhracatla birlikte ithalat, uluslararası ticaretin temelidir. Ülkeye ithal edilen ithalatın maliyeti maliyetin üzerinde ise İhracat, ülkenin olumsuz bir ticaret dengesi olduğu düşünülmektedir.

Ülkelerin, kendi iç pazarlarının ihracatçı ülke olarak verimli veya ucuz bir şekilde üretmediği malları ithal etmesi muhtemeldir. Ülkeler ayrıca kendi sınırları içinde bulunmayan hammaddeleri veya malları ithal edebilirler. Örneğin, pek çok ülke petrolü ithal eder, çünkü içte üretemezler ya da talebi karşılayacak kadar üretemezler. Serbest ticaret anlaşmaları ve tarife çizelgeleri çoğu zaman hangi malların ve malzemelerin ithal edileceği konusunda daha dikkatlidir (<https://www.investopedia.com> erişim tarihi 21.11.2016).

2.1.3. İhracat

İhracat, bir ülkede üretilen malların daha fazla satış veya ticaret için başka bir ülkeye gönderildiği uluslararası ticaretin bir işlevidir. Bu tür malların satışı, üretici ulusun brüt üretimine katkıda bulunur. İhracat, ekonomik transferin en eski biçimlerinden biridir ve tarifeler veya sübvansiyonlar gibi daha az ticaret kısıtlaması olan ülkeler arasında büyük çapta gerçekleşmektedir. Gelişmiş ekonomilerde faaliyet gösteren en büyük şirketlerin çoğu, yıllık gelirlerinin ihracattan diğer ülkelere önemli bir kısmını almaktadır. Mal ihraç etme yeteneği ekonominin büyümesine yardımcı olur. Diplomasinin ve hükümetteki dış politikanın temel işlevlerinden biri, tüm ticaret taraflarının çıkarları doğrultusunda ekonomik ticareti teşvik etmektir. İhracat, ülke ekonomisinin en önemli bileşenidir. İhracat, uluslararası ticareti teşvik etmekte ve ülkenin iş, üretim ve gelirini yaratarak yurtiçi ekonomik faaliyetleri teşvik etmektedir (<https://www.investopedia.com> erişim tarihi 21.11.2016).

2.1.4. Dış Ticaretin Siyasi Açıdan Önemi

Modern koşullarda, dış ticaret, her bir ülkenin ve dünyanın işleyişinin ve gelişiminin önemli bir bileşenidir. Genel olarak, hiçbir devlet küreselleşme süreçlerinde diğer ülkelerin ekonomileriyle etkin bir ekonomik ilişkiler sistemi kurmadan gelişemez.

Uluslararası ekonomik ilişkiler bağlamında, ulusal ekonomiler ayrı bir ekonomik sistem olarak görülmemektedir. Ancak, ekonomik varlıkların dünya piyasasıyla olan ilişkilerinin bir sistem kompleksi olarak, bu nedenle ülkenin ulusal ekonomisinin gelişiminde dış ticaretin rolü önemli ölçüde artmaktadır. Dış ticaret, uluslararası ekonomik ilişkilerin kurulmasının en gelişmiş biçimlerinden biridir ve dünya ekonomisini şekillendirmek için önemli bir araçtır. Ülkeler arasındaki bağların oluşturulmasını kolaylaştırmak ve uluslararası mal, hizmet, entelektüel emek ürünleri alışverişinde karşılıklı bağımlılıklarını güçlendirmektedir (Stepanov, 2013a: 35).

Dış ticaret Uluslararası ekonomik ilişkilerin bir unsuru olarak geçmektedir ve karmaşık çok yönlü bir olgudur, bu nedenle birçoğu tanımlarının vardır. Böylece, bu tanım dikkate alınır.

1. Ticaret ilişkilerinin toplamı, devletlerin birbirleriyle ticaretinin dış ticaret ilişkileri"
2. Dış ticaret uluslararası bir sistem olarak bütün ülkelerinin mal-para ilişkileri Dünyaya tanımlanmaktadır"
3. Dış ticaret bütün ülkelerinin dış ticaret ilişkileri birbirleriyle ticaret ilişkilerine göstermektedir,
4. Dünyadaki bütünü çeşitli ülkelerin dış ticaretine göstermektedir
5. Farklı ülkelerdeki insanların mal ve hizmetler çeşitli firmaların çeşitli alanlarda gelişmelerine göstermektedir"
6. Uluslararası iş bölümünde üreticilerin temel ilişkilerinin biçimi, üreticileri arasındaki bağlantısını" veya "tüm dünya devletleri arasında toplu ödeme cirolarını sunmaktadır" ya da "dünyanın tüm devletleri arasında ödenen emtia ciroları"
7. Darklı ülkelerin arasında ticaret yapan sakinleri, Fiziksel ve tüzel kişiler olabilir, şirketler, firmalar kar amacı gütmeyen kuruluşlar ve sayre. İşlemin ülkeleri arasında mal ve hizmetlerin gönüllü alışverişini sağlar" (Trusevich, 2014: 59-60).

Malların değişimi ve hizmetleri birçok ülkede ulusal gümrük sınırlarını geçtiğine. Dış ticaret, tüm ülkelerin dış ticaretinin bir parçası olan uluslararası emtia para ilişkileri alanı olarak da tanımlanabilir. Tek bir ülkenin uluslararası ticaretine dahil olmak, dış ticaret şeklindedir. Dış ticaret ve uluslararası ticaret birbirine benzeri vardır, ama aynı kavramlar değil Ulusal ve uluslararası bir parça ve bir bütün olarak ilişkilendirilmiştir. Bireysel ülkelerin dış ticaretinin dinamikleri ve yapısı aşağıdaki faktörlerden etkilenmektedir: (Stepanov, 2013b: 35).

- Ulusal üretimin gelişim seviyesi;
- Doğal kaynakların kullanılabilirliği;
- Devlet dış ticaret politikasının amaçları ve öncelikleri;
- Yerli üretimin rekabet gücü;
- Ulusal para biriminin dönüştürülebilirliği;
- İç talebin yapısı ve hacmi;
- Nüfusun yaşam standartları ve diğer faktörler;

Herhangi bir ülke için dış ticaret, özel bir araştırma alanında öne çıkmaktadır, ülkelerin dış pazara çıkışı ve dünyaya katılımı Entegrasyon süreçleri ulusun refahı üzerinde önemli bir etkiye sahip olmak. Dış ticaret, dış ekonomikliğin ayrılmaz bir karmaşık parçasıdır. Teşvik eden öncelikli yönlerden biri olarak kabul edilir. Ülke ekonomisinin kurulması ve istikrarı, aynı zamanda milletin refahını artırmaktadır. Ülkenin dış ticaretinin gelişimi doğrudan doğruya bağlıdır. devlet kurumlarının yönetim kararları sırayla, makroekonomik düzeyde yürütülen analitik çalışmaların sonuçlarına güvenmektedir. Dış ticaret ekonomik büyümenin bir unsuru olarak dış ticaret, gelişmiş ülkelerin ve ülkelerin ekonomik büyüme üzerindeki ihracat ve ithalatın, geçiş ekonomisi, ihracatın meta yapısı ve bu ülkelerin ithalat ve ihracatı ile olan etkisini incelemiştir. Merkantilizmin temsilcileri T. Man, A. Montchretien, A. Serre, G. Scarphy, W. Stafford, düşünceleriyle, dış ticareti tek yol olarak gördü zenginliğin birikimi ve genişlemede görülen tek büyüme kaynağı ihracat ve korumacı ithalat politikaları Fizyokratlar F. Quesnay ve PM de la Riviere, dış ticaretin "çorak" olduğuna inanıyordu. Ülkenin ulusal refahını artırma açısından (Stepanov, 2013c: 35-36).

- İngiliz politik ekonomisi J. St. Mill bunu tespit etti ulusal servetteki değişikliklerin olumlu etkisinin Dışarıdan ürettiği mallara en fazla talep olan ülke dış ticaretini alır. değişen milli servetin olumlu etkisi Dış ticaretten, yabancı ülkelere ürettiği mallar için en büyük talebi olan ülke tarafından alınır ve en azından ithal mallarına azaltarak ve kendi ihracatına yükselenir (Goncharov, 2013: 172).
- Neo klasik yönün temsilcileri E. Heckscher ve B. Olin, bunu tespit etti Dış ticaret faktörü teorisindeki Olin dışsal olduğunu gösterdi Ticaret, ürünün üretim ve ihracatının aşırı faktörlerine göre mal sahiplerinin gelirlerinde artışa yol açmakta ve sonuç olarak ekonomik büyümeyi teşvik etmektedir (Stepanov, 2013d: 35-37).
- Seyitoğlu (2001) yılın'da bunu tespit etti dış ticaret, "bir ülkedeki halk kuruluşlarının, özel kişi ve kuruluşların diğer ülkelerle yaptıkları mal veya hizmet dünya pazarında çıkışı alış ve satışır."

- Şanlı (1996: 23)' buna tespit etti “farklı ülkelerde ikametgâhı, iş merkezi olan veya farklı ülkedeki vatandaşlığına sahip olan gerçek ve tüzel kişiler arasındaki mal ve hizmet değişimini” belirtmektedir (Suna, 2011: 51).

2.1.5. Dış Ticaretin Ekonomik Açıdan Önemi

Küreselleşme bağlamında, uluslararası ekonomik ilişkilerin artan farklılaşmasına rağmen, uluslararası ticaret onların baskın hali olmaya devam etmektedir. Dış ticaretin ulusal ekonomilerin ekonomik büyümesi üzerindeki etkisi büyük ölçüde artmıştır. Ancak, bu etkinin dünya ekonomisinde ülkelerinin gruplarındaki mekanizması oldukça çelişkilidir. Gelişmekte olan ve geçiş gösteren ekonomiler hala kullanılıyor fark gibi geleneksel karşılaştırmalı avantajlar ülkelerin güvenliğinde üretim faktörleri, doğal ve coğrafi kaynaklarda her ülkenin kendi monopolu vardır. Gelişmiş ekonomilerde dış ticaretin itici güçleri faktörlerdir. Yenilikçi süreçler, uygulamadaki liderlik nedeniyle bilgi ve iletişim teknolojileri, tüketicinin tercihleridir. Bu Makalede, dış ticaret araştırmasına teorik yaklaşımları ele almaktadır (Troekurova ve Pelevina, 2014a: 134-136).

Ekonomik büyümenin bir parçası olarak, gelişmiş ülkelerin ve ülkelerin ekonomik büyüme üzerindeki ihracat ve ithalatın, geçiş ekonomisi, bu ülkelerin ihracat ve emtia malları ile ithalat üzerindeki etkisi incelenmiştir. Dış ticaret ile ekonomik büyüme arasındaki ilişki kuramlarına dayanarak, dış ticaretin ekonomik büyüme üzerindeki etkisinin mekanizması. Mal ihracatı, toplam talebi ve toplam arzını uyararak ekonomik büyümeye bir yol açar. Toplam talebin canlandırılması, doğrudan net ihracatın büyümesi ve dolaylı olarak ihracat sanayinde faaliyet gösteren üretim faktörlerinin fiyatlarındaki artış, vergi ve gümrük ödemeleri yoluyla gerçekleştirilmektedir. Bu, sırasıyla tüketici harcamaları, yatırım şirketleri ve devlet harcamalarında artışa bir yol açar. Toplam arzın uyarılması, ihracat sanayilerindeki üretim artışından doğrudan etkilenmektedir. İthalatın ekonomik büyüme üzerindeki etkisinin mekanizması belirsizdir: bir yandan ithalattaki artış, ulusal mal ve hizmetlere olan toplam talebi azaltmakta ve toplam arz hacmini azaltmaktadır. Öte yandan, yüksek teknoloji ürünü malların önceki dönemlerde ithalatı, cari dönemde ekonomik büyümenin yoğun unsurları ile ülke ekonomisinin ekonomik büyümesini teşvik etmektedir (Stepanov, 2013e: 34-36).

Piyasa ekonomisinin yeni gelişim seviyelerine geçişin uygulanmasında önemli değişikliklerden geçirilen dış ticaret, hala uluslararası ekonomik ilişkilerin geleneksel biçimlerinden biridir. Gelişiminde temel olan, bilimsel ve teknolojik ilerlemenin etkisi altında sürekli olarak gelişen uluslararası işbölümüdür. Uluslararası ticaretin gelişimi, uluslararası ticaret akışlarının dünyanın birçok bölgesini kapsadığı ve çok genişlediği dünya ekonomisinin

küreselleşmesiyle yakından bağlantılıdır. Dünya ekonomisinin ana konularının ekonomik çıkar çatışması nedeniyle, etkili bir rekabet var. Dış ticaretin küreselleşmesine ve liberalleşmesine rağmen, uluslararası ticaretin gelişmesinde çok büyük bir rol ve Yönetmeliğinde devlet kendi dış ticaret politikasını yürütür (Sabelnikov, 2005: 7).

Devlet dış ticaret politikasına ek olarak, uluslararası ekonomik ilişkilerin diğer konularının dış ticaret politikasının da uygulandığı belirtilmelidir. Uluslararası sınıflandırma yöntemlerine göre dış ticaret düzenlemeleri aşağıdaki gruplara ayrılmıştır:

- Tarife yöntemleri;
- Para tarife yöntemleri;
- Fiyatlar üzerindeki kontrol önlemleri;
- Finansal önlemler;
- Kantitatif kontrol önlemleri;
- Otomatik lisanslama;
- Tekelci önlemler;
- Teknik engeller

Faaliyetlerini ISO 9000 gerekliliklerini kullanarak yönetmek için, gümrük temsilcisi süreç yaklaşımına dayalı bir yönetim sistemi geliştirmeli, belgelemeli, uygulamalı ve sürdürmeli ve Devlet Gümrüklerinin gereklerine uygun olarak performansını sürekli geliştirmelidir. Kalite yönetim sistemleri, Bu standardın gereklerine göre gümrük temsilcisi, gümrük teknolojilerinin kalitesini oluşturan ve garanti eden süreçleri ve faktörleri belirlemelidir. Bu faktörler ve süreçlerin uygulanması ve etkileşimi dizisi, Yönetimin etkinliğini sağlamak için gerekli kriterler ve yöntemler. Her ülkenin gümrük idaresi, gümrük işlemleri için gerekli olabilecek belgeleri ve bilgileri, özellikle ticari, bankacılık ve diğer gizli bilgileri de kapsayan gizli bilgilerin yanı sıra diğer gizli bilgileri oluşturan bilgileri talep etme ve bu belge bilgileri alma hakkına sahiptir. Çok çabuk, zaman içinde birbirlerinin Gümrük Kanunu'nun şartlarını sağlamak içindir (Goncharov, 2015: 171-172).

2.2. Türkiye'nin Dış Ticareti

2.2.1. Türkiye'de Dış Ticaret Gelişimi

Türkiyenin 2001 yılında ki ekonomik krizi, ekonomik ve sosyal alanda büyük sıkıntılar oluşturmuştu. Faizler aniden rekor seviyesine de fırlamış, Türkiyede uzun bir dönem olarak geçmiştir. Yaşanan sıkıntıyı para politikasından vazgeçilerek, “dalgalı kur” politikasına geçilmişti. Binlerce iş yeri kapanmış, yüzbinlerce kişiler bu dönemde işsiz kalmıştı. Kriz döneminden çıkış için başlatılan “güçlü ekonomiye geçiş programı” yoksulluğu daha da

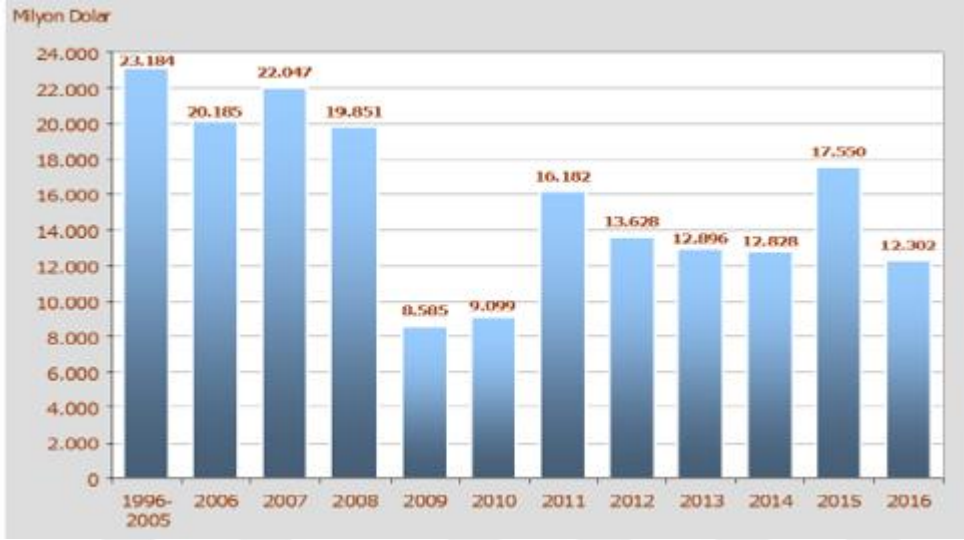
arttırmış ve derinleştirmişti. Tüm ülkede toplu eylemler gerçekleştirilirken, Türkiye'nin bir sosyal patlamanın eşiğinde olup olmadığı tartışılmaya başlanmıştı. İşte bu atmosferde krizin yoksul aileler üzerindeki ekonomik etkisini azaltmak ve yoksullukla mücadele eden kamu kurumların kurumsal kapasitelerini güçlendirmek üzere Dünya Bankası'ndan 500 milyon dolar tutarında kredi alınmış ve devletin de mali katkılarıyla 2002 yılında Sosyal Riski Azaltma Projesi (SRAP) başlatılmıştır (Zabcı, 2003: 216).

Sosyal Yardımlaşma Dayanışma Teşvik Fonu (SYDTF)'nin uygulamacı kuruluş olduğu proje, “Hızlı Yardım, Şartlı Nakit Transferi, Kurumsal Geliştirme ve Yerel Girişimler” olmak üzere, birbirini tamamlayan dört bileşenden oluşmaktadır. Hızlı Yardım bileşeni ile SYDV'nin yoksul ailelere yönelik yardım programlarını desteklemek amaçlanmış ve 100 milyon dolar ayrılmıştır. İkinci bileşen olan Şartlı Nakit Transferleri için ise 480 milyon dolar kaynak ayrılmıştır. SRAP kuşkusuz bir sosyal yardım projesidir ve özellikle yukarıda ele alınan ilk iki aşaması yoksullukla doğrudan mücadele amacındadır. Ancak bu Proje bazı açılardan haklı bir biçimde eleştirilmiştir (Yener, 2017: 17-21).

2000'li yıllarda başlayan değişim ve gelişim süreci, türkiyenin ihracatında hem niceliksel artışı hem de niteliksel dönüşümü beraberinde getirmiş. İhracatın katkısıyla Türkiye ekonomisinin de, teknoloji ilerleme kaydederek, derinlik ve dinamik kazanmıştır. Kriz dönemine geçtikten sonra türkiye bütün dünyaya mal ihraç eden, küresel ticarete etkin bir oyuncu olmuştur. Türkiyenin gelişmesine rağmen, 2000'li yıllarda Uluslararası yatırımcılarının doğrudan dikkatini çekmiştir. 2000'li yılların başından itibaren, dünya ekonomisinin ve dünyada yapılan yatırımların artan hacminin yanı sıra, Türkiye'de yürütülen istikrarlı ve öngörülebilir politikalar ile ekonominin büyümesi sayesinde Türkiye'ye yönelik uluslararası yatırım doğrudan kayda değer biçimde artmıştır. Özellikle, 2005 yılından itibaren artış eğilimi içerisine giren ve 10 milyar ABD Dolarının üzerine çıkan, uluslararası yatırımlar doğrudan türkiyeye girmiştir. 2007 yılında tarihinin en yüksek seviyesi olan 22 milyar ABD Dolarına ulaşmış, ancak 2008 yılından itibaren tüm dünyayı etkisi altına alan ekonomik kriz sebebiyle azalan küresel piyasa doğrudan Türkiyeyi etkilemiştir (Grigoriev, vd., 2015: 131).

2010 yılından itibaren tekrar artışa geçen uluslararası doğrudan yatırımlar, 2011 yılında 16,2 milyar ABD doları ile yüksek bir değere ulaşırken, 2012, 2013 ve 2014 yıllarında 12-13 milyar ABD doları bandında gerçekleşmiş, 2015 yılında ise 17,6 milyar ABD doları ile krizden sonraki en yüksek değerine ulaşmıştır (Grafik 1.1). Türkiye'ye doğrudan gelen toplam uluslararası yatırım tutarı 1975 - 2004 döneminde sadece 19,6 milyar ABD doları seviyesinde iken, 2005 - 2016 yılları arasında yaklaşık 9 kat artarak 175,2 milyar ABD dolarına ulaşmıştır. Bu durum, Türkiye'ye doğrudan gelen uluslararası yatırımlar, uzun vadeli ve kalıcı yatırım

kararları ile Türkiye'nin ekonomik ve yasal yapısının sağlamlığına olan güvenin etkili olduğuna işaret etmektedir (Grigoriev, vd., 2015: 131).



Grafik 1.1 1996-2016 Döneminde Türkiye’de Uluslararası Doğrudan Yatırımlar

Kaynak: tcmb.gov.tr (erişim tarihi: 12.01.2016)

Türkiye’de 2016 yılında toplam 12,3 milyar ABD Doları tutarında gerçekleşen uluslararası doğrudan yatırımların, 8,4 milyar ABD dolarlık kısmı sermaye bileşeninden, 3,9 milyar ABD dolarlık kısmı ise yabancıların gayrimenkul alımlarından oluşmaktadır. Türkiye, finansal piyasaların regülasyonu, izlenmesi, denetimi ve mevzuatında kaydettiği ilerlemeler sayesinde diğer ülkelere göre avantajlı bir konumdadır. ABD ülkeler ve Asya arasın olarak dış ticaret ithalat ve ihracat bazı ülkelere göre yüksek bir seviyede yer almaktadır. Ayrıca güçlü finansal ve bankacılık sistemlerine rağmen, Türkiye'nin daha güçlü ve daha derin finansal piyasalara sahip olması, finansal istikrarı ve fiziksel koruması gerekmektedir (UDY, 2016: 10-11).

Orta vadede disiplin, sermaye akımlarının olumsuz etkilerini en aza indirmek için yüksek cari işlemler açığı riskini azaltarak ve yeni uluslararası düzenlemelere uyum kapasitesini artıracaktır. Türk finans sektörünün büyüme potansiyeli, finansal piyasaların küresel düzeyde faaliyetlerini artırmasını ve özellikle bankalar başta olmak üzere finans kurumlarının uluslararası rekabete hazır olmasını gerektirmektedir. Ülkenin dış ticaretini geliştirmek amacıyla Körfez Bölgesi'nden sermaye akışı, gelişmekte olan piyasalara yönelik yatırımcı ilgisinin Türkiye'ye sağlayabileceği en önemli kaynaklardan biri olabilir. Bu nedenle, yeni finansal ürünler geliştirmek finansal piyasa büyümesi ve ürün çeşitliliği için önemli bir fırsattır. Bilimsel ve Teknolojik Gelişmeler. Bilginin önemi ve değeri artıyor; Yenilikçilik, rekabet gücünün en önemli unsurlarından biri haline geliyor. Bilim ve teknolojiye ileriye ilerlemeler ile bilgi tabanlı üretim, büyümede ana belirleyici faktör olmaya devam edecektir. Bu nedenle,

teknoloji Araştırma ve deneysel gelişime (Ar-Ge) faaliyetlerine yapılan bazı yatırımlar sadece serbest piyasa mekanizmasından kaynaklanmaz; fakat hükümetler de bu tür faaliyetleri düzenlemeler, hibeler ve teşviklerle desteklemektedir. Ayrıca, birçok Ar-Ge faaliyeti uluslararası niteliğe sahiptir ve ağırlıklı olarak büyük küresel şirketler tarafından gerçekleştirilmektedir. Gelişmiş ekonomiler, birçok sektörde liderliğini yüksek katma değerli Ar-Ge ve inovasyon merkezi olarak sürdürmelerine rağmen, işgücü maliyetlerine duyarlı sektörlerde rekabet gücünü kaybediyorlar. Gelişmekte olan ülkeler, özellikle Çin, Hindistan ve Brezilya, bilgi tabanlı üretimde de büyük atılımlar gerçekleştirmektedir (Tgnat, 2013: 7).

Türkiye ayrıca gerek ürünü çeşitlendirme, gerekse Pazar büyümesi bakımından yaşanan gelişmeler, ülke ihracatını güçlü olabilmesi için önemli rol oynamaktadır. Türkiye 2002 yılında bir milyar doların üzerinde ihracat yapılan ülke sayısı 8' iken 2015'e gelindiğinde bu sayı 32'ye çıkmıştır. Türkiye dış ticaret ihracatında değer olarak artırırken niteliksel olarak dahada geliştirebilmek amacıyla gerçekleştirdiği çalışmalar neticesinde; önündeki dönemde odaklanabilecek hedef ve öncelikle ülkeleri tespit etmiş.Bu ülkeler için ayrıntılı pazara giriş eylem planları oluşturarak ve bu bağlamda başta sektörler heyet programları, alım heyetleri, fuar, organizasyonları ve tanıtım grupların faaliyetleri gibi pek çok çalışmayı icra etmektedir. Uzun yıllardır. Türkiye gerçekleştirdiği reformunu, ekonomisine güçlendirmek için çok kat etmiş bundan sonra da aynı kararlılıkla yola devam edip Türkiye halk ile beraber, 2023 hedeflerine ulaşması için ülkenin ürün ve teknoloji ihracatında birlikte çalışmayı amaçlanıyorlar (TİM, 2016b: 3-4).

Dünya Ticaret Örgütü verilerine göre, Türkiye 2015 yılında dünya ticareti % 11 daraldı. Türküyede dolar bazlı ihracat gerilemesi ise, önde gelen ülkelere oranla iyi bir noktada gerçekleşti ve % 87 olmuştu. Türkiye bu durumu dünya ticaretinden aldığı payı artırmayı sağladı. Türkiye 71 Dünya Ticaret Örgütü ülkesi içinde, dünya ticaret hacminden aldığı pay binde 9,5 ile rekordur. Yine aynı şekilde AB pazarından aldığı payı da % 1,21 ile tarihteki en üst noktalara ulaşmıştır. Türkiye 2016 yılında küresel ekonomideki risklerine devam ettiğini gözlemektedir. IMF, 2016 ve 2017 yıllarına ilişki küresel büyüme beklentilerini 0,2 puan aşağı yönlü revize ederek sırasıyla % 3,4'e ve % 3.6'ya indirmiştir. Dünya bankası ve OECD benzer bir tutumla Türkiyenin önündeki dönem için beklentileri aşağı çekmiş. Türkiye küresel ekonomideki beklentiler aşağı yönlü revize ediliyor olmasına rağmen Türkiye ihracatına daha yukarılara hedeflerine devam etmektedir. 11 Ocak 2016 tarihi itibarıyla açılan 2016-2018 Orta Vadeli Program kapsamında revize edilen 2016 yılı ihracat hedefine 150 milyar dolardan 155,5 milyar dolara yükseltilmiş. Dış ticaret ihracata yönelik hedeflenen yükseltilmesine

birlikte net ihracatın büyümeye katkısının da pozitif geleceğini öngörmektedir (Büyükeşki, 2016: 5).

Türkiye, küresel ekonomi ve pazarlar ile en yüksek bütünleşmeyi mal ticareti alanında gerçekleştirmeyi sürdürmektedir. Bu bütünleşme ile Türkiye 2015 yılı itibarıyla dünyanın 31. Büyük ihracatçısı ve büyük ithalatçısı olmuştur. Türkiye, 2023 yılı için ortaya koyduğu 500 milyar dolar ihracat hedefine ulaşmak için çalışmalarını sürdürmektedir. Bu çerçevede uygulamaya konulan 2023 ihracat stratejisi dış ticaret için önemli bir yol haritası olmaktadır. Türkiye'nin uzun vadeli ihracat hedeflerine ulaşmasında yıllar itibarıyla ihracat ve dış ticaret gerçekleştirmelerinin izlenmesi ve değerlendirmesi ile ihracat stratejisinde iyileştirmeler yapılması da önem göstermektedir (Gürlesel ve Büyükeşki, 2015: 6).

2.2.2. Türkiye'nin İhracat Türleri

Son yıllarda, Türkiye ekonomisi, ülkenin başarılarından bahseden, iyimser bir parçası olan "Türkiye ekonomisinde bir mucizesi oldu" üstünlük ve epitelilerle başarıya ulaşan başarılarıyla pek çok analistin ilgisini çekmiştir. Türkiye, ekonominin dış ticaret sektörünü geliştirmekte ve yurt dışında Türk ürün ve hizmetlerinin arzını artırmaktadır,

Tablo 2.1 Uluslararası Ticaret Sınıflamasına (SITC REV 3) Göre İhracat

	2013		2014		2015		DEĞİŞİM 2014/2015 (%)
	İHRACAT (MİLYAR DOLAR)	PAY (%)	İHRACAT (MİLYAR DOLAR)	PAY (%)	İHRACAT (MİLYAR DOLAR)	PAY (%)	
CANLI HAYVANLAR VE GIDA MADDELERİ	14,1	9,3	15,2	9,6	14,3	9,9	-5,9
İÇKİ VE TÜTÜN	1,2	0,8	1,4	0,9	1,2	0,8	-14,3
AKARYAKIT HARİÇ YENİLMEYEN HAMMADDELER	5,3	3,5	4,9	3,1	4,0	2,7	-18,4
HAYVANSAL BİTKİSEL KATI VE SIVI YAĞLAR	1,2	0,8	1,0	0,6	0,9	0,6	-10,0
MİNERAL YAKITLAR VE YAĞLAR	6,7	4,4	6,1	3,9	4,5	3,1	-26,2
KİMYA SANAYİ VE BUNA BAĞLI ÜRÜNLER	9,5	6,3	10,1	6,4	9,2	6,4	-8,9
BAŞLICA SINIFLARA AYRILAN İŞLENMİŞ MALLAR	41,8	27,5	42,3	26,8	35,6	24,7	-15,8
MAKİNELER VE TAŞIT ARAÇLARI	41,0	27,0	42,7	27,1	39,3	27,3	-8,0
ÇEŞİTLİ MAMUL EŞYA	27,4	18,0	30,1	19,1	27,3	19,0	-9,3
BY5 MALLAR*	3,6	2,4	3,8	2,4	6,9	4,8	81,6
GENEL TOPLAM	151,9	100,0	157,6	100,0	143,9	100,0	-8,7

Kaynak: Türkiye İstatistik Kurumu.

Türkiye de İhracatın artmasıyla birlikte, Türkiye'nin ekonomik kalkınmasının motorlarından biri haline gelmiştir. Türk devletinin bir bütün olarak dış ticaretinin mevcut

durumu, ayrıca 2014'ten 2016'ya kadar olan dönem için tahmin göstergelerini dikkate alması, Türk devletinin devlet istatistik organları tarafından beyan edilmiştir (Gürlesel, 2015: 6-7).

Tablo 2.2 Türkiye'nin Dünya Mal İhracat İçinde Sırası

SIRA	ÜLKE	İHRACAT (MİLYAR DOLAR)		2014-2015 DEĞİŞİM(%)	2015 PAY (%)	2014 SIRASI
		2014	2015			
1	Çin	2.343	2.275	-2,9	13,70	1
2	Abd	1.623	1.505	-7,3	9,07	2
3	Almanya	1.511	1.329	-12,0	8,01	3
4	Japonya	684	629	-8,6	3,77	4
5	Holanda	672	567	-15,6	3,42	5
6	Güne Kore	673	527	-8,0	3,17	7
7	Hong Kong	624	511	-2,5	3,08	9
8	Fransa	683	506	-13,2	3,05	6
9	İngiltere	507	460	-9,3	2,77	10
10	İtalya	529	459	-13,2	2,77	8
11	Kanada	474	408	-13,9	2,46	12
12	Belçika	469	398	-15,1	2,40	13
13	Meksika	398	381	-4,3	2,30	15
14	Singapur	410	347	-15,4	2,09	14
15	Rusya	497	340	-31,6	2,05	11
16	İsviçre	312	290	-6,9	1,75	22
17	Tayvan	314	285	-9,2	1,72	20
18	İspanya	323	282	-12,7	1,70	18
19	Hindistan	317	267	-15,8	1,61	19
20	Bae	360	265	-29,3	1,61	16
21	Tayland	228	214	-6,1	1,29	24
22	S Arabistan	354	202	-41,1	1,20	17
23	Malezya	234	200	-14,5	1,20	23
24	Polonya	217	198	-8,8	1,19	26
25	Brezilya	225	191	-15,1	1,15	25
26	Avustralya	240	188	-21,7	1,13	21
27	Vietnam	150	162	+8,0	0,98	32
28	Çek Cumhuriyeti	174	158	-9,2	0,95	29
29	Avusturya	177	152	-14,1	0,92	27
30	İndonezya	176	150	-14,8	0,90	28
31	Türkiye	178	144	-8,7	0,87	31

Kaynak: Dünya Ticaret Örgütü.

