

T.C.
İSTANBUL GELİŞİM ÜNİVERSİTESİ
LİSANSÜSTÜ EĞİTİM ENSTİTÜSÜ

Uluslararası Ticaret ve Lojistik Ana Bilim Dalı

COVID 19 PANDEMİSİNİN TÜRKİYE İLE AVRUPA
BİRLİĞİ ARASINDAKİ DIŞ TİCARETE VE LOJİSTİĞE
ETKİLERİ: ALGAN INTERMODAL VE ASSET
FİRMALARI ÖRNEĞİ

Yüksek Lisans Tezi

Hande DOĞAR

Danışman

Doç. Dr. Ebru NERGİZ

İstanbul – 2023

TEZ TANITIM FORMU

- ADI SOYADI** : Hande DOĞAR
- TEZİN DİLİ** : Türkçe
- TEZİN ADI** : Covid 19 Pandemisinin Türkiye İle Avrupa Birliği Arasındaki Dış Ticarete ve Lojistiğe Etkileri: Algan Intermodal ve Asset Firmaları Örneği
- ENSTİTÜ** : İstanbul Gelişim Üniversitesi Lisansüstü Eğitim Enstitüsü
- ANABİLİM DALI** : Uluslararası Ticaret ve Lojistik
- TEZİN TÜRÜ** : Yüksek Lisans
- TEZİN TARİHİ** : 18.07.2023
- SAYFA SAYISI** : 103
- TEZ DANIŞMANI** : Doç. Dr. Ebru Nergiz
- DİZİN TERİMLERİ** : Dış Ticaret, Covid-19.
- TÜRKÇE ÖZET** : 2019 yılının son ayında Çin'in Wuhan kentinde ortaya çıkan koronavirüs salgını tüm dünyayı etkisi altına almıştır. İnsan sağlığını büyük oranda etkisi altına almış ve dış ticaret, lojistik başta olmak üzere tüm sektörlerde etkileri hissedilmiştir.
- DAĞITIM LİSTESİ** : 1.İstanbul Gelişim Üniversitesi Lisansüstü Eğitim Enstitüsü
2.YÖK Ulusal Tez Merkezine

Hande DOĞAR

T.C.
İSTANBUL GELİŞİM ÜNİVERSİTESİ
LİSANSÜSTÜ EĞİTİM ENSTİTÜSÜ

Uluslararası Ticaret ve Lojistik Ana Bilim Dalı

COVID 19 PANDEMİSİNİN TÜRKİYE İLE AVRUPA
BİRLİĞİ ARASINDAKİ DİŞ TİCARETE VE LOJİSTİĞE
ETKİLERİ: ALGAN INTERMODAL VE ASSET
FİRMALARI ÖRNEĞİ

Yüksek Lisans Tezi

Hande DOĞAR

Danışman

Doç. Dr. Ebru NERGİZ

İstanbul – 2023

BEYAN

Bu tezin/dönem projenin hazırlanmasında bilimsel ahlak kurallarına uyulduğu, başkalarının eserlerinden yararlanılması durumunda bilimsel normlara uygun olarak atıfta bulunulduğu, kullanılan verilerde herhangi tahrifat yapılmadığını, tezin/dönem projenin herhangi bir kısmının bu üniversite veya başka bir üniversitedeki başka bir tez/dönem projesi olarak sunulmadığını beyan ederim.

Hande DOĞAR

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



T.C.
İSTANBUL GELİŞİM ÜNİVERSİTESİ
LİSANSÜSTÜ EĞİTİM ENSTİTÜSÜ MÜDÜRLÜĞÜNE

Hande DOĞAR' ın "Covid 19 Pandemisinin Türkiye İle Avrupa Birliği Arasındaki Dış Ticarete ve Lojistiğe Etkileri: Algan Intermodal ve Asset Firmaları Örneği" adlı tez çalışması, jürimiz tarafından Uluslararası Ticaret ve Lojistik Anabilim Dalı Uluslararası Ticaret ve Lojistik Bilim Dalı YÜKSEK LİSANS tezi olarak kabul edilmiştir.

Başkan

Doç. Dr. Şebnem GÜRSOY ULUSOY

Üye

Doç. Dr. Ebru NERGİZ

(Danışman)

Üye

Dr. Öğr. Üyesi Hilal ÇELİK

ONAY

Yukarıdaki imzaların, adı geçen öğretim üyelerine ait olduğunu onaylarım.

.... / / 2023

Prof. Dr. İzzet GÜMÜŞ

Enstitü Müdürü

ÖZET

Lojistik, dış ticaretin önemli bir unsuru olarak kabul edilir. Dış ticaret, bir ülkenin mal ve hizmetlerini diğer ülkelerle takas etmesini ifade ederken, lojistik bu mal ve hizmetlerin taşınması, depolanması, dağıtımı ve tedarik zinciri yönetimi gibi faaliyetleri içermektedir. Dış ticaretin başarılı olması ve büyümesi için etkili bir lojistik sisteminin varlığı önemlidir. Lojistik, mal ve hizmetlerin üreticiden tüketiciye veya üreticiden ithalatçıya ulaşmasını sağlayan bir köprü görevi görür. Dış ticaretteki tedarik zinciri, malların üretiminden başlayarak taşıma, depolama, gümrük işlemleri ve dağıtım aşamalarını içerir ve bu süreçte lojistik hizmetler büyük bir öneme sahiptir.

2019 yılının aralık ayında Çin'in Hubei eyaletinin Wuhan kentinde ortaya çıkan yeni koronavirüs salgını tüm dünyayı etkisi altına almıştır. Covid 19 etkisi ile dış ticaret faaliyetleri hakkında analizler ve Türkiye ithalat ve ihracatı üzerindeki değişimlerin analizleri, taşıma türlerine etkileri karşılaştırılmıştır.

Bu çalışma kapsamında, öncelikle COVID-19 pandemisinin lojistik sektöründeki yayılma hızını ve etkisini analiz eder. Pandemi nedeniyle dünya çapında sınırlamaların getirilmesi ve karantina önlemlerinin uygulanması, lojistik operasyonların akışını kesintiye uğratmıştır. Bu durum, mal taşımacılığı, depolama ve dağıtım gibi lojistik faaliyetlerin etkinliğini olumsuz yönde etkilemiştir.

Anahtar Kelimeler: Lojistik, Covid-19, Dış Ticaret.

SUMMARY

Logistics is considered as an important element of foreign trade. While foreign trade refers to the process of exchanging goods and services of a country with other countries, logistics includes operations such as transportation, transportation, dispatch and distribution chain management of these goods and services. It is important for foreign trade to be successful and the existence of an effective logistics system for the seller. Logistics acts as a bridge from the producer of goods and services to the consumer or from the producer to the importer. The supply chain in foreign trade includes the stages of transportation, storage, customer transactions and distribution originating from computer managers, and the logistics services in this process have a large distribution feature.

The new coronavirus epidemic, which emerged in Wuhan, China's Hubei province in December 2019, has affected the whole world. Analysis of the effects of Covid 19 on foreign trade activities and the analysis of changes in Turkey's imports and exports, and their effects on shipping types were compared.

Within the scope of this study, it first analyzes the consumer uses and operating costs of the COVID-19 pandemic in the logistics sector. The introduction of restrictions and the operations of quarantine measures due to the pandemic caused the interruption of logistics operations. This situation adversely affected logistics units such as assets, storage and distribution.

Key words: Logistics, Covid-19, Foreign Trade.

İÇİNDEKİLER

ÖZET.....	i
SUMMARY.....	ii
İÇİNDEKİLER.....	iii
KISALTMALAR.....	iv
TABLolar LİSTESİ.....	v
ŞEKİLLER LİSTESİ.....	vi
ÖNSÖZ.....	xi
GİRİŞ.....	1

BİRİNCİ BÖLÜM

TÜRKİYE VE AB ARASINDAKİ DİŞ TİCARET

1.1. Dış Ticaret Kavramı.....	2
1.2. Dünya’da Dış Ticaret.....	4
1.2.1. Dış Ticaretin Nedenleri.....	4
1.2.1.1. Üretim Farklılıkları.....	4
1.2.1.2. Malların Kalite ve Kullanılışlılık Açısından Farklı Oluşu.....	4
1.2.1.3. Tüketici Zevkleri.....	5
1.2.2. Dünyada En Çok İhracat ve İthalat Yapan Ülkeler.....	5
1.2.2.1. Almanya.....	6
1.2.2.2. Fransa.....	6
1.2.2.3. Amerika.....	6
1.2.2.4. Çin.....	7
1.2.2.5. Birleşik Krallık.....	8

1.3. Türkiye’de Dış Ticaret ve Gelişimi.....	8
1.3.1. 1923-1949 Dönemi Dış Ticaret.....	9
1.3.2 1950-1979 Dönemi Dış Ticaret.....	12
1.3.3 1980-1990 Dönemi Dış Ticaret.....	13
1.3.4 1990-2000 Dönemi Dış Ticaret Gelişimi.....	14
1.3.5 2000-2010 Dönemi Dış Ticaret Gelişimi.....	16
1.3.6 2010-2019 Dönemi Dış Ticaret Gelişimi.....	17
1.3.7 2020-2023 Dönemi Dış Ticaret Gelişimi.....	19
1.4. Avrupa Birliği’nin Kuruluşu ve Tarihsel Gelişimi.....	21
1.5. Türkiye-AB Gümrük Birliği’ne Giden Süreç.....	23
1.5.1. Ankara Antlaşması’nın Dönemleri.....	25
1.5.1.1.Hazırlık Dönemi.....	25
1.5.1.2.Geçiş Dönemi.....	25
1.5.1.3.Ortaklığın Son Dönemi.....	26
1.6. Gümrük Birliği.....	26
1.7. Türkiye ve AB Arasındaki Dış Ticaret.....	28

İKİNCİ BÖLÜM

LOJİSTİK KAVRAMI VE TAŞIMACILIK TÜRLERİ

2.1. Lojistiğin Tanımı.....	30
2.2. Lojistiğin Prensipleri.....	31
2.2.1.Standartlık.....	31
2.2.2.Ekonomik Olma.....	31
2.2.3.Yeterlilik.....	32
2.2.4. Elastikiyet.....	32
2.2.5.Sadelik.....	33

2.2.6. İzlenebilirlik	33
2.2.7. Koordinasyon	34
2.2.8. Planlama.....	34
2.3. Taşıma Türleri.....	35
2.3.1. Karayolu Taşımacılığı.....	36
2.3.2. Havayolu Taşımacılığı.....	39
2.3.3. Demiryolu Taşımacılığı.....	41
2.3.4. Denizyolu Taşımacılığı.....	42
2.4. Dünya’da Lojistik Sektörü.....	43
2.5. Türkiye’de Lojistik Sektörü.....	45

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

COVID -19 PANDEMİSİ VE ETKİLERİ

3.1. Covid-19 Pandemisi Tanımı.....	48
3.2. Covid-19’un Dünya’da Dış Ticarete Etkileri.....	51
3.3. Covid-19’un Dünyada Lojistik Sektörüne Etkileri.....	52
3.3.1. Covid-19 ‘un Dünyada Karayolu Taşımacılığına Etkileri.....	53
3.3.2. Covid-19 ‘un Dünyada Havayolu Taşımacılığına Etkileri.....	54
3.3.3. Covid-19 ‘un Dünyada Demiryolu Taşımacılığına Etkileri	55
3.3.4. Covid-19 ‘un Dünyada Denizyolu Taşımacılığına Etkileri.....	56
3.4. Covid-19’un Türkiye’de Dış Ticarete Etkileri.....	56
3.5. Covid-19 ‘un Türkiye’de Lojistik Sektörüne Etkileri.....	59
3.5.1. Covid-19 ‘un Türkiye’de Karayolu Taşımacılığına Etkileri.....	60
3.5.2. Covid-19 ‘un Türkiye’de Havayolu Taşımacılığına Etkileri.....	61
3.5.3. Covid-19 ‘un Türkiye’de Demiryolu Taşımacılığına Etkileri.....	62
3.5.4. Covid-19 ‘un Türkiye’de Denizyolu Taşımacılığına Etkileri.....	64

DÖRDÜNCÜ BÖLÜM

COVID 19 PANDEMİSİNİN TÜRKİYE’NİN AB İLE DIŞ TİCARETE VE LOJİSTİĞE ETKİLERİ

4.1. Literatür Taraması	67
4.2. Araştırmanın Amacı Ve Kapsamı	68
4.3.Yöntem	68
4.4.Araştırmanın Sınırlılıkları	69
4.5. Algan Intermodal Firmasında Covid-19 Pandemisinin Sektöre Etkileri.....	69
4.6. Pandemi Sürecinin Dış Ticarete Etkileri ve Dış Ticarete Alınan Önlemler.....	70
4.7. Covid-19 Döneminde Sınır Geçişlerine Yönelik Alınan Tedbirler.....	71
4.8.Pandemi Sebebiyle Değişen Ticaret Yoğunluğunun Sebep Olduğu Konteyner Krizi.....	72
4.9.Covid 19 Pandemisi Döneminde Türkiye ve AB İlişkileri.....	73
4.10.Asset Lojistik Firmasında Covid-19 Pandemisinin Sektöre Etkileri.....	73
4.11. Pandemi Sürecinin Dış Ticarete Etkileri ve Dış Ticarete Alınan Önlemler....	74
4.12. Covid-19 Döneminde Sınır Geçişlerine Yönelik Alınan Tedbirler.....	74
4.13. Pandemi Sebebiyle Değişen Ticaret Yoğunluğunun Sebep Olduğu Konteyner Krizi.....	75
4.14. Covid 19 Pandemisi Döneminde Türkiye ve AB İlişkileri.....	75
SONUÇ	77
KAYNAKÇA.....	81
EKLER.....	87

KISALTMALAR

GSYİH :	Gayri safi yurt içi hasıla
TC:	Türkiye Cumhuriyeti
GKRY :	Güney Kıbrıs Rum Yönetimi
DTP:	Demokratik Toplum Partisi
IMF:	Uluslararası Para Fonu
WHO:	Dünya Sağlık Örgütü
TÜİK:	Türkiye İstatistik Kurumu
DTÖ:	Dünya Ticaret Örgütü
AKÇT:	Avrupa Kömür ve Çelik Topluluğu
EURATOM:	Avrupa Atom Enerjisi Topluluğu,
AT :	Avrupa Topluluğu
BREXIT:	Birleşik Krallık'ın Avrupa Birliği'nden ayrılması
TOBB:	Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği
AB:	Avrupa Birliği
AET:	Avrupa Ekonomik Topluluğu
NATO:	Kuzey Atlantik Antlaşması Örgütü
LAFTA:	Latin Amerika Serbest Ticaret Birliği
EFTA:	Avrupa Serbest Ticaret Birliği
EES:	Avrupa Ekonomik Alanı
THY :	Türk Hava Yolları
SHGM :	Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü
LPI :	Logistics Performance Index

TABLolar LİSTESİ

Tablo 1. İhracatın İthalatı Karşılama Oranı(%).....	17
Tablo 2. Aylara Göre Dış Ticaret.....	20
Tablo 3. Taşıma Türlerinin Sınıflandırılması.....	35
Tablo 4. Lojistik Performans Değeri En Yüksek Ülkeler (2018).....	46
Tablo 5. Gelişmiş Ülkelerde ve Türkiye’de Ekonomik Büyüme Oranları (%).....	49
Tablo 6. Gelişmiş Ülkelerde ve Türkiye’de Mal ve Hizmet, İthalat ve İhracat Verileri (Yüzde Değişim).....	50
Tablo 7. Karayolu Yolcu ve Yük Taşımacılığı (2011-2020).....	53
Tablo 8. Türkiye’nin dış ticaretinde kullanılan taşıma türlerinin taşıma miktarları..	59
Tablo 9. Demiryolu Yolcu Sayısı.....	63

ŞEKİLLER LİSTESİ

Şekil 1. Dış Ticaret Dengesi.....	5
Şekil 2. 1923-1949 Yılları Arası Türkiye'nin İhracat, İthalat ve Dış Ticaret Açığı....	10
Şekil 3. 1923-1949 Dönemi İhracat ve İthalat Değişim Oranları ve İhracatın İthalatı Karşılama Oranı (%).....	11
Şekil 4. Dış Ticaret Dengesi ve Hacmi.....	14
Şekil 5. Türkiye'de Karayolu Uzunluğu.....	37
Şekil 6. AB Ülkeleri ile Türkiye'nin otoyol uzunluklarının karşılaştırılması.....	38
Şekil 7. Türkiye'nin Kargo Kapasitesi Karşılaştırması.....	40
Şekil 8. The Geography of Transport Systems, Main Maritime Shipping Routes.....	42
Şekil 9. Ulaştırma ve Depolama Sektörünün GSYH'deki Pay (%).....	47
Şekil 10. 2019-2020 Arası Sefer Sayısı.....	54
Şekil 11. Türkiye'nin Aylara Göre İhracatı.....	57
Şekil 12. 1914-2020 Yılları Arası Hava Trafikçi Yolcu Sayısı ve Olaylar.....	61
Şekil 13. Denizcilik Sektörü 2020 Yılı Taşıma İstatistikleri.....	65
Şekil 14. Türkiye Limanlarında Aylar Bazında Toplam Elleçleme İstatistikleri, 2019-2020, ton.....	66

ÖNSÖZ

Bu çalışmanın hayata geçirilmesi sürecinde bilgi ve tecrübelerinden faydalandığım, araştırmanın her bir aşamasında görüşleriyle beni destekleyen, samimiyetini her zaman hissettiren ve beni doğru yönde yönlendiren saygıdeğer danışman hocam Doç. Dr. Ebru Nergiz'e teşekkürlerimi sunarım. Mülakat yapmayı kabul edip yanımda olup beni destekleyen iş hayatımda da yol gösteren Hüseyin Dinsever'e ve iş hayatındaki başarılarımı paylaşan Evren Dölek'e teşekkürlerimi sunarım. Ayrıca çalışmamda desteklerini hiçbir zaman eksik etmeyen, bana olan güvenlerini hiç kaybetmeyen aileme teşekkür ederim.