Türkiye 2015 yılında gerçekleştirdiği 143,9 (144) milyar dolar ihracat ile dünya ihracatındaki 31. sırasında yer almaktadır. Türkiye Cumhuriyeti 2015 yılında 30 ülkeye ihracat etmektedir. Türkiye, mal ticareti alanında küresel ekonomi piyasaları ile en yüksek entegrasyonu gerçekleştirmeye devam ediyor. Bu entegrasyon ile Türkiye, 2015 yılında dünyanın en büyük 31. ihracattçısı ve 21. en büyük ithalatçısı oldu. Türkiye, 2023 yılı için belirlediği 500 milyar dolarlık ihracat hedefine ulaşmak için çalışmalarına devam ediyor. Bu

çerçevede uygulanan 2023 ihracat stratejisi, dış ticaret için önemli bir yol haritası oluşturmaktadır. İhracat stratejisinde iyileştirmeler yapmanın yanı sıra ihracat ve dış ticaret hacmini değerlendirmelerini izlenmesi, Türkiye'nin uzun vadeli ihracat hedeflerine ulaşması büyük önem taşımaktadır (TEA, 2015: 6-8).

2.2.3. Türkiye'nin İthalat Türleri

Türkiye'de 1980' yıllardan sonra. İthalatın yapısında, mineral yakıtın payı iki kattan fazla azalmıştır yaklaşık (% 50'den % 22'ye) kadar makine ve teçhizatın payı yaklaşık % 10 artmıştır. 2009 yılında, kriz nedeniyle ihracat % 23 oranında düşmüş ve ithalat % 30 oranında yükselmiştir. Türkiye 2010'dan beri Dış ticaretin büyümesine rağmen, Türkiye kriz öncesi göstergeleri geri alma şansı kalmamıştır. Mineral ithalatının büyük bir kısmı, kendi enerji kaynakları rezervlerinin eksikliğinden kaynaklanmaktadır. Bu, kronik pasif ticaret dengesinin ana sebebidir. 2014 yılında dış ticaret açığı yaklaşık 84,5 milyar dolar olarak gerçekleşmiştir. Türkiyede şuan dünya ticaretinin % 2' sini oluştururken, dünyadaki gayri safi ürün içindeki payı sadece % 1'dir. Ülkenin tekstil, deri, mühendislik, elektrik endüstrilerinde mineral, mermer, kireçtaşı, bor ve çinko üretimin de dünya liderlerinden biri olduğu unutulmamalıdır. Türkiye'de geçtiği on yıl içerisinde coğrafi olarak dış ticaretin dağıtımını neredeyse değişmedi (Masumova, 2016: 115).

Tablo 2.3 Türkiye'nin Dış Ticareti'nin Emtia Yapısı, Milyar \$ Dolar.

	İHRACAT						İTHALAT					
	1980	1990	2000	2010	2014	2015	1980	1990	2000	2010	2014	2015
Toplam	2,9	13,0	27,8	113,9	157,6	143,9	7,9	22,3	54,5	185,5	242,2	207,2
Gıda Ürünleri	1,6	2,0	1,7	5,1	6,1	6,2	0,2	1,5	2,1	6,5	8,7	7,3
Mineral Ürünleri	0,2	0,3	0,4	2,7	3,4	2,8	4,5	6,6	7,1	25,9	37,1	27,6
Hazır Ürünleri	1,1	10,5	25,5	105,5	147,1	134,4	3,2	14,2	44,2	145,4	187,7	166,8

Kaynak: tuik.gov.tr (erişim tarihi: 03.11.2015)

Tablo 2.4 Ülkelere Göre İthalat

SIRA	ÜLKELER	İTHALAT (MİLYON DOLAR)			İHHALAT PAY (%)			(%)2014/ 2015 Değişim
		2013	2014	2015	2013	2014	2015	
1	Çin	24 685	24 918	24 864	9,8	10,3	12,0	-0,2
2	Almanya	24 182	22 369	21 352	9,6	9,2	10,3	-4,5
3	Rusya	25 064	25 288	20 400	10,0	10,4	9,8	-19,3
4	Abd	12 596	12 772	11 127	5,0	5,3	5,4	-12,6
5	İtalya	12 884	12 055	10 640	5,1	5,0	5,1	-11,7
6	Fransa	8 079	8 122	7 583	3,2	3,4	3,7	-6,6
7	Güne Kore	6 088	7548	7 057	2,4	3,1	3,4	-6,5
8	İran	10 383	9 833	6 096	4,1	4,1	2,9	-38,0
9	Hindistan	6 367	6 898	5 613	2,5	2,8	2,7	-18,6
10	İspanya	6 417	6 075	5 588	2,6	2,5	2,7	-8,0
11	İngiltere	6 281	5 932	5 541	2,5	2,4	2,7	-6,6
12	Ukrayina	4 516	4 242	3 448	1,8	1,8	1,7	-18,7
13	Belçika	3 843	3 863	3 146	1,5	1,6	1,5	-18,6
14	Japonya	3 453	3 199	3 140	1,4	1,3	1,5	-1,9
15	Polonya	3 184	3 082	2 977	1,3	1,3	1,4	-3,4
16	Holanda	3 363	3 517	2 914	1,3	1,5	1,4	-17,1
17	Romanya	3 592	3 363	2 600	1,4	1,4	1,3	-22,7
18	İsviçre	9 645	4 821	2 445	3,8	2,0	1,2	-49,3
19	Bulgaristan	2 760	2 846	2 254	1,1	1,2	1,1	-20,8
20	Çek Cumh.	2 627	2 420	2 218	1,0	1,0	1,1	-8,3
	Diğerleri	71 642	6 9050	56 191	28,5	28,5	27,1	-18,6
	Toplam	251.661	2 42.177	207.203	100.0	100,0	100,0	-14,5

Kaynak: Türkiye İstatistik Kurumu.

2015 yılında Türkiye'nin en yüksek ithalat yaptığı 20 ülke arasında ikisi değişti, 2014 yılında ilk 20'ye giren Yunanistan ve Birleşik Arap Emirlikleri, yerini Bulgaristan ve Çek Cumhuriyeti aldı. Türkiye'nin toplam ithalatı % 14,5 azalırken, ilk 20 ülkeden yapılan ithalat yüzde 12,8 gerilemiş ve 2015 yılında 151,0 milyar dolar inmiştir. Türkiye'nin en çok ithalat yaptığı 20 ülkeden ithalat 2015 yılında düştü. İthalatta en keskin düşüş Altın ithalatındaki gerileme nedeniyle yüzde % 49,3 ile İsviçre'den olmuştur. İran'dan ve Rusya'dan yapılan ithalat da petrol ve doğalgaz fiyatlarındaki düşüş nedeniyle sırasıyla % 38,0 ve yüzde % 19,3 olarak gerçekleşmiştir. Çin yüzde (% 0,5) ile ithalatın en düşük seviyede yer almıştır (EP, 2015: 88-89).

2.2.3.1. Türkiye ve Çin arasındaki Dış Ticaret İlişkileri

Türkiye ile Çin arasındaki ticaret hacmi, ağırlıklı olarak Çin malları ithalatından kaynaklanmaktadır, zira Türk ihracatı (metal cevheri, mineral gübreler, inorganik kimyasallar, tekstil vb.) Toplam emtia cirosunun % 10'undan fazlasını oluşturmamaktadır. Türkiye'ye Çin ihracatı daha kapsamlı hacimde ve esas olarak iletişim, elektrikli ekipman, ofis ekipmanları,

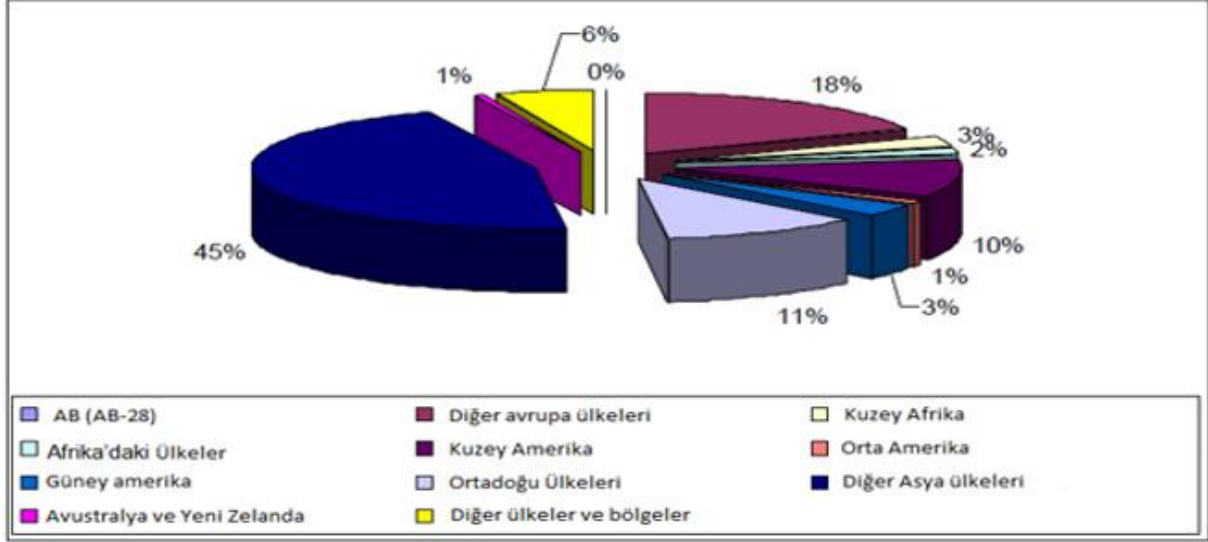
tekstil ipliği, kumaşlar vb. ile temsil edilir. Türkiye'nin bir sonraki önemli ticaret ortağı, ekonomik ilişkileri kapsamlı bir yasal çerçeveye dayanan İran'dır. 2009 yılında İran'a (inşaat malzemeleri, tekstil ürünleri, giyim eşyası, sebze ve meyveler, elektrikli ev aletleri vb.) İhracat, Rusya İran, ve Irak'tan sonra 5 sıraya yerleşerek neredeyse 7 milyar dolara ulaştı. Ancak, ithalatçı ülkeler arasında İran 8'ci sıradadır. Türkiye'ye yapılan ithalatın çoğu, çeşitli sanayi, demir-çelik ve yol makineleri için taşkömürü ve ham petrol, makine ve teçhizat tedarikine dayanmaktadır. Türkiye ile ABD arasındaki geleneksel ekonomik dış politika partneri olarak ticaret ve ekonomik bağlara değinen, her şeyden önce, katı yasal dayanak ve çok sayıda ikili komisyon ve platformun varlığına rağmen, Türk-Amerikan ilişkilerinin oldukça güçlü bir önyargıya sahip olduğu unutulmamalıdır. Askeri teknik işbirliği ve güvenlik alanında. Böylece, 2013 yılında ABD'ye yapılan ihracat yaklaşık 6 milyar dolar, ithalat ise 12,5 milyar dolar oldu (Suleymanov, 2014c: 96).

2.2.3.2. Türkiye ve Rusya arasındaki Dış Ticaret İlişkileri

Bugün Türkiye'nin dış ticaret ortakları Rusya, Almanya'dan sonra ikinci sırada yer alıyor, Türkiye Rusya'nın ortakları arasında - yedinci, bununla birlikte ticaretin pozitif dengesi Rusya'yla kalıyor % 80'den fazla. Bu durum, Rusya'nın Türkiye'ye yaptığı ihracatın % 76'sının enerji taşıyıcıları (% 14.3 metal ve metal ürünler) olmasından kaynaklanıyor. Bu konuda Rusya, en önemli Türk ithalatçılarından birisidir (Almanya ve Çin ile birlikte). Rusya, Türkiye'nin gaz ihtiyacını % 63 oranında karşılamaktadır (Almanya ve İtalya'dan sonra Türkiye Cumhuriyeti, “derin yakıt” ın üçüncü ithalatçısıdır). Petrol ise, Rusya'yı yılda 1,8 milyar dolar (artı 1.1-1.3 milyar dolar petrol ürünü) karşılığında Türkiye'ye ulaştırıyor (International Experience, 2016: 10-11).

Türkiye, Rusya'nın önemli ticaret ortaklarından biridir. 2015 yılında Rusya'nın Türkiye'ye ihracatı, Rusya'nın toplam ihracatının % 5, 6'sını (19, 3 milyar \$) oluşturmuştur. Türkiye'den yapılan ithalatın payı, toplam ithalatın % 2, 2'sine (4 milyar ABD Doları) ulaştı. Öte yandan, Rusya'nın Türkiye ihracatındaki payı % 2, 5, Rusya'dan yapılan ithalat % 9, 8'e ulaştı. Rusya geleneksel olarak Türkiye'ye enerji ürünlerinin temel tedarikçilerinden biri olmuştur (Dmitry, 2016: 7-16).

Tablo 2.5 Türk İthalatının Yapısında Dünya Bölgelerinin Payı (2016)



Kaynak: tuik.gov.tr/start.do (erişim tarihi 05.07.2016).

Rusya 2016 yılında, (% 31,1), enerji kaynaklarının ithalatı için ana ticaret ortağı olmuştur (emtia grubu 27 TN VED). Bunu takiben azalan sırada resmi istatistik bazda “Sınıflandırılmış ülke” (% 24,7) ve İran (% 13,1) olarak belirlenen tedarikçi takip etmektedir. Üç ülkenin Bu ürünlerin sarf malzemelerinin % 68,9'u 2015 yılında payı. 2015 yılında Türk ithalatının % 69, 2'si ara malı, % 16, 8'i yatırım, % 13, 8'i ise tüketim malları olmuştur. Sanayi ürünlerinin ekonomik faaliyetlerin sınıflandırılmasına göre sınıflandırılması (ISIC Rev.3) toplam ithalat içerisindeki % 80, 5, tarım ürünleri ve balıkçılık -% 3, 5, madencilik ürünleri -% 13, 3 olmuştur. İthalattaki düşüş temel olarak şu maddelerden kaynaklanıyordu: mineral yakıt, yağ ve damıtık (% 18.3) 2015 yılında toplam ithalat tutarı - bu emtia grubunun ithalat değeri 2014 yılına göre azalmıştır. Dünya enerji fiyatlarındaki düşüşün neden olduğu % 31, 1 oranında. Aynı zamanda, 84 TN VED (nükleer reaktör, kazan, ekipman) grubunun mal ithalatı % 9, 1 demirli metaller % 16 oranında azalmıştır (Suleymanov, 2014b: 95).

2.2.3.3. Türkiye ve İran arasındaki Dış Ticaret İlişkileri

Türkiye İran ile ticareti ve ekonomik ilişkileri de oldukça belirgindir. Bunların özelliği, 1990 ile 2002 arasındaki dönemin aksine, ülkeler arasındaki yıllık ortalama ticaret hacminin 900 ile 1.200 milyon dolar arasında değiştiği, 2003'ten itibaren başlayan ve bu güne kadar devam eden dönemin ciroda istikrarlı bir artışla işaretlenmiş olmasıdır. 2003'te, 2004'te 2.3 milyar dolara, 2004'te 2.7 milyar dolara, 2005'te 4.4 milyar dolara, 2006'da 6.7 milyar dolara 2007'de 8 milyar dolara ulaşmıştır. , 2009 yılında 11 milyar dolar. [12] ve 2013 sonunda 14,6 milyar dolar olarak gerçekleşti. dahası, İran çoğunlukla enerji taşıyıcıları (ham petrol ve gaz – ihracatın % 98'i) ve Türkiye demir metalürji ürünleri, makine ve ekipmanlarını ihraç ediyor.

Ayrıca, ticaret ve ekonomik işbirliğini sağlamak ve kolaylaştırmak için Türkiye ve İran ortak vergi teşvikleri getirmekte, İran gazının Avrupa'ya nakli ve satışı için gaz boru hatları inşa etmekte ve transit oto mobil trafiğinin gelişimi hakkında konuşmaktadır (Suleymanov, 2014a: 97).

Türkiye İstatistik Enstitüsü verilerine göre, 2015 yılında Türkiye'nin dış ticaret ithalat bölümünde, 2014 yılında % 12, 2 azalırken, 351.14 milyar ABD doları olarak gerçekleşmiştir. Türkiye, dünyanın birçok ülkesi ile ekonomi ilişkiler özellikle dış ticaret ithalat bölümünde üç ortak ülkeleri ilişkilerine sahiptir. Türkiye ithalat eden ülkelere birinci sırada yer alan Çin olarak geçmektedir; Çin ithalatı (toplam ithalatın % 12,8'i), Rusya (% 7,6), İran (% 4,3). Aynı zamanda, ülkelere göre en büyük yıllık düşüşü (% 25, 7) ile Rusya, olarak derecelenmiştir. Buna düşüşe göre Rusya üçüncü sırayı aldığı yere başka ülkeler arasında yerine kaybetmemiştir. Ana ithalatçı ülkeler arasında 7 sırada yer alan "sınıflandırılmış ülke" olarak resmi istatistiklerde belirlenen ülke / ülke grubu (2015 yılında 6 sırada) dikkat çekmektedir. "Sınıflandırılmış ülke" olarak resmi istatistikler (2015 yılında 6. sırada). Türkiye'de Rusya'nın Ticaret Temsilciliği İthalat arzındaki en büyük düşüş, bu ülkelere "Sınıflandırılmış Ülke" (2015'e göre % 31.2), İran (% -38.0), gibi ülkelere gözlemlenmiştir (Economic Activities of Turkey, 2016: 42-43).

2.3. Tacikistan'ın Dış Ticareti

2.3.1. Tacikistan'da Dış Ticaret Gelişimi

Orta Asya beş ülke olarak dünyada tanımlanmaktadır. Özbekistan, Kırgızistan, Türkmenistan, Kazakistan, Tacikistan'dır. Tacikistan, Orta Asyanın ayrılmaz bir parçası olarak geçmektedir, Tacikistan Cumhuriyeti Sovyet Birliği zamanından itibaren şimdiye kadar. Bu ülkeler ile ekonomi açısından dış ticaret ithalat ve ihracat yapmaktadır. Orta Asya ülkelerinden biri olan Tacikistan Cumhuriyeti, elverişli coğrafi bölgelere sahiptir. Ayrıca Tacikistan doğal kaynaklarından zengindir. Doğal kaynaklar: Hidrokarbonlar, demir ve demir dışı metaller, değerli taşlar, Altın, pamuk, alüminyum gibi kaynaklara sahiptir. Sovyet Birliği parçalandıktan sonra. Dünya ekonomisi açısından dış ticaret ithalat ve ihracat yapılan güçlü olan ülkelere dikkatine çekmiştir. Tacikistan Cumhuriyeti 1992 yılından itibaren bu ülkelere ile sözleşme yaptıktan sonra dış ticaret başlamıştır. Bu ülkelere ile Çin, Avrupa Birliği, İran, Rusya, gibi ülkelerdir (Niyatbekov ve Dodikhudoev, 2006: 83-84).

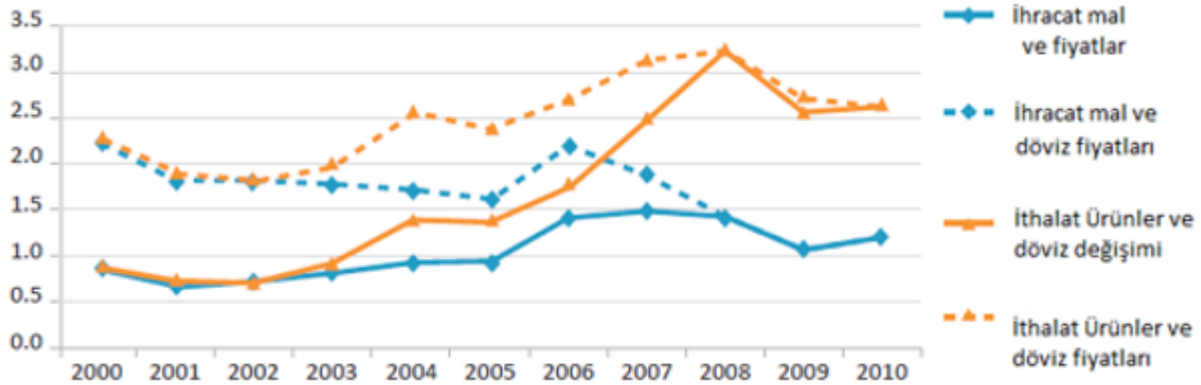
Tacikistan'ın ithalat operasyonlarında, Bağımsız Devletler Topluluğu (BDT) ülkeleri 2012 yılında % 54.8 iken, 2006 yılında Onların payı % 63.8 idi. Yüksek kalite mallar, makine ve teknoloji ithalatı ile ilgili olarak BDT dışındaki ülkelere mal ithalatı için yeniden

yönlendirme eğilimi yoğunlaşmaktadır. BDT dışındaki ülkelere yapılan ithalat hacmi 1,9 kat artarken, 2006'daki payı 36,2 %'den arttı. 2012-yılında % 55,2' ye Kadar. Tacikistan'ın ihracat politikasında, BDT ülkelerinden dünyanın daha gelişmiş ülkelerine ve her şeyden önce Avrupa Birliği ülkelerine önemli bir yeniden yönlendirme olmuştur. Bu dönemde Bağımsız Devletler Topluluğu (BDT) dışındaki ülkelere Tacikistan Cumhuriyeti'nin ihracatı 2,7 kat arttı, ve toplam ihracat içindeki payları 2001 yılından itibaren % 67,6'dan 82, % 3 2006'da ve geçmiş yıllarına göre 2012 yılında % 85,9'a kadar artmış. Şimdi Tacikistan Cumhuriyeti'nin, ürünleri 18 AB ülkelere ihraç ediyor. Ancak, son üç yılda bu ülkelere yapılan ihracat azalmış ve payı 2012 yılında % 82,2' ye Kadar azalmıştır. Tacikistan'ın ihracatı'ndaki ilk sırada yer alan, Avrupa Birliği'nin ülkelere bir Hollandaydı, (2008 % 93,3) olarak işgal edildi ve daha sonra bu ülkeye yapılan ihracat malzemeleri tamamen durdu. Şimdi Tacikistan'ın ihracatında ilk sırada yer alan Türkiye Cumhuriyeti'dir, İhraç edilen toplam malın % 36,6' sını oluşturan ardından % 13,3 Çin ile Ve Rusya ile % 23,98' izlemektedir. Tacikistan'ın birinci mallar ve başta alüminyum olmak üzere ihracatına bağımlılığı (% 40,9), pamuk - elyaf ve tekstil ürünleri (% 19,8), tüm ülke ekonomisinin durumunu önemli ölçüde etkilemiştir (Baimatov, 2014: 77-76).

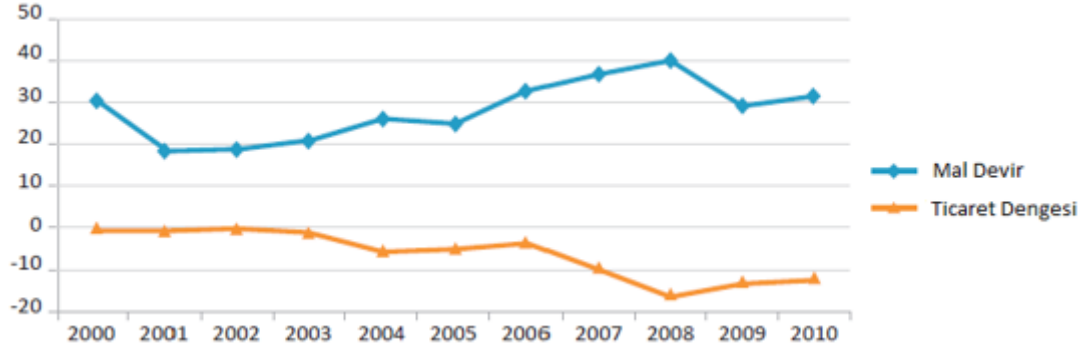
2.3.2. Tacikistan'ın İhracat Türleri

Tacikistan inceleme döneminde Orta Asya'da 2010' yılındaki ihracatında döviz fiyatlarındaki düşüş olan tek ülkedir. 2010 yılında, ihracat 2000 yılına göre yaklaşık % 45 oranında azalmıştır. Aksine, ithalat % 17 oranında artmıştır. Ticaret cirosu sonuçlarına göre önemli ölçüde değişmiş ve GSYİH'nın % 30'u düzeyinde kalmıştır (tablo 2.6). Tacikistan'daki ticaret açığı çok büyüktür. 2008'den bu yana GSYİH'nın % 10'unu aşıyor. Bu veriler son birkaç yıl içinde hesaba almayın. Tacikistan'ın ihracatındaki bir parçası alüminyum olarak geçer ama Mal ve hizmet değildir yani istatistik gösterilerine göre Tacikistan Kırgızistan gibi resmi ticarete değil, büyük önem kazanıldı (Turaeva, 2012a: 38-39).

Tablo 2.6 Tacistanın İhracat ve İthalat Oranı

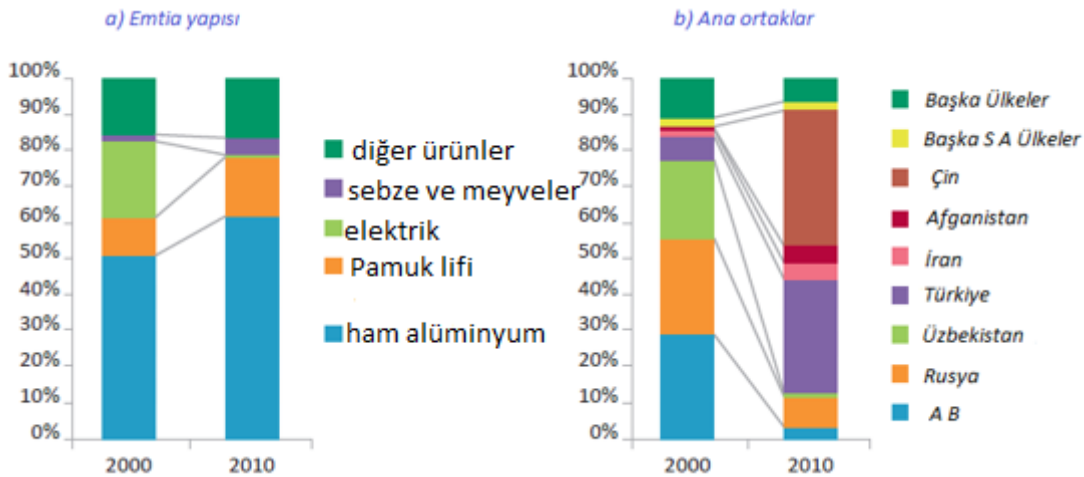


Kaynak: comtrade.com (erişim tarihi: 10.05.2010)

Tablo 2.7 Tacikistanın Mal Devir ve Ticaret Dengesi

Kaynak: comtrade.com (erişim tarihi: 10.05.2010)

Tacikistan'ın ana ihracat ürünü ham alüminyum olup, 2000'den 2010'a kadar toplam ihracattaki payı % 51'den % 62'ye yükselmiştir. Alüminyum ihracatı tamamen değişti; 2000 yılında AB ve Rusya 2010'da Çin ve Türkiye. Bu ülkelerin Tacikistan'ın ihracatının coğrafi yapısındaki paylarındaki önemli değişiklikleri açıklıyor. En önemli ikinci ihracat ürünü pamuk lifidir. 2000 yılında kaldı Ancak, ihracattaki genel düşüş nedeniyle, bu ürünün toplam ihracat hacmindeki payı % 11'den % 17'ye yükseldi. Pamuk malzemeleri bir değişim oldu Tacikistan bu ülkeler ile ihracatına yükseldi: İsviçre, Letonya ve Slovakya Türkiye, İran ve Pakistan'a; Rusya bu emtianın en büyük alıcılarından biri olarak konumunu korumuştur. Tacikistan Son zamanlarda başta Rusya'ya giden meyve ve sebze ihracatını artırdı. Tacikistan Özbekistan'a Elektrik ihracatını Şimdi neredeyse durdu. Tüm bu değişimlerin sonucunda, 2010 yılından itibaren (Çin, Türkiye ve Rusya) en önemli üç ülke ile ihracat yapmaktadır. 2000 yılında (AB, Rusya ve Özbekistan) olduğu gibi çok farklıydı (Mogilevsky, 2012a: 23-24).

Tablo 2.8 Tacikistan'nın İhracat Türleri

Kaynak: comtrade.com (erişim tarihi: 10.05.2010)

Tacikistan Orta Doğu'nun ülkeleri arasında ana ticaret ortağı: Rusya Federasyonu, ülkenin dış ticaret cirosundaki Rus işlemlerinin payı yılda yaklaşık % 25'tir; ve aynı zamanda

ana ile etkileşimini nasıl yoğun bir şekilde geliştirecekleri. Tacikistan Cumhuriyeti'nin Rusya Federasyonu ile stratejik ve ticari-ekonomik ortaklığı şüphesiz Tacikistan'ın ulusal ekonomi politikasının en önemli önceliği olmalıdır.

Tacikistan'daki "Rus" ekonomi politikasını güçlendirmek için aşağıdaki şartlar var:

- işçi göçü: Tacik işçi göçmenlerin % 95'i Rusya'ya gidiyor. Göçmenlerin gelirleri GSYİH'nın en az % 50'sini oluşturur;

- Ticaret işbirliği: Tacikistan'ın ana ticaret ortağı Rusya Federasyonu, ülkenin dış ticaret cirosundaki Rus işlemlerinin payı yılda yaklaşık % 25'tir;

Böylece, dış etkenlere Tacikistan bağımlılığı yüksek derecede göz önüne alındığında, Rusya Federasyonu ve makro-bölge ülkeleri ile ekonomik ilişkilerin geliştirilmesi, Orta Doğu ve uzak Doğu'ya ihracat için tasarlanan yerli ürünlerin geliştirilmesi için dış ticareti ve çekme yatırım artacaktır. Tüm bunlar sonunda, ulusal ekonomik sisteminin sürdürülebilir kalkınmasını sağlamak için bir temel oluşturacak. Tacikistan Cumhuriyeti'nin ekonomik büyümesinin yüksek verimliliğine yol açacaktır (Turaeva, 2012b: 36-37).

2.3.3. Tacikistan'ın İthalat Türleri

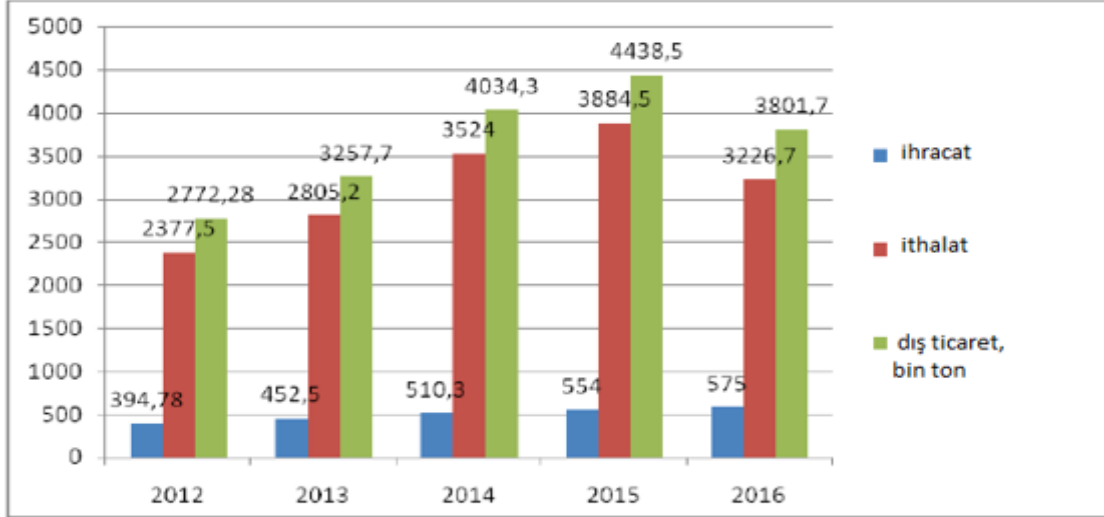
Tacikistan Cumhuriyeti'nin dış ekonomik faaliyeti mal ve hizmet ithalatı ve ihracatı. Tacikistan Cumhuriyeti'nin dış ticaretinin yapısı ve hacmi, farklı ülkelerden ithalat için çeşitli ürün ve teknoloji çeşitlerini ve dünyanın farklı ülkeleriyle yapılan ithalatları kapsamaktadır. Tacikistan'ın ana ihraç malları, ham alüminyum ve ham pamuk ihraç edilmektedir ve ithal mallara ait olanlar, petrol ürünleri, otomobiller (araçlar), teknik ekipman, gıda ürünleri, nüfus ve diğerleri için temel ürünlerdir. Tacikistan Cumhuriyeti'nin dış ticaretinde yapılan ithalat ve ihracat ilişkileri; Rusya, Kazakistan, Kırgızistan, Belarus, Çin, Türkiye, Letonya, İran ve dünyanın diğer ülkeleri gibi uzak ve yakın ülkelerde bulunan ülkelerle dış ticaret yapılmaktadır (Mogilevsky, 2012b: 23-24).