GİRİŞ

Covid-19 krizi ilk olarak Çin'de başlamıştır ve kısa sürede Avrupa Birliği ülkeleri ve ABD gibi dünyanın en güçlü ekonomilerini etkileyerek özellikle uluslararası ticaret alanında olumsuz etkiler yaratmıştır. Dünyada Covid-19 salgınının patlak vermesiyle uluslararası sınırların kapatılmasının ardından ülkelerin dış ticaret faaliyetleri üzerinde etkilerinin yaşanmaya başladığı görülmüştür.

Bu çalışmanın amacı, küreselleşme sürecinde bir pandemi krizinin etkisiyle Türkiye'nin dış ticareti üzerinde yaşanan değişimlerin değerlendirilmesi ile geleceğe yönelik stratejilerin belirlenmesine katkıda bulunmaktır. Türkiye'de faaliyet gösteren başlıca lojistik firmaları üzerindeki etkilerini derinlemesine mülakat yöntemi ile ortaya koymaktır. Bu bağlamda yapılan bu çalışma dört bölümden ve sonuç kısmından oluşmaktadır.

Birinci bölümde, dış ticaret ile ilgili kavramsal çerçeve sunulmuştur. Bu kapsamda; dış ticaret kavramı tanımından, Dünyada ve Türkiye'de dış ticaret gelişimi incelenmiştir. Bununla beraber, Türkiye ve AB arasındaki dış ticaret hacmi oldukça yüksektir. AB, Türkiye'nin en büyük ticaret ortağıdır ve Türkiye de AB'nin önemli bir ticaret ortağı konumundadır. Türkiye-AB Gümrük Birliği'ne giden süreç ve bu bağlamda Türkiye ve AB arasındaki dış ticaret ele alınmıştır.

İkinci bölümde, lojistik sektörü kavramsal çerçeve de sunulmuştur. Bu kapsamda lojistik sektörü tanımından, lojistiğin prensipleri ve taşımacılık türleri incelenmiştir. Taşımacılık sektörlerinin avantajları ve dezavantajları değerlendirilmiştir.

Üçüncü bölümde, Covid-19 pandemisi ile ilgili kavramsal çerçeve sunulmuştur. Bu kapsamda Covid-19 pandemisinin tanımından, Dünya'da ve Türkiye'de lojistik sektörüne etkilerinden bahsedilmiş, Dünya'da ve Türkiye'deki karayolu taşımacılığı, havayolu taşımacılığı, denizyolu taşımacılığı ve demiryolu taşımacılığı gibi taşıma türlerine etkileri bahsedilmiştir.

Dördüncü bölümde, üçüncü bölümde incelenen etkilere paralel olarak tezin asıl amaç ve konusunu oluşturan Türkiye'de faaliyet gösteren firmalar ayrıntılı olarak incelenmiştir. Bu bağlamda; Covid-19 pandemisinin 4 farklı taşımacılık modundan faaliyet gösteren lojistik firmalarına etkilerinden bahsedilmiştir.

BİRİNCİ BÖLÜM

TÜRKİYE VE AB ARASINDAKİ DIŞ TİCARET

1.1. Dış Ticaret Kavramı

Dış ticaret, uluslararası çapta mal alışverişidir. Dış ticaret tamamen ithalat ve ihracatla ilgilidir. Prof. JL Hanson'a (2022) göre "Dış ticaret ilgili ülkeler arasında gerçekleştirilen çeşitli özel mal ve hizmetlerin değişimidir" Dış ticaret prensip olarak iç ticarettten farklı değildir. (SOS Political Science And Public Administration MBA FA 406(A) Subject Name:International Financial Management)

Dış ticaret iktisat politikasının bir bütünü olup, bir ülkenin hükümetinin, ülkenin doğrudan dış ticaret akımlarını sınırlandırmak veya özendirmek ve bu işlemlerin yapılaş şekillerini düzenlemek için almış olduğu önerilerin oluşturduğu sistematik bir bütünüdür.

Dış ticaret birçok ülkede, gayri safi yurtiçi hasılanın (GSYİH) önemli bir bölümünü temsil eder. Sanayileşme, gelişmiş ulaşım, küreselleşme, çok uluslu şirketler ve dış kaynak kullanımı, uluslararası ticaret büyük ölçüde öneme sahiptir. (Amangul Rai, 2022, s.10)

İthalat ve ihracatın toplamı olarak da dış ticareti tanımlamak mümkündür. Her türlü ticarete olduğu gibi dış ticaret firmalarının da öncelikli amacı kar elde etmektir ve bu anlamda dış ticaretin ve ekonominin olumlu etkilenmesini sağlamaya çalışırlar.

Dış ticaretin sunduğu avantajlar finansal anlamda büyüme yakalamak olarak ifade edilebilmektedir. İtibarın artması da yer alır. Artan itibar da diğer ülkelerde ticaret yapmayı kolaylaştırır. Ülkelerde elde edilen ticari başarı, dış ticaret pazarında söz sahibi olmayı etkiler. Güvenilirliğin de artması sonucu, şirket ve ülkeler ciddi anlamda başarılı olur.

Dış ticaret, tarihsel olarak da ekonomik ilişkilerin en eski ve önemli bir parçasıdır. Tüm ülkelerin ekonomik kalkınması üzerindeki etkileri, 2. Dünya Savaşı'ndan sonraki tüm dönem boyunca önemli ölçüde derinleşmiştir, son yıllarda uluslararası ticaret gelişimi, dünya ekonomisi gelişiminin en dinamik unsurları arasında yer almıştır. (Jeníček ve Krepl,2009, s.211)

Dış ticaret sayesinde işletmeler finansal olarak gelişmektedir. Birden fazla güçlü rakiple aynı pazarda olmak rekabeti artıran faktörlerden biridir.

Ülkelerin dış ticarete yönelme sebepleri bulunmaktadır. (Kırdar Y,2005, s.235)

Bunlar:

- Ekonomik büyümeye katkı sağlamak,
- Dünya pazarından pay almak,
- Üretimi arttırmak,
- Satış ve karı arttırmak,
- İstihdamı arttırmak,
- Rekabet gücünü arttırmak,
- Dış ticaret açığının azalmasına yardımcı olmak.

Dış ticaret türleri ihracat, ithalat ve transit ticaret olarak üçe ayrılmaktadır. İthalat, başka bir ülkede yapılan mal veya hizmetlerin satın alınmasıdır. Ülkeler, gerek maliyet dezavantajı, gerekse fiziki güçlükler nedeniyle üretemedikleri, hatta ihtiyaçlarını karşılayacak miktarda üretemedikleri malları ithal etmektedirler. İhracat, bir ürünün farklı bir ülkeye döviz karşılığında satılması işlemine verilen isimdir. Yeniden ihracat ise, mallar yabancı bir ülkeden ithal edildiğinde ve yabancı ülkelerdeki alıcılara satışı yapıldığında buna transit ticaret denir.

Küreselleşme ile mallar ve sermaye uluslararası alanda serbest dolaşımının sağlanması, ülkelerin dış ticaret (ihracat ve ithalat) hacimlerinin de artmasını beraberinde getirmiştir.

Ulusal ticarete göre ihracat ve ithalat süreci arasındaki farklar şunlardır: (Aykaç, 2019,s.30)

- Mevzuattaki farklılıklar (ithalat, ihracat ve gümrük mevzuatı ve diğer mevzuat)
- Ülkelerde coğrafi uzaklık ve destekleri,
- İş süreçlerinde farklılıklar,
- Değişim farkı,
- Risk faktörlerindeki farklılıklar,
- Sosyo-ekonomik ve kültürel farklılıklar,

- Ürün ve lojistik operasyonlarıyla ilgili kalite ve standardizasyon farklılıkları,
- Hazırlanacak belgelerle ilgili farklılıklar,
- Uyum tekniğindeki farklılıklar,
- Gelenek ve iş uygulamalarındaki farklılıklardır.

1.2. Dünya’da Dış Ticaret

Dünyada birçok ülke tek başına bütün ihtiyaçlarını karşılayacak miktarda kaynağa sahip olmamaktadır. Ülkelerin kendilerinde fazla miktarda olan kaynakları da imha veya israf etmemelerinden dolayı diğer ülkelerle ilişki halindedirler. Ülkeler çeşitli sebeplerle ellerinde fazla olan ürünleri verip, kendilerinde az olan veya hiç olmayan ürünleri almak, uluslararası ticarete bulunmak zorundadırlar.

1.2.1.Dış Ticaretin Nedenleri

Ülkelerin birbirleri arasında üretim farklılıkları, malların kalite ve kullanılabilirlik açısından farklı oluşu, fiyat farklılıkları, tüketici zevkleri bulunmaktadır.

1.2.1.1.Üretim Farklılıkları

Bazı ülkelerde belirli mallar ya hiç üretilmez ya da ihtiyaçtan az üretilmektedir. Diğer ülkelerde ise bu mallar ihtiyaçlarından fazla üretilmektedir. Toplumun ihtiyaçlarını karşılayabilmek için, üretim açığı kadar diğer ülkelerden mal ithal etmek yoluna gidilmiştir. Öte yandan ülkenin ihtiyacından fazla üretilen mallar, ihtiyacı olan ülkelere ihraç edilmiştir. Üretim farklılıklarına yol açan nedenler: Coğrafi farklılıklar, iklim, teknoloji, yetişmiş insan gücü vb. şeklinde sıralanabilmektedir.

1.2.1.2.Malların Kalite ve Kullanılabilirlik Açısından Farklı Oluşu

Farklı ülkelerde üretilen ve aynı ihtiyacı karşılamaya yönelik mallar, dayanıklılık, şekil, fonksiyon, ergonomi gibi farklılıklar göstermekte olup, farklı ülkelerde, farklı tüketici gruplarına hitap etmektedirler.

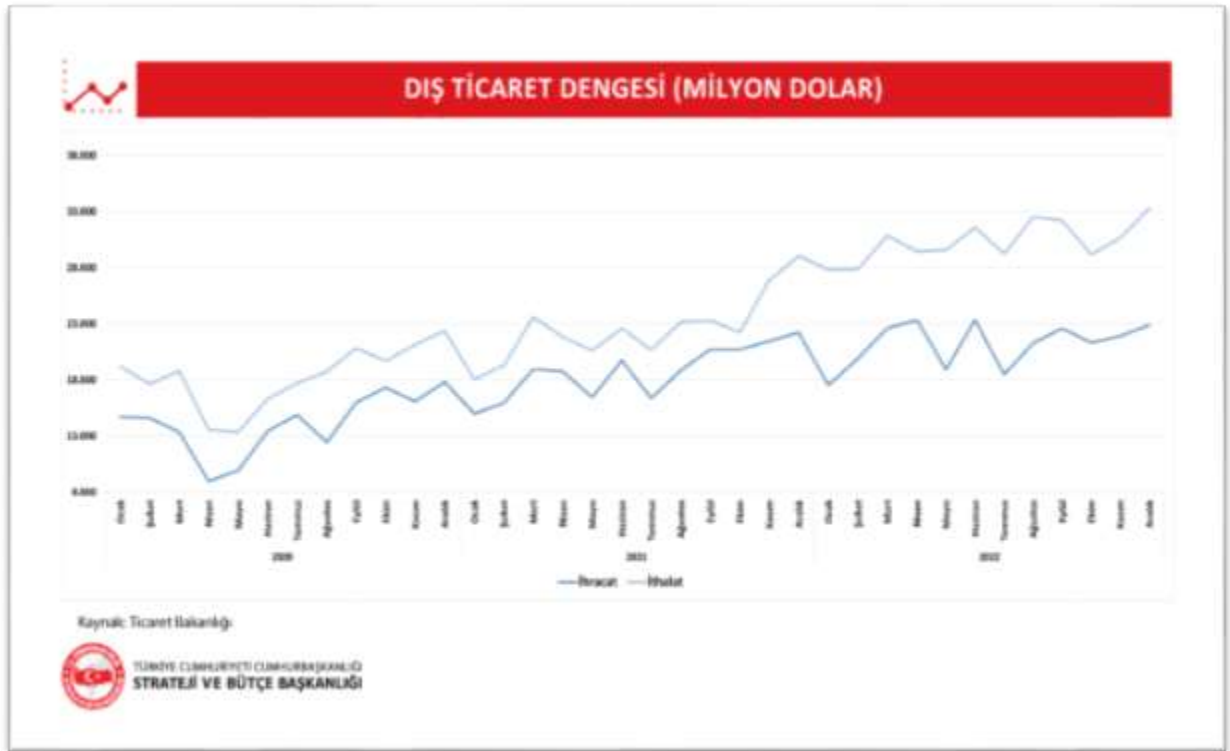
1.2.1.3. Tüketici Zevkleri

Zevkler, bazen milli sınırları aşarak ülke dışında bir talebin doğmasına yol açmaktadırlar.

Ticaret Bakanlığının açıkladığı geçici verilere göre 2022 yılının Aralık ayında ihracat 22,9 milyar dolar, ithalat ise 33,3 milyar dolar seviyesinde kaydedilmiştir. Böylece, 2022 yılında ihracat ve ithalat değerleri sırasıyla 254,2 ve 364,4 milyar dolar seviyelerinde gerçekleşmiştir.

Aralık ayında dış ticaret açığı 10,4; 2022 yıl genelinde ise 110,2 milyar dolar seviyesinde gözlenmiştir.

Şekil 1. Dış Ticaret Dengesi



Kaynak: Ticaret Bakanlığı

1.2.2. Dünyada En Çok İhracat ve İthalat Yapan Ülkeler

En çok ihracat yapılan ülkelerin başında 18,91 milyar dolarla Almanya gelirken, bu ülkeye en yüksek ihracatı 4,39 milyar dolarla otomotiv endüstrisi yapmıştır.

İkinci sırada yer alan ABD'ye ihracat 14,36 milyar dolara yükselirken, bu ülkeye en çok satış yapan sektör 1,52 milyar dolarla kimyevi maddeler ve mamulleri olmuştur.

En çok ihracat yapılan üçüncü pazar olan Birleşik Krallık'a ihracat 12,25 milyar dolara ulaşmış, bu ülkeye ihracatta otomotiv endüstrisinin 3,27 milyar dolarla zirvede yer aldığı görülmüştür.

1.2.2.1. ALMANYA

2003 yılından 2009 yılına kadar Dünya ihracatında ilk sırada olan Almanya 2020 yılında dünya ihracat ve ithalat sıralamasında Çin ve ABD ile ilk üç sırada, dış ticaret dengesi açısından da Çin'den sonra ikinci sırada yer almıştır. Özellikle yüksek katma değerli ürünlere odaklanan Almanya, düşük ücret politikası izleyen ülkelere kaynaklanan rekabette, İtalya ve İspanya gibi diğer Avrupa ülkelerine kıyasla daha az etkilenmektedir.

Almanya'da ihracatın yarısından fazlasını sermaye malları oluşturmaktadır. İhracatta en büyük payı ulaşım araçları ve bunların parçaları ile ilaçlar almaktadır. İthalatta ise önemli mal grupları makineler, ulaşım araçları ve bunların parçaları, petrol-doğalgaz ve ürünleri ile ilaçlardır. (T.C. Ticaret Bakanlığı, 2022, s.7)

1.2.2.2. FRANSA

2021 yılında 569 milyar dolarlık (%20 artan) ihracatla dünyada %2,6 pay ile 9. sırada yer alan ülke Avrupa'da 4. sıradaki ihracatçıdır. 2021 yılında 702 milyar dolarlık (%23 artan) ithalatla dünyada %3,2 pay ile 6. sırada olan ülke Avrupa ülkeleri arasında 2. sıradaki ithalatçıdır. 2017-2021 döneminde ülkenin ihracatında değişim olmamış ve ithalatı %1 oranında artmıştır.

Ülkenin dünyaya ihracatında en önemli ürün grupları makineler, hava taşıtları, motorlu kara taşıtları, elektrikli makine ve cihazlar, eczacılık ürünleri, uçucu yağlar ve kozmetik, plastikler ve mamulleri, alkollü ve alkolsüz içecekler, demir çelik ve mineral yakıtlardır. (T.C. Ticaret Bakanlığı, 2022, s.10)

1.2.2.3. AMERİKA

ABD 2,9 trilyon dolar ithalat ile dünyanın en büyük mal ithalatçısı ve 1,7 trilyon dolar ihracat ile Çin'den sonra 2. en büyük mal ihracatçısı konumundadır. Hizmetler

ticaretinde dünyanın en büyük ihracatçısı ve ithalatçısı olan ABD, toplam ihracat ve ithalatta da (hizmetler ve mal ticareti toplamı) lider konumdadır.

2021 yılında ABD'nin ihracatı %23 artarak 1,7 trilyon dolar olmuştur. 2021 yılında ihraç ettiği başlıca ürünler; ham petrol, petrol ve petrol yağları, petrol gazları, otomobiller, elektronik entegre devreler, serum ve aşular, karayolu taşıtları için aksam ve parçalar, telefon cihazları, medikal cihazlar, dozlandırılmış ilaçlar ve altındır.

2021 yılında ABD'nin ithalatı %22 artarak 2,9 trilyon dolar olmuştur. ABD'nin, 2021 yılında ithal ettiği başlıca ürünler; otomobiller, ham petrol, bilgisayarlar, telefon cihazları, dozlandırılmış ilaçlar, karayolu taşıtları için aksam ve parçalar, petrol yağları, serum ve aşular, elektronik entegre devreler ve diğer mobilyalar ve bunların aksam ve parçalarıdır. (T.C. Ticaret Bakanlığı, 2022, s.5)

1.2.2.4. ÇİN

Dış ticaret verileri açısından ise Çin, en yüksek ticaret hacmine sahip, en fazla dış ticaret fazlası veren, birinci sıradaki ihracatçı ve ikinci sıradaki ithalatçı ülkedir.

Çin 2021 yılında dünya ihracatında 1. sıradaki yeri ile dünya ihracatından %15,3 pay almış ve bir önceki yıla göre %2 artış olmuştur. Aynı yıl, ülkenin küresel ithalattan aldığı pay 8,7 dir. 2020 yılına göre dünya, ithalatından aldığı pay %5 azalmıştır. 2017-2021 yılları arasında ülkenin ihracatı yıllık ortalama %9, ithalatı yıllık ortalama %7 artış kaydetmiştir. 2021 yılında ülkenin ihracatı 3,36 trilyon dolar, ithalatı 2,67 trilyon dolar olmuştur. Dış ticaretinde 2021 yılında 686 milyar dolar fazla vermiştir

Ülkenin ihracatında en önemli ürün grupları sırasıyla: elektrikli makina ve cihazlar, makinalar, mekanik cihazlar ve aletler, mobilyalar ve aydınlatma cihazları, plastikler ve plastikten mamul eşyalar, motorlu kara taşıtları ve aksamıdır.

Ülkenin ithalatında en önemli ürün grupları elektrikli makina ve cihazlar, mineral yakıtlar, yağlar, mekanik cihazlar ve aletlerdir. (T.C. Ticaret Bakanlığı, 2022, s.9)

1.2.2.5. BİRLEŞİK KRALLIK

Trademap verilerine göre, Birleşik Krallık, 2021 yılında dünyaya 468 milyar dolar ihracat gerçekleştirmiştir. Ülkenin 2021 yılında dünyadan ithalatı 690 milyar dolar olmuştur. Ülkenin 2021 yılında bir önceki yıla göre ihracatı %18, ithalatı %9 artmıştır. Ülke, dünya ihracatında 14. sırada (%2,2 pay); dünya ithalatında 7. (%3,2 pay) sırada gelmektedir.

Avrupa Birliği ile Birleşik Krallık arasında Brexit sonrası dönemde tesis edilecek yeni ticaret düzenine ilişkin taraflar arasında yürütülen müzakerelerde 24 Aralık 2020 tarihinde anlaşmaya varılmıştır. 1 Ocak 2021’de yürürlüğe giren anlaşmaya göre Birleşik Krallık, iş ve seyahat konularında anlaşmazlık olmaması için Avrupa Birliği kurallarını takip etmeye devam edecektir. Anlaşma ile çoğu malın gümrüksüz ticareti garanti altına alınmış olup, iklim değişikliği, enerji, güvenlik ve ulaşım gibi konularda işbirliği devam edecektir.

Avrupa Birliği ile Birleşik Krallık arasında Brexit sonrası dönemde tesis edilecek yeni ticaret düzenine ilişkin taraflar arasında yürütülen müzakerelerde 24 Aralık 2020 tarihinde anlaşmaya varılmıştır. 1 Ocak 2021’de yürürlüğe giren anlaşmaya göre Birleşik Krallık, iş ve seyahat konularında anlaşmazlık olmaması için Avrupa Birliği kurallarını takip etmeye devam edecektir. Anlaşma ile çoğu malın gümrüksüz ticareti garanti altına alınmış olup, iklim değişikliği, enerji, güvenlik ve ulaşım gibi konularda işbirliği devam edecektir.

Birleşik Krallık, “Ready to Trade” sloganı ile Brexit sonrasında 13 ülke ile ticareti geliştirmeyi hedeflemektedir. “Ready to Trade” Ülkeleri: Türkiye, Meksika, Brezilya, Hindistan, Çin, ABD, Kanada, Avustralya, Singapur, Birleşik Arap Emirlikleri, Güney Afrika Cumhuriyeti, Güney Kore ve Japonya’dır. (T.C. Ticaret Bakanlığı, 2022, s.10)

1.3. Türkiye’de Dış Ticaret ve Gelişimi

Türkiye istikrarla büyüyen bir güçtür. Genel olarak daha gelişmiş batı ile gelişmekte olan doğu arasındaki kavşak noktası olarak benzersiz ve güçlü bir jeopolitik konuma sahip olmaktadır. Kendini iki farklı kıta arasında bir köprü konumunda bulmuş ve bu konumunu dış ticaretin sürekli değişen dünyasında ilerlemek için kullanmaya başlamıştır. Doğu ve kuzeyindeki ülkelerin petrol ve doğal

gaz kaynaklarının, bu ürünlerin en büyük tüketicilerinden biri olan Avrupa'ya taşınmasına başlamış ve geliştirmeye devam etmektedir.

Osmanlı İmparatorluğu'nun çöküşünden bu yana Türkiye, ekonomisini geliştirmek ve eskisi gibi bir dünya gücü olmak için mücadele etmiştir. 1980'lere kadar Türkiye ekonomisi gelişmemiş ve mücadele içinde olmuştur. Büyük ölçüde içe dönük bir ekonomiden açık serbest piyasa ekonomisine geçişle birlikte Türkiye dış ticarete yerini almaya başlamıştır.

Dış ticaret, ülke ekonomilerinin gelişmesinde ve ülkeler arası bütünleşmenin gerçekleşmesinde çok önemli bir unsur olarak görülmektedir. (Ertekin ve Kutlu, 2000s.224).

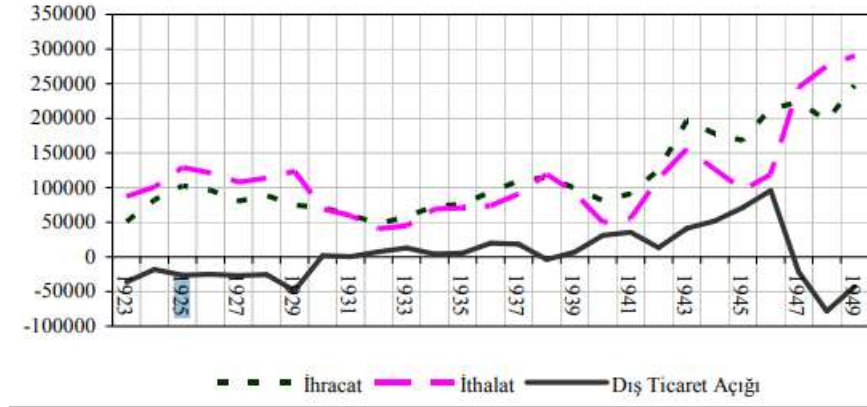
1.3.1. 1923-1949 Dönemi Dış Ticaret

I. Dünya Savaşı ve Kurtuluş Savaşı sonucu gücünün ve ülke topraklarının büyük bir bölümünün kaybedilmesi, Osmanlı Devleti'nin son başlangıcında kötü olan iktisadi hayatın daha fazla kötüleşmesine sebep olmuştur. Bu sebeple Cumhuriyetin ilk yıllarında ekonomik düzenin kurulması bu dönemdeki hükümetlerin de en önemli gündemini oluşturmaktaydı.

Osmanlı Devleti dışı açılarak uluslararası ekonomiden pay almak için bazı Avrupa ülkeleriyle antlaşmalar imzalamıştır. Bu antlaşmalar ile Osmanlı Devleti'nde yerli üretim büyük zarar görmüş, ithalat artmış ve gelir gider dengesi bozulmuştur. Özellikle 1838 yılında imzalanan "Baltalimanı Antlaşması", ekonomik çöküş sürecini başlatmıştır. Osmanlı Devleti'ni gelişmiş ülke ekonomilerinin ham madde sağladığı pazar hâline getirmiştir. Bu dönemde Osmanlı Devleti yüksek dış ticaret açığı vermiş ve dış borç almaya yönelmiştir. Yapılan antlaşmalarla Avrupa devletlerine tanınan ayrıcalıklar 1923 yılında Lozan Antlaşması ile kaldırılmıştır.

İzmir İktisat Kongresi, Cumhuriyet ilan edilmeden önce 17 Şubat-4 Mart 1923 tarihleri arasında yeni kurulacak devletin ekonomik politikalarının belirlenmesi için toplanmıştır. Kongrede milliyetçi ve liberal ekonomi politikaları benimsenmiş, ekonomik kalkınma için sanayileşmeye hız verilmesi ve bu konuda özel sektörün teşvik edilmesi kararlaştırılmıştır. Geçmişte yapılan anlaşmaların ekonomik hükümlerinden dolayı 1923-1929 yılları arasında Türkiye dış ticareti dışı açık bir yapıya bürünmüştür. (Savrul, Özel ve Kılıç, 2013, s.61-62).

Şekil 2. 1923-1949 Yılları Arası Türkiye'nin İhracat, İthalat ve Dış Ticaret Açığı



Kaynak: TUIK

Cumhuriyetin ilk yıllarında ülke ekonomisi dışa açık ve bağımlı bir hammadde ekonomisi görünümündeydi. (Şahin, 2006: 44). 1923 yılında toplam ihracatta tarım sektörünün payı %88, sanayi sektörünün payı %9 ve madencilik sektörünün payı ise %3 civarında, toplam ithalatta ise sanayi sektörünün payı %94,6, madencilik sektörünün payı %5,3 ve tarım sektörünün payı %0,1 civarında gerçekleşmiştir (DTM, 1998, s.30)

Ulusal kalkınma için olması mutlak gerekli görülen sanayi sektörü için 1927 yılında çıkarılan Teşvik-i Sanayi Kanunu ile özel teşebbüsler için sanayi üretimi belirli koşullar altında teşvik edilmiştir. Tarım makineleri, alet ve ekipmanlarının ithalatına gümrük muafiyeti sağlanırken lif ve kumaş, şeker, un ve diğer gıda maddeleri, deri ve mamulleri kereste ve çimento gibi hammaddelerin ithalatı, yerli üretimin korunması ve korunması amacıyla yüksek gümrük vergileri ile kısıtlanmıştır (Özcan,1998,sf.43). Tüm bu uygulamalar, 1929'daki Dünya Ekonomik Bunalımına kadar sürdürülen liberal dönem politikalarıdır. Öte yandan, yeterli sermaye birikiminin olmaması, teknik ve ticari bilgi eksikliği gibi nedenler liberal dönemin başarısızlığına neden oldu. Bu dönemde tarım ürünleri ihracatçısı olarak Türkiye'nin dış ticaretinde büyük ilerleme kaydettiği gözlenmiştir.

1929 Dünya Ekonomik Bunalımı'nın olumsuz ekonomik etkileri ve özel sektörün sermaye ve deneyim eksikliği nedeniyle sanayileşmede başarısız olunması, devleti ekonomiye müdahale etmeye zorlamıştır.

1930'dan itibaren dış ticaret bilançosu açık vermeye başlamıştır. Ekonominin kötüleşmesi Marshall Planına yönelik planı doğurmuştur. ABD'nin Marshall Planı devreye sokmasındaki amaç: Türkiye'yi Batı Avrupa'nın durağı ve hammadde

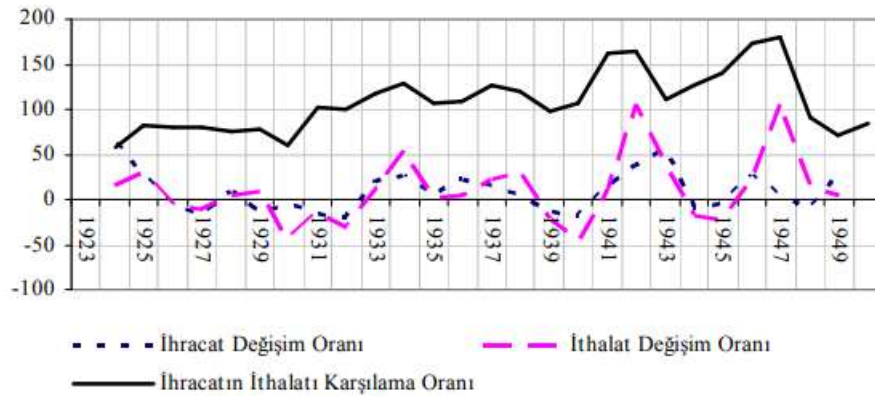
sağlayıcısı haline getirmiştir. Marshall Planı Türkiye'nin ekonomik bağımsızlığını etkilemiştir. (Oran, 2004, s.1000)

1934'te "ilk beş yıllık sanayi planı" yürürlüğe girdi. Bu dönemde devlet destekli sanayileşmenin önemli bir bileşeni, 1934'te uygulanan "Birinci Beş Yıllık Sanayi Kalkınma Planı'dır. I.Beş Yıllık Sınai Kalkınma Planı, tam bir kalkınma planından ziyade devletin sanayi alanındaki yatırımı olarak görülmektedir. Bu planda, halkın temel ihtiyaçlarının karşılanması için yurt dışından ithal edilen malların iç piyasadan temin edilmesi ve yurt içinde hammadde temin edilecek sanayilerin kurulması temel ilke olarak benimsenmiştir ve ithal ikameci bir politika uygulamıştır. I. Beş Yıllık Sanayi Kalkınma Planı'nın sona ermesiyle, II. Beş Yıllık sanayi kalkınma Planı uygulanırken, II. Dünya Savaşı'nın başlamasıyla birlikte bu plandan vazgeçilerek "İktisadi Savunma Planı" uygulamaya konulmuştur. (Uludağ ve Arıcan, 2003, s.7-15).

1946, Türkiye'de ilk çok partili seçimlerin yapıldığı yıldır.1930'dan 1946'ya kadar dış ticarete uygulanan ithal ikameci sanayileşme politikası sayesinde 1938 yılı hariç, Türkiye'nin dış ticareti sürekli fazla veriyordu.