Tablo 2.9 Tacikistan'nın Başlıca İthal Ürünleri (bin dolar)

GTİP	ÜRÜNLER	2014	2015	2016
	TOPLAM	5.018.082	3.585.905	3.222.509
2710	Petrol yağları ve bitümenli minerallerden elde edilen yağlar	383.976	315.769	177.923
1001	Buğday ve mahlut	179.090	184.089	165.419
2711	Petrol gazları ve diğer gazlı hidrokarbonlar	125.462	92.226	91.955
6402	Dış tabanı ve yüzü kauçuk veya plastik maddeden olan diğer ayakkabılar	124.460	97.724	74.014
2818	Suni korundum, alüminyum oksit ve alüminyum hidroksit	7	27.146	58.809
6405	Diğer ayakkabılar	128.248	62.459	58.114
6104	(yüzme kıyafeti hariç)	122.676	47.488	56.165
8708	Karayolu taşıtları için aksam, parça ve aksesuarlar	85.565	76.991	54.127
6302	Yatak çarşafı, masa örtüleri, tuvalet ve mutfak bezleri	136.869	52.853	49.363
8481	Borular, kazanlar, tanklar, depolar ve benzeri diğer kaplar için musluklar, valfler (vanalar) ve benzeri cihazlar	7.521	8.382	47.421

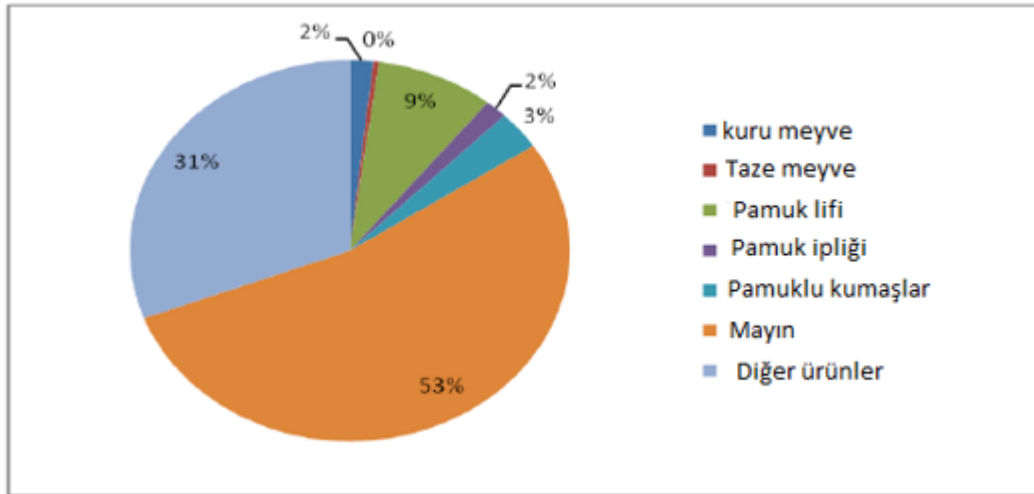
Kaynak: trademap.com (erişim tarihi: 13.09.2016)

Dağlık arazisine rağmen, Tacikistan'ın ana yollardan biri olan ve ülkenin dış ticaretinin (ihracat ve ithalat için) gerçekleştirildiği Sughd bölgesi olan Tacikistan Cumhuriyeti'ne ait bölgelerde karayoluyla mal taşımacılığının ana yolu olduğunu gösteren 17 yoldan oluşan bir karayolu taşımacılık arteri var. Payları Sughd bölgesine düşüyor, yaklaşık % 38,6 Duşanbe % 8.57, cumhuriyetçi alt bölge bölgeleri % 19.3, Khatlon bölgesi % 32,99, Gorno-Badakhshan özerk bölgesi % 0,48 Sughd bölgesinin dış ticaretinin payı, cumhuriyetin toplam dış ticaretinin % 46'sından daha fazladır. Yani cumhuriyetin gelişimi için Sughd bölgesinin dış ticaret hacminin önemi büyüktür. Sughd bölgesindeki dış ticaret hacmindeki değişikliklerin aşağıdaki ikinci resimde dış ticaret dinamiklerinde göstermektedir (Aslamov, 2014a: 11-25).

Tablo 2.10 Tacikistan'ın Sughd Bölgesinde bin Tonluk Dış Ticaret Hacminin Dinamiği

Kaynak: Tacikistan Devlet İstatistik Kurumu energienstitusu.org/tag/tacikistan-devlet-istatistik-kurumu (erişim tarihi 22.06.2016)

Şu bölgede bulunan Tacikistan Cumhuriyeti Cumhurbaşkanlığı'ndaki İstatistik Kurumu tarafından sağlanan verilere göre (Tablo 2.10), de bölgenin dış ticaretinin büyük bir kısmı ithal ediliyor ve bu da 2014 yılında ülkenin toplam ithalatının % 71'ini oluşturuyor. 2016 yılında, 2014 yılına göre dış ticaret hacmi % 5 oranında azalmış, bunun sonucunda ithalat hacmi, cumhuriyetin toplam ithalat hacminin % 76'sına tekabül etmektedir. Sughd'ın dış ticaretinin yapısı da farklı bölümlere ayrılıyor. Tarımsal ürünlerin ve madencilik ürünlerinin ihracatının ağırlıklı olarak ihraç edildiği dış ticaretin yapısında ve hacmindeki ilerici ve gelişme büyük önem taşımaktadır. Aynı zamanda, petrol ürünleri, gıda ürünleri, otomobiller, teknik ekipman ve diğerleri de taşınır. 2016 yılı için ihracat yapısı ve hacmi Şekil 4' te sunulmuştur (Tohirov, 2017b: 56-61).

Tablo 2.11 Tacikistan'ın Sughd Bölgesinden Mal İhracat Hacmi

Kaynak: Tacikistan Sughd İstatistik Kurumu. (erişim tarihi: 09.10.16)

Ülkenin dış ticareti 2012 yılında toplamda 5 136 milyon ABD doları oldu. 2000 yılına göre 3,5 kattan fazla ihracat, 1,7 kat ihracat artışı, ithalat ise 5,6 kat arttı . Dış ticaretin coğrafi yapısında, BDT ülkelerinin payı % 17,6, ihracatta % 17,6 oldu. ithalat % 54,8 (1). Bu yön, öncelikle ülkenin dış ticaretinin meta yapısına bağlıdır. Ülkenin ihracatında ana yer pamuk ve alüminyum (% 65) ile kaplanmış ve bitmiş ürünlerde (% 40) kalmıştır. Tacikistan Cumhuriyeti'nin dünya ihracat ve ithalatındaki payı 2012 yılında sırasıyla % 0,007 ve % 0,020, dünya dış ticaret cirosunun % 0,01'idir (www.wto.org erişim tarihi: 25.10.2010).

Tablo 2.12 Dış Ticaret Göstergeleri (Milyon Dolar)

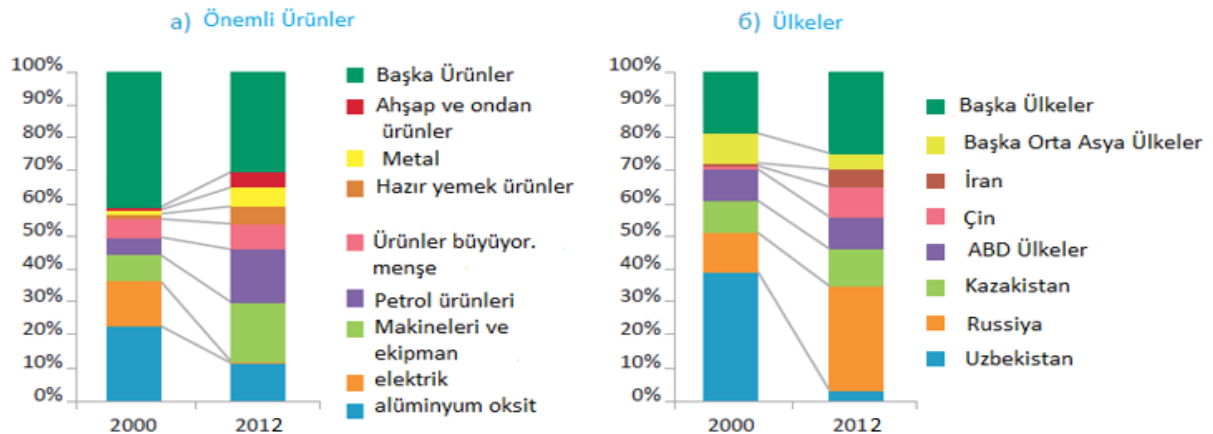
	2012	2013	2014	2015	2016
İHRACAT	1.399	1.173	897	926	673
İTHALAT	3.997	4.216	5.018	3.586	3.223
HACMİ	5.396	5.389	5.915	4.512	3.896
DENGE	-2.598	-3.043	-4.121	-2.660	-2.550

Kaynak: trademap.com.tj (erişim tarihi: 10.05.2016)

Dünya mal ihracatında Tacikistanın ithalatı 146. sırada yer almaktadır. Tacikistan dahil olmak üzere küçük ekonomilere karşılık gelir. En bilgilendirici gösterge kişi başına düşen dış ticaret cirosu, ülkenin uluslararası işbölümündeki katılımını karakterize etmenin yanı sıra dünya ticaretindeki ülkeleri de sıralamaktadır (www.wto.org erişim tarihi: 25.10.2012).

Dünya hiyerarşisinde, kişi başına düşen emtia cirosuna göre, önde gelen ülkeler G 7, Lüksemburg, İrlanda ve Belçika ülkeleridir. Tacikistan'da 2012 yılında kişi başı düşen dış ticaret cirosu 748 dolar, ihracat dahil 169,75 dolar, ithalat için 472.25 dollardır. Görebildiğiniz gibi, kişi başına düşen ihracat kişi başına ithalattan 2,8 kat daha azdır ve bu da şüphesiz olumsuz bir gerçektir (Danzer ve Ivaschenko, 2010: 177).

Tablo 2.13 Tacikistan İthalatının Ükelere Göre Dağılımı (bin dolar)



Kaynak: Tacikistan Cumhuriyeti İstatistik Kurumu. (erişim tarihi: 20.11.2012)

Bununla birlikte Tacikistan'ın kişi başına düşen dış ticaret cirosu (DTÖ'den hesaplanmıştır) dünya ortalamasının oldukça altındadır (dünya toplamının % 11'i). Dış ticaret cirosunun 2012 yılında ülke GSYİH'ya oranı % 73,53 oldu. 2010-2012 dönemi için dış ticaret cirosunun GSYH'ye oranının ortalama değeri. % 91.6 idi. Bu göstergeler, Tacikistan ekonomisinin gelişmesi ve gelişmesinde dış ticaretin yüksek rolünü ve küresel ticaret sistemine yüksek düzeyde entegrasyonunu karakterize etmektedir (Aslamov, 2013b: 109-110).

2.3.3.1. Tacikistan ve Çin Arasındaki Dış Ticaret İlişkileri

Tacikistan ve Çin Halk Cumhuriyeti ile dış ticari ilişkilere 1993 yılında başlamıştır. Sovyet döneminde Tacikistan, yüksek kalitede ve talep gören birkaç Çin malını aldı. Makbuzları, SSCB'nin (Sovyet Sosyoloji Cumhuriyetleri Birliği) merkezi planlama ve dış ticaret kuruluşları tarafından kontrol etmiştir. 1993'ten sonra Çin ve Tacikistan arasındaki ticaret sürekli ve çok hızlı bir şekilde gelişmeye başladı. Bu dönemde, Tacikistan'ın dış ticaret cirosundaki Rusya'nın payı azaldı. % 40,1'den % 24,9'a ve PRC'nin payı % 0.1'den % 17.8'e yükseldi. Mutlak anlamda, Rusya ile ticaret hacmi 18.0 kat artmış, Çin ile ise 1 370,6 kat artmıştır. ÇHC'nin ticaret cirosunun hacmi hala Rusya'nın gerisinde kalıyor. Yine de, Çin'in yakın zamanda Tacikistan'ın ilk ticaret partnerinin yerini alabileceği sonucuna varmak için her türlü sebep vardır. 2010 itibarıyla, yabancı ticaret ortakları arasında ilk dört yer Rusya tarafından işgal edildi. (dış ticaret cirosu % 24,9), Çin (% 17,8), Türkiye (% 11,3) ve Kazakistan (% 8,1). Bu eğilimler, Ajansın büyümesi göz önüne alındığında, resmi kaynakların materyallerine göre izlenmektedir. Ancak, Çin'in istatistiklerine göre iki ülke arasındaki dış ticaret hacmi büyük rakamlar göstermektedir. Çin'in istatistik verilerine göre, 2011 yılında PRC ve TC arasındaki ticaret hacmi 2.2 milyar doları aştı. Bu verilere göre, şu anda PRC, Tacikistan'ın dış ticaret ortakları arasında ilk sırada yer almaktadır (Nichol, 2012: 497).

2.3.3.2. Tacikistan ve Rusya Arasındaki Dış Ticaret İlişkileri

Tablodaki verilerine göre Rus Tacik dış ticaret ilişkilerinde çok istenmeyen eğilimleri göstermektedir. Her şeyden önce, yıllar içinde belirgin olmayan bir ticaret var. Dalgalanmalar sadece inceleme altındaki süre boyunca değil, kısa süreli zaman aralıklarında da not edilir. 2010 yılında, 2000 yılına kıyaslamaya göre, Rusya'ya yapılan mal ihracatının 2,5 kattan fazla azaldı, buna karşı Tacikli malların Çin'e ihracına karşı ters yönlü bir eğilim olduğu gerçeğine dikkat etmek gerekir. Çin'ne göre Rusya'dan yapılan ithalat ürünleri Tacikistanın ekonomi gelişmesi için ve halkın güvenliğine temel olarak geçmektedir. Bu ürünler arasında yanıcı yağlayıcı maddeler, Buğday ve UN, Şeker, Bitkisel Yağlar vb. Aynı zamanda Tacikistan ve Rusya

arasındaki ticaret cirosunun yapısındaki ciddi orantısızlıklar da artıyor. 1991'den 2010'a kadar Tacikistan'ın Rusya'ya yaptığı ihracat 3,2 kat, ithalat ise 39,6 kat arttı. Diğer bir deyişle, ithalat ihracattan 13.0 kat daha hızlı büyüdü. Böylece, Rusya ile ticaret dengesi keskin bir şekilde olumsuzdur; Sadece 2010 yılında ithalat, ihracattan 8,5 kat daha yüksek olmuştur (Umarov, 2013: 148-149).

Bu 2012 yılında, ülkenin dış ticareti 2000 yılına göre 5 136 milyon ABD doları olmuştur. İhracatta büyümenin 3,5 kat artarak ithalat ise 5,6 kat arttı. Dış ticaretin coğrafi yapısında, BDT ülkelerinin payı ihracatta % 17,6 ithalatta % 54,8'dir. Bu yön, öncelikle ülkenin dış ticaretinin yapısına bağlıdır. Ülkenin ihracatında ana yer pamuk ve alüminyum (% 65) ile kaplanmış ve bitmiş ürünlerde (% 40) kalmıştır. Tacikistan Cumhuriyeti bu 2012 yılında dünya ticaretinde Tacikistanın dış ticaret. Dünya dış ticaret cirosu sırasıyla % 0,007 ve % 0,020 veya % 0,01' dir. Dünya mal ihracatında Tacikistan dünya ithalatında 146 sırada yer alıyor. Bu sayıya göre Tacikistan dahil olmak üzere küçük ekonomilere karşılık gelir (Aslamov, 2014c: 109-112).

2.3.3.3. Tacikistan ve İran arasındaki Dış Ticaret İlişkileri

Tacikistan Cumhuriyet İran İslam Cumhuriyeti hükümetlerarası komisyonu, ekonomik açılarından dış ticaret ilişkilere ilgili, iki ülke arasındaki işbirliğinin çeşitli alanlarda kapsamlı bir şekilde gözden geçirilmesi için fırsatlar sunmaktadır. Tacikistan ile ticaret cirosu açısından, İran dış ticaret ve ekonomik ilişkiler (Dodikhudoev, ve Niyatbekov, 2008: 157).

Tacikistan ve İran arasında dış ticaret ithalat ve ihracat başlıca ürünleri: Temelde Tacikistan'dan İran'a Başta hammadde olmak üzere yarı mamuller, enerji taşıyıcıları, ham alüminyum ve ham pamuğun yanı sıra diğer ürünleri ithal etmektedir. İran'dan Tacikistana İhraç ürünleri ve teknolojileri şunlardır; Kıymetli metallere ürünler, demir ve çelik, elektrikli makine ve ekipman, araçlar, makine ve mekanik cihazlar, madeni yağlar vb. Buna karşılık, değerli metaller, plastikler, tekstil, giyim, gıda, beyaz eşya, kahve, çay, şeker, çikolata, elektronik, inşaat malzemeleri, otomobil ve aksesuarları, demir ve demir dışı metalurji, kimyasal ürünleri ihracat etmektedir (Suleymanov, 2014d: 93-94).

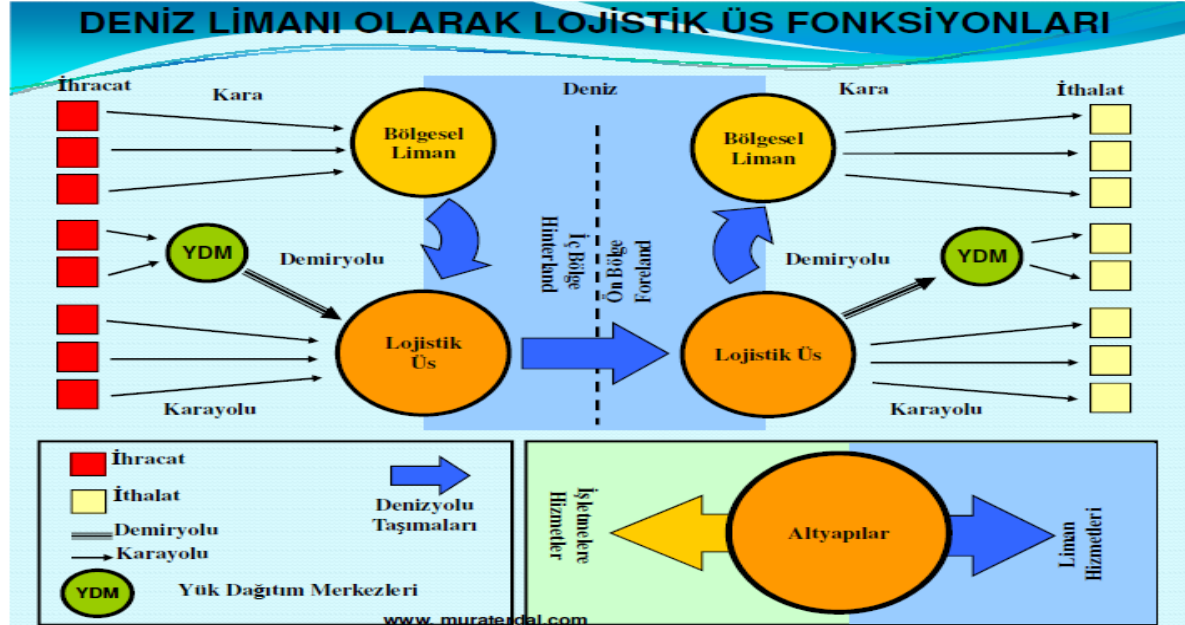
Tacikistan ve İran iki ülke arasında gerçekleştiren dış ticaret, ithalat ve ihracatı belirgin bir şekilde aşmaktadır. Aynı zamanda, ithalat ve ihracatın yapılarında önemli ölçüde farklıdır. Bu farklılığına göre Tacikistan Cumhuriyetinin amacı bu ülkeye doğru zamanda doğru miktarda ihracat etmesine planlanmaktadır (Mikheev vd., 2017b: 155-156).

2.4. Lojistik Üs Olma Potansiyeli Tanımı

Lojistik Üssü - Lojistik Üssü, Nakliye, depolama, konsolidasyon, ayırma, işleme, gümrükleme, ithalat ve ihracat, transit işlemleri, altyapı hizmetleri, bankacılık ve sigorta danışmanlığı, üretim ve lojistik, aynı zamanda dünyanın tüm bölgelerini kapsamaktadır (Murat, 2007: 14-15).

Bu üsler, teknik ve hukuki altyapısı ile coğrafi konumu elverdiği ölçüde, yerel ölçekten başlayarak bölgesel, uluslararası ve küresel boyutta bir cazibe merkezi olabilmektedir. Ülkedeki lojistik sektörünün gelişimi, bu ülkenin lojistik olanaklarına ve altyapısına bağlıdır. Lojistik üssünün değerlendirilmesi; Coğrafi, fiziksel ve kurumsal altyapı. Bu tür değerlendirmeler lojistik geliştirme önlemlerine ışık tutuyor (Hamit, 2009: 80).

Tablo 2.14 Deniz Liman Olarak Lojistik Üs Fonksiyonları.



Kaynak: muraerdal.com (erişim tarihi: 05.12.2016).

Deniz limanları için lojistik üs kavramı içerisinde, ithalat-ihracat ve transit ticaret olanakları ve eşya hacmi, geniş kapasitede yükleme ve boşaltma olanakları, diğer taşıma türleri olan karayolu, demiryolu, havayolu, iç su taşımacılığı, yakın deniz taşımacılığı ve boru hattı taşımacılığı ile entegrasyon, kilometrelerce uzanan rıhtım ve farklı özelliklerde depolama alanları ve çeşitli tip ve büyüklükteki gemilere verilebilen hizmetler gibi unsurlar yer almaktadır (Erdal, 2005: 7).

2.4.1. Karayolu Taşımacılığı:

Birçok tüketim malı karayolu ile taşınır. Dış ticaretimizde birim değeri yüksek olan malların karayolu ile taşınmasının ağırlıklı olduğunu görmekteyiz. Bu taşıma şekli ile ihracatçının mallarının ithalatçıya doğrudan ve en esnek şekilde ulaştırılması sağlanmaktadır.

Arz ve talep etkileşimi için destek hizmetleri, ulaşım talebi, rota veya alternatif rotalar, terminaller, gümrükler, sınırlar, kontrol noktaları, araçlar, bir dizi işletme, karayolu taşımacılığı alanındaki rol oynamaktadır. Buna göre, ulaştırma sistemleri teknoloji, iletişim ve ekonomi gibi dış faktörlerden güçlü bir şekilde etkilenmektedir. Malların karayolu taşımacılığı, malların bir yerden bir yere diğerine taşınmasını sağlayan ve taşıyıcı ile gönderici arasında bir sözleşme gerektiren bir taşıma şekli olarak tanımlanmaktadır. Bu tanıma göre kara yolu taşımacılığının dört temel boyutu vardır; (Taha, 2014: 76).

- Taşınacak eşyanın var olması,
- Eşya taşıma işinin üstlenilmesi,
- Ücret karşılığı olması,
- Taşıma türü olarak kara yolunun belirlenmesi,

2.4.2. Denizyolu Taşımacılığı:

En ucuz taşıma şeklidir. Kombine taşımacılıkta önemli olan denizyolu ulaştırma hizmetleri, limanlar ve işletmeciliğinde büyük öneme sahiptir. Limanlar yükleri toplarlar ve dağıtırlar; yani denizyolu ulaştırma hizmetlerinin başlangıç ve bitiş noktasıdır.¹ Denizyolu taşımacılığı sermaye yoğun bir sektördür. Denizyolu taşımacılığı havayoluna göre 14 kat, karayoluna göre 7 kat, demiryoluna göre ise 3.5 kat daha ucuza gerçekleşmektedir.⁽²⁾ Malların gönderilmesinde en yavaş nakliye sistemidir. Dünya ticaretinin büyük bir bölümü bu taşıma yöntemi ile gerçekleşir (Bayraktutan, ve Özbilginç, 2014: 2-3).

2.4.3. Demiryolu Taşımacılığı:

Demiryolu taşımacılığı uzun mesafelerde ekonomik ve güvenli bir taşıma sistemidir. Demiryolu, hem yük hem de yolcu trafiğinde önemli avantajlara sahip bir nakliye alt sistemidir. Ancak ülkemizin bu avantajlardan yeterince yararlandığı söylenemez. Ülkemizde demiryolu yapısında sürdürülebilir bir yapıya sahip olmayan bir azalma eğilimi vardır (Sinem, 2017: 7).

2.4.4. Havayolu Taşımacılığı:

Türkiye'deki yüksek hava taşımacılığı maliyetinin pahalı olmasına rağmen genellikle acil hallere ulaştırılması gerektiğinden, hacimli malların nakliyesinde büyük ve küçük kullanılmaktadır. Tüm bu taşıma sistemlerinin entegre bir şekilde kullanılması önemlidir. Bir limanın uluslararası arenada kazandığı değer, limanın taşıma modlarını bütünleştirmesiyle aynıdır (Kilinç, 2005: 10-13).

Lojistik merkez ve lojistik köy Lojistik Üsse Bir Parçası Olarak Ror Oynamaktadır

Ulusal ve uluslararası dağıtım, depolama, ayırma, konsolidasyon, ürünlerin fiziksel kontrolü, gümrükleme, ithalat, ihracat, transit işlemleri, altyapı işlemleri, taşıeronluk, sigorta, bankacılık, bilgilendirme ve danışmanlık hizmetlerinin lojistik merkezleri birlikte gerçekleştirilir. belirli bir alan olarak tanımlandı (Elgün, 2011: 201).

2.5. İstanbul'un Lojistik Üs Olma Potansiyeli

Lojistik hizmetleri operasyon türüne göre bölünebilir. Ulaştırma hizmetleri arasında karayolu taşımacılığı, demiryolu taşımacılığı, hava taşımacılığı, intermodal taşımacılık bulunmaktadır. Depolama hizmetleri, malların depolanmasını, paketlenmesini ve sınıflandırılmasını içerir. lojistik hizmetlerin yanı sıra, tedarik yönetimi, çapraz yerleştirme (bir depoda malların depolanmasını dışlayan lojistik operasyon), gümrük servisleri, sigorta hizmetleri de dahildir (Kuhan, 2016: 62-64).

2.5.1. Karayolu Taşımacılığı;

1950'li yıllardan başlayarak, karayolu taşımacılığı önemli bir gelişme sürecine girmiş ve şu anda Türkiye'nin baskın ulaşım şekli olarak kabul edilmektedir. Temel olarak demiryolu ve deniz fiziki altyapısının uzun süre ihmal edilmesinden dolayı, kapıdan kapıya ulaşım için en uygun yol olarak karayolu taşımacılığıdır. Türkiye'de karayolu ağı üzerinde navlun ve yolcu taşımacılığının yoğunlaşmasına neden olmuştur. 2010 yılı itibariyle, yolcu taşımacılığının yüzde 91,7'sine, navlun taşımacılığının yüzde 89,4'üne, karayolu taşımacılığının Türkiye'de ulaştırma modları arasında büyük payı bulunmaktadır. Aynı yıl itibariyle, yolcu ve yük için karayolu taşımacılığının payı Avrupa Birliği (AB)-2 için sırasıyla yüzde 85 ve yüzde 44,3'tür. Türkiye'nin toplam karayolu ağı 64.865 km'nin üzerindedir, bunun 31.395 km'si devlet yolları, 31.390 km'si il yolları ve 2080 km'si otoyollardır. 1990'lı yıllarda dünya ticaret hacminde yaşanan büyümeye paralel olarak, Türk karayolu taşımacılığı sektörü, özel sektörün rolüne dramatik bir artış göstermiştir. Halen uluslararası mal taşımacılığında 1634 lisanslı firma ve uluslararası yolcu taşımacılığında 151 lisanslı firma bulunmaktadır. Ayrıca ulusal mal taşımacılığında 172.945 lisanslı firma ve ulusal yolcu taşımacılığında 359 lisanslı firma bulunmaktadır. Otoyol da dahil olmak üzere ağır aks yüklerini taşıyabilecek sıcak karışım asfalt kaplamaya sahip yolların toplam uzunluğu 12,452 km'dir (TTCCR, 2016: 5-6).

2.5.2. Demiryolu Taşımacılığı;

Mevcut demiryolu ağı birkaç ana yol üzerinde yoğunlaşmıştır. Böylece demiryolu ağı sadece belirli alanlarda ve belirli şehirlerde kullanılabilir. Türkiye'de demiryolu ağının uzunluğu 10 984 km olup, bunun 8 697 km'si ana hat, 2 287 km'si şube hattıdır. Ağ ağırlıklı

olarak tek paletli (% 95) ve dağlık arazi, dar eğriler ve dik degradelerle karakterizedir. Ağın% 21'ine karşılık gelen demiryollarının 336 km'si, 25kv, 50 Hz'de elektrikli hale getirilmiştir; Mevcut şebekenin % 28'ine tekabül eden demiryollarının 3.111 km'si, işaretli hatlardan oluşmaktadır. İzin verilen aks yükü ağın yaklaşık % 37'sinde yaklaşık % 61 ve 22.5 tonda 20 tondur (IT, 2009: 53).

Türkiye 2035 yılına kadar 45 milyar ABD Doları tutarında daha fazla demiryolu yatırımı taahhüt etmiştir (TC Başbakanlık Yatırım Destek ve Tanıtım Ajansı, 2013) ve Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı, 2023 yılına kadar taşımacılık modlarının daha iyi bir şekilde dengelenmesini amaçlamaktadır. Demiryolu taşımacılığının yurtiçi yük taşımacılığındaki payı % 15'e (% 5) ve yol payının % 60'ına (% 85) düşürülmüştür (IT, 2015: 22).

2.5.3. Denizyolu Taşımacılığı;

Türkiye, Avrupa ve Asya arasındaki kavşakta yer almaktadır. Bu coğrafi konum, Türk limanlarının Batı ve Doğu noktaları arasında önemli miktarda kargo taşımalarını sağlamaktadır. Avrupa ve Amerika'dan gelen kargolar bağımsız Devletler Topluluğu (BDT) Cumhuriyetleri, İran, Irak ve Balkanlar'a ve tersi olarak ele alınmaktadır. Türkiye'nin kıyı sınırlarının uzunluğu 8,400 km. Türkiye, Avrupa, Orta Asya ve Orta Doğu ülkeleri arasında ayrıcalıklı coğrafi konumu nedeniyle intermodal taşımacılık açısından büyük potansiyele sahiptir (Transportation in Turkey, 2011: 13).

Tarihsel olarak denizcilik ülkesi olan Türkiye, denizcilik sektörüne büyük önem vermektedir. 8 200 km'lik sahil hat ve 220'den fazlası ticari trafiğe açık 450'den fazla deniz limanı ile Türkiye'de navlun deniz taşımacılığının payı önem kazanıyor ve (2003 ile 2012 yılları arasında hacimce % 105) . Buna ek olarak, ülkenin dış ticaretinin yarısından fazlası deniz yoluyla gidiyor (2013'te yaklaşık % 55). Bu eğilim, hükümetin 2023 yılında deniz yoluyla taşınan yükün % 10'unu oluşturması nedeniyle önümüzdeki yıllarda hızlanmalıdır. Bu nedenle, kapasite aynı yılın aynı dönemine göre % 100 artırılacaktır (TTM, 2015: 7).

2.5.4. Havayolu Taşımacılığı;

Türkiye-istanbul ilin havayolu taşımacılık hızla genişliyor. Hava taşımacılığı bu trendi mükemmel bir şekilde gözler önüne seriyor: İstanbul, dünyanın en önemli merkez havalimanlarından biri haline geliyor, Türk Hava Yolları ise bazı yıllarda en karlı Avrupa havayolu şirketi olarak ortaya çıktı. Ancak, özellikle demiryolu ve liman hizmetleri söz konusu olduğunda, verimlilik hala AB standartlarından uzaktır. Her şeyden önce, geçmiş yılın başında

açılmış üçüncü 'Boğaziçi Köprüsü' gibi bazı muhteşem çalışmalara rağmen, altyapının doğru seviyeye çıkması ve ek trafik çekememesi çok zor. Türk hükümeti bu nedenle devreye giriyor. 2023 yılına kadar ulaştırma altyapısını geliştirmek için iddia (ülkenin yüzüncü yılı). Böylece 14 000 km'lik yeni demiryolları ve 5 300 km'lik yeni otoyollar inşa edilmeli, dünyanın en büyük havalimanından ve Karadeniz ile Marmara Denizi arasında 50 km uzunluğundaki su yolundan bahsedilmemelidir (European Union, 2015: 1).