1929-1949 döneminde Türk dış ticaretinin genel eğilimi, tarım ürünleri ihracatı ve sanayi ürünleri ithalatı şeklinde olmuştur. Tablo 2 Türkiye'nin 1929-1949 yılları arasındaki dış ticaret verilerini göstermektedir. 1923'te yaklaşık 51 milyon dolar olan ihracat, 1930'da 71 milyon dolara yükseldi ve %40 arttı. İthalat 1923'te 87 milyon dolardı. Dünya Ekonomi Bunalımının yaşandığı yıllarda azalışa geçerek 1930 yılında %19 oranında bir azalma ile 70 milyon dolar seviyesinde gerçekleşmiştir.

Şekil 3. 1923-1949 Dönemi İhracat ve İthalat Değişim Oranları ve İhracatın İthalatı Karşılama Oranı (%)



Kaynak: TUIK

1940 ile 1949 arasında hem ihracat hem de ithalat büyük bir şekilde artmıştır.1949'da ise dış ticaretteki artış ithalat lehine olmuş ve ihracatın ithalatı karşılama oranı 1929 yılına yakın seviyelerine düşmüştür. Ancak 1947 yılından itibaren dış ticaret açıkları ekonomide sorun yaratmaya başlamıştır.

Türkiye'nin her an savaş çıkma ihtimali nedeniyle üretim daralmış ve askeri harcamalar artmıştır. Bu dönemde dış ilişkilerle ilgili olarak Türkiye, 1941 yılında Uluslararası Para Fonu'na (IMF) üye oldu. Bu dönemde uluslararası ekonomik entegrasyon çabaları devam etti. Türk dış ticareti, 1930'dan beri her yıl sürekli olarak fazla veren dış ticaret bilançosu 1947'de 21 milyon dolar açık vermiştir.

1.3.1.2. 1950-1979 Dönemi Dış Ticaret

1950'li yıllarda dışa açık ekonomi politikaları benimsenmiş ve küresel ekonomik faaliyetlere uyum sağlanmaya çalışılmıştır.

Türkiye, İkinci Dünya Savaşı'na katılmamış olmasına rağmen, ülkenin İkinci Dünya Savaşı'na girmek istemesi, askere alınması gibi nedenler tarımsal üretimde önemli düşüşlere yol açmış ve ekonomisi küçülmeye doğru gitmiştir. Ancak savaş sonrası 1945-1950 döneminde ekonomik toparlanma hızlanmıştır (Erkan, 2007). Diğer yandan, dış ticaret hacmi 1930-1950 yılları arasında neredeyse dört katına çıkmıştır.

1954'ten itibaren ekonominin plansızlaşmasıyla beraber enflasyon artmıştır. Bununla beraber ekonomik politikanın sorgulanmasını beraberinde getirmiştir.

Türkiye'nin değişimi söz konusudur. 1955'e kadar tarım ağırlıklı ekonomiye geçilmiştir. Devlet destekli bir kalkınma modelinden, tarım merkezli kapitalizme geçiş yaşanmıştır.

İthal ikamesine dayalı kalkınma stratejilerinin etkili olduğu 1960'lı yıllardan sonra Türkiye hızlı bir kalkınma sürecine girmesine rağmen, 1974 yılında dünya petrol fiyatlarının hızlı yükselişi ve petrol krizi ülkenin dış ticaret hadlerinin bozulmasına ve dolayısıyla ödemeler dengesindeki yükün artmasına neden olmuştur (Varol, 2003, s.3)

1960'lı yıllardan itibaren hızlı bir gelişme kaydeden Türkiye, ithal ikamesine dayalı bir kalkınma stratejisi oluşturulduğunda, dünya petrol fiyatlarının hızla yükselmesi ve 1974 petrol krizi dış ticaret koşullarını kötüleştirilmiş ve uluslararası ödemeler dengesindeki yükün artmasına neden olmuştur. (Varol, 2003, s.3).

1.3.1.3. 1980-1990 Dönemi Dış Ticaret

1980 yılı hem siyasi sistem hem de uygulanan ekonomi politikaları açısından bir dönüm noktasıdır. Yaşanan askeri darbe ile bir dönüm noktasına ulaşmıştır. Ancak alınan 24 Ocak kararları sayesinde ithal ikameci stratejisinden, ihracata yönelik yapılacak stratejiye geçilmiştir. (Sezgin, 2009,s.179).

Liberalizasyon süreci veya dış ticaret üzerindeki kısıtlamaların azaltılması 24 Ocak 1980'de kabul edilen İstikrar Programı kararları ile başlamış döviz kısıtlılığı ve enflasyon problemlerini ortadan kaldırmaya yönelik kısa ve uzun dönemli kararlar alınmıştır. İstikrar programının bir parçası olarak, devletin ekonomiye, yönetime ve siyasete müdahalesini en aza indirerek ihracata dayalı sanayileşmeyi ve piyasa ekonomisinin işleyişini ana hedef haline getirmişlerdir. (Çetin ve Savrul, 2016,s.515).

24 Ocak 1980 kararları sayesinde ihracatta önemli adımlar atılmıştır. Bu kararlar şu şekildedir: (Uludağ ve Arıcan, 2003, s. 47-48)

- Dış ticaret serbestleştirilmiştir,
- Yabancı sermayenin ülkeye getirilmesini teşvik etmek,
- İthalat aşamalı biçimde serbestleştirilmiştir,
- İhracata yönelik teşvikler verilmiştir.
- Gübre, ulaştırma ve enerji hariç sübvansiyonlar kaldırılmış,
- %32.7 devalüasyon yapılarak, günlük kur ilanı uygulamasına gidilmiştir.
- Faiz oranları serbestleştirilmiştir.

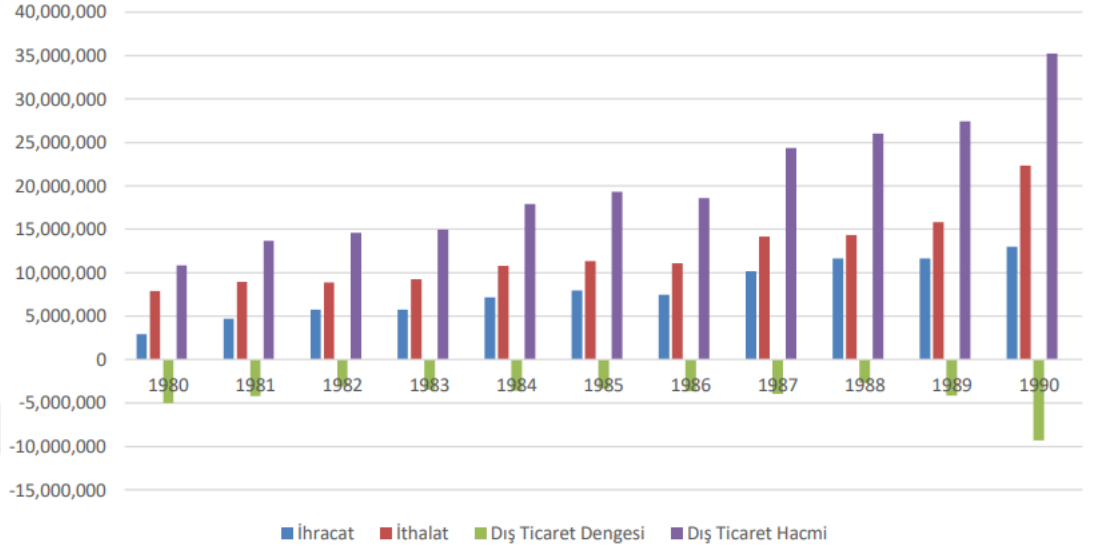
İthalatın kademeli olarak serbestleşmesi 1981 yılındaki ithalat programı ile başlamıştır. İthalat kotaları, dünya ekonomisine uyumlu olarak tarife dışı engellere kaydırılarak dış ticaret politikası izlenmiştir. Bunun yanında ithali yasak olan 1800 malı 459'a düşürmüştür. 1984'de izne bağlı ithal ürünler ise 100'den 33'e düşürülmüştür. 1990'da ise tamamen izne bağıllık kaldırılmıştır (Savrul vd., 2013,s.70).

1989 yılında “Türk Parasının Kıymetini Koruma Hakkında 30 Sayılı Karar” yabancı sermayenin Türkiye'ye akışını teşvik etmiş, sermaye işlemlerinde bürokrasiyi azaltmış ve kolaylaştırmıştır. (DTP, 2007,s.11).

1980 ve 1989 yılları arasında hem ihracat hem de ithalat artmıştır. 1980 senesinde ihracat 2,9 milyar dolar iken 1989 senesinde 11,6 milyar dolara çıkmıştır. İthalat oranı ise 7,9'dan 15,7 milyar dolara erişmiştir. İhracatın ithalatı karşılama oranı

bu dönemde %37 seviyesinden %81 e kadar ulaşmıştır. Bununla birlikte serbestleşme ve yabancı sermayeye yönelik yapılan teşvik ve ekonomi politikalarının olumlu etkilerinin sonucu görülmüştür.

Şekil 4.Dış Ticaret Dengesi ve Hacmi



Kaynak: TUIK

1980 ve 1989 yılları arasında uygulamaya konulan politikalar sonucunda sanayi mallarının ihracat oranlarında ciddi biçimde artışlar yaşanmış ve uluslararası rekabet ortamı Türkiye'ye kalite ve verimlilik anlayışı getirmiştir. Uluslararası pazarlarda, Türk sanayicisi pazarlama ve üretim yapma konusunda gündeme girmiştir (Kabal, 2007,s.42).

1.3.1.4. 1990-2000 Dönemi Dış Ticaret Gelişimi

1990-2000 arası dönem ekonominin ciddi sorun yaşadığı dönem olmuştur.

Türk Lirası, Şubat 1990'da konvertibl bir para birimi olarak kabul edilmiştir. Bu karar, Türkiye'de yerleşik gerçek veya tüzel kişilerin yurt dışından nakdi ve aynı kredi temininden muaf tutularak, bankalardan döviz kredisi alma, döviz bulundurma, döviz ihracı ve ithalindeki engeller kaldırılmıştır. Bu da ödemeler dengesi sermaye girişini açmış ve özel sektörün borçlanmasını kolaylaştırmıştır (Kabal, 2007,s.43).

Türkiye'nin 1990 senesinde dış ticaret hacmi 35,2 milyar dolar olmuştur. 12,9 milyarlık (%37) kısmı bu hacmin ihracatını oluştururken, 22,3 milyar dolarlık (%63) kısmını ithalat oluşturmaktadır (Özdemir vd., 2016, s.163).

Körfez Savaşı (1990-1992), küresel ekonomik durgunluk ve Türkiye'de görülen yüksek miktarda enflasyon oranları, ekonomik dengeleri kötü etkilemiştir.

1994'te kamu maliyesindeki bozulma sonucu Türk lirasının yüksek tutulup para basılması sonucu dolara hücum ilk ciddi krizi beraberinde getirmiştir. 5 Nisan 1994 yılında ekonomik paket hazırlanmıştır. İhracat oranları Türk lirasının devalüasyonu ile beraber yeniden artış yaşamıştır (Özdemir vd., 2016, s.164). Bu dönemde faiz ve kur arasındaki dengesizlikler, kredi kuruluşları tarafından yapılan açıklamalar piyasayı tedirgin etmiş ve bu durum Türkiye'yi krize göndermiştir.

1994 ve 2000 senesinde Türkiye'nin uyguladığı istikrar programlarının çözmeye uğraştığı, yabancı sermaye girişinin istikrarsız olması, finans piyasasında başlamış ve reel sektöre kaymış olması krizlerin ortak noktalarını; yüksek dış borçlar, bütçe açıkları, enflasyonda artış, negatif faiz oranları, üretimin düşmesi, bankada artan açık pozisyonlar ve globalleşmeyle hızlı fon akımları gösterilmektedir (Mangır, 2006, s. 464)

1994 Türkiye için önemli bir yıl olmuştur. Olumsuz büyüme ve yüksek enflasyon, kredi notlarını düşürüp, döviz alımına hareket başlamıştır. Bu, merkez bankası rezervlerinin çökmesine, döviz kurlarının istikrar kazanmasına en yüksek enflasyon rakamlarının görülmesine neden olmuştur. Enflasyona yol açtı. Bu sorunlar 2001 krizinin temelini atmıştır.

Dönemin başlarında ihracatta yaşanan durgunluk ile ithalat artışı söz konusudur. 1990'ların başında üretim sektörünün sermaye yatırımlarındaki payının düşmesiyle birlikte ihracat doğal büyümenin sınırlarına ulaşmıştır. Ayrıca ihracattaki yavaşlamanın nedeni: İç talebin genişletilmesi, döviz politikası, ihracat teşviklerinin gevşetilmesi olmuştur.

1995 yılında Türkiye, Dünya Ticaret Örgütü'ne (WTO) üye olmuştur.

1995 yılı başından itibaren ihracata yönelik "Devlet Yardımları" programları yürürlüğe girmiştir. İhracat Yönetmeliği hükümleri uyarınca, 1936 yılından beri devam etmekte olan ve ihracatçılara, ihracat yapabilme olanağı tanıyan "İhracatçı Belgesi" uygulamasına Ocak 1996 tarihinde son verilmiştir. İhraç edeceği mala göre

İlgili “İhracatçı Birliği’ne” üye olan, vergiye tabi gerçek ve tüzel kişi tacirlere ihracat yapabilme olanağı tanınmıştır.

1995 yılı başından itibaren ihracata yönelik bir “devlet yardımı programı” uygulanmaktadır. İhracat kontrol hükümleri gereğince 1936 yılından beri uygulanan ve ihracatçıların ihracat yapmasına olanak sağlayan “ihracat sertifikası” uygulaması Ocak 1996'da sona ermiştir. İhraç edilecek mallara göre ilgili “İhracatçıları Birliği’ne” üye olan, vergiye tabi gerçek ve tüzel kişi tacirlere ihracat yapabilme olanağı tanınmıştır.

1997 yılında Uzakdoğu ülkelerindeki mali piyasalarda başlayan kriz, reel sektörü olumsuz etkilemiştir. Küresel krizin Ağustos 1998 de Rusya’ya sıçraması ülkemiz ihracatını da olumsuz etkilemiştir. (Özdemir vd., 2016,s.164).

1.3.1.5. 2000-2010 Dönemi Dış Ticaret Gelişimi

Artan ithalat harcamaları, azalan ihracat gelirleri ve buna bağlı olarak artan dış ticaret açığı, ülke ekonomisini doğrudan etkiledi. 2000’li yılların başında yaşanan büyüme, dış ticaret hacmini genişletmiş, dış borcu artırmış, cari açığı büyütmüş, bankacılık sektörünün yapısını zayıflatarak uluslararası piyasalardaki dalgalanmalara açık hale getirmiş ve Türkiye’yi krizlere karşı savunmasız bırakmıştır.

22 Kasım’da yaşanan kriz finansal sistem kaynaklıdır. Bunun en büyük sebebi bankacılık sektörü olmuştur. Bankaların boş pozisyonları doldurma çabaları, özel ve kamu bankalarını borç çılgınlığına sürüklemiştir (Karaçor, 2006,s.387).

1999 yılında yaşanan kriz, Asya Krizi ve Marmara Depremi olaylarıyla durgunluk yaşanan ihracata ek olarak turizmde de durgunluk yaşanmış ve bu yılda gayri safi milli hasılda çöküş yaşanmıştır.

2002 senesinde ihracatta ve ekonomide düzelmeler yaşanmıştır. İhracat 36,1 milyar \$ oranından 2008 sonlarında 132,1 milyar \$ yükselmiştir. Kriz sonrasında ‘Güçlü Ekonomiye Geçiş Programı’ ile ihracatın yükselişi yaşanmıştır. Güçlü Ekonomiye Geçiş Programı’ ile Türkiye ekonomisi disiplinli kamu maliyesi uygulaması ve yoğun derecede yabancı kaynak kullanımına dâhil olmuştur. Dalgalı kur ve para politikasında enflasyonu amaçlamak bu programın özelliğidir.

2003 senesinde Türk Lirası değer kazanmış ve son 26 yıl içerisinde enflasyon en düşük seviyeyi yakalamıştır. Merkez bankası tarafından etkin para politikası bu olumlu gelişmenin nedeni olmuştur.

2004 senesinde dış ticaret hacmi artmış ve en çok Almanya ile dış ticaret yapılmıştır. 2005 yılında ithalat ve ihracat rakamlarının artış hızı düşmüştür. Bu yılda ithalat rakamlarındaki artışın sebebi ise ithal girdidir.

2007 senesinde %4,5 seviyesinde büyüme ile beş yıldır ilk defa hedefin altında olmuştur. Uygulanan sıkı maliye politikası bütçedeki iyileşmeyi bozmuştur. İthalatta yaşanan artış dikkat çekmiştir. Türk lirasının değerli olmasına ve ihracatın yüksek olmasına rağmen bu durum küresel krize kadar devam edebilmiştir (TOBB, 2008,s. 97).

2008 yılına girildiğinde ABD kaynaklı olarak baş gösteren küresel kriz, 1929 yılında yaşanan 'Büyük Buhran' krizi kadar hızlı ve etkili olmuştur. Dünyada yaşanan ikinci büyük kriz konumundadır. (Buluş ve Kabaklarlı, 2010, s.17).

Tablo 1.İhracatın İthalatı Karşılama Oranı(%)

Yıl	İhracat (\$)	İthalat(\$)	Dış Ticaret Dengesi(\$)	Dış Ticaret Hacmi(\$)	İhracatın İthalatı Karşılama Oranı (%)
2000	27.774.906	54.502.821	-26.727.914	82.277.727	51,0
2001	31.334.216	41.399.083	-10.064.867	72.733.299	75,7
2002	36.059.089	51.553.797	-15.494.78	87.612.886	69,9
2003	47.252.836	69.339.692	-22.086.856	116.592.528	68,1
2004	63.167.153	97.539.766	-34.372.613	160.706.919	64,8
2005	73.476.408	116.774.151	-43.297.743	190.250.559	62,9
2006	85.534.676	139.576.174	-54.041.498	225.110.850	61,3
2007	107.271.750	170.062.715	-62.790.965	277.334.464	63,1
2008	132.027.196	201.963.574	-69.936.378	333.990.770	65,4
2009	102.142.613	140.928.421	-38.785.809	243.071.034	72,5
2010	113.883.219	185.544.332	-71.661.113	299.427.551	61,4

Kaynak: Ticaret Bakanlığı

Ekonomide yaşanan büyüme ile kişisel gelirler artarken, 2000 yılından 2010 yılına geldiği zaman GSYH %33 arttı. Özelleştirme ile yabancı sermaye ülkeye giriş sağlamıştır. Bütçede gerçekleştirilen denge sonrasında enflasyon rakamı tek haneye düşmüştür.

1.3.1.6. 2010-2019 Dönemi Dış Ticaret Gelişimi

2010 yılının başında ekonomi toparlanmaya başlamış ve ihracat artmıştır. Ancak 2011, yüksek ithalat rakamları nedeniyle en büyük dış ticaret açığını görmüştür. 2012 yılında ihracatın ithalata göre artması dış ticaret açığını azaltmıştır. Ayrıca 2013 yılındaki büyüme hızı beklenen seviyeye ulaşmamıştır. Kriz sürecine tepki olarak Çin'in dış ticaretindeki olumlu gelişme olmuştur.

Bu dönemde, yükselen piyasa ekonomileri, dünya ticaretinde giderek daha önemli bir rol oynamıştır. Çin, Hindistan, Brezilya ve Rusya gibi büyük ekonomilerin ihracatı ve ithalatı önemli ölçüde artmıştır.

2010-2019 dönemi, bölgesel ticaret anlaşmalarının artışına tanıklık etmiştir. Örneğin, Trans-Pasifik Ortaklık Anlaşması (TPP) ve Avrupa Birliği ile Kanada arasındaki Kapsamlı Ekonomik ve Ticaret Anlaşması (CETA) gibi önemli anlaşmalar imzalanmıştır. Bu anlaşmalar, ülkeler arasındaki ticareti serbestleştirmeyi ve ticaret engellerini azaltmayı amaçlamıştır. (Acar, 2016,s.72)

Hizmet sektörü, 2010-2019 döneminde dış ticarete büyük bir artış göstermiştir. Finans, turizm, telekomünikasyon, danışmanlık hizmetleri gibi alanlarda uluslararası ticaret hızla büyümüştür.

2012 yılına kadar kalkınma ve büyüme için maliye ve para politikaları birlikte kullanılmıştır. Enflasyonla mücadele programı, Türkiye'nin ekonomik istikrarı için en önemli alan olmuştur. Döviz kuru değişimi ve makroekonomik dengesizliklere karşı genişletici ve daraltıcı maliye ve para politikalarının uygulanması olumlu tepki vermiştir.

Dünya Ticaret Örgütü (DTÖ) verilerine göre, ticaret savaşları, jeopolitik gelişmeler ve BREXIT süreci gibi belirsizlikler nedeniyle küresel mal ticareti 2019 yılında %0,1 daralmıştır.

1.3.1.7. 2020-2023 Dönemi Dış Ticaret Gelişimi

Günümüzde gelişmiş ve gelişmekte olan ülkelerde ticari çıkarları ile ilgili sektörel bazda endüstriyel gelişme alanlarının uluslararası rekabetten zarar görmemesi için korumacı önlemlere başvurmuşlardır. Bununla beraber, kullanılan korumacı önlemler dönemsel olarak çeşitlenmiş ve ticaretin önünde görünmez tarife dışı engellere dönüşmüştür. Ticaret savaşları, ülkeler ithalat üzerindeki korumacı önlemlerini çeşitlendirdiğinde, yasakları ve kotaları arttırdığında veya vergi oranlarını yükselttiğinde ortaya çıkmıştır. Ayrıca, uluslararası ticaret hacmini olumsuz etkileyerek ve tüketici seçeneklerini sınırlayarak refahların düşmesine sebep olmaktadır.

2020-2023 dönemi, küresel ekonomik dalgalanmaların yaşandığı bir dönem olmuştur. COVID-19 salgını, dünya genelinde ticaret üzerinde önemli etkilere neden olmuş ve birçok ülkede ekonomik aktiviteleri etkilemiştir. Bu süreçte dış ticarete bazı değişiklikler ve gelişmeler yaşanmıştır.

2020 yılında pandemi küresel ekonomide büyük bir arz ve talep şokuna neden olmuş ve pandeminin tetiklediği gelişmeler genel olarak 2. Dünya Savaşı'ndan bu yana en şiddetli krize yol açmıştır.

COVID-19, birçok ülkenin ekonomisini etkilemiş ve küresel durgunluğa neden olmuştur. Bu durum, birçok ülkenin ihracatını olumsuz yönde etkilemiştir. Ülkeler, kısıtlamalar, sınırlamalar ve sıkıntılar nedeniyle dış ticaretlerinde düşüşler yaşamışlardır.

Salgın döneminde dijital ticaret önemli bir ivme kazanmıştır. İnternet üzerinden yapılan e-ticaret işlemleri artmış ve birçok şirket online platformlara yönelerek sınırlar ötesi ticareti sürdürebilmiştir.

Türkiye'nin 2020 yılı ticaret verilerine bakıldığında tarım, gıda ve içecek sektörü 20,7 milyar dolar ihracat, 16,1 milyar dolar ithalat gerçekleştirmiştir. Dış ticaret dengesi ise 4.64 milyar dolar olup Türkiye toplam 207 ülkeye ihracat yapmaktadır. En çok ihracat yapılan ülkeler ise: Irak 2,9 milyar dolar, Almanya 1,6 milyar dolar, Rusya 1,4 milyar dolar, 1,1 milyar dolar, İtalya 800 milyon dolar olmuştur. Bu ülkelere yapılan ihracat, toplam ihracatın %38'ini oluşturmaktadır. Türkiye 173 ülke ile de ithalat yapmaktadır. En çok ithalat yapılan ilk beş ülke ise; Rusya 3,2 milyar dolar, Brezilya 1,4 milyar dolar, Ukrayna 1 milyar dolar, ABD 0,9 milyar dolar ve Malezya

0,6 milyar dolardır. Bu ülkelerden yapılan ithalat, toplam ithalatın % 44,6'sını oluşturmaktadır. (TUIK, 2020, sayı: 33855).

Türkiye'nin dış ticaret hacmi 408 milyar dolarla 2014 ve 2021'den bu yana en yüksek seviyesine ulaşmıştır.

Genel ticaret sistemine göre ihracat 2021 yılı Ocak-Aralık döneminde bir önceki yılın aynı dönemine göre %32,8 artarak 225 milyar 291 milyon dolar, ithalat %23,6 artarak 271 milyar 424 milyon dolar olarak gerçekleşmiştir. (TUIK, 2022)

Tablo 2. Aylara Göre Dış Ticaret

Aylara göre dış ticaret, Aralık 2021

(Milyon ABD \$)

Aylar	Yıl	İhracat (FOB)		İthalat (CIF)		Dış ticaret dengesi		İhracatın ithalat karşılama oranı (%)
		Değer	Değişim (%)	Değer	Değişim (%)	Değer	Değişim (%)	
Ocak- Aralık	2020	169 638		219 517		-49 879		77,3
	2021	225 291	32,8	271 424	23,6	-46 133	-7,5	83,0
Aralık	2020	17 837		22 387		-4 550		79,7
	2021	22 278	24,9	29 070	29,9	-6 792	49,3	76,6

Kaynak: TUIK

2022 yılı dış ticaret verileri ise ihracat, yüzde 12,9 artarak 254 milyar 210 milyon dolar; ithalat, yüzde 34,3 artarak 364 milyar 395 milyon dolara ulaştı. İhracatın ithalatı karşılama oranı 2022 yılı genelinde yüzde 69,8 oldu. Dış ticaret açığı, yıl genelinde 110,2 milyar dolara çıktı.

2022 ihracatta, ithalatta, dış ticaret açığında ve dış ticaret hacminde şimdiye kadarki en yüksek düzeylere ulaşıldı. Yıl genelinde ithalat artışının, ihracattan daha yüksek olmasının ana nedeni enerji ithalatımızdaki sıçramaydı. Yılın büyük kısmında petrol, doğalgaz ve kömür fiyatları önceki yılların oldukça üzerinde seyretmiştir. (TUIK,2022)

2023 dış ticaret verileri ise, Ocak ayında net ihracatçı konumunu korumasına rağmen ithalat ve ihracat birbirine yakın olarak gerçekleşip ve geçtiğimiz yıla kıyasla dış ticaret fazlası gerilemiştir. 2023'ün ilk ayında dış ticaret fazlası önceki yılın aynı dönemine göre %21,2 düşüşle, 0,26 milyar dolar olarak gerçekleşmiştir.

1.4. Avrupa Birliği'nin Kuruluğu ve Tarihsel Geliğimi

Avrupa Birliği'nin kuruluğu, İkinci Dünya Savaşı sonrası büyük yıkıma uğrayan Avrupa'da kalıcı bir barış sağlamak amacına dayanmaktadır. Bunun bir sonucu olarak, Avrupa ülkelerinin ortak değerler etrafında bir araya gelmesi ve özellikle refahı artıracak şekilde ekonomik alanda kuvvetli bir iş birliğinin başlatılması fikirleri ortaya çıkmıştır. Avrupa Birliği adı verilen bu büyük oluşumun amacı, altı ülke ile başlayan ve günümüzde yirmi yedi ülkeyi içine alan, ortak siyasi ve ekonomik bir bütünleşme sağlamaktır. (TC.Avrupa Birliği Bakanlığı, No:02)

İkinci Dünya Savaşı'nın ardından bir tür 'Avrupa Birleşik Devletleri'ni isteyen Winston Churchill'di. Avrupa Birleşik Devletleri fikrini siyasi bir hedef olarak ortaya atmıştır.

Churchill' a (2020) göre: "Avrupa Birleşik Devletleri'nin yapısının düzgün bir şekilde inşa edilmesi durumunda tek bir devletin maddi varlığının güçlü olmasının önemi azalacak. Küçük uluslar büyükleri kadar önem taşıyacak ve ortak amaç için katkıları onların önemini güvence altına alacak." Küçük Bahattin (2020) 'Avrupa Birleşik Devletleri'nin mimarı İngiltere'nin AB yolculuğu bitiyor)

Entegrasyon adına ilk somut adım 9 Mayıs 1950 tarihinde Fransız Dışişleri Bakanı Robert Schuman'dan gelmiştir. Schuman Planı, Avrupa'da barışın kurulabilmesi için Fransız-Alman işbirliğinin şart olduğunu ve bu oluşum etrafında diğer Avrupa ülkelerinin bütünleşmesi gerektiği görüşünü benimsemektedir. (İKV-Avrupa Birliği Tarihçesi, 2018).

Yeni bir sermaye piyasası kurmak isteyen Batı Avrupa ülkeleri, ekonomik güçlerini bir araya getirerek, güçlü bir Ortak Pazar oluşturmayı planlamıştır. 1951 yılında Avrupa Kömür Çelik Topluluğu (AKÇT) Fransa, Almanya, İtalya, Hollanda, Belçika ve Lüksemburg tarafından imzalanan Paris Anlaşması ile kurulmuştur. Avrupa Kömür ve Çelik Topluluğunun amacı, başta Almanya ve Fransa olmak üzere birliği kuran Belçika, Lüksemburg, Hollanda ve İtalya arasında altı üye ülkenin milli ticaret sınırlarını kaldırarak, ekonomik bir birlik oluşturmaktır. (Bilici, 2005,s.37-38; Ayanoğlu, 1995,s.49) Diğer bir amaçları ise, topluluk tarafından belirlenen yatırım projelerini hızlı bir şekilde hayata geçirmek, demir-çelik sektöründe istihdamı artırarak işçilerin konut sahibi olmasını sağlamak, demir-çelik üretimini artırarak yatırımları desteklemek, kömür-çelik üretimi üzerinden alınan vergiler ile üye

ülkelerden topluluğa aktarılan kredi ve borçlanmalardan birliğin finansman kaynağını oluşturmaktır (Tekin, 1990, s.178).

1957 Roma Antlaşması, enerji sektöründeki iş birliğini kömür ve çeliğin ötesine genişletip, Avrupa Atom Enerjisi Topluluğu'nu (EURATOM) kurdu ve ekonomik birliklerden oluşan Avrupa Topluluğu'nun (AT) temelini atmıştır. EUROTOM'un kurulmasındaki temel amaç, atom enerjisinin sanayi ve enerji üretimi için barışçıl bir şekilde ortak kullanılmasıdır (Ertürk, 1993, s.190.)

Avrupa Ekonomik Topluluğu'nun temel amacı, Avrupa'nın siyasi bütünlüğe ve beraberliğe ulaşmasıdır. Bu amaca ulaşmak için ekonomik dengenin sağlanması ve üye ülkeler arasında malların, hizmetlerin, sermayenin ve emeğin serbest dolaşımını sağlayan bir ortak pazar kurulması hedeflenmiş olup bu ortak pazarın sınırlarını da Gümrük Birliği oluşturmuştur. Kuruluş aşamasında öngörülen ekonomik entegrasyon temellerini gümrük birliği ile atan AET, 1987'de gümrük birliği kurallarına ek ticaret serbestliği uygulamaların yer aldığı, Avrupa Tek Senedi (Single European Act) ile yeni bir döneme girmiştir.

1990'lı yıllara gelindiğinde birliğin yapısı tekrar gündeme gelip, 7 Şubat 1992'de imzalanıp, 1 Kasım 1993'te yürürlüğe giren Maastricht Anlaşması ile Roma Anlaşması'nda değişikliklere gidilmeye karar verilmiştir. Bu anlaşma ile 1999'a kadar parasal birliğin tamamlanmasına, Avrupa vatandaşlığının oluşturulmasına, ortak dış, güvenlik, sağlık, haberleşme, adalet ve içişleri alanlarında bütünleşme amaçlanmıştır. Bu düzenleme ile günümüzün Avrupa Birliği (AB) oluşmuştur. 1993 tarihinde aynı zamanda birliğe katılan koşullarını içeren Kopenhag Ekonomik ve Siyasal Kriterleri belirlenmiştir. 1999 yılında yürürlüğe giren Amsterdam Antlaşması, 2003 yılında yürürlüğe giren Nice Antlaşması ve son olarak 2009'da yürürlüğe giren Lizbon Anlaşması ile AB kurumsal açıdan bugünkü halini almıştır. (İKV- Avrupa Birliği Tarihçesi, 2018)

Avrupa Birliği 27 üye ülkeden oluşmaktadır bu ülkeler; Avusturya, Belçika, Bulgaristan, Güney Kıbrıs Rum Yönetimi (GKRY) Çekya, Danimarka, Estonya, Finlandiya, Fransa, Almanya, Yunanistan, Macaristan, İrlanda, İtalya, Letonya, Litvanya, Lüksemburg, Malta, Hollanda, Polonya, Portekiz, Romanya, Slovakya, Slovenya, İspanya, İsveç ve Hırvatistan'dır.