Türkiye, 2023 yılına kadar ilk 10 küresel ekonomiden biri olmayı planlıyor. Son on yılda istikrarlı makroekonomik büyüme uluslararası ticaretin genişlemesine neden oldu. Türkiye'de ticaret önemli ölçüde artıyor ve bölge dünya ticaretinde daha fazla varlığa sahip. Lojistik Derneği (LODER)'e göre, Türkiye'nin şu andaki lojistik sektörü büyüklüğünün 80-100 milyar ABD doları olacağı ve 2017 yılına kadar 108-140 milyar ABD Doları'na ulaşacağı tahmin edilmektedir. Güçlü ve çeşitlendirilmiş bir ekonomi, lojistik sektörünün genişlemesine katkıda bulunacaktır. Pek çok endüstri lojistik sektörünü desteklediğinden ya da bunlara güvendiğinden, büyümeleri dolaylı olarak lojistikteki büyümeyi teşvik edecektir. Global lojistik oyuncular, Türkiye ekonomisinin'deki büyüme potansiyeli ve Avrupa ve Asya'ya olan yakınlığı nedeniyle Türkiye'ye yatırım yapmaya isteklidir. Türkiye zaten DP World ve APM terminalleri gibi büyük küresel oyuncular cezbetmiştir. Türkiye, önde gelen lojistik merkezi olmak için demiryolu yük koridorlarını, kıyı yük koridorlarını ve uluslararası otoyol koridorlarını uyguluyor. Bu koridorlar, Türkiye'ye komşu ülkeler arasında daha fazla trafik akışını destekleyecektir. Türkiye, bu merkezler / köyler içinde farklı ulaşım biçimleri sunarak ulaşım maliyetlerini düşürmeye hizmet edecek lojistik merkezler / köyler inşa ediyor. 2023 yılına kadar merkezlerde / köylerde taşınan toplam yükün toplam 500 milyar ABD Doları'na ulaşacağı tahmin edilmektedir. Türk Devlet Demiryolu (TCDD)'nin yatırım programına göre, TCDD bu lojistik merkezlerini / köylerini inşa etmeye 514,9 milyon TL harcamayı planlıyor (Logistics Industry in Turkey, 2013: 6-7).

2.6. İstanbul Lojistik Üs Olma Potansiyeli Gelişim Süreci

2.6.1. İstanbul'daki Üçüncü Yavuz Sultan Selim Köprüsü

İstanbul'daki gerçekleştiren dört projelerden biri: Yavuz Sultan Selim Köprüsü, üçüncü köprü olarak İstanbul'da yapıldı. İstanbul'un Avrupa yakasından kamyon ve trenler, Asya kıtasına geçmektedir. Köprü'nün günlük yaklaşık 135.000 araba kullanabileceği tahmin ediliyor ve bu ücret, araç başına 3.4 \$ 'a mal olacak, geri döndüğü takdir de ücretsiz olarak geçebilecek. İnşaat Mayıs 2013'te başladı ve Mart 2016'da sona erdi, hareket 26 Ağustos 2016'da başladı. 59 metrelik genişliği ile dünyanın en geniş köprüsü olacak. Köprüde 2 demiryolu şeridi ve araç

trafiği için 8 şerit olacak. Köprü'nün uzunluğu sadece su üstünde 1408 metre olacak ve toplam uzunluğu 2164 metredir. Yavuz Sultan Selim köprüsü, Boğaz'ın karşı kıyılarında yaşayan nüfus arasındaki iletişimi kolaylaştıracak olan Boğaz'ı geçecek. Köprü, demiryollarının olacağı dünyanın en uzun asma köprüsü olacak. Köprü'nün iki döngüsel desteğinde aynı göstergeler vardır. Bu kulelerin yüksekliği Avrupa yakasında 322 metre, Asya yakasında ise 318 metredir (Nikita, 2017: 124).



Resim 2.1 Yavuz Sultan Selim Köprüsü Dünyanın En Geniş Köprüsü

Kaynak; <https://autotraveler.ru/turkey/> (erişim tarihi 12.11.2017).

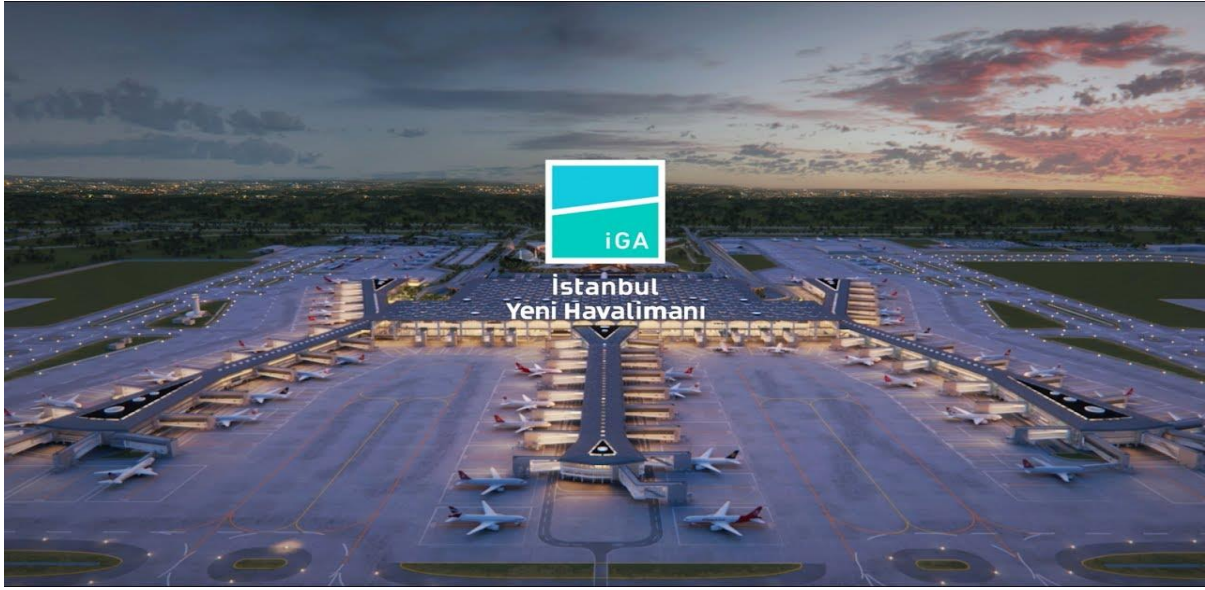
Ulaştırma Bakanlığı ve Karayolları Genel Müdürlüğü, tüm ulaşım yollarına ve aynı zamanda Türkiye'nin en önemli paydaşlarına yönelik ana karar mercileridir. Karayolları Genel Müdürlüğü, Türkiye'deki karayolları ve kamu yollarının yaklaşık % 90'ını işletmektedir. 2017 yılı sonu itibariyle 2.657 km (% 3,93) otoyol, 31.066 km (45.94 %) devlet yolu ve 33.897 km (% 50,13) il yolu olmak üzere toplam 67.620 km yol ağı altındadır. Karayolları Genel Müdürlüğü sorumluluğu. Bölünmüş Karayollarını büyütme çalışmalarına paralel olarak, kamu ve özel sektör işbirliğinin karayolu yatırımları 2012 yılından bu yana artan bir ivmeyle devam etmektedir. Bu işbirliği Yap-İşlet-Devret iş modeline dayanmaktadır ve en başarılı teslim yöntemlerinden biri olarak kabul edilmektedir. halkı zorlamadan vatandaşlar için sürdürülebilir bir hizmet. 2018 itibariyle, 2.657 km'lik otoyolun 367 km'lik bölümü özel sektör tarafından tamamlanmakta ve operasyonel süreçleri yürütülmektedir. Yap-İşlet-Devret modeli ile, 2023 yılına kadar 2,737 km'lik bir otoyol inşa edilmesi amaçlanmaktadır. 2023 yılında, Türkiye'nin karayolu ağı uzunluğu 5.027 km'ye, bölünmüş otoyollar ise 33.250 km'ye ulaşacaktır (ICA Report, 2017: 9).

2.6.2. İstanbul'daki Üçüncü Havalimanı Projesi

İstanbul, Türkiye'nin en büyük şehri ve dünyanın en önemli geçitlerinden biridir. Şehir, ana ulusal ve uluslararası merkezin yanı sıra önemli bir havacılık merkezidir (Düzgün, ve Tanyaş, 2014b: 4-19).

Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti, mevcut havalimanlarındaki kapasite eksikliği nedeniyle İstanbul'da yeni bir havalimanı inşa etmeye karar verdi ve 13 Ağustos 2012 tarihinde yerini belirledi. (DHMI) - Devlet Hava Meydanları İşletmesi Genel Müdürlüğü, 25 Ocak tarihinde yeni İstanbul Havalimanı için (BOT-İTY) işletme transferi yap - imtiyazı için bir ön taslak ile Ocak 2013 tarihinde ihale açmıştır. İNA- İstanbul Yeni Havalimanı açıldığında, Atatürk Havalimanı ticari faaliyetler için kapalı olacaktır (İNAP, 2015: 15). 77 milyon m²'lik bir alana inşa edilecek olan yeni havalimanı, yılda 150 milyon yolcu kapasiteye sahip olacak (yolcu kapasitesi açısından dünyanın üçüncü büyük havalimanı) olacaktır (Saldıraner, 2012: 7-8).

Şu anda en yoğun havaalanı 95 milyon yolcu ile ABD'de Atlanta International. Aydan görülebilecek tek havalimanıdır (EP, 2016: 3-15). İstanbul Yeni Havalimanı (İNA), en büyük olma özelliğini taşıyor. Türkiye Cumhuriyeti yatırım projesi tarihinde altyapı projesi tahmini 10.25 milyar Euro yatırım maliyeti ile inşa edilmiştir. Havaalanı, 76,5 milyon metrekarelik bir alan üzerinde inşa ediliyor İmrahor da dahil olmak üzere, İstanbul'un Avrupa yakasının kuzeyindeki bir alanda, Tayakadın ve Yeniköy Ağaçlı, Akpınar ve İhsaniye köyleri 35 km. Kentsel gelişim ve genişlemenin nispeten zayıf olduğu şehir merkezi. Her türlü hava aracının operasyonları için uygun alt yapı Tüm aşamaları tamamlandıktan sonra, İNA'nın her türlü uçak, 16 taksi yolu, akıllı yolcu işletmesi için uygun 6 bağımsız pist dahil yardımcı tesisleri ile dünyanın en büyük havalimanı haline gelmesine beklenmektedir. Köprü, 500 uçaklık park kapasitesi, aralarında 3 farklı terminal binası taşımacılığı, raylı sistem, 3 teknik blok ve hava trafik kontrol kulesi, toplam 4.5 milyon metrekare alana sahip apron, VIP salonu, kargo ve genel havacılık Terminal, devlet misafirhane, açık ve kapalı otoparkı yaklaşık 70 bin araç kapasiteli (EIA Report, 2016: 14-16).



Resim 2.2 İstanbulun Yeni Havalimanı Projesi.

Kaynak: thirdairport.in+istanbul (erişim tarihi 07.11.2017).

Hava taşımacılığı, kargo ve yolcuların uçak gibi uçaklar tarafından hareketi olarak tanımlanabilir. Modern küresel dünyada önemli bir rol oynayan ve ortak taşıyıcı seyahat etmenin en önemli araçlarından biri olan devasa bir uluslararası endüstri haline gelmiştir. Hem malların hem de yolcuların hava taşımacılığına olan uluslararası talebi sürekli artmakta, mevcut kapasiteler yetersiz kalmakta ve tüm dünyada yeni havalimanları inşa edilmektedir. Türkiye bir istisna değildir. Haziran 2014'te, Türkiye'nin en büyük havalimanı (ve potansiyel olarak Avrupa'da) inşaatı başladı. İstanbul Grand Havalimanı (İGA), İstanbul'un Avrupa yakasında, deniz maliyetinin yanında yer alacak. İnşaatı çok yüksek beklentiler ve birçok umutlarla kuşatılmış olsa da, havalimanının kapasiteleri ve önemi henüz incelenmemeli ve kanıtlanmamaktadır. Yeni havalimanının ilk aşamasının 2018 yılında tamamlanmıştır. 2020, ve 2025 yıllarda tam kapasitesini kullanarak Türkiye'nin 2023 Vizyonu programında hava taşımacılığı önemli bir yere taşınmaktadır (Düzgün, ve Tanyaş, 2014:a 6-21).



Resim 2.3 İstanbul Yeni Havalimanı Projesi.

Kaynak: [İstanbul-New-Airport](#) (erişim tarihi 07.11.2017).

Bu hedef, Türkiye'nin 2023 yılına kadar dünyanın en büyük 10 ekonomisinden biri haline gelmesidir (Türkiye şu anda GSYİH'ya göre dünyanın en büyük 17'ci ekonomisidir). Ancak, ACI istatistikleri, İstanbul Atatürk Havalimanı'nın yolcu trafiği bakımından dünyanın 17'ci en büyük olmasına rağmen, kargo için ilk 30'un dışında olduğunu ortaya koymaktadır. 2010 yılında hem kargo hem de yolcu trafiği ile dünyada 30-40 arasında bir yerde, yaklaşık bir milyon ton yük (kargo, navlun ve posta) ile 32,1 milyonu aşkın yolcu taşıdı (Metin ve Vildan, 2016: 776-777).

Havalimanının inşası birçok umut ve yüksek beklentiyle kuşatıldı: Türk yetkilileri, dünyanın en büyük ve en yoğun havalimanı terminalinin ve altı kıtanın İstanbul'da inşa edileceğini ve yeni havalimanının inşasının bir tane olacağını söyledi. Cumhuriyetin en önemli projelerinden. Uzmanlar, 2018 yılına kadar Büyük Havaalanı'nın dünyanın en işlek beş havalimanı ve Avrupa'nın en büyük ve modern havalimanı arasında olacağını tahmin ediyor. İstanbul Büyük Havalimanı, Türkiye'nin ekonomik kalkınmasında ve 2023 hedeflerinin gerçekleştirilmesinde önemli bir rol oynayacaktır. Ayrıca, inşaatının 10 milyar avronun üzerinde olduğu söylenen üçüncü havalimanının 100.000 kişiye istihdam sağlaması bekleniyor (Düzgün, ve Tanyaş, 2014c: 10-16).

2.6.3. İstanbul'daki Üç Katlı Tünel Projesi

Üç katlı denizaltı tüneli, İstanbul'un Asya ve Avrupa taraflarını Boğaz'ın altından birbirine bağlayacak ve iki karayolunun arasında bir demiryolu ile demiryolu hattı olacak. 6,5 kilometrelik tünel deniz seviyesinden 110 m aşağıda olacak ve dünyada türünün ilk örneği

olacak. Tünel, sadece Boğaz'a uzanan köprülerdeki trafik yükünü azaltmakla kalmayacak, aynı zamanda zaman tasarruflarını da arttıracaktır (RTPM, 2015: 15).

“Avrasya Tüneli projesi” olarak da bilinen İstanbul Boğazı Karayolu Tüp Geçiş Projesi, İstanbul'un Asya ve Avrupa yakasını birbirine bağlamaktadır. Proje, 5.4km tünel ve 9,2km'lik yaklaşma yolları içeren 14,6 km'lik bir güzergah boyunca inşa edilmiştir. Projenin temel amacı, İstanbul'un önemli kıtalararası trafik baskısını azaltmaktır, proje aynı zamanda ekonomik ve çevresel faydalar tarafından da yönlendirildi. Proje için Design-Build Operate-Transfer sözleşmesi, Yapı Merkezi ve SK Mühendislik ve İnşaat ortaklığı ile oluşturulan Türk-Kore JV, ATAŞ'a verildi. Güzergâh bileşenlerinin yaklaşık uzunlukları aşağıdaki gibidir: Avrupalı yaklaşma yollarının 5.4km, Asya yaklaşma yolları 3.8km, tünel delme makinesi 3.4km (karma ekran bulamacı), 1.0km NATM ikiz tünelleri (başlangıç püskürtme betonu ve kaya bloğu desteği kullanılarak) ve 1.0km kesme ve kapama tüneli (Main Report, 2011: 1-2)



Resim 2.4 İstanbul'un Üç Katlı Büyük Tünel Projesi

Kaynak: hurriyetdailynews.com (erişim tarihi 01.10.2017).

TBM- TKM Tünel Kazma Makinası tünelinin maksimum derinliği Boğaz yüzey su seviyesinin 106.4 m altındadır, bu da TBM'nin TBM yapımı için şimdiye kadarki en yüksek 11 barlık basınçlara maruz kaldığı anlamına gelir. TBM tüneli, Asya'ya doğru seyahat eden üst güvertede trafik ve alt güvertede Avrupa'ya giden trafiğin bulunduğu iki katlı bir düzenlemedir. Güzergah 20 Aralık 2016'da resmen açıldı. Grand İstanbul Tüneli, Avrasya Tüneli'nin yaklaşık 7 km kuzeydoğusunda ve Ekim 2013'te açılan bir metro tüneli olan Marmaray Tüneli'nin yaklaşık 1.5 km kuzeyinde yer almaktadır. Üç tünelin tümünün yerleri, Şekil 1'deki kesikli çizgilerle gösterilmiştir. Bu çalışma, projenin belirli bir yönüne odaklanmaktadır, 173 m uzunluğunda ve 38 metreye kadar derinlikteki bir kazı olan Asya Geçiş Kutusu (ATB), Ön

gerilmeli zemin ankraжі tiebacks ile iki katmanlı kazıklı duvar. Tünel formunun TBM'den mayınlı NATM tüneline geçiş yaptığı 13.7m çapındaki TBM'nin başlatıldığı yerdir. Parsons Brinckerhoff, İstanbul merkezli Tasarımcılar ve IGT Muhendislik, Alt Tasarımcılardır (Rose vd. 2016: 26).

2.6.4. Kanal İstanbul Projesi

Son 15 yıl, birçok mega projenin tamamlanmasına tanık oldu. İstanbul, Yavuz Sultan Selim Köprüsü, Osmangazi Köprüsü, Avrasya Tüneli ve Marmaray gibi birçok büyük projenin yanı sıra hızlı tren yolları, bölünmüş otoyollar, otobanlar, havaalanları ve marinalar gibi birçok büyük projeyi hayata geçirdi. Son zamanlardaki projelerden biri olan Avrasya Tüneli, insanların Avrupa ve Asya tarafları arasında hava şartları olmadan geçiş yapabilmelerini sağlıyor. Zaman tasarrufu potansiyeli, tünel tarafından sağlanan mükemmel özelliklerden biridir. Tünel, bir yıl içinde yakıt, çevre kirliliğı ve kaza maliyetlerinde önemli tasarruf sağlamıştır (Sözer ve Özsoz, 2017: 81).

Geçtiğimiz yıllarda Türk hükümeti enerji ve altyapı projelerine odaklanıyor. Hükümet, yolların ve toplu taşıma araçlarının geliştirilmesine büyük önem ve destek vermektedir ve aynı zamanda diğer ülkelere olan enerji bağımlılığını azaltmak istemektedir. Ulaşım ve altyapı projeleri kurma ve işletme eğilimi 2018 yılında yeni havalimanları, tüneller ve diğer altyapı gelişimi ile devam ediyor. Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanı Ahmet Arslan, 2018 yılı ulaşımında bir mega proje yılı olacağını söyledi. Üçüncü Havalimanı olarak da bilinen İstanbul Yeni Havalimanı'nın ilk aşamasının 29 Ekim 2018'de tamamlanarak hizmete açılacağına dikkat çekiyor. Ayrıca hükümet, ülkenin en büyük projelerinden birinin temelini atmaya hazırlanıyor. Kanal İstanbul, bu yıl (TTAP, 2015: 15-16).

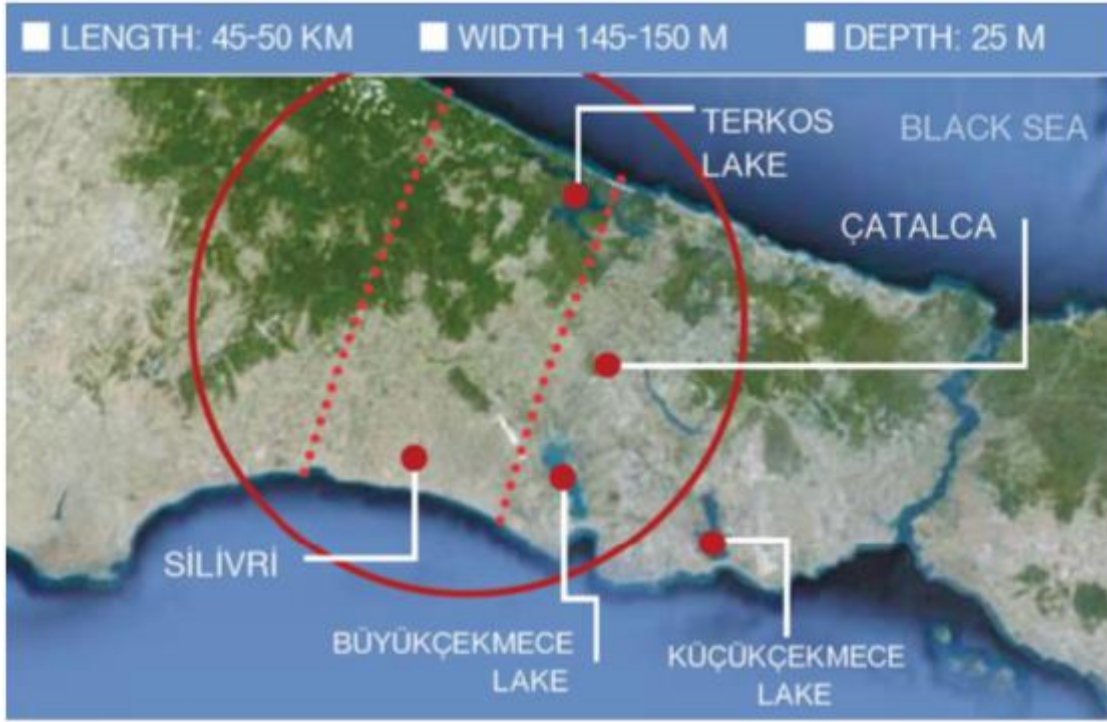


Resim 2.5 Kanal İstanbul Projesi

Kaynak: kayabasimahallesi.com (erişim tarihi 05.08.2017).

Erdoğan'ın tarihsel olarak önemli 2023 hedefine yönelik olarak “çılgın projeler” olarak adlandırdığı şeyi benimsemesi, anıtsal büyüklük ve etkili zamanlama üzerine yoğunlaşıyor. Nisan 2011'de, genel seçimlerden önceki aylar itibarıyla Erdoğan, yoğun olarak kalabalık olan Türk Boğazlarını rahatlatmak için Panama ve Süveyş kanallarına rakip olan Kanal İstanbul'un maliyetini 20 milyar dolar olarak ilan edildi (Alexander, 2017; 36).

Kanal İstanbul (Kanal İstanbul), Türkiye'nin Avrupa yakasında Türkiye'nin Karadeniz'i Marmara Denizi'ne ve dolayısıyla Ege'ye bağlayan deniz seviyesindeki suni deniz yolunun Türk projesidir. Akdeniz Denizleri. Kanal İstanbul, İstanbul Boğazı'ndaki nakliye trafiğini en aza indirmeyi hedefliyor. Kanal İstanbul ile üçüncü havalimanının özellikle deniz taşımacılığı ve ticareti açısından yarattığı etki arasındaki bağlantıdan doğacak bir sinerji ortaya çıkması bekleniyor (European Union, 2016: 2-4).



Resim 2.6 Kanal İstanbul Projesi Haritadan

Kaynak: newropeans-magazine.org (erişim tarihi 06.08.2017).

Planlara göre, 45 ila 50 kilometre uzunluğundaki bir kanal, Karadeniz Denizi ile Akdeniz'i birbirine bağlayacak. Kanal 25 metre derinliğe ve 150 metreye kadar genişliğe sahip olacak. Bu boyutlar, en büyük gemilerin ve hatta denizaltıların geçmesine izin verecektir. Hükümet, her gün Boğaz'dan tehlikeli madde taşıyan kargo tankerlerinin risklerini bertaraf etmek için İstanbul Boğazı'ndan tanker trafiğini transfer etmeyi planlıyor. Profesör Edithipe Üniversitesi Mesut Kashin, projenin tankerlerin oluşturduğu riskleri ortadan kaldıracığını kabul edilmiş (İstanbul Canal Project, 2016: 18).

Yurtiçi ve ulusal bir gelir kaynağı olmanın yanı sıra, proje Türkiye ekonomisi için büyük katma değer yaratacaktır. Proje ulaşım açısından kent konforunu sağlayacak ve İstanbul'un yoğunluk haritasını olumlu yönde değiştirecek. Projenin Çevresel Etki Değerlendirmesi (ÇED) İzin ve Denetim Genel Müdürlüğü Şubat ayı sonunda başlamıştır ve Eylül 2018'de tamamlanması beklenmektedir. Kanalin güzergahı belirlendiği için proje çalışmalarının son aşamasıdır. 2018'in ilk çeyreğinde mühendislik tamamlandıktan sonra finansal modellerin de dahil olduğu hazırlık çalışmasının ardından planın projenin inşası için ihaleye çıkacağı açıklandı Proje, Türkiye Cumhuriyeti'nin kuruluşunun 2023 yılında 100. yıldönümü için tasarlanmıştır (Nuriev, 2018; 17-18).

2.7. Duşanbe'nin Lojistik Üs Olma Potansiyeli

Modern ekonomik koşullarda, ulaşım faaliyeti küreselleşir. Bu, ürün tedarik zinciri boyunca her türlü taşımanın artan etkileşimine yol açar. Bireysel ülkelerin ulaştırma sistemlerinin, ülkeler ve kıtalar arasında mal akışına hizmet eden tek bir küresel ulaştırma sistemine entegrasyon süreci vardır. Asya'nın merkezinde bulunan Tacikistan Cumhuriyeti, Güneydoğu Asya ülkelerini Orta Doğu ve Avrupa ülkeleriyle birleştiren bir bağlantı olarak hareket edebilir. Bu tarihsel gerçekler tarafından teyit edilir, Orta Asya üzerinden Büyük İpek Yolu kervan yolları Asya'dan Avrupa'ya en kısa ticaret yolu olarak yüzlerce yıldır hareket ediyor (Azimov, 2017b: 159).

2.7.1. Karayolu Taşımacılığı

Tacikistan Cumhuriyeti'nin uluslararası taşımacılık performansında motorlu ulaşım sistemi. Tacikistan'ın karayolu taşımacılık sistemi uluslararası ticaretin kavşağında. Tacikistan Cumhuriyeti'nin stratejik konumu, Çin, Orta Asya ve Güney Asya ve Orta Doğu ülkeleri arasında mal ve hizmetlerin geçişi için bir köprü görevi görmektedir (Tokhirov, 2017: 86).

Sınır ötesi ve ulaşım erişimine bağımlı karaya bağlı bir ülke olarak Tacikistan, Çin, Kırgızistan, Özbekistan ve Afganistan ile sınırlar. Han'ın koridorunda sadece 20 km uzunluğunda Tacikistan'ı Pakistan'dan ayırıyor. Dağlık arazisine rağmen Tacikistan, Tacikistan'ı komşu ülkelerle birleştiren 17 uluslararası yol ve 80'den fazla eyalet ve yerel yoldan oluşan bir karayolu taşımacılık arenasına sahiptir (Tohirov, 2018: 54).

Ulaşım ağı, 13.8 bin km'lik kamu yollarının olduğu 26,5 bin km'lik yol içermektedir. Kamu yollarının toplam uzunluğunun 12.7 bin km'si (% 92,1), iyileştirilmiş kaldırımla 10.1 bin km (% 73.1) dahil olmak üzere sert yüzeyli yollardır. En rahatı, kamu yollarının toplam uzunluğunun % 35.4'ünü oluşturan, ulusal öneme sahip yollar. Neredeyse tamamen sert bir yüzeye sahiptirler (cumhuriyetin önemi olan yolların toplam uzunluğunun % 99.4'ü). Sert yüzeyli kamu yollarının payı şöyledir; Sogd bölgesinde % 96, Khatlon bölgesinde % 91, GBAO % 79 ve Duşanbe PUAD % 98. Yerel yolların toplam uzunluğundan, asfalt yollar şunlardır: GBAO % 55, Khatlon Bölgesi % 91, Sughd Oblastı % 91, cumhuriyetçi subordinasyon ve Duşanbe alanlarında % 98 dir (Tohirov, 2014b: 554-555).

Otomobil taşımacılığı, cumhuriyetin sanayi altyapısında önemli bir rol oynamakta ve bu durum cumhuriyet merkezi ile diğer bölgelerle yıl boyunca iletişim sağlayan bir yol ve tesis ağı geliştirme ihtiyacını açıklamaktadır. Cumhuriyetin coğrafi konumunun özellikleri, Çin, Orta Asya, Güney Asya ve Orta Doğu arasında mal ve hizmetlerin geçişine izin vermektedir.

Uluslararası transit trafik, cumhuriyet ekonomisinin gelişimine katkıda bulunacaktır (Azimov, 2017c: 158).

2.7.2. Demiryolu Taşımacılığı

Tacikistan Cumhuriyeti, demiryolu taşımacılığının gelişmesine ve merkezin ülkenin diğer bölgelerine bağlanan demiryollarının yapımına özel önem vermektedir (Amonulloev, 2017c: 57).

Tacikistan Cumhuriyeti'nde demiryolu, ulusal ekonominin önemli bir stratejik bağlantısıdır. Coğrafi olarak, üç bölümden oluşur: Aralarındaki iletişim, diğer ülkelerin (Özbekistan ve Türkmenistan) toprakları üzerinden gerçekleştirilir. Demiryolunun ulaşım altyapısındaki rolü büyüktür dış yük trafiğinin yaklaşık % 90'ı demiryolu ile gerçekleştirilmektedir (Boboev, 2015d: 97-99).

Demiryolların ihracat ve ithal kargolarının % 50'sini demiryolları taşımaktadır. Üç yerel demiryolu hattı vardır: kuzey, orta ve güney. Kuzey hattı üzerindeki yük trafiğinde, transit navlun trafiği hakimdir, merkezi hat esas olarak ithalata hizmet eder ve güney yönünde sınırlı miktarda yük trafiği gerçekleştirilir. Aralarındaki iletişim, diğer ülkelerin (Özbekistan ve Türkmenistan) toprakları üzerinden gerçekleştirilmektedir. Demiryolunun ulaşım altyapısındaki rolü büyüktür - dış yük trafiğinin yaklaşık % 90'ı demiryolu ile gerçekleştirilmektedir. Ulusal demiryolu operatörü Tacik Demiryolları, Tacik Demiryolu'nun kargo yüklememesi / boşaltmaması koşuluyla, yüksek bir oran olarak kabul edilen ton km veya yolcu km başına yaklaşık 4 ila 20 sent alıyor. Demiryolu yolcu trafiği, nispeten küçük bir toplu taşıma trafiği ile uluslararası ve yerel hizmet arasında eşit olarak bölünmüştür (Hong, 2011: 10).

“Tacikistan Cumhuriyeti 2010-2025 Taşımacılığı Kompleksinin Geliştirilmesi” Devlet Hedefli Programında da belirtildiği gibi, ülkenin tüm modern ulaşım araçları vardır, ekonominin tüm sektörlerinin hızlandırılmış gelişimine katkıda bulunur, Çok sayıda iş yaratılması, toplumdaki sosyal iklimi insanların yaşamını iyileştirmek için geliştirir (Tokhirov, 2014: 81).

2.7.3. Havayolu Taşımacılığı

Tacikistan Cumhuriyeti'nin diğer ulaştırma sektörleriyle karşılaştırıldığında hava taşımacılığı, yolcu ve malların yüksek hızlarda teslim edilmesiyle ayırt edilir. Bununla birlikte, koşulları, hava koşullarına ve taşınan malların kütlesine sınırlı boyutlara bağlı olarak yüksek maliyetle karakterize edilir. Bu nedenle, ulaştırma kompleksinin bu sektörü, uzun mesafeli

yolcu taşımacılığının yanı sıra, küçük-çok pahalı malların acil olarak teslim edilmesine odaklanmaktadır. Cumhuriyetin hava taşımacılığının faaliyeti 4 uluslararası havalimanı ve 3 iç hava yolu ile gerçekleştiriliyor. 58 binden fazla hava yolu için (Tokhirov, 2015: 27).

Cumhuriyette toplam uçak sayısı 33 uçak ve 4 helikopter olmak üzere 37 birimdir. Şu anda toplam uçak sayısı, uçakların yüzde 45'i ve helikopterlerin yüzde 75'i faaliyet göstermektedir. Uçak operatörleri ağırlıklı olarak uluslararası havayolu şirketlerinde rekabetçi olmayan BDT uçaklarını kullanıyorlar (Azimov, 2017d: 11).