İngiltere, İrlanda ve Danimarka 1973'te katılmıştır. Topluluk, 1981'de Yunanistan'ı 10.üyesi olarak kabul edilmesiyle ikinci bir güneye doğru genişleme geçirmiştir. 1986 yılında İspanya ve Portekiz'in katılımıyla topluluk üçüncü genişleme sürecine girmiştir. 1995 yılında ise İsveç, Finlandiya ve Avusturya'nın katılımıyla dördüncü genişleme gerçekleşmiştir. (Seyidoğlu, 2007,s.238) 2004'te Macaristan, Çek Cumhuriyeti, Slovakya, Estonya, Güney Kıbrıs Rum Kesimi, Litvanya, Polonya, Slovenya ve Malta'nın da birliğe dahil edilmesiyle en büyük genişleme olan beşinci genişleme gerçekleşmiştir. Birlik, 2007 yılında Bulgaristan ve Romanya'nın da eklenmesiyle üye sayısını 27'ye çıkarmıştır. (AB Bakanlığı-Avrupa Birliğinin Tarihçesi,2013)

1.5.Türkiye-AB Gümrük Birliği'ne Giden Süreç

Türk boğazlarının kontrolünü ele geçirmek isteyen Sovyetler Birliği bu amacına ulaşabilmek için özellikle 2. Dünya Savaşı'ndan sonra Türkiye üzerine uyguladığı baskılarını artırmıştır (Can ve Özen,2005,s.2). Türkiye bu baskılar karşısında, Batı Bloku'na siyasi, askeri ve ekonomik olarak yaklaşma ve bu bloğa dahil olma ihtiyacını doğurmuştur.

Türkiye'nin Avrupa Birliği üyelik süreci, 1963 yılında Türkiye'nin Avrupa Ekonomik Topluluğu ile ortaklık antlaşması imzalamasıyla başlayan ve 1987 yılında tam üyeliğe başvurmasıyla devam eden süreçtir. 1999 yılında AB üyeleri tarafından aday olarak kabul edilen Türkiye, 2005 yılında tam üyelik müzakerelerine başlamıştır.

Türkiye ile Avrupa Birliği'nin ilişkileri, en büyük barış projesi olarak nitelendirilen Avrupa Ekonomik Topluluğu'nun (AET) 1958 yılında kurulmasından kısa bir süre sonra Türkiye, 31 Temmuz 1959'da Topluluğa ortaklık başvurusunda bulunmuştur. Zira 1958 yılında Türkiye yaklaşık olarak ihracatının %40'ını ve ithalatının %30'unu AET üyesi ülkelerle gerçekleştirmiştir (Aydoğan, 2007,s. 45).

Yunanistan'dan sonra, 15 Mayıs 1959'da "ortak üye" olmak için AET'ye başvuran ikinci ülke Türkiye'dir. (Karluk, 2005, s.660). Türkiye, birliğe girmekte acele etmesindeki sebep, Batı Avrupa'da kurulabilecek siyasal bir birliğin parçası olmak istemiştir. Bir diğer taraftan ise gümrük birliği kapsamında Yunanistan'a verilecek tavizlerden de mahrum kalmamak niyetindedir. (Özer, 2006,s. 57).

Türkiye'nin AET'e başvurma nedenlerinden biri de Avrupa Ekonomik Topluluğunun yardımlarından yararlanma ve Avrupa Ekonomik Topluluğu üye devletlerindeki mevcut pazar payını korumaktır.

Türkiye, gümrük birliğinin sağlayacağı statik ve dinamik etkilerden yararlanmak, ürettiği malları sunabileceği geniş bir pazara ulaşmak, toplumun sağladığı yatırım fonlarından yararlanmak ve ileride kurulacağını düşündüğü "Avrupa Birleşik Devletleri'nin dışında kalmamak vb. nedenlerden dolayı da AET'ye katılmak istemiştir (Dura ve Atik, 2007, s. 482).

Aynı zamanda Avrupa Topluluğunun da Türkiye'yi ortak olarak kabul etmek istemesinin bazı sebepleri vardır. Bunlar: Türkiye'nin, stratejik coğrafya üzerinde yer alması nedeniyle doğu bloğuna karşı bir kanat ülke olacağının düşünülmesi, Marshall yardımı kapsamında yer alması, NATO ve Avrupa Konseyi'nin bir üyesi olması şeklinde sıralanmaktadır (Özer, 2006, s.56).

Türkiye 21 Ağustos 1961'de, AET'nin 9 Temmuz 1961 tarihinde Yunanistan ile Ortaklık Anlaşması imzalamasına rağmen Türkiye ile görüşmelerin halen başlamamış olmasını protesto etmiş ve GB'den başka bir modeli kabul etmeyeceğini AET üyesi ülkelere bildirmiştir. 4-5 Mart 1962 tarihlerine gelindiğinde ise Türkiye, AET'yi resmi müzakerelere çağırması ve amacının GB'yi gerçekleştirmek olduğunu tekrarlamıştır. AET Konseyi 24 Temmuz 1963'te, Türkiye'nin GB gerçekleştirme amacına yönelik bir anlaşma için Türkiye ile resmi görüşmelerin açılmasını kararlaştırmıştır (TMMOB,2005, s.18-19).

Ortaklık başvurusunun kabul edildiği 11 Eylül 1959 tarihinden itibaren dört yıl süren görüşmeler sonucunda Türkiye ile AET arasında gümrük birliğini tesis edecek ve tam üyeliği sağlayacak Ortaklık Anlaşması (Ankara Anlaşması), 12 Eylül 1963'te imzalanmış ve 1 Aralık 1964'te yürürlüğe girmiştir. Ankara Antlaşması ile ilişkilerin resmiyete dökülmesi ve tam üyeliğe giden sürecin başlatılmasından bu yana gerek tercih edilen ekonomik politikalar gerekse Türkiye dışında gelişen uluslararası ekonomik ve sosyal olayların Türkiye üzerindeki dinamik etkileri, bu sürecin yavaşlamasına ve zaman zaman duraklatılmasına neden olmuştur. (T.C. Dış Ticaret Müsteşarlığı, 2011, s.2)

Ortaklık antlaşması olan Ankara Antlaşması ile Türkiye ortak üyelik statüsü elde etmiştir. Ankara Antlaşması'nın kısa dönemli amacı, Türkiye ile üye devletler

arasındaki ekonomik gelişmişlik farklarının azaltılması, halklar arasında daha yakın ilişkiler kurulması olmuştur. Uzun dönemli amacı ise Türkiye'nin topluluğa tam üye olmasının sağlanmasıdır. (Bozer Ali, 2009, s.16)

Ankara Anlaşmasında Yer Alanlar:

1. Giriş bölümü
2. 33 madde içeren ana metin,
3. Bir geçici protokol,
4. Bir mali protokol,
5. Son senet
6. İşgücü konusunda taraflar arasında teati edilen mektuplar

1.5.1. Ankara Antlaşması'nın Dönemleri

Hazırlık, geçiş ve son dönem olmak üzere toplam üç dönemdir.

1.5.1.1. Hazırlık dönemi

Türk ekonomisinin taraflar arasında kurulacak olan gümrük birliğine hazırlanacağı dönemdir. Ortaklığın hazırlık döneminin usul ve esasları Geçici Protokol ve Mali Protokolde düzenlenmiştir. Dönemin süresi 5 yıl öngörülmüş, Türkiye'nin talebi hâlinde Geçici Protokolde belirlenen usullere göre sürenin 10 yıla kadar uzatılması mümkün kılınmıştır. Asıl amaç, Türkiye'nin ekonomik ve sosyal gelişimini sağlamaktır. (Dura ve Atik, 2007,s. 354)

1.5.1.2. Geçiş Dönemi

Belirli istisnalar dışında 12 yıl sürecek ve âkit tarafların karşılıklı ve dengeli yükümlülükleri esasına dayanacaktır. Türkiye ile Topluluk arasında gümrük birliğinin tedricen kurulması, Türkiye'nin ekonomi politikalarının Topluluğun politikalarına yakınlştırılması, bunun için de gerekli ortak eylemlerin geliştirilmesi geçiş döneminin öncelikli hedefleri olarak öngörülmüştür. AB Bakanlığı-Türkiye-AB İlişkilerinin Tarihçesi, 2017)

1.5.1.3.Ortaklığın Son Dönemi

Gümrük birliğine dayanacak ve âkit tarafların ekonomik ve sosyal politikaları arasındaki koordinasyonun güçlendirilmesini sağlayacaktır. Anlaşma'da son dönemin uzunluğu da açık bırakılmıştır. Bununla birlikte, son dönemin, “ortaklıktan “tam üyeliğe” geçişi hazırlama işlevini görecektir olması sebebiyle esasen Türkiye'nin tam üyeliğinin gerçekleşmesine kadar devam edeceği söylenebilir (Seyidoğlu, 2007,s.271)

Türkiye'nin Avrupa Birliği'ne Tam Üyelik Süreci bütünleşme sürecinin tamamlanmasını beklemeden 14 Nisan 1987'de tam üyelik başvurusu yapmıştır. Bu erken başvuruya verilen cevapta, Toplulukların kendi iç bütünleşmesini tamamlamadan yeni bir üye kabul edemeyeceği; Türkiye'nin, Topluluklara katılmaya ehil olmakla birlikte ekonomik, sosyal ve siyasal alanda gelişmesi gerektiği ifade edilmiş ve ilişkilerin Ortaklık Anlaşması çerçevesinde geliştirilmesi önerilmiştir. 16 Temmuz 1997'de yayımlanan “Gündem 2000” Raporu Gümrük Birliğinin üyelikte yeterli olmadığı belirtilmiştir. 12-13 Aralık 1997 tarihlerinde gerçekleşen Lüksemburg Zirvesi'nde ise Türkiye, tam üyeliğe ehil olduğu teyit edilmiş olsa da aday ülkeler arasında zikredilmemiştir.

1.6.Gümrük Birliği

Gümrük Birliğinin uluslararası hukuktaki tanımı, Taraflar arasındaki ticarete uygulanan gümrük vergileri, eş etkili vergiler ve miktar kısıtlamaları ile her türlü eş etkili tedbirlerin kaldırıldığı, birlik dışındaki üçüncü ülkelere ortak bir tarifenin uygulandığı bir tür ekonomik entegrasyon şeklidir.

Üye devletler arasındaki ticari engellerin kaldırılması olan gümrük birliği, bölgesel bloklar içinde serbest ticarete doğru bir hareket yaratmıştır. Ancak üçüncü ülkelerden yapılan ithalatlara ortak bir dış tarife uygulayarak hem ithalatı kontrol altında tutmakta hem de Avrupa Birliği'nin iç pazarını dünyanın geri kalanından korumaktadır. (Harrop J, 1992, s.54)

Gümrük birliği, üye ülkeler arasında ticaretin serbestleştirilmesini teşvik ederek ticaret hacmini artırabilir. Aynı zamanda üye ülkelerin dış ticarete daha güçlü bir pozisyon elde etmesini sağlar. Gümrük birliği, üye ülkeler arasındaki ekonomik entegrasyonu artırarak işbirliği ve uyumu teşvik eder.

Gümrük birliğinin kurulmasıyla birlikte Türkiye ile AB arasındaki sanayi ürünleri ticaretinde tarifeler, miktar kısıtlamaları ve eşdeğer önlemler kaldırılmış ve Türkiye üçüncü ülkelere ortak tarifeler (OGT) uygulamaya başlamıştır.

Gümrük birliğinin amacı ise mal piyasasının entegrasyonunu sağlamak ve entegrasyona katılan ülkeler arasında mal akışını kısıtlayan dış ticaret, gümrük vergileri ve kota kısıtlamalarını kaldırmaktır. (Tokatlıoğlu, 2004, s.25)

Gümrük birliği, üye ülkeler arasında ortak bir dış ticaret politikası uygulamasını gerektirir. Bu, üye ülkelerin, diğer ülkelerle olan ticaret politikalarını ve gümrük tarifelerini koordine etmeleri anlamına gelir. Gümrük birliği üyeleri, aralarındaki ticarete gümrük tarifelerini kaldırır veya sıfıra indirir. Bununla birlikte, üye ülkeler, kendi içlerinde serbest ticaret politikaları belirleyebilirler.

Gümrük birliği teorisinin öncüleri sayılan Jacob Viner ve James Edward Meade, 1950'lerin ilk yıllarında ortaya koydukları eserlerinde gümrük birliğinin temellerini atmışlardır. Viner ve Meade' e (1905) göre; “Üye ekonomilerin kendi aralarındaki mal hareketinin önündeki her türlü engeli ortadan kaldırdığı, üçüncü ülkeler için tek ve ortak bir tarifenin uygulandığı ekonomik bir yapı”olarak tanımlamışlardır. (Viner, 1950 ve Meade, 1953).

Avrupa Birliği (AB) bünyesindeki ülkeler arasında gümrük birliği bulunmaktadır. AB üye ülkeleri, kendi içlerinde gümrük tarifelerini kaldırmış ve ortak bir dış ticaret politikası uygulamışlardır. Bu, AB içinde serbest ticareti teşvik etmekte ve üye ülkeler arasındaki ticaretin kolaylaşmasını sağlamaktadır.

Gümrük Birliği çerçevesinde, Türkiye ve AB ilişkileri bakımından tarife ve sınırlamaların kaldırılması ile taraflar arasındaki ilişki artmıştır. Ayrıca Gümrük Birliği, tarihte en çok görülen bütünleşme şeklidir. Dünya’da serbest ticaret bölgeleri, Latin Amerika Ülkeleri’nin kurduğu LAFTA, Avrupa Ticaret Bölgesi (EFTA) ve Avrupa Ekonomik Alanı (EES) örnek verilebilir.

Gümrük Birliğinin yapısı, ittifakta meydana gelebilecek eşitsizliklerde eşitsizliği düzeltmek için uygun mekanizmalardan değildir. Bu sebeple, Gümrük Birliği'nde, kapitalizmin düzensiz büyümesi öne çıkmaktadır. Büyüme eşitsizliği, sendikaları dağıtmak için siyasi çatışmaları beslemektedir. Bağımsız ekonominin mantığındaki bu eşitsizliğin üstesinden gelmek için mal piyasasına entegre olan entegrasyon, faktör

pazarlarına entegre edilir. Bu bizi üçüncü bütünleşme dönemi ile "ortak pazara" götürür.

1.7.Türkiye ve AB Arasındaki Dış Ticaret

Türkiye'nin AB ile birleşme süreci; sosyal, politik, kültürel ve ekonomik alanlara ayrılabilir. Her kategori kendi içinde büyük önem taşıyan bir alanı temsil edip ve Türkiye'nin kalkınması için önemli olmuştur. Türkiye'nin AB ile ilişkileri, Türkiye'nin sosyal ve siyasi kurumsal yapısının hem kalkınmasına hem de ekonomik yönüne çok önemli katkılar sağlamıştır. (Karluk R,2005 s. 393).

Türkiye Cumhuriyeti'nin AB'ye entegrasyonu, Türkiye'nin 1959 yılında Avrupa Ekonomik Topluluğu'na (AET) katılmak için başvurmasıyla başlamıştı. 1963 yılında bu uygulamayı, Türkiye ile AET arasında Ankara Anlaşması olarak da bilinen bir ortaklık anlaşması izlemiştir. 1987 yılında Türkiye'nin Roma Antlaşması'nın 237. maddesine dayanarak Avrupa Topluluğu'na tam üyelik başvurusunda bulunmasıyla ilişkiler derinleşmiştir. (OJ L 227, 1996)

AB ile Türkiye arasında 2002-2006 arasındaki zaman aralığında uluslararası ticaret ile birlikte Türkiye ile AB üye ülkeleri arasındaki yatırım önemli ölçüde artmıştır.

Avrupa Birliği (AB) 27 ülkeden oluşan ve dünyanın en büyük siyasi ve ekonomik organizasyonudur. Dünya nüfusunun yaklaşık %6'sına sahip olan AB, dünyanın en büyük ekonomisi ve en büyük ticaret yapan ülkelerinden biridir. Ayrıca AB, geniş ve çeşitli pazar yapısı, gelişmiş altyapı yetenekleri, tüm üye ülkelerde eşit olarak uygulanan teknik standartları ve sağlık/bitki sağlığı önlemleri, mevcut pazar ölçeği ve gelecekteki ticaret potansiyeli ile ülkemiz için çok önemli bir pazar olmuştur.