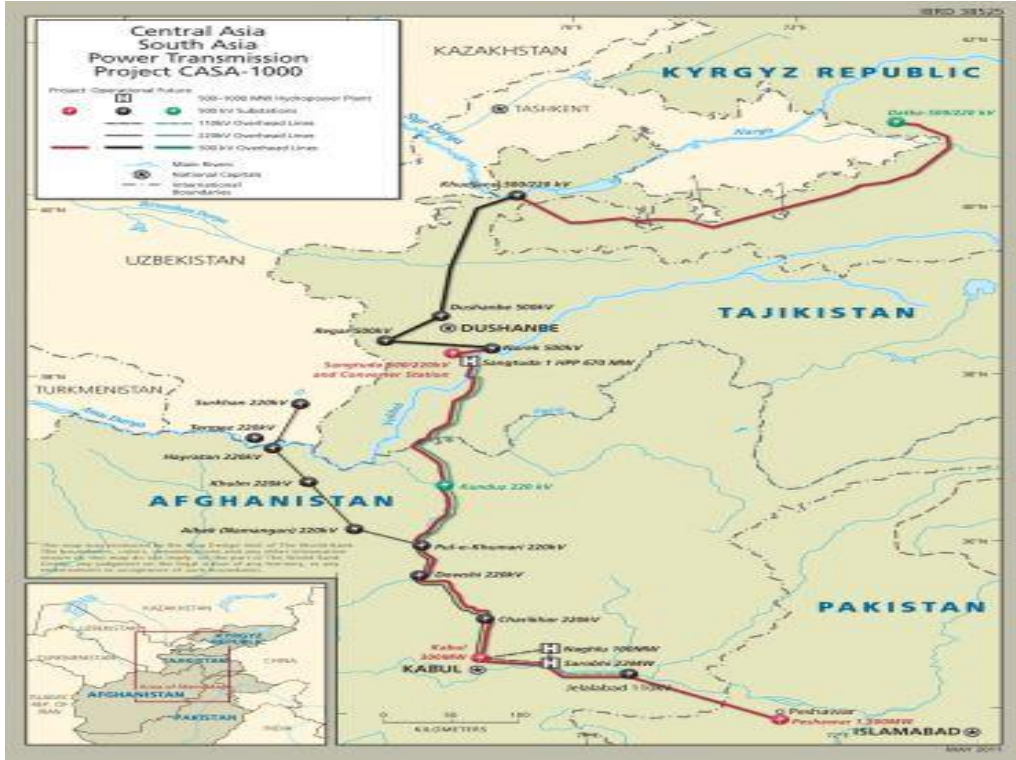
Havacılık hizmetlerini arttırmak ve uluslararası hava yolları konusunda rekabet yaratmak için, 2007'den günümüze yerli şirketler: uluslararası gereksinimleri karşılayan 8 modern Boeing uçağını satın almış ve kullanmıştır ve 2010 yılında bu uçaklar tarafından uluslararası yolcu trafiğinin yüzde 90'ından fazlası gerçekleştirilmiştir (Tohirov, 2013e: 172-173).

Tacikistan Cumhuriyeti'nin Rusya Federasyonu ile uluslararası havayolu taşımacılığı yüzde 87, PRC 4.7 ve yüzde 4,1 ile. Geri kalanlar Kazakistan, Kırgızistan, İran ve Birleşik Arap Emirlikleri'ndedir. Yurt içi havayolu şirketlerinin payının uluslararası yolcu trafiğinin yaklaşık yüzde 45'ini oluşturduğu belirtilmelidir. Uluslararası uçuşların yaklaşık yüzde 70'i Duşanbe'den. Khujand'dan yüzde 28 ve Kurgan-Tubinek ve Kulyab havaalanlarından yüzde 2,0 dır (TSDT, 2011: 6).

2.8. Duşanbe'nin Lojistik Üs Olma Potansiyelinin Gelişim Sureci

2.8.1 Kara Yolu Projesi

Tacikistan Cumhuriyeti, denize bağlantısı olmayan ülkelerden biridir, Tacikistan Cumhuriyeti, iç ticaretine ve diğer Orta Asya ülkeleri, özellikle Çin Halk Cumhuriyeti ile ticaretine geliştirmek amacıyla. Yurt içi karayolu taşımacılığını geliştirmek ve yabancı yatırımcıların dikkatine çekmek için çaba göstermektedir. Şuanda Kırgızistan-Duşanbe Transit Karayolunda Orta Asya Bankası (OAB) Yardımıyla tamir yapılmaktadır. Rasht'ın merkezinden Tacikistan'ın başkenti olan Duşanbe'ye uzanan 180 kilometrelik yol, Duşanbe'yi Kırgız sınırına ve ötesine bağlayan büyük karayolu koridorunun bir parçasıdır ve bu karaya oturmuş ülke için gerekli ticaret bağlantısını sağlamaktadır (Hideki, 2018: 7-11).



Resim 2.7 Kırgızistan-Duşanbe Transit Karayolu Güzergahı.

Kaynak: dem.kg/ru. (erişim tarihi: 03.05.2014).

Karayolu taşımacılığı ve ticaretini geliştiren ADB, 2003 yılı sonunda 340 km'lik Duşanbe-Kırgız sınırının onarımı için ilk yardımını onayladı (ESYO, 2010: 18-19). O'zamandan beri Tacikistan'a bu yolu iyileştirmek için yumuşak krediler ve hibeler biçiminde 118 milyon ABD doları sağladı. 2013 yılının başında, yaklaşık 13 km uzunluğundaki bir bölüm haricinde, bu yoldaki onarım çalışmaları neredeyse tamamlandı. Orta Asya'daki en önemli ticaret yollarından biri ve Çin'den Orta ve Güney Asya'ya en direkt yolun bir parçası olarak, Duşanbe - Kırgız sınırı bölgede ticaret ve işbirliğinin geliştirilmesine yardımcı olmaktadır. Bu yol, Orta Asya Bölgesel Ekonomik İşbirliği (CAREC) Programının Ulaştırma ve Ticaret Kolaylaştırma Stratejisi çerçevesinde belirlenen altı öncelikli koridorun bir parçasıdır (Zainiddin, 2018: 14-23).



Resim 2.8 Kırgız Sınırdan Duşanbeye Kadar Karayolu Projesi

Kaynak: silkroadexplore.com/blog/the-legend-of-the-tajikistan (erişim tarihi: 02.11.2015).

Geliştirilen yol, bölgesel işbirliğini ve ülkenin rekabet gücünü artırarak bölgenin ekonomik kalkınmasına önemli bir katkıda bulunmaktadır. Si Si Yu, Tacikistan'da ADB'nin Daimi Temsilcisidir. ADB şu anda Ulaştırma ve Ticaret Kolaylaştırma Stratejisini gözden geçiriyor ve bölgesel ulaşım bağlantılarını iyileştirmeye yatırım yapmaya devam edecek.

Orta Asya Bölgesel Ekonomik İşbirliği (CAREC) Bölgesel Yol Koridoru İyileştirme Projesi (2007 - 2013) Finansman: 40,9 milyon ABD Doları, Asya Kalkınma Fonu (ADB kredisi); 12.5 milyon dolar, Asya Kalkınma Fonu (ADB hibe); 23.1 milyon dolar, ortak finansmanı Rakamları 2006 yılında proje yolunda uluslararası kamyonlar. 2015 yılına kadar proje yolu üzerindeki uluslararası kamyonlar 2030 yılına kadar günde toplam beklenen araba sayısı 760'dır (Klaus, 2013: 10-11).

2.8.2. Demir Yolu Projesi

Tacikistan Cumhuriyeti topraklarında uluslararası taşımacılık koridorlarının oluşturulmasının amacı, dış ticaret taşımacılığının verimliliğini artırmak ve devletlerin ekonomik güvenliğini güçlendiren uluslararası anlaşmalar ve düzenlemeler temelinde bunların uygulanmasına yönelik garantiler sağlamaktır. Ulusal transit iletişimini çeker ve uluslararası alanda bölgenin ticaret verimliliğini artırır (Asian Development Bank, 2017: 15).

Proje, üç devletin demiryolu hatlarını en kısa rotaya bağlamak ve bölgesel öneme sahip ulaştırma rotalarını çeşitlendirmek amacıyla hayata geçirilmektedir. Demiryolu güzergahının uzunluğu 160 km'dir. Beshkent güzergahı boyunca demiryolunun inşasının bir sonucu olarak,

güney bölgesine, yük ve yolcu trafiğinin hacmi ve Tacikistan'ın orta kesimindeki benzer trafiğin yarısı bu yol boyunca ve Tacik kesiminin yoğun olarak kullanılmasıyla taşınacaktır. Duşanbe-Kurgantube demiryolunun temin edilmesi sağlanacak ve bu da Tacikistan'ın yıllık kârlılığını 200 milyon dolardan fazla transit trafik ile artıracaktır. Gelecekte, üç eyalette yeni üretim tesislerinin tanıtımıyla, trafik artacak. Proje, üç ülke arasındaki ticaret ve ekonomik alanda işbirliğinin yanı sıra ilişkilerin başarılı bir şekilde gelişmesine katkıda bulunmaktadır (United Nations, 2017: 6-11).

Demiryolu hattı projesi, hem ikili hem de bölgesel ilişkiler açısından önemlidir, halklarımızın refahının iyileştirilmesinde ve bölgesel işbirliğinin geliştirilmesinde de önemli bir rol oynayacaktır. Proje uygulaması, enerji hattı ile Türkmenistan-Afganistan-Tacikistan gaz boru hattının önerilen güzergah boyunca bağlanması ile ilgili gelecekteki hususlarda dikkate alınması için bir fırsat sunmaktadır (LPMS, 2013: 27).

Önerilen güzergah büyük ekonomik maliyetler gerektirmiyor, Tacik tarafının hesaplarına göre 240 milyon ABD dolarında ve 160 km'lik uzunluğu ile kısa sürede maliyetlerini telafi edebilecek olması nedeniyle 3 yıldan fazla bir süredir faaliyete geçecek. 2014-2016 yılları arasında Beshkent-Kelif demiryolu projesinin geliştirilmesi için 2014-2016 yılları için Ülke Operasyonları İş Planında yer alan Asya Kalkınma Bankası'nın, 1 milyon ABD doları ve 100 milyon ABD doları tutarında Teknik Yardımın tahsis edilmesi planlandığını belirtmek gerekir. Proje için 2015 yılında, demiryolunun bu güzergahtaki tahmini inşaat maliyeti 237 milyon 844 bin ABD dolarıdır (Khisainov ve Latifov, 2015: 7-8).



Resim 2.9 Tacikistan-Afganistan-Türkmenistan Üç Ülke Arasında Demiryolu Projesi

Kaynak: rus.ozodi.org/a/tajik-afghan-turkmen-railway (erişim tarihi: 10.05.2015).

Türkmenistan topraklarında Köprü ile demiryolu inşa etme maliyeti, kombine bir köprü inşa etme maliyeti de dahil olmak üzere, 46 milyon 752 bin ABD dolarıdır ve 36 milyon 453 bin ABD Doları tutarındadır. Afganistan topraklarında, 143 km demiryolu inşaatı 157.3 milyon ABD Doları tutarındadır. Tacikistan topraklarında Demiryolunun inşaat maliyeti 65 milyon 493 bin ABD doları tutarındadır (MTRT, 2014: 10-15).

Son yıllarda Tacikistan'daki Çin giderek daha büyük ölçekli hale geldi ve özellikle elektrik enerjisi endüstrisi, iletişim ve karayolu taşımacılığı iletişimlerinde cumhuriyet ekonomisinin gelişimi üzerinde önemli bir etkiye sahip oldu. Tacikistan'daki varlığını daha da genişletmek için Pekin, Tacik ekonomisine borç verme politikasını sürdürmeyi planlıyor. Çin Halk Cumhuriyeti Başkanı Hu Jintao, Duşanbe'ye yaptığı ziyaret sırasında, EXIM Bank'ın Tacikistan'a 400 milyon dolar daha verebileceğini düşünüyor. Çinin Ana amcı Tacikistan-Duşanbedeki uluslararası karayolu tranzit koridordaki yapılan yatırımlar İlerde “Bir Kuşak Bir Yol” Projeye sağlayabilmek amacı ile planlıyor. Tacikistan-Duşanbe Bu proje açısında kendi Lojistik altyapısını geliştirmesine amaçlanıyor (Popov, vd., 2015: 36).

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

İSTANBUL-DUŞANBE İLLERİNİN LOJİSTİK ÜS OLMA POTANSİYELLERİNİN BİR KUŞAK BİR YOL PROJESİ KAPSAMINDA SWOT ANALİZİ YOLUYLA DEĞERLENDİRİLMESİ

3.1. Araştırmanın Amacı

Araştırmanın amacı; İstanbul-Duşanbe illerinin “Bir Kuşak Bir Yol” projesi kapsamında swot analizi yoluyla değerlendirilmesi ve lojistik üs olma potansiyellerinin incelenmesidir. İstanbul; coğrafi konumu, karayolu ulaşım sektöründeki Batı ile Doğu arasındaki ‘Köprü ve Tünel’ rolünden dolayı dünyada çok önemli bir rol oynaması, lojistik ile ilgili özellikle son on yılda muazzam projeler gerçekleştirilmesi nedeniyle seçilmiştir. Duşanbe ise denizyolu bağlantısı olmamasına rağmen coğrafi konumu, karayolu ulaşım sektöründeki Batı ile Doğu arasındaki transit koridor potansiyeli dolayısıyla seçilmiştir. BKBY projesi kapsamında söz konusu illerin önem derecesi, SWOT analizi ile ortaya konularak bir karşılaştırma yapılmıştır.

3.2. Araştırmanın Metodolojisi

Araştırmada İstanbul ve Duşanbe’nin lojistik üs olma potansiyelinin “Bir Kuşak Bir Yol” projesi kapsamında değerlendirilmesi amacıyla SWOT analizi yapılmıştır. SWOT analizinin yapılması için kitap, bülten, dergi, tez ve internet kaynaklardan ve anket formundan faydalanılmıştır. Anket formu, Say (2015)’ın çalışması baz alınarak söz konusu iller ölçeğinde uyarlanmıştır.

Çalışmanın birinci bölümünde Türkiye ve Tacikistan lojistik sektörü, ikinci bölümünde Türkiye ve Tacikistan dış ticareti ve İstanbul-Duşanbe illerinin lojistik üs olma potansiyellerine ilişkin genel bilgi verilmiştir. Son bölümde ise İstanbul-Duşanbe illerinin lojistik üs olma potansiyellerinin Bir Kuşak Bir Yol Projesi kapsamında Swot analizi yoluyla bir araştırma yapılarak tez sonuca bağlanmıştır. SWOT analizinde kullanılmak üzere tasarlanan anket formu, 21.06.2018-21.08.2018 tarihleri arasında Duşanbe’de (Lojistik şirketler ve firmalarda) ve 22.10.2018-27.10.2018 tarihleri arasında İstanbul’da (Lojistik şirketlerde) yüz yüze görüşülerek uygulanmıştır.

3.3. Bir Kuşak Bir Yol Projesi Tanımı

Çin'in küresel bir ulaştırma ve yatırım altyapısı oluşturma girişimi “Bir Kuşak, Bir Yol” iki projeyi birleştiriyor “İpek Yolu'nun Ekonomik Kuşağı” ve “XXI. Yüzyılın Deniz İpek Yolu”. Xi Jinping yaratma niyetini açıkladı (Paramonov vd., 2018: 43).

Çin, dünyanın neredeyse her yerinde devasa altyapı yatırımları ile sosyo-ekonomik gelişmesi ve küresel bağlantısını arttırmayı öngören (One Belt, One Road) “Bir Kuşak, Bir Yol” (BKBY) projesi ile Asya üzerinden karadan Avrupa'ya ulaşmayı hedefleyen bir hat ve ikinci olarak ise Çin'in doğusundan başlayıp Rotterdam ve sonrasında Batı Hemisphere'de sona eren yol olarak adlandırılan planlarından söz etmektedir (Misafir, 2017: 6).

“Bir Kuşak, Bir Yol” Projesi uluslararası bir organizasyon ya da bir mega strateji değildir, uzay ya da zamanda sınırlamalara sahip olmayan küresel bir süreçtir. Çin'in ana hedefi, dünyada yeni bir küresel ulaşım altyapısı inşa etmektir. Finansal platform altyapı yatırımlarına odaklanarak bu proje için bir finansal platform olarak 40 milyar dolar değerinde bir İpek Yolu Fonu kurulmuştur. Fonun kurucuları Çin Merkez Bankası (% 65), Çin Yatırım Şirketi (% 15), Çin İhracat İthalat Bankası (% 15), Çin Kalkınma Bankası (% 5) 'dir. Fon Çin yasalarına uygun olarak faaliyet gösterir, yabancı yatırımcılar bu projeye katılabilir. Asya Altyapı Yatırım Bankası (100 milyar dolar) ve BRICS Bankası (potansiyel olarak 100 milyar dolar) finans projelerine de çekilebilir. Formal olarak, onların faaliyetleri İpek Yolu projelerini finanse etmeye odaklanmaz. Onların sermayesi, belki Orta Asya ülkelerinin (O-A) altyapısına kanalize edilebilir (Lukonin, 2015: 21).

Coğrafi konumu yakınlık, Çin'in batı kesimi coğrafi olarak Orta Asya'ya derin ve Rusya, Kazakistan, Kırgızistan, Tacikistan ve Afganistan'ın bitişiğindedir. Ayrıca, Asya kıtasının bu coğrafi merkezi Çin Sincan'da bulunmaktadır (Xing, 2017: 87-99).

Çin'in politikası, 21. yüzyılda iki bölüme ayrılabilir. Çin'in daha savunmasız davranmaya çalıştığı ilk dönem, Xi Jinping'den önceki dönemdir. Çin daha savunmacı bir şekilde hareket etmeye çalıştığında, mümkün olabildiğince başta Amerika Birleşik Devletleri olmak üzere, diğer küresel aktörlerle sorun yaratmamak için uluslararası anlaşmazlıklara karışmamaya çalıştı. Bu bağlamda, Çinli üst düzey yetkililerin ifadelerinde, Çin gelişmekte olan bir ülkedir. Ve birçok Üçüncü Dünya ülkesi Çin'i daha aktif bir rolde görmek istiyor olsa da, Çin'in böyle bir fırsatı yok. Bu durum, Çin'in ekonomik etkisinin doğudan batıya yayılmaya başladığı “Tek Kuşak, Tek Yol” (TKTY) ekonomik girişimini başlatan Xi Jinping altında değişti (Astrid, 2018: 232).

Genel olarak, ilginç bir zamanda yaşıyoruz. Trump başkanlığındaki Amerika, anti-küreselleşmenin bir simgesi haline geldi. Doğu'nun “kızıl ejderhası”, uzun yıllara dayanan öz-

izolasyonu, küreselleşmenin savunucusu olarak hareket etmeye çalışıyor. Kısacası, Çin dünyadaki işlerden sorumlu etkili güçler listesinde yerini almaya çalışıyor, potansiyel yeni bir süper güç olarak konumunu güçlendirmek ve aynı zamanda Batı'ya bağlı olmayan ayrı bir kutup oluşturmayı amaçlıyor. “Bir Kuşak, Bir Yol” denen ekonomik bir manivela kullanarak Çin, bir şekilde daha önce Beijing ile dostça ya da düşmanca ilişkileri olan başka ülkelere bir şekilde bağımlılık yaratmaya çalışıyor (Mher, 2017: 65-70).

3.3.1. “Bir Kuşak, Bir Yol” Projesi Doğu'nun Batı ile Ekonomik Bağlantısı

Pekin, Rusya, Arjantin, Sri Lanka, Belarus, Şili, Çek Cumhuriyeti, Endonezya, Kazakistan, Kenya, Laos, Filipinler, İsviçre, Türkiye, Özbekistan, Vietnam, Kamboçya, Etiyopya, Fiji, Yunanistan, Macaristan, İtalya, Malezya, Moğolistan, Myanmar, Pakistan, Polonya, Sırbistan ve İspanya başkanlarının katıldığı 14-15 Mayıs 2017 BKBY forumu, Pekin'de gerçekleştirildi (Zhanbulatov vd. 2018a: 67).



Resim 3.1 Uluslararası Kuşak ve Yol İşbirliği Forumu

Kaynak: iktibasdergisi.com (2018/01/12) bir-kusak-bir-yol-projesi (erişim tarihi: 10.12.2017)

Bu ülkelerin liderleri Pekin'e somut tekliflerle geldi. Bu projenin, 65 ülkede 4.5 milyar insana ve 21 trilyon dolarlık bir değere ulaşması bekleniyor. Çin, Kuşak ve Yol içerisinde yer alan ülkeler ile ticaret hacmini artırmakta ve işbirliği bölgeleri kurarak ekonomik ve altyapı yatırımlarına ciddi miktarlarda bütçelerle yatırımlar yapıyor. Bu vesileyle, 19. ÇKP Kongresi'nde Xi Jinping şöyle demiştir: “Bir Kuşak ve Bir Yol” girişiminin uygulanmasına odaklanmamız, dışarıya borçlanma ve dışarıya borçlanmaya eşit bir şekilde dikkat etmemeli ve prensip tarafından yönlendirilmelidir. “ortak istişare, ortak yapım ve paylaşma”, yenilikçi potansiyel alanında açıklık ve işbirliğini genişletmek, tarafların karada ve denizde etkileşimi ile

karakterize olan açıklık architectonicsini oluşturmak, Çin ve yurtdışında, yanı sıra doğu ve batı karşılıklı yararları. Dış ticaretin genişlemesi, yeni ekonomik faaliyet türlerinin ve ticaret alanında yeni modellerin yaygınlaşması nedeniyle, Çin'i tam teşekküllü bir ticaret gücüne dönüştürme çalışmalarını daha yoğun bir şekilde teşvik etmektedir (Namzhilova, 2017a: 66).

Bugün, İpek Yolu Ekonomik Kuşağı'nda bulunan ülkelerde, dünya nüfusunun % 60'ı yaşamakta, bu ülkeler küresel GSYİH'nın % 30'unu oluşturmaktadır. Çinliler demiryolunu, otoyolları, limanları, petrol boru hatlarını, gaz boru hatlarını, fabrikaları vb. belirtilen yolun ve komşu bölgelerin uzunluğuna göre inşa ediyorlar (Kireeva, 2018a: 64-67).

1. Çin, Batı ile olası bir çatışmanın meydana gelmesi durumunda Pekin'in ekonomik bir ablukaya maruz kalmamasına izin verecek kendi takımını yaratabilmek için yeni bir ekonomik kutup olmaya çalışıyor (Mikhaylichenko, 2018; 61).

2. Son yıllarda Çin ekonomisinde belirgin bir yavaşlama olmuştur. Sadece 2016'da Çin'in dış ticareti % 0,9 azaldı. Yani Çin ürünleri için talep azaldı. Bir Kuşak Bir Yol çerçevesinde, Çin kendi ekonomik programlarını uygulayabilmek için üçüncü ülkelerde krediler ya da yatırımlar yapmaktadır. Bu ülkeler, bu krediler için Çin ekipman ve teknolojisini satın alıyor veya ortak programlar söz konusu olduğunda, Çin kendi masrafları ile limanlar, demiryolları inşaat ediyor. Gelecekte, bu iletişim için ayrıcalıklı statüye sahip olan Çin ürünlerinin de taşınması bekleniyor.

3. Gelişmekte olan ya da zorlanan ülkelerdeki kredileri sağlayarak ve büyük ölçekli yatırımlar yaparak, Çin kendi başına bir politik etki yaratıyor, güvenilir ortağı ve ana yatırımcısı oluyor. Ve bu aynı zamanda, bu ülkelerdeki Çin Halk Cumhuriyeti (ÇHC) tarafından inşa edilen limanlardaki daha fazla Çin savaş gemisinin ortaya çıkmasını da öneriyor (Namzhilova, 2017b: 73).

BM Genel Sekreteri António Guterres, "Bir Kuşak – Bir Yol" forumunun açılış töreninde 14 Mayıs 2017'de şunları söyledi: Girişim, hem malların hareketi hem de ülkeler arasındaki diyalog için yeni kanallar açıyor. "Bir Kuşak – Bir Yol" projesi dünya gelişimi vizyonunu paylaşıyor. Aynı zamanda V. V. Putin, daha önceki birçok modelin ve ekonomik gelişme faktörlerinin pratik olarak tükendiğini belirtmiştir. Çoğu ülkede kriz, yirminci yüzyılda ortaya çıkan bir refah devleti kavramını yaşıyor. Eski yaklaşımların mantığında, mevcut problemlerden herhangi birini çözmek imkansızdır. "Bir Kuşak – Bir Yol" projesi yaklaşımı büyük bir Avrasya ortaklığının oluşması için temel oluşturabilir ve Atlantik'ten Pasifik Okyanusu'na tek bir işbirliği alanı yaratmak için eşsiz bir şansın gerçekleşmesine olanak tanıyacaktır (Wu, 2017: 137-141).



Resim 3.2 Bir Kuşak ve Bir Yol Projesi

Kaynak: foreignpolicyblogs.com (erişim tarihi: 25.05.2017)

Bu girişimin uygulanması sadece ekonomik kalkınmaya katkıda teşvikte bulunmakla kalmayacak, aynı zamanda Antik İpek Yolu boyunca yer alan ülkeler arasındaki sosyo-ekonomik, kültürel ve diğer değişimleri güçlendirmeye yardımcı olacak ve aynı zamanda yeni tür devletlerarası ilişkilerin kurulmasına da yardımcı olacaktır. “Bir Kuşak - Tek Yön” iki projenin birleşimidir: “İpek Yolu'nun Ekonomik Kuşağı” ve “21. Yüzyılın Deniz İpek Yolu”. Her iki proje de Avrupa ülkelerinin entegrasyonunu geliştirmeyi amaçlıyor. “İpek Yolu Ekonomik Kuşağı”, üç trans-Avrasya ekonomik koridorunun oluşturulmasını sağlamaktadır (Xinhua, 2017: 90-91).

1) Çin Halk Cumhuriyeti (ÇHC), Orta Asya, Rusya ve Avrupa ülkelerini birbirine bağlayacak olan Çinin Kuzeyi;

2) Orta ve Batı Asya, Basra Körfezi ve Akdeniz bölgeleriyle yakınlaşmasını amaçlayan Çinin merkezi;

3) Güney Çin, Güneydoğu ve Güney Asya ve Hint Okyanusu bağlanır. “21. Yüzyılın Deniz İpek Yolu” Projesi, iki deniz yolu oluşturulmasını içeriyor: Çin'den Güney Çin Denizi'ne, Güney Pasifik Bölgesi'ne; Çin'den Güney Çin Denizi ve Hint Okyanusu'ndan Avrupa'ya (Ma, 2017: 55-56).

3.3.2. Çin inisiyatifinin özellikleri

1. Yatırımlar sadece, verilen ülke Pekin'e iyi hesaplanmış bir iş programı sunması halinde elde edilebilir. İtiraz eden taraf, Çin'e, elde edilen miktarlar, Çin teknolojisi veya

teknolojisi sayesinde elde edilecek bir sonuç olması durumunda Çin'in kar elde edeceğini kanıtlamalıdır.

2. Ülkeler şartlı gruplara ayrılır. Her ülke aynı zamanda belirli bir grup için öngörülen programların ekonomik kapasiteleri ve yeteneklerine uygun olarak hibe alabilmesini de öğrenmelidir.

3. İpek Yolu Ekonomik Kuşağı ve “Deniz İpek Yolu” için halihazırda çizilen haritalar hiçbir şey ifade etmemektedir. İyi iş programları sunabilen tüm ülkeler bu girişime katılabilir.

4. Ayrıca fakir ülkeler için özel bir fon var. Çin, bağımsız programları bağımsız olarak sunamayan ülkelere "ücretsiz" yardım sunmaya hazırdır. Çin, bu ülkelere ulusal ve uluslararası pazarda talep edilmeyen traktör, otobüs, vs. gibi durdurulan ekipmanları sağlayabilir. Dolayısıyla Çin, gelecekte parçalarını tedarik etme umuduyla modası geçmiş ürünleri “ayırmaya” niyetli. Bu, Çin'in ülkelerdeki temettüleri kazanacağı yumuşak Çin politikalarının kollarından biri olabilir (Bagitzhanova vd. 2018a: 67).

Böylelikle Çin, ürünlerini satacağı ve yatırım yapacağı ve yeni bir ekonomik ağ yaratacağı yeni bir ekonomik ağ oluşturmaya çalışmakta, kendi politik ve ekonomik arzularının gerçekleşmesi için bir etki alanı yaratacaktır. Ülkenin bu topraklarında kendi başlarına veya Batı dikteleriyle yakalanan Çin ile işbirliği yapmayı reddedemez. Çin, girişime katılırsa, küçük, orta ve büyük ülkeler ne fayda sağlayacaktır. Pek çok ülke, özellikle Doğu Avrupa, Asya ve Afrika'da hala tam olarak iyileşmemiş ya da ekonomik bir kriz içinde. Programa katılarak ve yatırımlar alarak, bu ülkeler ekonomilerini yeniden kurabilecek, güvenliklerini ve devletlerini güçlendirebilecekler. Dünyanın ikinci ekonomisiyle çok sayıda ekonomik bağ ile bağlanacaklar, yarattığı modern teknolojileri alacaklar. Öngörülen programları başarıyla uygulayan ülkeler önemli ekonomik faydalar elde edeceklerdir. Doğru, BKBY girişimi, Çin'in bu ülkeler üzerindeki etkisini belirli bir şekilde artıracak, ancak oylarını Pekin'e getirme şansına sahip olacaklar (Mikheev vd., 2017a: 155).

Bir Kuşak – Bir Yol projesi (BKBY) katılımcıları ne kaybedecek? Alınan meblağları harcayan mağlubiyetçiler, Çin'e belirli hizmetleri vermek zorunda kalacaklar, örneğin, talimatlarında uluslararası yapılara oy vermek zorunda kalacaklar, ya da askeri üsler, stratejik öneme sahip maden yatakları vb. Başvuran ülke tarafından uluslararası arenada somut ve etkili teklifler yapan bir ülkeye dönüşüm örneği Yunanistan tarafından gösterilmiştir. Çin liderliğinin davetlisi olarak, Yunanistan Başbakanı Bir Kuşak – Bir Yol projesine katılmak için Pekin'e geldi. Çin, Akdeniz'deki Yunan limanlarından birini yeniden inşa etmekte, böylece yakın gelecekte Yunanistan, Çin'i Avrupa'ya bağlayan deniz köprülerinden biri haline gelecek. Bunlar. Kar amacı gütmeyen Yunan limanına ilgi duyan Çinli değildi, ama Yunanlılar Çin'e

ikna edici bir iş programı sundular ve para aldılar. Limanın yeniden yapılandırılmasından sonra hem Yunanlılara hem de Çinlilere kârlar getirilecek. Cumhurbaşkanı Xi Jinping'in özü, Çin'in katılımıyla mevcut bölgesel ikili ve çok taraflı işbirliği mekanizmalarını ve yapılarını güçlendirmek olan stratejik programına “Bir Kuşak Bir Yol” denildi. Eski İpek Yolu'nun ruhunun devamı ve gelişmesine dayanan “Bir Kuşak ve Bir Yol” stratejisi, bölgesel ekonomik ortaklıklar için yeni mekanizmaların geliştirilmesini, ülkelerin ekonomik refahını teşvik etmeyi, kültürel değişimleri ve bağları güçlendirmeyi gerektiriyor (Li, 2017: 44-47).

3.4. Bir Kuşak Bir Yol Projesinin İstanbul İçin Önemi

“Bir kuşak bir yol” girişimi, Türkiye'ye komşu ülkelerin ticaret yoluyla daha fazla karşılıklı bağımlı olmaları ve aralarında daha fazla bağlantı kurulması nedeniyle daha elverişli bir rejime sahip olacak olan bölgesel rolünü genişletme fırsatı sunabilir. Bir kuşak bir yol Girişimi, bölge ülkeleri arasındaki ilişkileri mümkün kılacak ve muhtemelen ticari ilişkileri güçlendirecektir. Türkiye, Irak, Suriye, Lübnan, Gürcistan veya Azerbaycan'dan daha güçlü bir para birimine sahiptir ve İran'ın aksine, ekonomik yaptırımlarla karşı karşıya kalmaz, bu da bölgede kalkınma için lokomotif bir güç olabileceği anlamına gelir. Bu yüzden Türkiye, Girişimdeki konumunu geliştirmelidir. Bir kemer bir yoldur ve projeye daha yapıcı bir yaklaşıma sahiptir (European Union Initiative, 2017: 11).

Orta Asya, kıtalar arasında kolay bir geçiş sağladığından, Türkiye'nin konumu, iddialı bir girişim için hayati önem taşımaktadır. Çin Başbakanı Xi Jinping Zirvede, Çin, bu girişimde Türkiye'nin katılımını sağlamak için adımlar atıyor. Pekin'deki Bir Kuşak Bir Yol Zirvede Türkiye Cumhurbaşkanı Recep Tayyip Erdoğan'ın katılmış olması Türkiye'nin bu girişimde destekleyici ülkelere biri olmaya hazır olduğuna dair önemli bir işarettir. Pekin zirvesinde'ki düzenlenen, 14-15 Mayıs 2017 tarihleri arasında Bir Kuşak Bir Yol Projesi olduğunu belirtmek isterken, Türkiye Cumhurbaşkanı Recep Tayyip Erdoğan şunları söyledi: “ Bu Girişim Bir Kuşak, Bir Yol ve bina altyapısı gibi projeler teröre son verecek” dedi (Sarwar, 2018: 57).

Bir Kuşak Karayolu Taşımacılığı Hattı, Türkiye'nin Orta Asya'ya daha hızlı ulaşmasını sağlayabilir ve ülkenin Kazakistan, Türkmenistan, Kırgızistan, Tacikistan ve Özbekistan gibi Orta Asya ülkeleriyle daha yakın siyasi bağlar kurma isteğini tatmin edebilir. Türkiye'deki ihracatçıların Rusya'dan İran'dan geçmek için başka bir seçeneği yoktur. Çünkü Orta Asya ülkeleri denize bağlantı yoktur, ve buna rağmen Bir kuşak Bir Yol Girişimi, Orta Asya pazarına Türk ihracatını sağlamak ve ticaret bağlantılarını güçlendirmek için faydalı olacaktır (Kadılar ve Ergüney, 2017: 87-88).