Tek bir blok olarak değerlendirilen AB, küresel mal ihracatının %15,2'sini ve küresel mal ithalatının %14,7'sini oluşturarak, küresel mal ithalatı ve ihracatında ikinci sırada yer almaktadır. 112 milyar dolarlık hizmet ticaret fazlası ile AB, dünyanın en büyük ithalatçısı ve ihracatçısıdır.

31 Aralık 1995'te Gümrük Birliği'nin devreye girmesiyle Türkiye ile AB arasında hızla ivme kazanan ticaret hacmi 2022'de 196,4 milyar dolar olarak

gerçekleşmiş ve ülkemizin en önemli ticaret ortağı olmayı sürdürmüştür. Ülkemiz 2022 yılında toplam AB ihracatının %3,9'luk payıyla beşinci sırada yer almıştır.

Türkiye ve AB arasındaki dış ticaret ilişkileri bazı sorunlarla da karşılaşmaktadır. Gümrük Birliği Anlaşması, tarım ürünleri ve hizmetler gibi bazı alanları kapsamamaktadır ve bu alanlarda ticaret engelleri devam etmektedir. Ayrıca, Türkiye'nin AB üyeliği süreci de bazı politik ve ekonomik zorluklarla karşılaşmış ve bu da ticaret ilişkilerini etkilemiştir.

Türkiye ve AB arasındaki dış ticaret ilişkileri, her iki taraf için de önemli bir ekonomik çıkarı temsil etmektedir. Her iki taraf da ticaretin serbestleştirilmesi ve engellerin azaltılması yoluyla ticaret hacmini artırmaya yönelik çabaları sürdürmektedir.

Ülkemiz AB'nin toplam ithalatında ise 2022 yılında %3,3'lük payla 6. sırada gelmektedir. Ayrıca AB, ülkemizin ihracatında olduğu gibi ithalatında da ilk sırada yer almaktadır. 2022 yılı rakamlarına göre; Türkiye 364 milyar dolarlık toplam mal ithalatının 93 milyar dolarlık kısmını (%25,6'lık pay) AB'den gerçekleştirmiştir. 2022 yılında ülkemizin AB ile olan ticaretinde ihracatın ithalatı karşılama oranı %110,5 seviyesinde gerçekleşmiştir. (T.C Ticaret Bakanlığı,2023)

İKİNCİ BÖLÜM

LOJİSTİK KAVRAMI VE TAŞIMACILIK TÜRLERİ

2.1. Lojistiğin Tanımı

Lojistik terimi kısmen aynı, kısmen farklı olmakla birlikte birçok belgesel ve resimli kaynakta aynı anlamlarda tanımlanmıştır. Albay Chauncey B. Baker' e (1905) göre “malzeme ve personelin taşıma, tedarik, bakım ve yenilenmesi“ şeklindeki bir askeri fonksiyonu tanımlamak için kullanılmıştır. Askeri anlamda lojistik, “muharip unsurlara strateji ve taktiğine uygun ve gerekli olan ikmal maddeleri ile hizmet desteğini sağlamak için yapılan faaliyetler” anlamına gelmektedir. Bu kapsamda “orduların erzak ve mühimmat desteğinin düşünülerek hareket ettirilmesi sanatı” olarak öngörülmektedir (Tanyaş, 2003,s.10).

Günümüzde lojistiğin kabul gören en geçerli tanımı, Lojistik Yönetim Konseyi (The Council of Logistics Management-CLM), yeni adı ile Tedarik Zinciri Yönetimi Profesyonelleri (Supply Chain Management Professionals-CSCMP) tarafından yapılmıştır. Buna göre lojistik; müşterilerin ihtiyaçlarını karşılamak üzere ürünlerin üretildiği veya kaynaklandığı noktadan, son kullanımının bulunduğu tüketim noktasına kadar olan tedarik zinciri içindeki malzemelerin, servis hizmetlerinin ve bilgi akışının etkin ve verimli bir şekilde iki yöne doğru hareketinin ve depolanmasının, planlanması, uygulanması ve kontrol edilmesidir. (CSCMP, 2006, s.22).

Bir genel tanım da “Seven Rs” olarak geçmiş olan “Yedi Doğru” tanımıdır: Doğru ürünün, doğru şartlarda, doğru miktarda, doğru yerde, doğru zamanda, doğru maliyetle, doğru müşteri için kullanılabilirliğini sağlamaktır (Russell, 2000, s.21).

Temel olarak iki farklı lojistik şekli vardır. Biri, depolama ve nakliye ağı boyunca malzeme akışının sürekliliğini sağlamak, diğeri ise projenin tamamlanması için kaynak zincirlerini koordine etmektir.

Lojistik kavramının ortaya çıkmasında ve gelişmesinde büyük rol oynayan ve askerî sahada ise lojistik; silahlı birimlerin ulaştırma, ikmal, haberleşme, tıbbi yardım ve benzeri alanlarda muharebe birliklerini desteklemek amacıyla yürütülen hizmetler bütünü için kullanılmıştır. (Acar, 2010, s.15).

Kavramın ortaya çıkmasından günümüze kadar, 'nakliye' anlayışından 'tedarik zinciri' terimine kadar farklı tanımlamalar bulunmaktadır. Tüm bu yaklaşımların günümüzde ulaştığı geniş ortak tanım, "Müşteri ihtiyaçlarını karşılamak için üretim ve tüketim noktaları arasında mal, hizmet ve bilginin iki yönlü akışı" olarak kabul edilmiştir.

2.2 Lojistiğin Prensipleri

Lojistik prensipler lojistik hizmetlerinin planlamasında ve gerçekleştirilmesinde bir kılavuz olarak kullanılmaktadır. İşletme stratejilerinin başarıya ulaşmasına destek sağlayan lojistik operasyonların bazı prensiplere göre gerçekleşmesi gerekmektedir.

2.2.1. Standartlık

Desteklenen sistemlerin kullandığı lojistik hizmetlerin standart olması ve malzeme, hizmet, prosedürlerin standardizasyonu sağlanmalıdır. Lojistik ile ilgili uygulamalarda uluslararası standartların kullanılması önemlidir.

Küreselleşme sürecindeki lojistik aktörler için demiryolları, konteynerler, elleçleme ekipmanları ve bilgi teknolojileri gibi temel lojistik unsurların standardizasyonu önemlidir. İşbirliği yapma, kullanma ve yönetme yeteneği standardizasyonun asgari hedefi olmalıdır. (Ulaştırma Hizmetleri: MEB Lojistik Yönetimi Modülü, 2011, s. 30).

Lojistik faaliyetlerinde, taşınacak ürünlerin standartları önemlidir. Ürünlerin boyutu, ağırlığı, ambalajlama şekli, taşıma sıcaklığı gibi özellikleri belirlenir. Bu sayede, ürünlerin taşınması sırasında herhangi bir sorun yaşanmamaktadır.

Lojistik faaliyetleri, bazı riskler de içermektedir. Bu riskler, iş kazalarına, yaralanmalara veya ekipman hasarlarına neden olmaktadır. Bu nedenle, lojistik faaliyetleri sırasında uygun iş güvenliği standartlarına uyulması gerekmektedir.

2.2.2. Ekonomik Olma

Lojistiğin prensipleri arasında ekonomik olma prensibi de yer almaktadır. Bu prensip, lojistik faaliyetlerinin mümkün olan en düşük maliyetle gerçekleştirilmesini

amaçlar. Bu sayede, şirketler rekabet avantajı elde eder ve müşterilere daha uygun fiyatlar sunabilir.

Ekonomik olma prensibi, lojistik faaliyetlerinin her aşamasında uygulanabilir. Taşıma, depolama, stok yönetimi, sipariş yönetimi gibi alanlarda, maliyetleri minimize etmek için birçok strateji uygulanabilir.

Ekonomide kaynaklar kıt ve ihtiyaçlar sonsuzdur. Ekonomik ilke, lojistik desteği minimum maliyetle uygun maliyetli bir şekilde sağlamaktır.

Tüm gereksinimleri karşılamak için yeterli kaynak yoktur, bu nedenle kaynakları tahsis ederken ve öncelik sırasına koyarken hem maliyet hem de zaman faktörleri dikkate alınmalıdır. (UZEM, On Dokuz Mayıs Üniversitesi)

2.2.3. Yeterlilik

Lojistiğin prensipleri arasında yeterlilik prensibi de yer almaktadır. Bu prensip, lojistik faaliyetlerinin, ihtiyaç duyulan yeterli miktarda ve kalitede malzemeyi, doğru zamanda, doğru yerde ve doğru şekilde sağlaması gerektiğini belirtir.

Yeterlilik prensibi, müşteri memnuniyeti ve şirketin rekabet avantajı elde etmesi için çok önemlidir. Bu prensibe uygun olarak, lojistik faaliyetlerinin her aşamasında dikkatli planlama ve yönetim yapılmalıdır.

Lojistik operasyonlar için uygun desteğin olmaması çok önemlidir. Yeterli lojistik kaynaklar verildiğinde, belirli kilit rakamlara ulaşılmalıdır. İlgililik ilkesi, fazla envantere değil, sürdürülebilirliğe ve karşılanabilirliğe dayanmalıdır. (Erturgut, 2021, s. 13).

2.2.4. Elastikiyet

Lojistiğin prensipleri arasında elastikiyet prensibi de yer almaktadır. Bu prensip, lojistik faaliyetlerinin talep değişikliklerine uyum sağlaması gerektiğini belirtir. Bu prensip, müşteri taleplerindeki değişikliklere hızlı bir şekilde yanıt verebilmek için lojistik faaliyetlerinin esnek olması gerektiğini vurgular.

Lojistik organizasyonu ve operasyonları, değişen durumlara, görevlere, kavramlara ve kavramlara uyum sağlayacak şekilde yapılandırılmalıdır.

Elastikiyet prensibi, lojistik faaliyetlerinin müşteri taleplerine hızlı bir şekilde yanıt verebilmesi için önemlidir. Şirketlerin talep değişikliklerine uyum

sağlayabilmesi için bu prensibe uygun bir şekilde planlama ve yönetim yapmaları gerekmektedir.

2.2.5. Sadelik

Lojistiğin tüm alanlarında, hem planlamada hem de uygulamada karmaşık yapılardan ziyade sadelik esas alınmalıdır. Sadelik verimliliği artırır. Basitliği sağlamak, kaynakların verimli kullanılmasını sağlar.

Sadelik prensibi, lojistik faaliyetlerinin daha verimli ve etkili bir şekilde yönetilmesine olanak tanır. Bu prensip, lojistik faaliyetlerinde gereksiz karmaşıklığı azaltarak süreçleri daha anlaşılır ve kolay uygulanabilir hale getirir. Böylece, şirketler lojistik faaliyetlerini daha verimli bir şekilde yönetebilir ve müşteri memnuniyetini artırabilirler.

Lojistik faaliyetlerinde kullanılan teknolojilerin sadelik prensibi ile uyumlu olması önemlidir. Teknolojinin kullanımı, süreçleri daha verimli ve etkili hale getirmelidir. Ancak, teknolojinin karmaşıklığı ve uyumsuzluğu, lojistik faaliyetlerinin karmaşıklığını artırabilir ve hataların oluşmasına neden olabilir.

2.2.6. İzlenebilirlik

Elektronik ortamda bilgi teknolojileri kullanılarak tüm operasyonların miktar, durum, zaman ve konum açısından mümkün olan en gerçekçi şekilde gerçek zamanlı olarak izlenmesi şeklinde ortaya oluşturulmuştur. Sorunlar erken veya en erken çözümlenmelidir.

İzlenebilirlik prensibi, lojistik faaliyetlerinin daha şeffaf ve etkili bir şekilde yönetilmesine olanak tanır. Bu prensip, ürün ve malzemelerin her aşamasının izlenebilir olması sayesinde hata oranını azaltır ve ürün kayıplarını önler. Ayrıca, müşteri memnuniyetini artırarak şirketin itibarını korur.

Lojistik faaliyetlerinin takibi, izlenebilirlik prensibi ile uyumlu olmalıdır. Tüm ürün ve malzemelerin kaydı tutulmalı, takip edilebilir olmalı ve her aşamada nerede oldukları net bir şekilde belirlenmelidir. Taşıma işlemlerinde kullanılan araçlar ve nakliye yöntemleri, her aşamada ürün ve malzemelerin izlenebilirliğini sağlamalıdır.

2.2.7. Koordinasyon

Lojistik etkinliğin sağlanması için koordinasyon gereklidir. Gerek alıcı gerekse tedarikçi konumundaki kamu ve özel sektör kurumları arasında iş birliğini sağlamak

gereklidir. Lojistik desteğin etkinliğinin sağlanabilmesi açısından planlamacılar, icracılar, müşteriler ve tedarikçiler arasında mutlaka iş birliği ve koordinasyon sağlanmalıdır. (Acar Z, 2020, s.13)

Koordinasyon prensibi, lojistik faaliyetlerinin daha etkili ve verimli bir şekilde yürütülmesini sağlar. Bu prensip, iş süreçlerinin doğru bir şekilde yönetilmesini sağlayarak, müşteri memnuniyetini artırır ve şirketin rekabet avantajını korur.

Tedarik zinciri yönetimi, lojistik faaliyetlerinin koordinasyonunu sağlamak için oldukça önemlidir. Tedarik zinciri yönetimi, malzeme tedarikinden üretim aşamasına, depolamadan dağıtıma kadar olan tüm süreçlerin koordinasyonunu sağlar.

Bilgi yönetimi, lojistik faaliyetlerinin koordinasyonunu sağlamak için önemlidir. Tüm lojistik faaliyetleri hakkında doğru ve güncel bilgilerin toplanması ve paylaşılması, lojistik faaliyetlerinin koordinasyonunu sağlar.

2.2.8. Planlama

Lojistiğin amacı, süreçleri önceden planlamak, planlanan ve fiili uygulama arasındaki farkları belirlemek ve süreçleri iyileştirmektir.

İşletmelerde lojistik süreçlerin planlanması:

- Envanter yönetiminde ne kadar stok tutulacağı, ne kadarlık bir stok devir hızı öngörüldüğü, envanter değerlendirme yönteminin ne olacağı gibi kararlar,
- Depo yeri seçiminde depo alanı, depo otomasyon düzeyi ve bunun için yapılacak yatırım düzeyi, depo personelinin sayısı gibi kararlar,
- Hangi ülkelerde üretim yapılacağı, hangi ürün veya hammaddelerin nerelerden ithal edileceği, nelerin üretilip, nelerin satın alınacağı kararları,
- Nasıl elleçleme veya ambalajlama yöntemi kullanılacağı, ambalajın şekli, büyüklüğü, dayanım ve koruma özelliği kararları,
- Teslimat şekli kararları,
- Lojistik organizasyonun yapısı,
- Kullanılması gereken bilgi işlem sistemlerinin ileride hedeflenen konuma ulaşmak üzere planlanması kararları,
- Bütçeleme ve nakit akışı kararları. (Çancı ve Erdal, 2003, s.35-37)

2.3. Taşıma Türleri

Ulaştırma, “bir yarar sağlamak üzere insanların ve malların ekonomik, hızlı ve güvenli bir şekilde değiş tokuş edilmesi” olarak tanımlanabilir.

Yolcu ve yük taşımacılığında ekonomi, hız, güvenlik ve konfor her türlü taşımanın arzu edilen özellikleridir. Ayrıca çevresel etkinin en aza indirilmesi, yerli enerji kaynaklarının kullanılması ve bu sırada yolcu-km veya ton-km başına tükettiği enerjinin minimum olması, ilk tesis ve bakım / onarım kolaylığı, taşıma türlerinin tercihinde göz önünde tutulması gereken diğer temel unsurlardır. (Şahbaz ve Yüksel, 2008,s.25).

Taşıma lojistiğın temel operasyonlarından birisidir. Taşımacılık kullanılan ulaşım altyapısına göre farklı türlere ayrılmıştır: karayolu taşımacılığı, demiryolu taşımacılığı, havayolu taşımacılığı, denizyolu taşımacılığıdır.

Taşıma türlerinin özelliklerine göre sınıflandırması mevcuttur. (Çancı ve Erdal,2003,s.35)

Tablo 3. Taşıma Türlerinin Sınıflandırılması

Taşıma Türü	Maliyet	Ulaştırma Hızı	Hizmet Verilen Yerlerin Sayısı	Çeşitli Malları Kullanma Becerisi	Tarife Yükleme Sıklığı	Tarife Uygulamalarının Güvenilirliği
Karayolu	Yüksek	Hızlı	Çok	Yüksek	Yüksek	Yüksek
Denizyolu	Çok	Yavaş	Geniş	Çok	Çok Düşük	Orta
Havayolu	Düşük	Çok Hızlı	Sınırlı	Yüksek	Yüksek	Yüksek
Demiryolu	Çok Yüksek Düşük	Yavaş	Geniş Sınırlı	Sınırlı Yüksek	Düşük	Yüksek

Kaynak: Çancı ve Erdal,2003,s.40 geliştirilmiştir.