3.4.1. İstanbul'un Altyapısı

Türkiye'nin altyapısıyla ilgili olarak, Bir Kuşak Bir Yol boyunca büyük yabancı altyapı projeleri, Türk ekonomisinin daha dramatik ve sürdürülebilir bir büyümeye geçiş yönünde önemli ölçüde ilerleyebilir. Bir Kuşak Bir Yol Projesi ülkelerin petrol ve gaz boru hatları, ayrıca iletim dağıtım şebekeleri; iletim ağı elektrik dağıtımı; üçüncü ülkelerde tedarik zincirlerinin üretim kapasitesi; su ve atık yönetimi projeleri; bölgesel ticaret, lojistik merkezleri; ve kentleşme projeleridir (Ekman, vd., 2017: 54-55).

İpek Yolu Ekonomik Kuşağı projesi, İstanbul'un bölgesel iş ve işbirliği bölümü, uluslararası iş ve yatırım, mal, hizmet ticaretinin geliştirilmesi, yeni işlerin yaratılması ve değer zincirlerinin geliştirilmesi konularında yeni fırsatlar yaratıyor. İpek Yolu Ekonomik Kuşağı Projesinin uzun vadede uygulanması, ulaşım altyapısını geliştirecektir, İpek Yolu'na katılan ülkelerden biri İstanbul, İstanbul'un karayoluna erişim sağlayacak, Bir Kuşak Bir Yol proje kapsamın'da İstanbul mallarının dünya pazarlarına ulaştırılmasını hızlandıracak, dış ve karşılıklı ticareti artıracak, yerli ihracatçılar için maliyetleri azaltarak maliyetleri azaltacaktır. ticaret engelleri ve kısıtlamaları, yeni yatırımlar ve ortak projeleri çekiyor (Alijanova, 2017b: 51).

3.4.2. İstanbul'un Lojistiği

Türkiye Lojistik, özellikle son on yılda, lojistik sistemlerinde muazzam iyileşmeler gerçekleştirdi, şimdi bu ilerlemeyi daha da yaygınlaştırmaya çalışıyor; Türkiye'nin batı ve kırsal bölgelerindeki genişlemenin yanı sıra, dış yollardan biri boyunca genişleyen bir kuşak bir yol projesi bağlamında daha çok ilerleyebilmektedir. Yeni oluşturulan ulusal koridorlar ve ağlar, malların ve insanların taşımacılığını arttırmayı amaçlamaktadır. Bunun verimli lojistik merkezlerini teşvik etmesi gerekecek. Bu da, depolar, elektrik konnektörleri, demiryolu ağı odak noktaları ve liman yönetimi gibi uygun yönetim ve altyapı desteğine ihtiyaç duymaktadır (Yağcı, 2018: 77-89).

Türkiye, Türkiye'nin coğrafi konumu ve enerji sektöründeki Batı ile Doğu arasındaki “köprü” rolünden dolayı dünyada çok önemli bir rol oynayan bir ülke ve bu bağlamda lojistik sektörü, ülkenin “bir enerji koridoru” olarak rolünü “bir lojistik koridor ve ticaret” olarak kabul ediyor. Enerji açısından zengin ülkeler ve diğer ülkelerin lojistik merkezleri arasında yaygındır (Vartazarova ve Stegny, 2012a: 6-18).

Türkiye, genç ve dinamik bir nüfusa sahip gelişmekte olan bir ülkedir. İlk on gelişmekte olan piyasa ekonomisi arasındadır ve bu nedenle özellikle uluslararası yatırımcılar için birçok fırsat sunmaktadır. Son yıllarda, ülke kararlı bir liberal ekonomi politikası izledi. Bu politika

kapsamında, yabancı yatırım rejiminin serbestleştirilmesi ilkeleri öne sürülüyor. Son yıllarda yapılan çalışmalar sayesinde yabancı şirketlerin yatırım ortamı daha liberal hale geldi (ICM, 2007: 6-16).

Bu aşamada, Türkiye Cumhuriyeti giderek daha fazla bölgesel bir lider olduğunu iddia ediyor ve aynı zamanda iki medeniyetin birleştiği yerde elverişli bir jeopolitik konumu kullanarak, küresel siyasetteki etkisini artırmaya çalışıyor. Ekonomik alanda, Türkiye liderliği, Cumhuriyetin 100'üncü yıldönümünü dünyanın en gelişmiş on ülkesinde gerçekleştirmeyi ve teknolojik modernizasyonda bölgesel bir lider olmayı hedeflemiştir. Türkiye, hem deniz hem de kara petrol ve doğal gaz yollarını kontrol ettiği için Avrupa ve Asya için stratejik bir enerji geçiş merkezi olmayı hedeflemektedir. Bir yanda dünyadaki hidrokarbonların (Rusya, Hazar bölgesi, Orta Asya, İran, Orta ve Yakın Doğu) yarısından fazlası ve enerji tüketen en büyük pazarlar (AB, Çin, Asya) ile ülkeler ve bölgeler arasında son derece iyi bir coğrafi konum işgal ediyor. Aynı zamanda, Türkiye'nin toplam deplasman bakımından dünyanın en büyük 25. Ticari filosu yurt içi ve yurt dışı kargo taşımacılığı için Avrupa'daki en büyük kapasiteli kamyon filosu (45 bin adet) bulunuyor. Ülkede 50 deniz limanı ve 45 havaalanı var. Aynı zamanda Türkiye Cumhuriyeti'nin bu kadar önemli bir coğrafi ve lojistik potansiyeline sahip olmak, “Bir Kuşak Bir Yol girişim” e katılması önemlidir (Vartazarova ve Stegny, 2012b: 6-21).

İstanbul turizm Öncelikle Türk yetkililerin turizmin gelişimindeki politikası başarılı. Turizm sektörü, yirminci yüzyılın ikinci yarısından itibaren Türk yetkililerin dikkatini çekmeye başladı. Turizme yatırım çekmek için öncelikli alanların seçilmesine karar verildiğinde. 1970'li yılların başlarında Balyke-sir vilayetinden Antalya iline kadar uzanan kıyı bölgesi (burası İzmir, Kuşadası, Bodrum, Marmaris, Çeşme gibi popüler rekreasyon alanlarını kapsamaktadır) böyle bir alandır. Turizm tahminlerine duyulan ihtiyacın farkına varan Türkiye Cumhuriyeti Kültür ve Turizm Bakanlığı, 2007 yılında “Türkiye'de 2023 yılına kadar turizmin gelişmesi için strateji” belgesini hazırladı. Bunu yapmak için, liderlik çevreleri Doğu ve İç Anadolu'da, denizlerin İstanbul'unda altyapı geliştirmeye ve iyileştirmeye çalışırlar (Aleksandr, 2016: 23-24).

Strateji aynı zamanda, devletin turizmi desteklemesi, uluslararası işbirliğini genişletmesi, turizm sezonunu iç bölgelerin gelişmesiyle bir takvim yılına yükseltmesi ve Türkiye'de reklam turizmi gibi görevleri de tanımlamaktadır. Bu sorunları çözmek için çok çeşitli faaliyetler yürütülmektedir. Sonuçlanan uluslararası anlaşmalar ve anlaşmalar. Ülkeler arasındaki gelişmiş iletişim ve ulaşım altyapısı Bir Kuşak ve Bir Yol, olası varış yerleri daha erişilebilir hale geldikçe turizmi teşvik etmeye de yardımcı olacak (Avatkov, 2013: 58-59).

Türkiye Cumhuriyeti, altyapıların gelişmesine çok büyük önem vermektedir. Otel fonu yaygınlaşmakta, yeni demiryolları, limanlar, havalimanları inşa edilmekte ve ülkenin turizm için en önemli noktalarını tek bir ağa bağlamaktadır. Turistlerin dikkatine çekmek için İstanbul'daki deniz taksileri gibi sıra dışı araçlar çalışmalarına başlıyor (Lansky, 2014: 49-50).

Tablo 3.1 İstanbul-İlinin Lojistik Üs Olma Potansiyelinin Swot Analizi

GÜÇLÜ YANLAR-(S)	ZAYIF YANLAR-(W)
1. İstanbul'un coğrafi konumu ve enerji sektöründeki Batı ile Doğu arasındaki 'köprü' rolünden dolayı dünyada çok önemli bir rol oynaması. 2. Türkiye- İstanbulda lojistik sistemlerinde özellikle son on yılda, muazzam projeler gerçekleştirilmesi: 1. İstanbul'daki Sultan Selim Yavuz Köprüsü, üçüncü köprü Projesi. 2. İstanbul'daki Üçüncü Havalimanı Projesi. 3. İstanbul'daki Üç Katlı Büyük İstanbul Tünel Projesi. 4. İstanbul'daki gerçekleştirilecek Kanal İstanbul Projesi. 3. Dünyanın en büyük 25. Ticari filosu yurt içi ve yurt dışı kargo taşımacılığı için Avrupa'daki en büyük kapasiteli kamyon filosu (45 bin adet) bulunması. 4. İstanbuldan Avrupa Birliği Ülkelerine Lojistik açıdan Deniz Yolu Taşımacılığı elverişli olması. 5. İstanbulun ihracat malların Orta-Asya'ya kolay ulaşması: 1. Demiryolu Taşımacılığı bağlantısı olması 2. Denizyolu Taşımacılığı bağlantısı olması	1. İstanbuldan Türkiye'nin başka şehirlerine lojistik açısından Demiryolu Taşımacılığının bulunmaması 2. İstanbul'daki Taşımacılık altyapısının teknik durumunun düşük seviyede olması ve hizmete uygun olmaması. 3. İstanbulda karayolu taşımacılığında yoğun trafikten dolayı müşteriye geç hizmet verilmesi. 4. İstanbulda bulunan büyük konteynır limanlarında Demiryolu bağlantısının eksikliğinden dolayı Türkiye'nin başka şehirlerine ürünlerin dağıtılması güçlüğü.

FIRSATLAR-(O)	TEHDİTLER-(T)
1. Bir Kuşak Bir Yol Çin projesinde Türkiye-İstanbul ayağının olması. 2. Proje kapsamında Karayolu Taşımacılığı Hattının, Türkiye'yi Orta Asya'ya daha hızlı bağlaması. 3. Türk şirketleri sınırların ötesine geçtiğinden, bir kuşak bir yol Girişimi, güzergahı Orta Asya işletmelerinin sunabileceği çok sayıda alanda faaliyetlerini destekleyebilmesi. 4. Türkiye Cumhuriyeti'nin önemli bir coğrafik konuma ve lojistik potansiyeline sahip olması. 5. Türk Hükümeti'nin 2023 yılına yönelik kurduğu projelerin planlanması ve geliştirmesi Bir Kuşak Bir Yol projesine desteğin artırılması. 6. Bir Kuşak Bir Yol Projesi Türkiye ve İstanbul'daki mevcut ve kurulması planlanan Projelerine büyük avantajlar sağlayabilmesi: 1. İstanbul ulaşımı açısından 2. İstanbul Turizmi açısından	1. Türkiye-İstanbul ve başka illerin pazarlarında ve AVM'lerde Çin mallarının satışı ve dolayısıyla Yerli Üreticinin arz fazlası ile karşılaşması. İç piyasanın durgunlaşması. 2. Turizmin gelişmesi sonucu olarak altyapı çalışmalarına duyulan ihtiyacın artması. 3. Sınır bölgelerinde yaşanan çatışmalar ve artan terör etkisi. 4. Yabancı pazarlara girişi sonucu oluşabilecek güvenlik zaafiyetleri. 5. Projeye katılacak ülkelerle pazarda yaşanacak olan rekabet.

İstanbul'daki Türk şirketleri sınırların ötesine geçtiğinden, bir kuşak bir yol Girişimi, güzergahı Orta Asya işletmelerinin sunabileceği çok sayıda alanda faaliyetlerini destekleyebilir. Temel anahtar sektörler; altyapı, denizcilik ve lojistik, bankacılık, finansal hizmetler, profesyonel hizmetler ve enerji. Tarım, balıkçılık, gıda endüstrisi, aydınlatma ekipmanı imalatı, eğitim, turizm ve tüketim sektörlerinde ek fırsatlar da bulunmaktadır. Son yıllarda Türk dış yatırımcılar büyük altyapı projelerine yatırım yapmaya başladılar. Halihazırda büyük ölçekli inşaat projelerinde bulunan ve büyük kamu kuruluşlarının faaliyetlerini sürdürdüğü İstanbul şehrinde. Ancak son zamanlarda, bazı küçük Türk devlet teşebbüsleri ve özel şirketler de uluslararası arenaya girmeye başladı. 2023 yılında Türk Hükümeti'nin kurulduğu geleceğe yönelik projelerin planlanmasına kadar, geliştirilmektedir (Rozov, 2018: 178-180).

3.5. Bir Kuşak Bir Yol Projesinin Dushanbe İçin Önemi

14-15 Mayıs 2017, Pekin'de, Çin liderliği, Başkan Xi Jinping, dünya topluluğuna, resmi olarak bölgesel yönleri tanımlayacak “Bir Kuşak Bir Yol Girişimi” olarak adlandırılan iddialı bir dış politika projesi sundu. Çin'in bölgesel ve uluslararası faaliyetlerinin ana hatlarını ve ana yönlerini en az önümüzdeki on yıl boyunca belirleyecek olan “Bir Kuşak Bir Yol Girişim” projesi resmi olarak adlandırıldı (Kireeva, 2018b: 61-64).

Dünyadaki, Avrupa ve Afrika'nın yanı sıra Asya'daki fiziksel ve ruhsal bağlantıların güçlendirilmesi fikrine dayanmaktadır. Politika koordinasyonu, altyapı inşaatı (demiryolları ve otoyollar), engelsiz ticaret, finansal entegrasyon ve insandan insana temaslar olmak üzere devletlerarası ilişkilerin beş ana alanına dikkat edilmiştir. Girişim, dünya GSYİH'sının % 55'ini, dünya nüfusunun % 70'ini ve bilinen enerji kaynakları rezervlerinin % 75'ini oluşturan 65 ülkeyi kapsayan içerik ve amaçlar açısından benzeri görülmemiş bir projedir. Çin'in inisiyatifi hemen hemen kendi batı kalkınma planlarını kendi ulusal kalkınma planlarıyla ilişkilendirmek için projelerle gelen batı komşularının büyük bir çoğunluğu tarafından coşkuyla karşılandı (Pestsov, 2018b: 10-21).

3.5.1. Duşanbe'nin Altyapısı

Duşanbe'nin Ekonomik Kalkınma Bakanlığı, Çin'in Kalkınma ve Reformları Devlet Komitesi ile, “Bir Kuşak Bir Yol” Projesinin önemli bir bileşeni olan İpek Yolu Ekonomik Kuşak (İYEK) Projesinin uygulanması ile ülkenin kalkınma planlarının birleşimine dair bir mutabakat imzaladı. İki demiryolunun inşa edilmesi için ortak çabalar beklenmektedir: Çin - Tacikistan (Afganistan, İran ve Türkiye'ye daha fazla erişim) ve Tacikistan - Afganistan - Türkmenistan. Tacikistan, mevcut coğrafi avantajları kullanarak taşımacılık ve ticaretin geliştirilmesi yoluyla devlet ekonomisini artırma amaçlı projesini duyurdu. Bu, hem olumlu bir coğrafi konumun hem de jeopolitik faydaların kullanılmasına yardımcı olacak, bir ekonomik entegrasyon projesidir. Asya, Avrupa ve Afrika'yı birbirine bağlayan ağ, mal ve fikir alışverişini teşvik eden 4 milyardan fazla insanı entegre etmeyi vaat ediyor (Svetlicinii, 2018: 10-11).

Mevcut kaynaklara göre, yeni Çin inisiyatifi üç stratejik hedefe ulaşabilir:

- Uluslararası ve bölgesel ticaretin genişlemesi;
- Tacikistan ve Orta Asya toprakları aracılığıyla Çin'den Avrupa'ya ve Orta Doğu'ya uluslararası taşımacılık koridorlarının oluşturulması;
- Orta Asya'da Çin'in ekonomik varlığında stratejik olarak önemli bir ortak olarak kademeli bir artış.

Bu hedeflere ulaşmak için Çin'in başlıca hedefleri:

- Ticaret ve ekonomik işbirliğinin geliştirilmesi, uluslararası ve karşılıklı ticarete sayısız engel ve kısıtlamanın ortadan kaldırılması, yatırım için elverişli bir iklim yaratılması;
- Çeşitli uluslararası taşımacılık koridorlarının esnek kullanımına izin veren Avrasya kıtalararası demiryolu ve karayolları ağının inşaatı;
- Başta Orta Asya ülkeleri olmak üzere, İpek Yolu üzerindeki ülkelerle olan ticaret, ekonomi ve lojistik ilişkilerinin kapsamlı bir şekilde güçlendirilmesi; (Alijanova, 2017a: 49-50).

Deniz İpek Yolu, “Bir Kuşak Bir Yol Girişimi” altındaki projelerin en önemlisidir. Orta Asya'daki CEI'nin, ekonomik kalkınma potansiyeli ve geleneksel güvenlik tehditlerinin çok önemli olmadığı bir bölgede, Çin'in “stratejik arkasını” sağlamlaştırmayı hedeflediğine inanıyor. Buna karşılık, Deniz İpek Yolu doğrudan Çin'in merkez tırmanış bölgesine bağlanır (Pestsov, 2018a: 10).

Her şeyden önce, Orta Asya bölgesi, yani Kazakistan, Kırgızistan, Tacikistan, Özbekistan ve Türkmenistan, Avrupa, Rusya, Türkiye ve İran ile ticaret ve ekonomik bağları genişletmek için bir karakol olarak belirlendi. Tacikistan ve Orta Asya, bir bütün olarak Orta Avrasya'da son derece önemli bir jeostratejik konuma sahiptir. Bu ülkelerde değerli metaller, cevher ve metalurjik hammaddeler, enerji kaynakları hazineleri vardır. Bu bölge, dünyanın büyük güçlerinin (Rusya, Çin, ABD, AB, vb.) Jeopolitik ve ekonomik çıkarlarında önemli bir rol oynamaktadır (Zhanbulatova, vd., 2018b: 69-71).

Tacikistan, “Tek Kurutulmuş Yol” İnisiyatifi'nin ekonomisini, yönetimini ve başarılı bir şekilde uygulanmasını etkileyen temel göstergelerin gerisinde kalıyor. Asya Altyapı Yatırım Bankası ve İpek Yolu Fonu oluşturma, Çin'in çok yönlü işbirliğini güçlendirmek için büyük önem taşıyan Çin inisiyatifinin güçlü bir yönüdür. Bu, enerji, ulaşım, iletişim ve ekonominin diğer sektörlerinde ortak projeler için finansman sağlayacaktır (Khan, 2018: 7-11).

İpek Yolu Ekonomik Kuşağı projesi, Duşanbe'nin bölgesel iş ve işbirliği bölümü, uluslararası iş ve yatırım, mal, hizmet ticaretinin geliştirilmesi, yeni işlerin yaratılması ve değer zincirlerinin geliştirilmesi konularında yeni fırsatlar yaratıyor. İpek Yolu Ekonomik Kuşağı Projesinin uzun vadede uygulanması, ulaşım altyapısını geliştirecek, İpek Yolu'na katılan ülkelerden biri Duşanbe karayoluna erişim sağlayacak, Duşanbe mallarının dünya pazarlarına ulaştırılmasını hızlandıracak, dış ve karşılıklı ticareti artıracak, yerli ihracatçılar için maliyetleri azaltarak maliyetleri azaltacaktır. ticaret engelleri ve kısıtlamaları, yeni yatırımlar ve ortak projeleri çekiyor (Jumadilova ve Chaukerova, 2018a: 93-94).

3.5.2. Duşanbe'nin Lojistiği

Orta Asya'da ulaşım ve lojistik altyapısının yetersiz gelişimi, yerel işletmelerin uluslararası piyasalarda rekabet etmesi, dış pazarlara girme isteksizliği ve düşük nakliye hizmetleri seviyesi nedeniyle kısıtlanacaktır. Tacikistan'a yönelik tehditlerden biri, ulusal ekonominin hammadde yönelimi olabilir, çünkü Çinli şirketlerin yatırım projeleri, esas olarak enerji ve doğal gazın çıkarılmasıyla ilişkilidir. Diğer tehditler arasında Çin ticaretinin, ekonomisinin ve göçünün Tacik piyasasına genişlemesi, Çin işletmelerinin artan dampingi, Çin'in Tacikistan'da kurduğu işletmelerin Çinli işçilere öncelik vermesi, artan işsizlik, ticaret dengesinin kötüleşmesi, kaçakçılığın artması ve Tacik girişimleri için artan rekabet yer alıyor. Modern ulaşım altyapısına ve iletişimine dayanan canlı bir Büyük İpek Yolu, İpek Yolu boyunca ülkeler ve Avrupa ile Asya arasındaki malların, hizmetlerin, sermayenin ve emeğin hızla hareket etmesini sağlayabilir (Yawen, 2018: 43-47).

Dünyanın en büyük finans merkezi olan Çin, orta vadede Asya Altyapı Yatırım Bankası ve İpek Yolu Fonu'nun oluşturulduğu bölgesel altyapının gelişimine büyük miktarlarda yatırım yapıyor. Tacikistan ve diğer Orta Asya ülkelerinin yanı sıra, risk ve tehditleri en aza indirirken, bölgesel işbirliğinin yeni fırsatlarını ve avantajlarını etkin bir şekilde kullanmak için “İpek Yolu Ekonomik Kuşağı” Çin inisiyatifinin uygulanmasına katılmak önemlidir. İpek Yolu'nun yeniden canlandırılması konusundaki Çin kavramı içinde, çeşitli bölgesel entegrasyon derneklerikatılımcıları olan İpek Yolu boyunca devletler arasındaki ticaret, ekonomik ve yatırım işbirliğini genişletme imkanını sağlamak önemlidir. Sonuç olarak, Duşanbe'nin “İpek Yolu'nun ekonomik kuşağı” kavramını duyurmak için seçildiği belirtilmelidir. Çin liderliği Tacikistan'ı Orta Asya'daki ana ve gelecek vadeden ticaret ve ekonomik ortak olarak görmektedir. Ayrıca Tacikistan, Çin'in Orta Asya ülkeleriyle ticaretinin-% 55'inden fazlasını oluşturuyor (Bagitzhanova, vd., 2018b: 71).

Tablo 3.2 Duşanbe-İlinin Lojistik Üs Olma Potansiyelinin Swot Analizi

GÜÇLÜ YANLAR-(S)	ZAYIF YANLAR-(W)
1. Ülkenin Asya kıtadaki en kısa ve güvenli ulaşım rotalarına izin veren elverişli coğrafi konumu 2. Kendi coğrafyasında diğer ülkelere göre Gelişmiş Enerji potansiyeline sahip olması 3. Duşanbe orjinli transit ağır malların Tacikistanın diğer illerine kolayca Demiryolu üzerinden müşterilerine ulaşabilmesi. 4. Geniş Karayolu ağına sahip Duşanbe şehrinde faaliyet gösteren işadamlarının Çin Halk Cumhuriyetine kolay ulaşması. 5. Kırgızistan-Duşanbeye Transit koridor Karayolu üzerine Duşanbe'yi Kırgız sınırına ve ötesine bağlayan büyük karayolu Projesi. 6. Transit kargo trafiğinin yüksek taşımacılık güvenliği. Multimodal taşıma sistemi, çok çeşitli güzergah ve teslimat imkanları.	1. Duşanbe'de ulaştırma ve lojistik sisteminin geliştirilmesi için birleşik bir Kavram eksikliği. 2. Lojistik Taşımacılık altyapısının teknik durumu düşük seviyede. 3. Duşanbe'de yurt dışında Lojistik alanında eğitim alan Kalifiye eleman yetersizliği. 4. Nakliye ve gümrük bariyerlerinin mevcudiyeti. 5. Nitelikli personel eksikliği ve Bilişim Teknolojilerinin yetersiz olması. 6. Duşanbe'nin Üniversitelerinde Uluslararası ticaret ve Lojistik alanında eğitimin az olması. 7. Duşanbe lojistik sistemine geliştirmek için Çin limanına bağlantısının olmaması. 8. Duşanbede Lojistik alanın'da Havayolu Taşımacılığının yetersiz olması.

FIRSATLAR-(O)	TEHDİTLER-(T)
1. Duşanbenin “Bir Kuşak Bir Yol” projesine girerek uluslararası arenada adını duyurması. 2. Bir Kuşak Bir Yol Çin projesi Duşanbe’nin Ulaşım, lojistik ve bilgi-finans sisteminin uluslararası bir merkez seviyesine getirilmesi. 3. Tacikistan Cumhuriyeti’nin yatırım ortamının iyileştirilmesi ve yatırım çekiciliğini arttırmak. 4. “Bir Kuşak Bir Yol” Çin projesi sayesinde Avrupa ülkelerin ürettiği ürünlerin Duşanbe pazarına kolayca ulaşabilmesi. 5. İç hatlarda konteyner trafiği için kuru yük limanların geliştirilmesine duyulan ihtiyaç. 6. Duşanbenin ihracat ürünlerinin dünya pazarlarına ulaştırılmasının hızlandırması.	1. Olası doğal tehlikeler ve insan kaynaklı felaketler. 2. Bir Kuşak Bir Yol Projesinden dolayı Duşanbe pazarına Çin kaliteli ticaret mallarının girmesi. 3. Çin merkezli işgücü göçünün Duşanbe aleyhine genişlemesi. 4. 2016 yılında Özbekistan-Çin arasında imzalanan 19.2 kilometre uzunluğundaki Qamchiq demiryolu tünelinin açılması. 5. Duşanbe-kulob Sınır bölgelerinde yaşanan çatışmalar ve artan terör etkisi. 6. Çin’in ticaret, mallarının ekonomi ve göç genişlemesinin Duşanbe pazarında güçlendirilmesi.

Bir Kuşak Bir Yol projesi, Duşanbe'nin bölgesel iş ve işbirliği bölümü, uluslararası iş ve yatırım, mal ve hizmet ticaretinin geliştirilmesi, yeni işlerin yaratılması ve değer zincirlerinin geliştirilmesi konularında yeni fırsatlar yaratıyor. Bir Kuşak Bir Yol projesinin uzun vadede uygulanması, ulaşım altyapısını geliştirecek, İpek Yolu'na katılan ülkelerden biri Duşanbe Duşanbe’nin karayoluna erişim sağlayacak, Duşanbe mallarının dünya pazarlarına ulaştırılmasını hızlandıracak, dış ve karşılıklı ticareti artıracak, yerli ihracatçılar için maliyetleri azaltarak maliyetleri azaltacaktır. Ticaret engelleri ve kısıtlamaları, Duşanbeye farklı ülkelerin ticaret piyasasına fırsat sağlayacak, yeni yatırımlar ve ortak projeleri çekiyor (Jumadilova ve Chaukerova, 2018b: 90-91).

İpek Yolu Ekonomik Kuşağı'nın oluşumu, İpek Yolu boyunca sosyal-ekonomik kalkınma ve yaşam standartlarının düzeyindeki mevcut farklılıklar, Orta Asya'da ulaşım ve lojistik altyapısının yetersiz gelişimi, yerel işletmelerin uluslararası piyasalarda rekabet etmesi, dış pazarlara girme isteksizliği ve düşük nakliye hizmetleri seviyesi nedeniyle kısıtlanacaktır. Duşanbe'ye yönelik tehditlerden biri, ulusal ekonominin hammadde yönelimi olabilir, çünkü Çinli şirketlerin yatırım projeleri, esas olarak petrol ve doğal gazın çıkarılmasıyla ilişkilidir.

Diğer tehditler arasında Çin ticaretinin, ekonomisinin ve göçünün Tacik piyasasına genişlemesi, Çin işletmelerinin artan dumpingi, Çin'in Duşanbe'de kurduğu işletmelerin Çinli işçilere öncelik vermesi, artan işsizlik, ticaret dengesinin kötüleşmesi, kaçakçılığın artması ve Duşanbe girişimleri için artan rekabet yer alıyor. Modern ulaşım altyapısına ve iletişimine dayanan canlı bir Büyük İpek Yolu, İpek Yolu boyunca ülkeler ve Avrupa ile Asya arasındaki malların, hizmetlerin, sermayenin ve emeğin hızla hareket etmesini sağlayabilir (Yawen, 2018: 43).

Dünyanın en büyük finans merkezi olan Çin, orta vadede Asya Altyapı Yatırım Bankası ve İpek Yolu Fonu'nun oluşturulduğu bölgesel altyapının gelişimine büyük miktarlarda yatırım yapıyor. Duşanbe ve diğer Orta Asya ülkelerinin yanı sıra, risk ve tehditleri en aza indirirken, bölgesel işbirliğinin yeni fırsatlarını ve avantajlarını etkin bir şekilde kullanmak için “İpek Yolu Ekonomik Kuşağı” Çin inisiyatifinin uygulanmasına katılmak önemlidir. İpek Yolu'nun yeniden canlandırılması konusundaki Çin kavramı içinde, çeşitli bölgesel entegrasyon dernekleri (SCO, EEA, ECO, CAREC vb.) katılımcıları olan İpek Yolu boyunca devletler arasındaki ticaret, ekonomik ve yatırım işbirliğini genişletme imkanını sağlamak önemlidir. Sonuç olarak, Duşanbe “İpek Yolu'nun ekonomik kuşağı” kavramını duyurmak için seçildiği belirtilmelidir. Çin liderliği Duşanbe'yi Orta Asya'daki ana ve gelecek vadeden ticaret ve ekonomik ortak olarak görmektedir. Ayrıca Duşanbe, Çin'in Orta Asya ülkeleriyle ticaretinin% -55'inden fazlasını oluşturuyor (Bagitzhanova, vd., 2018c: 71-72).

SONUÇ

Son yıllarda taşımacılık ve lojistik sistemi, dünyadaki büyük ilerlemelerin başarılı olmasıyla karakterize edilmiştir. Taşımacılık ve lojistik sistemi, her bir devlet ekonomisinin gelişimi için hayati sektörlerden biridir. Ülkede ulaştırma ve lojistik sisteminin gelişimi, esas olarak ülkenin coğrafi konumuna, nüfuslu şehirlerin sayısına, yaşam kalitesine ve nüfusun hareketliliğine bağlı olup ülkenin dış ticareti yürütmek, ülkeler ve kıtalar arasındaki ithalat ve ihracat gerçekleştirmek için küresel pazarlara erişim sağlamak için deniz erişimine sahip olması çok önemlidir. Örneğin, Avrupa ve Çin Halk Cumhuriyeti gibi ülkelerin devasa limanları vardır. Belirtilen bu ülkeler, aynı zamanda, yerel ve uluslararası operasyonlar için bir lojistik merkezlere sahiptirler. Ayrıca her türlü konteyner, kargo mal ve hizmetleri sunmaktadırlar.

Modern ekonomik koşullarda, lojistik faaliyetler küreselleşmektedir. Bu durum, ürünlerin tedarik zinciri boyunca her türlü ulaşım modu ile taşınmasını, dolayısıyla demiryolu, denizyolu, havayolu ve karayolu arasındaki etkileşimin artmasına yol açmaktadır. Bununla birlikte tek tek ülkelerin ulaştırma sistemlerinin, ülkeler ve kıtalar arasında mal akışını sağlayan tek bir küresel ulaştırma sistemine entegrasyonu süreci söz konusudur. Örneğin, büyük limanlara, tek bir iç ulaşım sistemine sahip olan ve gayri safi yurtiçi hasılası yüksek olan Avrupa ülkeleri ve Çin Halk Cumhuriyeti gibi ülkelerin, kendi aralarında ve dünyanın diğer ülkeleri arasında mal ticaretini yapmak için koridoru olan ülkeleri kullanmaları gerekmektedir. Dolayısıyla söz konusu bu ülkeler olmadan lojistik faaliyetleri yürütmek mümkün değildir. Avrupa ülkeleri, Çin Halk Cumhuriyeti ile dış ticaret yapmak için Türkiye Cumhuriyeti'nin ulaşım koridorlarını kullanmalıdır. Ayrıca Çin Halk Cumhuriyeti, Avrupa ülkeleriyle dış ticaret, ithalat ve ihracat yapmak için Orta Asya'nın koridorlarını kullanmalıdır. Orta Asya ülkelerinden biri olan Tacikistan Cumhuriyeti, altı otoyol koridoru olan fakat denize erişimi olmayan bir ülkedir. Denize erişimi olmamayı bir handikap olarak gören Çin, Avrupa ülkeleri ve dünyadaki diğer ülkelerle lojistik faaliyetleri yürütmek için iyileştirmeler yapmaktadır.

Çin Devlet Başkanı Xi Jinping, 15 Mayıs 2017 tarihinde Pekin'de düzenlenen forumda yaptığı konuşmada, dünyaya 21. Yüzyıl İpek Yolu Ekonomik Kuşağı ve Deniz İpek Yolu konseptlerini sunmuştur. Daha önce “bir kuşak, bir yol” denilen “bir kuşak ve bir yol” girişimini başlatmıştır. İpek Yolu Ekonomik Kuşağı anlamını taşıyan “Kuşak”, Çin, Orta Asya, Rusya ve Avrupa'yı birleştirmeyi, Çin ve Hint Okyanusu'nu Basra Körfezi ve Akdeniz ile Orta Asya üzerinden bağlamayı amaçlamaktadır.

Tez çalışmasının temelinde "Bir Kuşak, Bir Yol" projesi kapsamında İstanbul ve Duşanbe'nin lojistik üs olma potansiyeline yönelik (S) Güçlü Yönleri, (W) Zayıf Yönleri, (O) Fırsatları, (T) Tehditleri karşılaştıran (SWOT) analizinin yapılması yatmaktadır. Bu ülkeler olmadan, "Bir Kuşak, Bir Yol" projesinin faaliyete geçmesi veya etkin bir şekilde uygulanması mümkün değildir. "Bir Kuşak, Bir Yol"projesinde kilit rol oynayan bu ülkeler, Avrupa ülkeleri ile Çin Halk Cumhuriyeti arasındaki bağlantıyı sağlayan coğrafi özelliklere, transit koridorlara, köprülere ve tünellere sahiptirler. İstanbul-Duşanbe mevcut coğrafi avantajlarını kullanarak taşımacılık ve ticaretin geliştirilmesi yoluyla devlet ekonomisini artırma amaçlı projesini duyurdu. Bu hem olumlu bir coğrafi konumun hem de jeopolitik faydalarının kullanılmasına yardımcı olacak bir ekonomik entegrasyon projesidir. Asya, Avrupa ve Afrika'yı birbirine bağlayan ağ, mal ve fikir alışverişini teşvik eden "İpek Yolu Ekonomik Kuşağı" Çin inisiyatifinin 4 milyardan fazla insanı entegre etmeyi vaat ediyor.

Araştırma ve yapılan SWOT analizi İstanbulla ilgili araştırdığımızda güçlü yanları; İstanbul'un coğrafi konumu kara yolu ulaşım sektörün'deki Batı ile Doğu arasındaki 'Köprü ve Tünel' rolünden dolayı dünyada çok önemli bir rol oynaması, İstanbulun lojistik sistemlerinde özellikle son on yılda muazzam projeler gerçekleştirilmesi:

- İstanbul'daki üçüncü köprü projesi Yavuz Sultan Selim Köprüsü,
- İstanbul'daki Üçüncü Havalimanı Projesi.
- İstanbul'daki Üç Katlı Büyük İstanbul Tünel Projesi.
- İstanbul'daki gerçekleştirilecek Kanal İstanbul Projesi.

İstanbul'da böyle projeler gerçekleştirilmesi ile Lojistik üs olma potansiyelini geliştirilmesi ile güçlü yanlarının, yüksek seviyede olduğunu göstermektedir.

Zayıf yanları ise;

- İstanbuldan ürünlerin büyük şehirlere, büyük konteynır limanlarından dağıtılması, demir yolu bağlantısının eksikliğinden kaynaklanması.
- İstanbulda karayolu taşımacılığında yoğun trafikten dolayı müşteriye geç hizmet verilmesi.

Bunlar zayıf yanların öne çıkan unsurları olmaktadır.

Fırsatlar ise;

- Bir Kuşak Bir Yol Projesi İstanbul'daki mevcut ve kurulması planlanan Projelerine büyük avantajlar sağlayabilmesi.
- Türk Hükümeti'nin 2023 yılına yönelik kurduğu projelerin planlanması ve geliştirmesi için Bir Kuşak Bir Yol projesine desteğinin arttırılması gereklidir.

Swot analizi göstergelerine göre İstanbul ile ilgili tehdit oluşturan başlıkların ilk sıralarında; İstanbul'da ve Türkiye'nin başka illerin pazarlarında ve AVM'lerde Çin mallarının satışı ve dolayısıyla Yerli Üreticinin arz fazlası ile karşılaşması ve iç piyasanın durgunlaşmasıdır.

Araştırma ve yapılan SWOT analizi sonucu, Duşanbe ile ilgili güçlü yanları;

- Duşanbe, ağır transit malların Tacikistanın diğer illerine kolayca Demiryolu üzerinden müşterilerine ulaşabilmesi.
- Ülkenin Asya kıtasındaki en kısa ve güvenli ulaşım rotalarına izin veren elverişli coğrafi konumu.

Duşanbe'nin zayıf yanların ise;

- Duşanbe'de yurt dışında Lojistik alanında eğitim alan Kalifiye eleman yetersizliği.
 - Duşanbe'de lojistik alt yapının eksik olması
- Fırsatlar ise;
- Bir Kuşak Bir Yol projesi Duşanbe'nin Ulaşım, lojistik ve bilgi-finans sisteminin uluslararası bir merkez seviyesine getirilmesi.
 - Duşanbenin ihracat ürünlerinin dünya pazarlarına ulaştırılmasının hızlandırması.
- Tehditler ise;
- Duşanbe-kulob Sınır bölgelerinde yaşanan çatışmalar ve artan terör etkisi.
 - Olası doğal tehlikeler ve insan kaynaklı felaketler.

Swot analizi göstergelerine göre İstanbul'un son 10 yılda lojistik anlamda oldukça geliştiği, ayrıca İstanbul'un Duşanbe'ye kıyasla güçlü yanlarının daha fazla, zayıf yanlarının ise daha az olduğu tespit edilmiştir. Bununla birlikte İstanbul'un Duşanbe'ye kıyasla çevresinde daha fazla fırsata sahip olduğu ve daha az tehditle yüz yüze olduğu ve lojistik faaliyetlerin güvenliği bakımından daha güvenli bir şehir olduğu belirlenmiştir. Ayrıca, "Bir Kuşak, Bir Yol" projesi bağlamında lojistik üs olma potansiyeli bakımından iki şehir kıyaslandığında; İstanbul'un lojistik üs olma potansiyelinin Duşanbe'ye kıyasla daha gelişmiş ve ilerde olduğu sonucuna varılmıştır.

Çalışmanın gelecekte bu konuda yapılacak olan çalışmalara temel oluşturması ve daha kapsamlı bilimsel araştırmalara bir ölçüde de olsa yol göstermesi başlıca dileğimizdir.

KAYNAKÇA

- Abramova, E. (2005). "The Role of Warehousing Logistics in Coordinating Supply And Demand in the Market". *Bulletin of the Russian Economic University*, 44(3): 74.
- Acar, C. (2009). "Turkish Model The Build-Operate-Transfer Model For Aerodrome Terminal Buildings". *Head of the Aerodromes Department, Demirtepe – Ankara*, (54): 16.
- Acer, A. (2018). "Determination of Port Container Terminal Activities by Data Envelopment Analysis". *Istanbul University Institute of Social Sciences Number of Methods in Business Administration*, 2 (1): 15-16.
- Adil, S. ve Özsoz, E. (2017). Water Exchange Through Canal Istanbul and Bosphorus Strait. ORDU University, *Fatsa Faculty of Marine Sciences, Eurasia Institute of Earth Sciences, Istanbul*, (2): 81.
- Aleksandr, D. (2015). "Entegre Lojistik Zincirlerinde Sistem Yönetiminin Kavramsal Temelleri", *SuSu Bülteni. Seri: Ekonomi ve Yönetim Moskova*, 44(1): 169.
- Aleksandr, D. (2014). "Process-Oriented Approaches For Designing and Modeling Supply Chains", *Güney Ural Devlet Üniversitesi Serisi "Ekonomi ve Yönetim" Bülteni*, 21(4): 50-51.
- Aleksandr, K. (2016). "Influence of Domestic Political and Foreign Policy Factors For Development Tourism Industries in the Turkish Republic". *St. Petersburg State University*, (1): 23-24.
- Alexander, S. (2017). "Authoritarian Infrastructure Complex: The Turkish Tale", *Bulletin of the Orenburg State University*, 17(1): 36-38.
- Alijanova, O. (2017a). "Master of World Economy and Geopolitics, Senior Researcher, Department of China Economics". *Tashkent State Institute of Oriental Studies UDC*: (1): 49-50.
- Alijanova, O. (2017b). "Master of World Economy and Geopolitics, Senior Researcher, Department of China Economics". *Tashkent State Institute of Oriental Studies UDC*: (1): 51.
- Aliyeva, R. (2013). "The Forms of the Interaction between Tajikistan Republic and the Chinese People's Republic in the Frames of Shoes". *Bulletin of the Tajikistan State University*, 41(2):106.

- Amonulloev, I. (2017a). *Features and Problems of Increasing the Efficiency of the Regional Transport System in the Republic of Tajikistan*. Unpublished Master's Thesis. Tajik Tekhnical University, Osimi, Dushanbe.
- Amonulloev, I. (2017b). "Improving the Efficiency of the Functioning of the Transport System in the Conditions of the Mountain Region", *Tajik Tekhnical University Named After Academician M.S. Osimi*, (1): 57-63.
- Amonulloev, I. (2017c). "Increase of the Efficiency of Functioning of the Transport System in the Conditions of the Mountain Region", *Tajik Tekhnical University Named After Academician M.S. Osimi*, (1): 57-58.
- Antipov, D. ve Stepanova, E. (2012). "Integration of quality management in logistics activities". *Science vector of Togliatti State University*, (1): 48.
- Aslamov, A. (2014a). "Assessment of the Degree of Integration of the Republic of Tajikistan in the World Economy". *Bulletin of the Tajik State University of Law, Business and Politics. Humanities Series*, (4): 11-25.
- Aslamov, A. (2014b). "Assessment of the Degree of Integration of the Republic of Tajikistan in the World Economy". *Bulletin of the Tajik State University of Law, Business and Politics. Humanities Series*, (4): 109-110.
- Aslamov, A. (2014c). "Assessment of the Degree of Tajikistan Republic Integration into World Economy". *Bulletin of the Tajik State University of Law, Business and Politics. Humanities Series*, (4), 109-112.
- Astrid, H. (2018). "Will Trump make China great again? The belt and road initiative and international order". *Nordin and Mikael Weissmann*, 55(3): 232-245.
- Avatkov, V. (2013). "Foreign Ideology of the Republic of Turkey under the rule of the Justice and Development Party", *Moscow State Institute of International Relations (University) of the Ministry of Foreign Affairs of Russia*. 12(2): 58-59.
- Ayla, E. (2005). "The Second Railway Privilege Granting to Germany: The Cereal Line". *Anadolu University, Faculty of Letters, Department of History, Yunus Emre Campus 26470 Eskişehir*, 55(18): 104-107.
- Azimov, P. (2016a). "Prospects of Transport and Logistics Activities in the Republic of Tajikistan", *Bulletin of the South Ural State University. Series: Economics and Management*, 11(2): 165-176.
- Azimov, P. (2016b). Prospects of Transport and Logistics Activities in the Republic of Tajikistan, *Bulletin of the South Ural State University. Series: Economics and Management*, 11(2): 165-176.

- Azimov, P. (2017a). "Classification of Preconditions of the Transformation of Transport", *Bulletin of the South Ural State University. Ser. Economics and Management*, 47(1): 161-67.
- Azimov, P. (2017b). "Development of Transport and Logistics Infrastructure in the Republic of Tajikistan". *Bulletin of the South Ural State University. Ser. Economics and Management*, 5(1): 159.
- Azimov, P. Kh. (2017c). "Development of Transport and Logistics Infrastructure in the Republic of Tajikistan". *Bulletin of the South Ural State University. Ser. Economics and Management*, 5(1): 158.
- Azimov, P. (2017d). "Problems and Prospects of the Development of the Transportation and Logistic System of the Republic of Tajikistan". *Candidate of Economics, Doctoral Candidate at School of Economics and Management, South Ural State University*, 76(2): 11-28.
- Bagitzhanova, Zh. Jumadilova, G. Ve Chaukerova, A. (2018a). China's "One Belt – One Road" Initiative L.N. Gumilyov Eurasian National University, 2(1): 67-80.
- Bagitzhanova, Z., Jumadilova, G. ve Chaukerova, A. (2018b). "China's "One Belt One Road". Initiative, L. N. Gumilyov Eurasian National University Concorde, 4(1): 71.
- Bagitzhanova, Z., Jumadilova, G., ve Chaukerova, A. (2018c). China'S "One Belt One Road". Initiative, L. N. Gumilyov Eurasian National University Concorde, (1): 71-72.
- Baimatov, A. (2014). "Formation and Development of Foreign Economic Relations of the Republic of Tajikistan in the Context of Globalization". *Bulletin of the Tajik State University of Law, Business and Politics. Social Sciences Series*, (1): 76-77.
- Bashleeva, E. ve Pinchuk, T. (2009). "Logistic Activity Research of Ltd. P "VostSibStroy". Building company, (1): 6-7.
- Bayraktutan, Y, ve Özbilgingürlesel, M. (2014). "Türkiye'de İllerin Lojistik Merkez Yatırım Düzeylerinin Bulanık Mantık Yötemiyle Belirlenmesi", *Afyon Kocatepe Üniversitesi, İİBF Dergisi*, 51(1): 2-3.
- Belyakova, E. ve Ronzhina, Yu. S. (2013). "Order Management at Industrial Enterprises by Means of Dynamic Modeling". *Reshetnev readings*, 2 (17): 393.
- Bezrukikh, D. V. ve Kryukov, A. F. (2013). "Foreign experience of clustering in the development of the economy of innovation". *Bulletin of the Krasnoyarsk State Agrarian University*, (9): 15.
- Boboev, K. (2015a). "Development of the Transformational Infrastructure in the Regions of Republic of Tajikistan", *Bulletin of the South Ural State University*, 71(1): 96-97.

- Boboev, K. (2015b). "Development of the Transportation Infrastructure in the Regions of the Republic of Tajikistan", *Bulletin of the South Ural State University. Ser, Economics and Management*, 71(1): 97.
- Boboev, K. (2015c). "Development of the Transportational Infrastructure in the Regions of the Republic of Tajikistan", *Bulletin of the South Ural State University. Ser, Economics and Management*, (2): 97-98.
- Boboev, K. (2015d). "Development of the Transportation Infrastructure in the Regions of the Republic of Tajikistan", *Bulletin of the South Ural State University. Ser, Economics and Management*, (2): 97-99.
- Borisova, V. ve Afanasenko, D. (2008). "The concept, essence and classification of logistics research, Vestn". *State un-that Moscow. Branch of Ras*, (3): 66.
- Büyükekşi, M. (2016). Türkiye ihracatçıları Meclisi, Ekonomi ve Dış Ticaret Raporu, (Rapor No: TİM: 34196). Yenibosna-İstanbul.
- Cömert, B. (2016a). *Lojistik Sektöründeki Gelişmelerin Türk Dış Ticaretine Etkisi*. Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi. Hacı Bektaş Veli Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Nevşehir.
- Cömert, B. (2016b). *Lojistik Sektöründeki Gelişmelerin Türk Dış Ticaretine Etkisi*. Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi. Hacı Bektaş Veli Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Nevşehir.
- Danzer, A. ve Ivaschenko, O. (2010). "Migration patterns in Pemittances Dependent Economy: Evidence from Tajikistan during the global financial crisis. Migration Letters", *UK, Osteuropa-Institut Regensburg and IZA Bonn, Germany*, 4(2): 177.
- Demchenko, A. (2012). Object Oriented Model of Management of the Logistic Chain of Enterprises, (87): 101.
- Demchenko, A. (2014a). "Process-Oriented Approaches To The Design And Modeling of Logistics Chains". *Vestnik Susu. Series: Economics and Management*, (2): 169.
- Demchenko, A. (2014b). "Process-Oriented Approaches to the Design and Modeling of Logistics Chains". *Vestnik Susu. Series: Economics and Management*, (2): 161.
- Demchenko, A. (2015a). "Conceptual Foundations of Systems Management in Integrated Logistics Chains", *Vestnik Susu. Series: Economics and Management*, (1): 194.
- Demchenko, A. (2015b). "Conceptual Basis of System Management in Integrated Logistics Chains", *Vestnik Susu. Series: Economics and Management*, (5): 173-175.
- Deniz Ticaret Odası. (2015). Petkim Limanı Aliadağ, (Rapor No: DTO: 35800). İzmir-Türkiye.

- Dey, P. ve Ogunlana, S. (2004). "Selection and Application of Risk Management Tools and Techniques for Build-Operate-Transfer Projects". *Industrial Management and Data Systems*, 104(4): 16-17.
- Dmitrikova, E. (2011). "Features of Licensing of Foreign Trade in Goods. Society Wednesday Development", *Vestnik of Saint Petersburg University. Series*, 14(2): 134.
- Dmitry, F. (2016). "Republic of Turkey, Russia Report Russian Agency for Export Credit and Investment Insurance", *Bulletin of the Siberian State Automobile and Highway Academy*, 2(3): 7-16.
- Dodikhudoev, H. ve Niyatbekov, V. (2008). Tajikistan-Iran: Achievements and Prospects for Cooperation. *Bulletin of the Dushanbe State Highway Academy*, (2): 157.
- Donald, J., Bowersox, F. ve David, J. (2005a). "Logistics Integrated Supply Chain, Moscow". *Journal of business logistics*, 21(4): 29-30.
- Donald, J., Bowersox, F. ve David, J. (2005b). "Logistics Integrated Supply Chain, Moscow", *Journal of business logistics*, 21(2): 191-192.
- Drivers of Logistics Performance. (2015). *A Case Study of Turkey. Corporate Partnership Board Report, (Report No: DLP: 28014)*. DLP. Turkey.
- Drozдовskaya, O. (2006). "Logistics Delivery System and the Quality of its Operation. Science and Technology", *Belarusian National Technical University*, 2(3): 90.
- Dusupova, G. (2009). "International Logistics Centers, Nodes in Central Asia European. Multi Kazakhstan, Kyrgyz, Tajikistan, Uzbekistan and Turkmenistan", *Kazybek Bi, Almaty University Republic of Kazakhstan*, 05(2): 17-24.
- Düzgün, M, ve Tanyaş, M. (2014a). "The Importance of Istanbul Grande Airport (IGA) For Turkey and Influence on Widely Regional Around Air Traffic". *International Logistics and Supply Chain Congress Istanbul*, (1): 6-21.
- Düzgün, M, ve Tanyaş, M. (2014b). "The Importance of Istanbul Grande Airport (IGA) For Turkey and Influence on Widely Regional Around Air Traffic". *International Logistics and Supply Chain Congress Istanbul*, (2): 4-19.
- Düzgün, M, ve Tanyaş, M. (2014c). "The Importance of Istanbul Grande Airport (IGA) For Turkey and Influence on Widely Regional Around Air Traffic". *International Logistics and Supply Chain Congress Istanbul*, (2): 10-16.
- (www.architecturaldigest.com/story/istanbul-new-airport erişim tarihi: 12.05.2018).
- United Nations. (2017). *Economic and Social Council. Economic Commission for Europe (Report No: UN: 1716075)*. UN. Geneva,

- Ekman, A., Nicolas, F., ve Seaman, J. (2017). “Three Years of China’s New Silk Roads: From Words to (Re) action”. *Institute François Des Relation’s Internationals* (3): 54-55.
- Elgün, M. (2011). “The Foundation Basis and Selection of Up Locations of Freight Villeges in the National and International Transporttation end Trade”. *Afyon Kocatepe Üniversitesi, İİBF Dergisi*, 2(1): 201-210.
- Türkiye İhracatçılar Meclisi. (2016a). *Ekonomi ve Dış Ticaret Raporu, (Rapor No: TİM: 34196)*. TİM. Yenibosna-İstanbul.
- Türkiye İhracatçılar Meclisi. (2016b). *Ekonomi ve Dış Ticaret Raporu (Rapor No: TİM: 34196)*. TİM. Yenibosna-İstanbul.
- Enerji Sektöründe Yatırım Ortamı. (2010). *Piyasa Yapısının Gelişmiş İncelemesi (Rapor No: ESYO: 1200)*. ESYO. Brüksel, Belçika.
- Republic of Turkey Prime Ministry. (2015). *Infrastructure Sector and PPP in Turkey (Report No: RTPM: 11564)*. RTPM. Turkey.
- Erdinç, T. Filiz, T. ve Handan, Y. (2009). “Türkiye’de Lojistik Sektörünün Gelişmişlik Düzeyinin Seçilmiş AB Ülkeleri (Romanya ve Macaristan) İle Karşılaştırmalı Bir Analiz”, *Niğde Üniversitesi, İİBF, İktisat Bölümü Dergisi*, 21(1): 191-194.
- Evtodieva, T. (2011). Modern Conditions for the Implementation of Logistics. *Bulletin of Astrakhan State Technical University. Series: Economics*, 24(1): 47-49.
- General Information About of Turkey, (2014). *The Main Foreign Economic Partners of Turkey,(Report No: GIAT: 12514)*. GIAT. Geneva.
- Goncharov, S. (2013). “Improving The Management System And The Quality of Services of The Customs Representative in International Trade”. *St. Petersburg State University of Service and Economics*, 3(47): 172-174.
- Goryachev, A. (2015). “System Analysis of Environment Factors When Functioning of Lojistic Siystem”. *Bulletin of the Russian Economic University*, 47(14): 50-54.
- Goryacheva, N. E. Voronin, M. V. ve Kokhova, L. V. (2013). “Process Approach in The Management of The Logistics Service of The Warehouse Services. Modern Studies of Social Problems”, *Bulletin of the Russian Economic University*, 3(23): 11.
- Gudkov, V. (2012). “Logistic Models of Cargo Container Handling Systems”. *Bulletin of Astrakhan State Technical University*, 11(2): 13-24.
- Gülşen, S. (2011). “Logistics Sector In Global Crisis and Competition Analysis”. *Selçuk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, (3): 49-51.

- Turkish Exporters Assembly. (2015). *Turkish Exporters Assembly Economy and Foreign Trade Report*, (Report No: TEA: 34196). TEA. İstanbul.
- Hamit, B. (2009). “Lojistik Üs Olma Etkileyen Temel Faktörler ve Türkiye”, *İktisat ve Girişimcilik Üniversitesi, Türk Dünyası İşletme Fakültesi Dergesi*, 21(1): 80-84.
- Hideki, T. (2018). “Japonya Uluslararası İşbirliği Ajansı”, *Tacikistan Teknik Üniversitesi, Ekonomik Fakültesi Dergesi*, (1): 7-11. (www.jica.go.jp/tajikistan/english 12.01.2018).
- Hong, W. (2011). “Development of the Transport Sector in Tajikistan”, *Bulletin of the Russian Economic University*, 4(1): 10.
- Information Bulletin. *Review of Foreign Industry Publications*, 5(2013): 16-17.
- National Peer Review. (2009a). *Intermodal Transport*. (Report No: NPR: 978). OECD. Turkey.
- National Peer Review. (2009b). *Intermodal Transport*. (Report No: NPR: 978). OECD. Turkey. (www.internationaltransportforum.org. erişim tarihi: 01.03.2009).
- National Peer Review. (2009a). *Intermodal Transport*. (Report No: NPR: 978). OECD. Turkey.
- International Experience: Russia and Turkey, (2016). *The Relationship between the Russian Federation and the Republic of Turkey*. (Report No: IE: 1547). IE. Turkey.
- International Transport. (2009). *Traditional Freight Transport in Turkey*, (Report No: IT: 8543). IT. İstanbul.
- International Transport. (2015). *Drivers of Logistics Performance A Case Study of Turkey*, (Report No: IT: 978). IT. Turkey.
- Investment Climate and Market. (2007). *Structure in the Energy Sector Energy Charter Secretariat Brussels*, (Report No: ICM: 978-9). ICM. Belgium.
- İstanbul Canal Project to begin in (2016). *Government Prioritizes İstanbul Canal*, (3): 18.
- İstanbul New Airport Project. (2015). *Presentation Sep. İstanbul*, 4(2): 15.
- Jumadilova, G. ve Chaukerova, A. (2018a). “Social and Economic Aspect in the Realization of the Silk Road Economic Belt in Russia”. *Bulletin of Eurasian National University, Concorde*, 41(1): 93-94.
- Jumadilova, G. ve Chaukerova, A. (2018b). “Social and Economic Aspect in the Realization of the Silk Road Economic Belt in Russia”. *Bulletin of Eurasian National University, Concorde*, 41(1): 90-91.
- Kadılar, R. ve Ergüney, E. (2017). “One Belt One Road” Initiative: Perks and Challenges for Turkey, *Biannual Journal of the Foreign Policy Institute*, 4(2): 87-88.

- Khairullin, R. (2015). "The system of statistical processing of logistics information", *Bulletin of Moscow State University of Civil Engineering*, 41(5): 133-136.
- Khan, S. (2018). "The Trans Regional Implications of the China-Pakistan economic Corridor and the 'One Belt and One Road' Initiative", *Bulletin of General History Department, University of Karachi*, 24(1): 7-11.
- Khisainov S. ve Latifov A. (2015). "Tajikistan Rapid Assessment and Gaps, Developed, Based on Materials of the Interdepartmental Working Group", *Bulletin of Moscow State University of Economy*, 2(1): 7-8.
- Kiliç, N. (2005). Türkiye'nin Bulunduğu Bölge İtibariyle Lojistik Üs Olma Potansiyeli, *İktisat ve Girişimcilik Üniversitesi, İletişim Fakültesi Dergisi*, 4(2): 10-13.
- Kireeva, A. (2018a). "Belt and Road Initiative: Overview, Objectives and Implications" *Bulletin of MGIMO, University, Moscow, Comparative Politics Russia*, 4(3): 64-67.
- Kireeva, A. (2018b). "Belt and Wey Initiative: Content, Objectives and Meaning, Comparative Policy", *Bulletin of Moscow State Institute of International*, 9(3): 61-64.
- Klaus, G. "Tacikistan ve ADB arasında 15 yıllık ortaklık, Asian Development Bank" (www.adb.org (erişim tarihi: 11.01.2013)).
- Kuhan, S. (2016). "Logistic Potential as a Factor of Increase of Competitiveness of Region", *Bulletin of State Technical University, Republic of Belarus*, 12(1): 62-64.
- Lansky, M. (2014). "Turkish Policy in the Field of Cultural Tourism", *Bulletin of International Scientific Humanitarian University*, 4(3): 49-50.
- Li, Yan. (2017). "The Frame Structure of Nomination of the Chinese State Initiative, Obe Belt One Road", *In the Russian Mass Media Texts*, *Xiamen University China*, 4(1): 44-47.
- Logistics Processes and Motorways of the Sea. (2013). *The European Union funds the Project. (Report No: LPMS: 977-8)*. Tajikistan.
- Lukonin, S. (2015). "Silk Road Economic Belt: Risks and Opportunities For Russia PHD, Head of Section for Economic and Political Studies of China", *Institute of World Economy and International Relations, Russian*, 4(1): 21-24.
- Ma, Kh. (2017). "Trade and Economic Relations between The PRC and Russian The Light of The Implementation of The Belt and One Road Initiative", *Bulletin of Russian University of Economics*, 5(1): 55-56.
- Masumova, N. (2016). "Turkey's Foreign Trade as a Driver of Economic Development", *General History Department, University of Karachi*, 1(3): 115.

- Metin, B. ve Vildan, D. (2016). "Environmental Impacts of Airports: A Research on the Istanbul 3rd Airport Faculty of Aeronautics and Astronautics", *Eskisehir Anadolu University Dergisi*, 21(3): 776-777.
- Mher, S. (2017). "Prospect of Armenia in Involvement in Chinese", "One Belt One Road" Initiative, *Statistical Bulletin of China's Outward Foreign Direct Investment*, 2(4): 65-70.
- Mikhaylichenko, K. (2018). Africa Role in "One Belt And One Road", Initiative, *Friendship University of Russia*, 25(2): 61-64.
- Mikheev, V. Sergey, A. ve Ignatev, S. (2017a). "China and Global Leadership. National Research Institute of World Economy and International Relations", *Russian Academy of Sciences State University*, 4(2): 155-157.
- Mikheev, V. Sergey, A. ve Ignatev, S. (2017b). "China and Global Leadership. National Research Institute of World Economy and International Relations", *Russian Academy of Sciences State University*, 4(2): 155-156.
- Ministry of Transport of the Republic of Tajikistan. (2014). *An Investment Project For The Construction of a Railway Line Connecting the Republic of Tajikistan with the Islamic Republic of Afghanistan and Turkmenistan*, (Report No: MTRT: 9587). Dushanbe.
- Mirzoeva, J. (2017). "Social and Economic Aspect Development of the Air Transportation Market", *Biannual Journal of the Foreign Policy University of Economy*, 41(6): 67-68.
- Misafir, Y. (2017). "Batı'nın Proxy War'una Karşı Doğu'nun, "Bir Kuşak Bir Yol" Projesi", *Eskisehir Anadolu University Dergisi*, 21(1): 6-11.
- Mogilevsky, R. (2012a). "Trends in Oreign Trade of Central Asian Countries". *Bulletin of Bishkek University of Central Asia*, 4(2): 23-24.
- Mogilevsky, R. (2012b). "Trends in foreign trade of Central Asian Countries", *Bulletin of Bishkek University of Central Asia*, 4(1): 23-24.
- Mukhametzyanova, L. H. (2014). "Determinants of Logistics Development and Supply Chain Management". *Biannual Journal Russia Entrepreneurship University of Economy*, (2): 114-117.
- Murat, E. (2007). "Lojistik Üs Kavramı ve Türkiye Analizi", *Uluslararası Taşımacılık ve Lojistik Hizmet Üretenleri Derneği (UTİKAD) Yayını, İstanbul*, 4(3): 14-15.
- Nagorny, Y., Sheptura, A. ve Muzylyov D. (2011). "Criterion for Evaluating the Operation of Specific Mall Delivery Schemes Through Mobile Distribution Centers", *Biannual Journal of State University of Economy*, 4(53): 60-61.

- Namzhilova, V. (2017a). "Economic Corridors in Eurasia: China's Initiatives and World Experience", *Bulletin of Siberian Eurasian National University*, 51(3): 66-69.
- Namzhilova, V. (2017a). "Economic Corridors in Eurasia: China's Initiatives and World Experience", *Bulletin of Siberian Eurasian National University*, 51(3): 73-75.
- Nekhoda, E. V. (2010). "Logistics or logistics Management: Directions in Teaching", *Bulletin of Tomsk State University. Economy*, 12(1): 155.
- New Economic Corridors. (2017). *In the South Caucasus and the Chinese One Belt One Road*, Feride Inan and Diana Yayloyan The Economic Policy Research Foundation of Turkey, (Report No: NEC: 42517). Istanbul.
- Nichol, J. (2012). "Russian Political Economic and Security Issues and United States Interests", *Russia, China and Eurasia*, 4(6): 497-498.
- Nikita, S. (2017). "Bridge of Yavuz Sultan Salim the Widest Bridge in the World", *Belarusian National Technical University Minsk*, 62(1): 124.
- Niyatbekov, B ve Dodikhudoev, H. (2006). "The Republic of Tajikistan in the regional dimension. Central Asia and the Caucasus", *Bulletin of the Dushanbe State Highway Academy*, 21(3), 83-84.
- Nuriev, K. (2018). "Air Pollution in Istanbul A Report On Air Pollution And its Sources in Istanbul And The Current Dutch Developments, That Can Contribute To A Better Air Quality in Istanbul", *Biannual of Economy Journal*, 3(1): 17-18.
- Pankratov, A. (2017). "Implementation of Technological Innovations in The Sphere of Storage, Actual Problems of Aviation and Cosmonautics", *Bulletin of Country*, 3(13): 653-657.
- Paramonov, O. ve Puzanova, O. (2018). "Evraziiskaia diplomatiia Tokio", *Bulletin of Tokyo's Eurasian Diplomacy, Comparative Politics Russia*, 6(3): 43-47.
- Perov, O. ve Oleg, Ch. (2012). "National Economic of Ripublic of Tajikistan", *Journal of the Foreign Policy State University of Economy*, 6(20): 36-37.
- Pestsov, S. (2018a). "Rusya ve APR, Center for Asian-Pacific Studies of the Institute of History, Archeology and Ethnography of the East Branch, Russian Academy of Sciences", *Bulletin of State University Vladivostok of Economy*, 6(1): 10-14.
- Pestsov, S. (2018b). "Rusya ve APR, Center for Asian-Pacific Studies of the Institute of History, Archeology and Ethnography of the East Branch, Russian Academy of Sciences", *Bulletin of State University Vladivostok of Economy*, 6(1): 10-21.

- Popov, N., Sodikov, M., ve Sharipov, S. (2015). "Shanghai Cooperation Organization and its interaction with the Republic of Tajikistan. Economics and Management", *Scientific and Practical Journal*, (3), 33-37.
- Rakhmanina, I. (2014a). "Logistically Oriented Aspects of Forming the Mechanism Management of the Process of Achieving the Objectives of Logistic System", *Bulletin of State University Dushanbe of Economy*, 13(1): 525-526.
- Rakhmanina, I. (2014b). "Logistically Oriented Aspects of Forming the Mechanism Management of the Process of Achieving the Objectives of Logistic System", *Bulletin of State University Dushanbe of Economy*, 13(2): 525-530.
- Euro-Asian Transport. (2002). Report of the Expert Group, *Stage United Nations New York* (Report No: EAT 4581). Geneva.
- Republic of Turkey. (2016). Ministry of Transport and Communication, *Country Report*, (Report No: RT 7511). RT. Turkey.
- Rozov, N. (2018). "Chinese Project "One Belt-One Way" In the Context of Paradigm of Historical Macrosociology", *Bulletin of the Novosibirsk State Pedagogical University*, 4(3): 178-180.
- Sabelnikov, "Risks in Foreign Trade and the Possibility of Minimizing Them", Russian Foreign Economic Gazette, yayınlanma tarihi: 21.01.2005.
- Saldıraner, Y. (2012). "The New Airport in Istanbul; Expectations and Opportunities", *Journal of Air Transport Management*, 4(32): 7-8.
- Saplina, T. ve Kurlykova, A. (2012). "Formation of the System of the Balanced Indicators of Logistical Activity of the Enterprise", *Bulletin of the OSU*, 6(13): 314-315.
- Sarwar, F. (2018). "China's 'One Belt and One Road': Implications of 'New Eurasian Land Bridge' on", *Bulletin of State University of Economy*, 4(1): 87-89.
- Say, H. (2015). *Gaziantep'in lojistik üs olma potansiyelinin belirleyicileri: Ampirik bir çalışma*. Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi. Gaziantep Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Gaziantep.
- Sharipov, F. (2016). The History of Formation and Development of Interrelation of Tajikistan Republic with French Republic, (1): 53-55.
- Sinem, K. ve Berna, B. (2017). Uluslararası Taşımacılık ve Lojistik Dış Ticaret II, *Eskisehir Anadolu University Dergisi*, 23(1): 7-12.
- Smirnov, I. ve Shmatok O. (2014). "Agrologistics in Ukraine: The Current State, Problems and Development Prospects", *Pskov Regionological Journal*, (18): 17-21.

- Stepanov, E. (2013a). "The Impact of Foreign Trade on The Economic Growth of The National Economy", *Bulletin of Chelyabinsk State University*, 18(3): 35-39.
- Stepanov, E. (2013b). "The Impact of Foreign Trade on The Economic Growth of The National Economy", *Bulletin of Chelyabinsk State University*, 57(2): 35-38.
- Stepanov, E. A. (2013c). "The Impact of Foreign Trade on The Economic Growth of The National Economy", *Bulletin of Chelyabinsk State University*, (323): 35-36.
- Stepanov, E. A. (2013d). "The Impact of Foreign Trade on The Economic Growth of The National Economy", *Bulletin of Chelyabinsk State University*, (323): 35-37.
- Stepanov, E. (2013e). "The Impact of Foreign Trade on The Economic Growth of The National Econom", *Bulletin of Chelyabinsk State University*, 32(1): 34-36.
- Suleymanov, A. (2014a). "Foreign Trade of Turkish Republic: Current State and Prospect", *Bulletin of Peoples' Friendship University of Russia. Series Economy*, (2): 97-98.
- Suleymanov, A. (2014b). "Foreign Trade of Turkish Republic: Current State and Prospects", *Bulletin of Peoples' Friendship University of Russia. Series Economy*, (2): 95-97.
- Suleymanov, A. (2014c). "Foreign Trade of Turkish Republic: Current State and Prospects", *Bulletin of Peoples' Friendship University of Russia. Series Economy*, (3): 96-99.
- Suleymanov, A. (2014d). "Foreign Trade of Turkish Republic: Current State and Prospects", *Bulletin of Peoples' Friendship University of Russia. Series Economy*, (2): 93-94.
- Suleymanov, A. V. (2014e). "Foreign Trade of Turkish Republic: Current State and Prospects", *Bulletin of Peoples' Friendship University of Russia. Series Economy*, (3): 9-13.
- Svetlicinii, A. (2018). "China is Belt and Road Initiative and the Eurasian Economic Union: Integrating the Integrations", *Bulletin of University of Macau, Faculty of Law*, 5(3): 10-11.
- Taha, E. (2014). "Istanbul Logistics Sector Analysis", *Journal of Alanya Faculty of Business / Alanya Faculty of Business Journal*, 3(1): 76-78.
- Temesis, S. (2017). "Hardware-Handling-Material-Handling", *İstanbul Üniversitesi, İktisat Fakültesi, Anabilim Dalı*, 4(32): 2-10.
- Tenth Development Plan. (2014). "Was Approved at the 127th Plenary Session of the Grand National Assembly of Turkey", *Commission Report, (Report No: TDP: 4561)*. TDP. Geneva.
- The Economic Impact Analysis Report. (2016). "Prepared by Istanbul New Airport Economic Impact Analysis", *Commission Report, (Report No: EIAR: 71548)*. EIAR. Istanbul.

- The Logistics Industry in Turkey. (2013a). "The Logistics Industry in Turkey Investment Support and Promotion Agency of Turkey". *Member of Deloitte Touché Tohmatsu Limited Address: World Trade Center*, 296(3): 6-7.
- The Logistics Industry in Turkey. (2013b). "The Logistics Industry in Turkey Investment Support and Promotion Agency of Turkey". *Member of Deloitte Touché Tohmatsu Limited Address: World Trade Center*, 296(1): 20-24.
- Government of the Republic of Tajikistan. (2011). "The State Target Program of Development of The Transport Complex of The Republic of Tajikistan until 2025", *Commission Report, (Report No: GRT: 25485)*.GRT. Tajikistan.
- The Third Airport Project, (2015). Visa-Vis Life, Nature, Environment, People and Law Prepared by, Northern Forests Defense Istanbul, (1): 15-16.
- Tohirov, T. (2014a). "Analysis of the Functioning Transportation System Region During the Implementation of Transport", *Polytechnic Institute of the Tajik Technical University named after Acad. M. S. Osimi 735700, Khujand, Lenina*, 5(1): 550-553.
- Tohirov, T. (2017). "Analysis of the Road Transport System Development of the Region in the Performance of International Transportation", *International Transport Journal*, (3), 56-61.
- Tohirov, T. (2018). Analysis of the Road Transport System Development Of The Region In The Performance Of International Transportation, (3): 54.
- Tohirov, T. (2014b). "Analysis of the Functioning Transportation System Region During the Implementation of Transport", *Polytechnic Institute of the Tajik Technical University named after Acad. M. S. Osimi 735700, Khujand, Lenina*, 5(3): 554-555.
- Tohirov, T. (2013e). "Analysis of State of of Economic Safety of Motor Transport Sistem of Region", *Polytechnic Institute of the Tajik Technical University named after Acad. M. S. Osimi*, (1): 172-173.
- Topuz, H. (2010). *Uluslararası Deniz Ticareti Taşımacılığı ve Türkiye Ekonomisindeki Yeri 1923-1980*. Beta Basım A. Ş, İstanbul.
- Tokhirov, T. (2013). "The Development of the Transportation System in a Region: the Experience of the Republic of Tajikistan", *Polytechnic Institute of the Tajik Technical University named after Acad. M. S. Osimi*, 21(5): 38-42.
- Tokhirov, T. (2017). "Regional Problems of Performance of Inetnational Transport By The Motor Transport", *Transport Department, Polytechnical Institute, M. S. Osimi Tajik Technical University, Dushanbe, the Republic of Tajikistan*, (1): 86.

- Tokhirov, T. (2014). "Retrospective Analysis of the Road Transport System of the Sugd Region", *Osimi Tajik Technical University, Dushanbe, the Republic of Tajikistan*, 2(20): 81-84.
- Tokhirov, T. (2015). "Analysis of State of Economic Safety of Motor Transport System of Region", *Polytechnic Institute of Tajik Technical University named after M. Osimi*, 2(1): 27-29.
- European Parliament. (2015). *Transport in Turkey-Major Trends and Issues. (Report No: EP: PE 540.362)*. DG IPOL. Bruxelles.
- Republic of Turkey Ministry of Transportation and Communications. "Transportation in Turkey". <http://www.comcec.org/wp-content/uploads/2015/02/Turkey>. (erişim tarihi:18.02.2019).
- Troekurova, I. ve Pelevina, K. (2014a). "Gravity Models of Foreign Trade of the BRICS Countries", *Bulletin of the Saratov University. New Series. Economy Series. Control Right*, 14(2): 134-136.
- Troekurova, I. ve Pelevina, G. (2014b). "Models of Foreign Trade of Brics Countries", *News of the Saratov University. New Series. Economy Series. Control Right*, 33(1): 133-134.
- Trusevich, I. (2014). "The Role of Foreign Trade in Modern Conditions and it's Impact on The Development of The National Economy", *Bulletin of the Ivanov University*, (2): 59-60.
- Turaeva, M. (2012a). "The National Economic System of the Republic of Tajikistan in the Economic Space of Central Asia: Regulatory Mechanisms and Development Priorities", *Osimi Tajik Technical University, Dushanbe, the Republic of Tajikistan*, 4(3): 38-39.
- Turaeva, M. (2012b), "National Economic System of the Republic of Tajikistan in the Economic Space of Central Asia: Regulatory Mechanisms and Development Priorities", *Osimi Tajik Technical University, Dushanbe, the Republic of Tajikistan*, 4(1): 36-37.
- European Parliament. (2016). *Turkey's Megaprojects Opportunities and Concerns EPRS Countries, (Report No: EP: PE 540.362)*. DG IPOL. Bruxelles.
- European Parliament. (2015), *Turkish Exporters Assembly Economy and Foreign Trade Report, (Report No: EP: PE 440.254)*. EP. Bruxelles. (1): 88-89.
- Tyapukhin, A. ve Aralbaeva, F. (2011). "Audit Areas of Subsystems and Business Processes in Supply Chains". *Bulletin of the Orenburg State University*, 5(13): 456-459.

- Tyurin, A. (2011). "Transport Management in The Food Industry Supply Chains", *Limited Liability Company Publishing Creative Economy*, (2): 110-118.
- T. C. Ekonomi Bakanlığı. (2016). *Uluslararası Doğrudan Yatırımlar. Yılı Raporu*. Teşvik Uygulama Ve Yabancı Sermaye Genel Müdürlüğü. Türkiye.
- Umarov, H. (2013). "Comparative Analysis of Trade-Economic Relations of Tajikistan with Russia and China", *International Economic Journal*, 8(2): 148-149.
- Vartazarova, L. ve Stegny, P. (2012a). "Turkey: A New Role in the Modern World. M. CSA RAS, With the Law", *Economic journal day Ankara*, (1): 6-18.
- Vartazarova, L. ve Stegny, P. (2012b). "Turkey: A New Role in the Modern World. M. CSA RAS, With the Law", *Economic journal day Ankara*, (1): 6-21.
- Volodina, E. V. ve Ovcharenko, A. V. (2010). "Using Outsourcing Strategies in Logistics Systems. Engineering", *Bulletin of the Don*, (4): 37-41.
- Voronkov, A. (2013). "Logistics: Fundamentals of Operations", *Nizhny Novgorod State University of Architecture and Civil Engineering*, 65(3): 11-27.
- Wu, Bo. (2017). "Silk Road Fund: Main Direction and Results of Activity", *Association of Economic Sciences, St. Petersburg State University*, 4(3): 137-141.
- Xing, Li. (2017). "On A Regular Meetings' Perspective of the Eurasian Union and the Economic Belt of the Silk Road: The Role of the of the Shankhai Cooperation Organization (View From China)" *Internation Relations Beijing Normal University*, 26(3): 87-99.
- Xinhua, N. (2017). "One Belt One Road Initiative: New Route on China's Change of Course to Growth". *Open Journal of Social Sciences*, 4(1): 90-91.
- Yağcı, M. (2018). "Rethinking Soft Power in Light of China's Belt and Road Initiative". *International Relations Journal*, 12(1): 77-89.
- Yakunina, Yu., ve Okolnishnikova, I. (2014). "Trends in the development of the modern market of logistics services in Russia", *Bulletin of the South Ural State University. Series: Economics and Management*, 8(1): 136-140.
- Yawen, D. (2018). "One Belt and One Road Initiative, a Window of Opportunity for Western Border Regions", *Chinese Academy of Sciences*, 10(2): 43-47.
- Yener, Ş. (2017). "Türkiye'de Sosyal Politikanın Dünü, Bugünü: Hayırseverliğin Kurumsallaşması Gelişimi", *Optimum Journal of Economics and Management Sciences*, 4(2): 17-22.
- Zainiddin, K. (2018). "Hydro Politics in the Cebtral Asia and Casa 1000", *International Journal of Afro-Eurasian Studies*, 4(1): 14-23.

- Zhanbulatova, R. Kanat, K. ve Gumilyov, L. (2018a). "The Great Silk Road and the Present" *Eurasian National University*, (3): 67-70.
- Zhanbulatova, R., Kanat, K ve Gumilyov, L. N. (2018b). "The Great Silk Road and the Present", *Eurasian National University*, (3): 69-71.
- Zhivitsa, M. (2015a). "Features of logistics Activities in Agricultural Organizations. Educational Establishment", *Gomel State Technical University Named after P. O. Sukhoi*", Belarus, (1): 399-441.
- Zhivitsa, M. (2015b). "Features of Logistic Activity in Agrigultural Organizations", *Gomel State Technical University Named after P. O. Sukhoi*", Belarus, (75): 399-441.
- Zverev, Yu. M. (2009). "Foreign Trade of the Kaliningrad Region: Major Trends", *Humanities and Social Sciences*, (3): 18-27.

WEB KAYNAKLARI:

- <http://en.vestnik.nspu.ru> (erişim tarihi: 12.04.2017)
- www.tpp.tj.dushanbe-prinamaet-biznes-forum-turciya-tadzhikistan (erişim tarihi:16.02.2017).
- www.dem.kg/ru (erişim tarihi: 18.07.2013)
- www.europarl.europa.eu/studies (erişim tarihi: 14.02.2016).
- www.kayabasimahallesi.com/haber/2678/kanal-istanbul-projesi-guzergahi-tamam-ihalesi-icin-cinliler-ve-turkler-yarisiyor-2017.html. (erişim tarihi: 11.07.2017).
- www.silkroadexplore.com/blog/the-legend-of-the-tajikistan-yeti/ (erişim tarihi: 11.07.2017).
- www.temesist.com/malzeme-ellecleme-material-handling-nedir/ (erişim tarihi: 20.01.2017).
- www.investopedia.com/terms/e/export.asp (erişim tarihi: 13.05.2018).
- www.investopedia.com/terms/i/import.asp (erişim tarihi: 07.11.2017).
- www.Bir+Ku%C5%9Fak+Bir+Yol+Projesi: (erişim tarihi: 15.05.2017).
- www.Bir+Ku%C5%9Fak+Bir+Yol+Projesi: (erişim tarihi: 05.08.2017).
- www.stratejikortak.com (erişim tarihi: 21.06.2017).
- www.wto.org (erişim tarihi: 25.10.2010)
- www.wto.org (erişim tarihi: 25.10.2012)
- www.tajikistan.country.com.tj (erişim tarihi: 21.11.2016)
- www.myshared.ru (erişim tarihi: 12.05.2016)
- www.tajikhavayolu.com (erişim tarihi: 12.06.2014)
- www.innovata.com.tj (erişim tarihi: 21.04.2014)
- www.tcmb.gov.tr (erişim tarihi: 12.01.2016)
- www.DHMI.com.ru (erişim tarihi: 21.09.2014)

www.storage.com (erişim tarihi: 11.06.2015)
www.tuik.gov.tr (erişim tarihi: 03.11.2015)
www.tuik.gov.tr/start.do (erişim tarihi 05.07.2016)
www.comtrade.com (erişim tarihi: 10.05.2010)
www.comtrade.com (erişim tarihi: 10.05.2010)
www.comtrade.com (erişim tarihi: 10.05.2010)
www.trademap.com (erişim tarihi: 13.09.2016)
www.Tacikistan Devlet İstatistik Kurumu.
enerjienstitusu.org/tag/tacikistan-devlet-istatistik-kurumu
(erişim tarihi: 22.06.2016).
[www. Supply Chain Management](http://www.Supply Chain Management), (erişim tarihi 21.06.2018).
www.trademap.com.tj (erişim tarihi: 10.05.2016)
www.muraerdal.com (erişim tarihi: 05.12.2016).
<https://autotraveler.ru/turkey/> (erişim tarihi: 12.11.2017).
www.third+airport+in+istanbul (erişim tarihi: 07.11.2017).
www.İstanbul-New-Airport (erişim tarihi: 07.11.2017).
www.hurriyetdailynews.com (erişim tarihi: 01.10.2017).
www.kayabasimahallesi.com (erişim tarihi: 05.08.2017).
www.newropeans-magazine.org (erişim tarihi: 06.08.2017).
www.dem.kg/ru. (erişim tarihi: 03.05.2014).
www.silkroadexplore.com/blog/the-legend-of-the-tajikistan (erişim tarihi: 02.11.2015).
www.rus.ozodi.org/a/tajik-afghan-turkmen-railway (erişim tarihi: 10.05.2015).
www.iktibasdergisi.com bir-kusak-bir-yol-projesi (erişim tarihi: 2018.01.12).
www.foreignpolicyblogs.com (erişim tarihi: 25.05.2017).
www.Russia.dayavika@yandex.ru (erişim tarihi: 24.11.2008).
www.internationaltransportforum.org (erişim tarihi: 14.05.2015).
[www. Supply Chain Management](http://www.Supply Chain Management), (erişim tarihi 21.06.2018).

Ek 1. İstanbul İli İçin Anket Formu

AKDENİZ ÜNİVERSİTESİ

SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ

ULUSLARARASI TİCARET VE LOJİSTİK ANABİLİM DALI

Bu anket formu, Akdeniz Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Uluslararası Ticaret ve Lojistik Anabilim Dalı'nda yapılan "Türkiye'de Lojistik Üs Olma Potansiyeli: İstanbul İl adlı çalışma ile ilgilidir.

Sayın firma yetkilisi;

Önemle vurgulamak isteriz ki yanıtlayacağınız sorular doğru ya da yanlış olarak değerlendirilmeyecektir. Amacımız, bir firma yöneticisi olarak değerli görüşlerinizi öğrenmektir. Bu nedenle soruların tamamını yanıtlamanız araştırmanın sağlığı açısından bizim için oldukça önemlidir. Araştırma sonunda elde edilen veriler toparlanarak değerlendirilecek, bilimsel amaç dışında kullanılmayacak ve üçüncü şahıslarla paylaşılmayacaktır. Şüphesiz anketi cevaplayarak çok kıymetli zamanınızdan fedakarlık edeceğinizin farkındayız. Ancak ankete katılarak sonuçlarından tüm toplumun yararlanacağı bilimsel bir çalışmaya destek vermiş olacaksınız. Elde ettiğimiz bulgular istenildiği takdirde ortalamalar halinde anketimizi cevaplayan kişilere e-posta yoluyla bildirilecektir. İlginiz için teşekkürlerimizi sunar, çalışmalarınızda başarılar dileriz.

1.Aşağıda yer alan sorular firmanız hakkında bir takım genel bilgileri içermektedir.	
Firmanızın Adı (Belirtmek zorunlu değildir.)	
Firmanızın Kuruluş Yılı	
Firmadaki Pozisyonunuz	
Firmada Çalışan Personel Sayısı	
Depo Kapasiteniz (m ² olarak)	
Kullandığınız Araç Sayısı	
Firmanız hangi ölçekte faaliyet göstermektedir? (Ulusal, Uluslararası, Her ikisi de)	
İstanbul'un lojistik geleceği ile ilgili düşüncelerinizi lütfen kısaca yazınız.	
İstanbul'da lojistik bir üs kurulacak olsa taşınır mısınız?	

2. Lojistik sektöründe aşağıda yer alan ve firmaların karşılaştığı iç kaynaklı sorunlar sizce ne derece önemlidir?	Hiç Önemli Değil	Biraz Önemli	Orta Derecede Önemli	Önemli	Çok Önemli
Kalifiye eleman yetersizliği					
Kurumsallaşamama					
Yetersiz bilgi teknolojileri sonucu yaşanan karışıklıklar					
Zayıf mali yapı					
Müşteri ilişkilerinde yetersizlik					
Rakiplere oranla yüksek maliyet					
Hasarlı ürün teslimi					
Ürün teslimatında gecikmeler					
Araç ve ekipman kapasitesinin yeterli olmaması					
Diğer, lütfen belirtiniz.....					

3. Lojistik sektöründe aşağıda yer alan ve firmaların karşılaştığı dış kaynaklı sorunlar sizce ne derece önemlidir?	Hiç Önemli Değil	Biraz Önemli	Orta Derecede Önemli	Önemli	Çok Önemli
Yasal Düzenlemelerdeki Belirsizlikler					
Uzun Vadeli Sözleşme Yapılamaması					
Hizmet verilen sektörlerde yaşanan düşük iş hacmi					
Tahsilatta Sorun Yaşanması					
Müşterilerin lojistik alanındaki bilgi yetersizliği					
Gümrükleme Sorunları					
Alt Yapı Yetersizlikleri					
Demiryolu, Havayolu ve Limanlarda Yaşanan Yetersizlikler					
4. Dış kaynak kullanımı ile ilgili (hizmet alımı, taşıeron firma vs.) yaşanan sorunların önem derecesini lütfen belirtiniz.	Hiç Önemli Değil	Biraz Önemli	Orta Derecede Önemli	Önemli	Çok Önemli
Ürünün zamanında teslim edilmemesi nedeniyle sorunlar					
Üründe hasar meydana gelmesi nedeniyle sorunlar yaşanması					
Sözleşme kurallarına uyulmaması nedeniyle sorunlar yaşanması					
Hatalı teslimat nedeniyle sorunlar yaşanması					
Diğer, lütfen belirtiniz...					

5. İstanbul'da lojistik sektöründe karşılaştığınız sorunlar sizce ne derece önemlidir?	Hiç Önemli Değil	Biraz Önemli	Orta Derecede Önemli	Önemli	Çok Önemli
Altyapı eksikliği (Havayolu-demiryolu-karayolu gibi)					
Maliyetler yüksek olması					
Kalifiye eleman eksikliği					
Mevzuat ve yasal şartlar					
Hizmet alıcılarının yetersiz bilgiye sahip olmaları					
Profesyonel dış kaynak yetersizliği					
Lojistik hizmetler talep eden firmaların sektörü yanlış konumlandırması					
Tahsilatta yaşanan sıkıntılar					
Diğer, lütfen belirtiniz...					

6. İstanbul'da lojistik sektöründe yaşanan sorunların çözülmesi için aşağıda belirtilen maddeler ne derece önemlidir?	Hiç Önemli	Biraz Önemli	Orta Derecede Önemli	Önemli	Çok Önemli
İstanbul'da altyapı eksikliği tamamlanarak teknik kapasitesi geliştirilmeli					
Karayolu-demiryolu bağlantısı tamamlanması					
Lojistik sektörüne yönelik devlet politikaları ile destek sağlanması					
İstanbul'da lojistik köy kurulması					
Sektördeki kalifiye eleman eksikliğinin giderilmesi için sektör üniversite işbirliği Arttırılması					
Diğer, lütfen belirtiniz...					

7. İstanbul'un Lojistik Üs olabilme potansiyeli ile ilgili olarak aşağıdaki maddeler sizce ne derece önemlidir?	Hiç Önemli değil	Biraz Önemli	Orta Derecede Önemli	Önemli	Çok Önemli
İpekyolu güzergâhı üzerinde bulunması					
Havayolu, demiryolu, karayolu bağlantıları					
Kombine taşımacılık altyapı potansiyeli					
İhracat, ithalat ve transit gümrük rejimlerinde ticaret odaklılık					
Bölge ülkelerine yakınlık					
Üretim / tüketim merkezlerine yakınlık					
Lojistik üs saha genişliği (ofisler, konteyner alanları, araç parkları, depolar, vb.)					
İskenderun ve Mersin limanlarına yakınlık					
İstanbul ticaret ve sanayi hacim büyüklüğü					

8. İstanbul'da Lojistik Üs olabilmesi için yapılması gerekenleri (devlet, yerel aktörler, OSB vs.) sizce ne derece önemli olduğunu belirtiniz.	Hiç Önemli Değil	Biraz Önemli	Orta Derecede Önemli	Önemli	Çok Önemli
Antrepo sayısının artırılması (kapalı ve soğutmalı depolar, siloların inşa edilmesi)					
Tamir-bakım hizmetlerinin yaygınlaştırılması					
Havayolu kargo taşımacılığının etkin kullanılması					
Demiryolu hatlarının iyileştirilmesi ve geliştirilmesi					
Lojistik eğitim kurumlarının varlığı ve mesleki eğitimlerde çeşitlilik ve uzmanlaşma					
Bilgi ve iletişim teknolojilerinin yaygın kullanımının sağlanması					
Karayolu bağlantılarının geliştirilmesi(İslahiye-İskenderun)					
Gümrük hizmetlerinin geliştirilmesi					
Serbest bölgelerin aktif kullanılması					

9.Firmanızın sunduğu lojistik hizmetler aşağıdakilerden hangisidir? Birden fazla seçenek işaretleyebilirsiniz.		
Karayolu Taşımacılığı		
Depo işletmeciliği (Stok/Envanter Yönetimi)		
Elleçleme		
Denizyolu Taşımacılığı		
Havayolu Taşımacılığı		
Tersine Lojistik		
Demiryolu Taşımacılığı		
Kargo Taşımacılığı (Küçük Paket Taşımacılığı)		
Gümrükleme Hizmetleri		
Proje Taşımacılığı (Santral Taşımacılık gibi)		
Parsiyel Taşımacılık		
Diğer, lütfen belirtiniz...		
10. İstanbul'da yakın gelecekte hangi alanda yatırım yapmayı düşünüyorsunuz? (Birden fazla seçenek işaretlenebilir.)		
Uluslararası Yük Taşımacılığı	Yurtiçi Yük Taşımacılığı ☐	Antrepoculuk ve Depoculuk ☐
Araç ve Ekipman Sayısını Arttırmak (Konteyner, vinç, gemi vs.) ☐	Forwarder Hizmetleri ☐	
Gümrükleme Faaliyetleri ☐	Diğer	

Ek 2. Duşanbe İli İçin Anket Formu

АНКЕТА

СРЕДИЗЕМНОМОРСКИЙ УНИВЕРСИТЕТ ФАКУЛЬТЕТ ЭКОНОМИКА И УПРАВЛЕНИЯ

ДЕПАРТАМЕНТ МЕЖДУНАРОДНОЙ ТОРГОВЛИ И ЛОГИСТИКИ

Этот Анкета связан с исследованием под названием «Область с потенциалом стать логистической базой в Таджикистане: пример Таджикистана», организованной Департаментом международной торговли и логистики факультета экономики и административного образования Университета Акдениз.

Уважаемый представитель Фирмы;

Мы хотели бы подчеркнуть, что вопросы, на которые вы ответите, не будут считаться правильными или неправильными. Наша цель - выучить свои ценные взгляды в качестве фирменного менеджера. По этой причине для нас очень важно с точки зрения здоровья исследовать все вопросы без ответа. Данные, полученные в конце исследования, будут собираться и оцениваться, а не использоваться в научных целях и не передаваться третьим лицам. Несомненно, мы признаем, что вы пожертвуете своим драгоценным временем, отвечая на анкету. Но, участвуя в опросе, вы будете поддерживать научную работу, которая принесет пользу всему обществу. Полученные нами результаты будут оповещены по электронной почте респонденту заблаговременно. Мы благодарим вас за ваш интерес, и мы желаем вам успехов в вашей работе.

1. Следующие вопросы содержат некоторые общие сведения о вашей компании.	
Название вашей компании (не обязательно указывать.)	
Год создания вашей компании	
Должность вашей компании	
Количество сотрудников работающих на фирме	
Складская мощность (в м ²)	
Количество автомобилей в эксплуатации	
В каком масштабе работает ваша компания? (Национальный, Международный, или Оба)	
Пожалуйста, кратко напишите о своих мыслях о будущем логистикой Таджикистана.	
Если в Душанбе будет создана база логистики, вы будете транспортироваться?	

2. Насколько важны внутренние проблемы в логистическом секторе по сравнению с компаниями, упомянутыми ниже?	Не Очень Важно	Мало Важно	Немного Важно	Важно	Очень Важно
Неадекватность квалификационных кадров					
Не Институционализация					
Конечный результат недостаточных информационных технологий					
Слабая финансовая структура					
Неадекватные отношения с клиентами					
Высокая стоимость по сравнению с пиками					
Поврежденная поставка продукта					
Задержка доставки продукта					
Недостаточная мощность транспортного средства и оборудования					
Другое, пожалуйста, укажите					

3. В секторе логистики насколько важны внешние проблемы, с которыми сталкиваются компании?	Не Очень Важно	Мало Важно	Немного Важно	Важно	Очень Важно
Неопределенности в правовых положениях					
Нет долгосрочного контракта					
Низкий объем бизнеса в секторах услуг					
Неполадки в сборке					
Для клиентов необходимо информация о логистической системы					
Для клиентов также не обходимо информация о безопасность доставки груза					
Вопросы таможенного оформления					
Инфраструктурная недостаточность					
Недостатки в железных дорогах, авиалиниях и портах					

4. Просьба указать степень важности вопросов, связанных с аутсорсингом (закупка услуг, субподрядчик и т. Д.).	Не Очень Важно	Мало Важно	Немного Важно	Важно	Очень Важно
Проблемы из-за того, что они не доставлены вовремя					
Проблемы, связанные с привозимые повреждаемы товары					
Проблемы, связанные с несоблюдением договорных правил					
Проблемы и вопросы из-за неправильной доставки					
Другое, пожалуйста, укажите ...					

5. Насколько важны вопросы и проблемы, с которыми вы сталкиваетесь на логистическом секторе в Душанбе??	Не Очень Важно	Мало Важно	Немного Важно	Важно	Очень Важно
Отсутствие инфраструктуры (нап, воздушной трассы-железной дороги)					
Высокие затраты					
Нехватка квалификационных кадров					
Законодательство и требования законодательства					
Недостаточное знание областей обслуживания					
Неадекватный профессиональный аутсорсинг					
Компании, требующие логистических услуг,					
Трудности в коллекциях					
Другое, пожалуйста, укажите ...					

6. Насколько важны следующие пункты для решения проблем в логистическом секторе в Душанбе?	Не Очень Важно	Мало Важно	Немного Важно	Важно	Очень Важно
В Душанбе недостаток инфраструктуры должен быть завершен, а технический потенциал должен быть улучшен					
Завершение соединения по железной дороге					
Оказание поддержки правительственной политике в области логистики					
Создание логистической деревни в Душанбе					
Расширение сотрудничества между секторами и университетами для устранения нехватки квалифицированного персонала в этом секторе					
Другое, пожалуйста, укажите ...					

7. Насколько важны следующие пункты в отношении потенциала Душанбе как логистической базы?	Не Очень Важно	Мало Важно	Немного Важно	Важно	Очень Важно
Поиск на Шелковом пути					
Авиакомпания, железная дорога, шоссе					
Комбинированный потенциал транспортной инфраструктуры					
Ориентированные на торговлю в экспортных, импортных и транзитных таможенных режимах					
Близость к регионам					
Близость к центрам производства / потребления					
Ширина базы логистической базы (офисы, контейнерные площадки, автостоянки, склады и т. Д.)					
В непосредственной близости от портов Индии и Китая					
Объем торговли и промышленности Таджикистана					

8. Укажите, насколько важно, чтобы Душанбе являлся базой логистики (государство, местные субъекты, ОСБ и т. Д.).	Не Очень Важно	Мало Важно	Немного Важно	Важно	Очень Важно
Увеличение количества складов (закрытые и охлажденные склады, строительство силосов)					
Расширение услуг по ремонту и техническому обслуживанию					
Эффективное использование авиаперевозок					
Совершенствование и развитие железнодорожных линий					
Наличие учебных заведений по вопросам материально-технического обеспечения и многообразия и специализация в профессиональном обучении					
Широкое распространение информационных и коммуникационных технологий					
Развитие автомобильных соединений (трасса)					
Развитие таможенных услуг					
Активное использование свободных зон					

9. Какое из следующих логистических услуг - ваше фирменное предложение? Вы можете отметить одно или несколько из указанных вариантов.	
Автомобильный транспорт	
Управление складами (управление запасами)	
обращение	
Морские перевозки	
Воздушный транспорт	
Обратная логистика	
Железнодорожные перевозки	
Обработка грузов (обработка небольших пакетов)	
Услуги таможенного оформления	
Проект логистики (например, Центральное Логистика)	
Частичный транспорт	
Другое, пожалуйста, укажите ...	
10. В какой области вы планируете инвестировать в Душанбе в ближайшем будущем (можно выбрать более одного варианта).	
Международные грузовые перевозки	Внутренняя Транспортная экспедиция Размещенные и Складирование
(Увеличение количества транспортных средств и оборудования) (контейнер, кран, судно и т. Д.)	
Экспедиторские услуги	
Таможенное оформление и Другое	

Ö Z G E Ç M İ Ş

Adı ve SOYADI	Bekhruz ALİEV
Doğum Yeri - Tarihi	Duşanbe – 15.05.1992
EĞİTİM DURUMU	
Mezun Olduğu Lise	Duşanbe –Devlet okul 79
Lisans Diploması	Duşanbe İktisat Üniversitesi- Ekonomik Bölümü
Yabancı Dil	İngilizce
İŞ DENEYİMİ	
Çalıştığı Kurumlar	Duşanbe-Agroinvestbank (Kredi bölümünde)-(2015-bahar)
E-Posta	behruz.aliev92@gmail.com