2.3.1. Karayolu Taşımacılığı

En yaygın kullanılan ulaşım aracıdır. Kolay yükleme ve boşaltma işlemleri, sık tarifeli yükleme, kapıdan kapıya servis ve kısa teslimat süreleri, bu oldukça esnek taşıma şeklini tercih edilir kılmıştır. Ulusal sınırları aşmak daha kolay olmaktadır. (Çınar Hakan, 2018, s.96)

Ekonomik ve sosyal kalkınma açısından büyük önem taşıyan karayolu taşımacılığı, kendine özgü bir yapıya sahiptir. İktisadi bir faaliyet olması nedeniyle diğer tüm sektörleri yakından ilgilendirmekte ve dolayısıyla bu sektörler üzerinde olumlu ya da olumsuz etki yaratabilecek bir hizmet türüdür.

Karayolu yük taşımacılığı, ücret karşılığında yükün bir yerden diğer bir yere taşınmasını karayolu ile sağlayan ve taşımacı ile gönderici arasında bir sözleşme yapılmasını gerektiren bir taşıma şekli olarak tanımlanmaktadır. Bu tanıma göre karayolu taşımacılığının unsurları, taşınacak yükün olması, yük taşıma isinin ücret karşılığı üstlenilmesi ve taşıma türü olarak karayolunun belirlenmesidir.

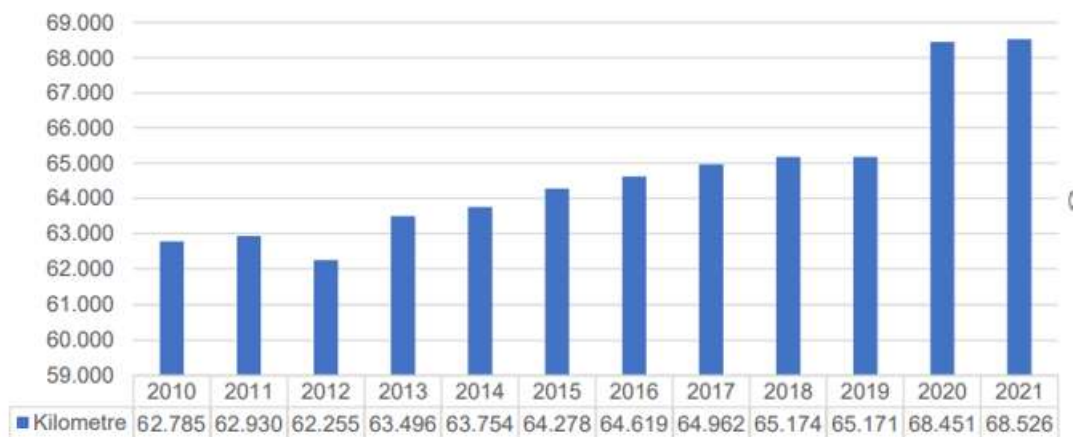
Karayolu taşımacılığının önemli avantajları: (Koban & Keser, 2015,s.165–167; Tuzkaya, 2020,s.36–37):

- Aktarmasız taşımalarda malların ambalajlanması sırasında maliyetten tasarruf sağlaması,
- 7/24 yükleme ve boşaltma hizmetlerinin sağlanabilmesi,
- Yaygın ağına sahip olması,
- Taşıma bedellerinin daha kolay hesaplanması ve diğer taşıma modları için önemli olan hava koşullarının olumsuz etkisinin karayolu taşımacılığında daha az hissedilmesi.
- Yüklerin doğrudan taşınması nedeniyle güvenilir bir taşıma şeklidir. Yükler, sadece taşıma aracında taşındığı için kaybolma veya hasar alma riski daha azdır.

Karayolu taşımacılığının dezavantajları ise şunlardır:

- Uzun mesafelerde oluşan yüksek taşıma maliyetleri,
- Her seferde taşınan yük miktarının diğer modlara kıyasla düşük olması,
- Ağır ve yüksek hacimli yüklerin taşınmasında altyapıdan (köprünün yüksekliğinin uygun olmaması, araçların tonaj bakımından yola uygun olmaması vb.) kaynaklı ve/veya mevzuattan kaynaklı sorunlarla karşılaşılabilmesi,
- Fiyat belirsizliğinin yüksek olması,
- Uluslararası karayolu taşımacılığı alanında çıkış ülkesi ile varış ülkesi arasında üçüncü bir ülke olması durumunda bu transit geçiş yapılan ülkelerin mevzuat ve düzenlemelerinden kaynaklı sorunların yanı sıra gümrük geçişlerinde beklemelerden kaynaklı ürünün teslimat tarihinde gecikmeler yaşanabilmesi,
- Kota sorunu,
- Sık kullanımdan kaynaklı araç bakım-onarım maliyetleri,
- Kaza riskinin diğer modlara göre daha fazla olması,
- Karayolu taşımacılığı araçlarının çevresel açıdan yüksek karbon emisyonu üretmesi.

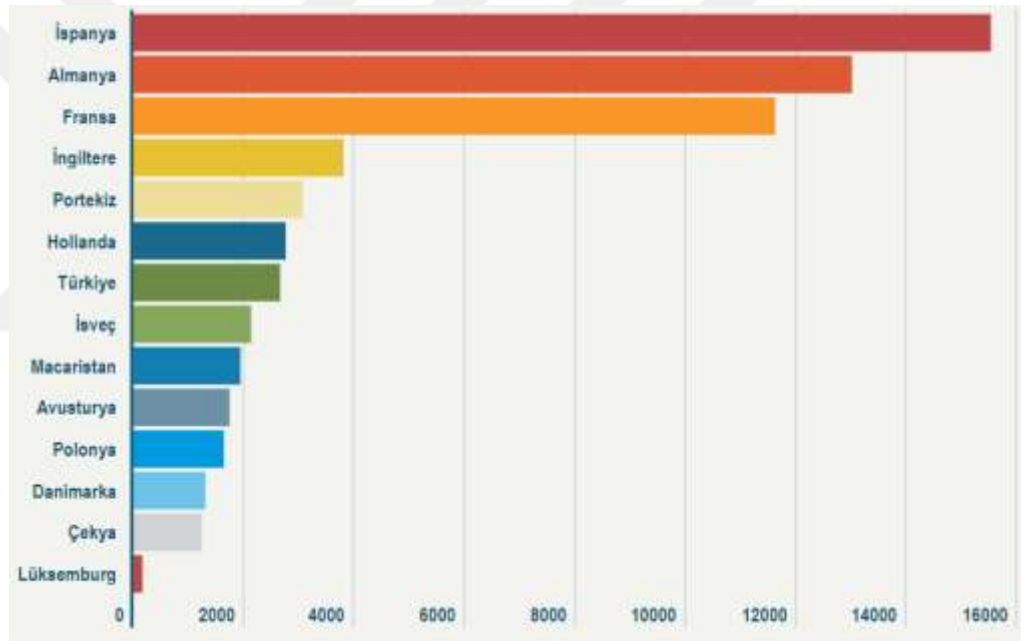
Şekil 5. Türkiye’de Karayolu Uzunluğu



Kaynak: T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Karayolları Genel Müdürlüğü Web Sitesi, Yol Ağı Bilgileri

1950 yılında kurulan Karayolları Genel Müdürlüğü çalışmalarıyla 1960'lı yıllarda 60 bin kilometrelik bir karayolu ağı ortaya çıkarılmıştır, 1970'li yıllarda ise motorlu taşıt sanayiinin kuruluşu ile trafiği yoğun olan yollarda ve büyük kentlerin çevrelerinde yüksek standartlı, çok şeritli ekspres yollar ve otoyolların yapımı gündeme geldi. 90'lı yıllarda otoyol yapım çalışmalarına devam edilerek, 1990 yılında 241 km olan toplam otoyol uzunluğu, 2000'de 1.674 km'ye, 2002 yılında 1.714 km'ye ulaştırılmıştır. Türkiye'de karayolu uzunluğu 2020 yılında 68.451 km olurken 2021 yılında 68.526 km'ye ulaşmıştır. (T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Karayolları Genel Müdürlüğü)

Şekil 6. AB Ülkeleri ile Türkiye'nin otoyol uzunluklarının karşılaştırılması



Kaynak: <https://ec.europa.eu/eurostat>

Grafikte görüldüğü üzere Türkiye'nin otoyol uzunluğu 2657 km'dir. İspanya'nın 15523 km, Almanya'nın 13009 km, Hollanda'nın 2758 km, İngiltere'nin 3804 km, Fransa'nın 11618 km, Portekiz'in 3065 km ve Almanya'nın ise km'dir. Tablo 3' te ve tablo 4' te Avrupa Birliği ülkelerinin 2017 yılı sonu itibari ile sahip olduğu otoyol uzunluğu ve Türkiye'nin 2021 yılı sonu itibari ile sahip olduğu otoyol uzunlukları verileri karşılaştırılmıştır. Türkiye'ye en yakın nüfus ve yüz ölçümünün Fransa olduğu kabul edilirse Fransa'da ki otoyol uzunluğu Türkiye'den hemen hemen 6 katından biraz daha fazla olduğu görülmektedir.

2.3.2. Havayolu Taşımacılığı

Taşıma türleri arasında en pahalısı hava taşımacılığıdır. Bu taşımacılık şekli, malların ucuz olarak dış piyasalara nakli amaçlandığında ağırlık verilecek taşıma şekli olmaktan çıkmaktadır. Genel olarak küçük, değeri yüksek veya kısa sürede uzun mesafelere taşınması gereken mallar için birincil taşıma şeklidir. Acil durumlarda vazgeçilmez bir ulaşım aracı olmuştur. (İGEME, 2002,s. 38)

Karayolu taşımacılığında olduğu gibi kapıdan kapıya hizmet verme olanağı son derece sınırlıdır. Havayolu taşımacılığı, birim ağırlık başına taşımacılığın en yüksek maliyetlerle yapıldığı türdür. (Çancı ve Erdal,2003,s.52)

Hava taşımacılığı, havacılık sisteminin merkezindedir. Tasarım, malat, bakım, hava alanları, yer hizmetleri, navigasyon, iletişim ve hava taşımacılığı gibi tüm sivil havacılık faaliyetleri, hava taşımacılığının güvenli ve etkin bir şekilde yürütülmesine katkıda bulunur (Wells, 1999,s.25; Gerede, 2002,s.3).

Geniş alanlar ve üretim süreçlerinde ürünlerin taşınmasının yanı sıra, ürün ve özellikle hizmet üretiminin vazgeçilmez bileşeni olan insan unsurunun ulaşımı da öne çıkmaktadır. (J.Hine, 2000, s.175)

2.3.3. Havayolu Kargo Taşımacılığının Üstün Yönleri

- Yüksek hızda taşımayla teslim süresinin kısılması,
- Ülkeler arasında doğrudan iletişim sağlandığı için politik ve bürokratik olumsuzluklardan en az seviyede etkilenmesi,
- Küçük miktarlardaki eşyanın naklinde en uygun ulaşım türü olması,
- Dünya geneline yayılmış havaalanı ağının varlığı,
- Yüksek emniyet ve güvenilirlik,
- Kargoların elleçleme ve yüklenmesinde gösterilen özen,
- Planlı ve tarifeli kargo hareketleri,
- Diğer taşımacılık türlerine oranla sigorta primlerinin daha düşük bulunmasıdır. (Erdal ve Çancı, 2003, s.4)

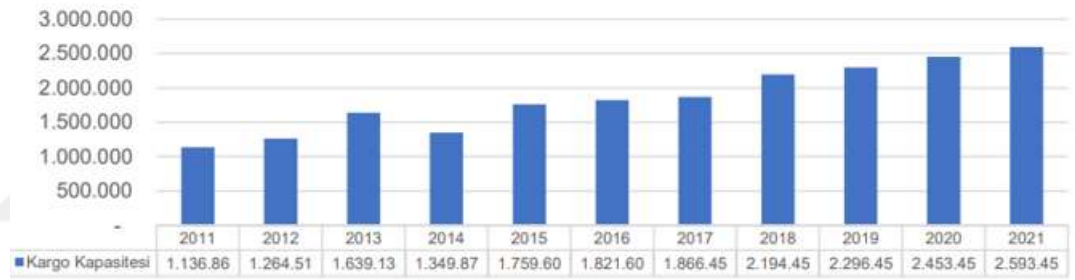
Havayolu taşımacılığı, özellikle acil teslimat gerektiren durumlarda tercih edilen bir taşıma türüdür. Ancak, yüksek maliyeti nedeniyle, diğer taşıma türleri ile

karşılaştırıldığında daha pahalıdır. Havayolu taşımacılığı, lojistik sektöründe sıklıkla tercih edilen bir taşıma türüdür.

2.3.4. Havayolu Taşımacılığın Eksi Yönleri

- Kargo taşıyan uçakların ağırlık ve hacim sınırları nedeniyle diğer taşıma türlerine oranla daha yüksek taşıma maliyeti ortaya çıkmaktadır,
- Havayolu kargo taşımacılığı, her türlü yükün nakli için uygun değildir,
- Büyük miktarlardaki yükün iletiminde havayolundan yararlanılması mümkün değildir,
- Havayolu ile nakledilen bir yükün alıcının deposuna iletiminde karayolunun kullanılması zorunludur.

Şekil 7. Türkiye'nin Kargo Kapasitesi Karşılaştırması



Kaynak: SHGM, Faaliyet raporu 2021, s 40.

Grafikte görüldüğü üzere, Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü (SHGM) verilerine göre 2021 yıl sonu itibarı ile Türkiye’de yolcu ve kargo taşımacılığı yapan 10 havayolu şirketinin toplam 558 olan uçaklarının 525’i yolcu, 33’ü ise kargo uçağıdır. 30 kargo uçağına ait toplam kargo kapasitesi 2.593.450 kilogramdır.

THY A.O.’ya ait yolcu uçağı sayısı 338, kargo uçağı sayısı ise 18’dir. Kargo uçaklarının toplam kargo kapasitesi 1.506.000 kilogramdır. MNG Havayolları ve Taşımacılık A.Ş.’ye ait 7 kargo uçağının toplam kargo kapasitesi 398.000 kilogramdır. ACT Havayolları A.Ş.’ye ait 5 kargo uçağının toplam kargo kapasitesi 567.875 kilogramdır. ULS Havayolları Kargo Taşımacılık A.Ş.’ye ait 3 kargo uçağının toplam kargo kapasitesi 121.575 kilogramdır. (SHGM, Faaliyet raporu 2021. s 40.)

2.3.5. Demiryolu Taşımacılığı

Demiryolu taşımacılığı, ağır ve hacimli yüklerin çok yüksek maliyetler olmadan taşınmasını sağlayan bir taşıma şeklidir. Yük taşımacılığında denizyolu ile en etkin araç olan demiryolları, denizden uzak bölgelerde tek seçenek olmakla birlikte, okyanus taşımacılığından sonra en ucuz ikinci ulaşım şeklidir. Demiryolları, petrol dışı enerjiyi (elektrikli lokomotifler ve trenler) kullanabilmeleri, yabancı enerji kaynaklarına dayanmadan enerji verimliliği sağlamaları, çevreci olmaları ve kaza oranlarının otoyollara göre çok düşük olması nedeniyle tercih edilmektedir.

Demiryolu, ulaşım alt sisteminde teknolojik ilerleme kaydeden ve taşıma kapasitesi açısından karayolu taşıtlarından çok daha üstün olan, petrolden bağımsız tek ulaşım sistemidir. Demiryolları 200 km ve ötesi gibi uzak mesafelerde tahıl, maden cevheri, sanayi ürünleri gibi büyük hacimli malların ve çok sayıda yolcunun taşınması gibi kitle taşımacılığında avantajlı konuma getirmiştir. (Erdoğan, 2016, s.15)

Demiryolu taşımacılığı, özellikle büyük yüklerin taşınması için tercih edilen bir taşıma türüdür. Ancak, demiryolu hatlarının sınırlı olması nedeniyle, bazı bölgelere erişimi kısıtlıdır. Bu nedenle, bazı durumlarda karayolu veya denizyolu taşımacılığına ihtiyaç duyulabilmektedir.

2.3.6. Demiryolu Taşımacılığının Avantajları

- Avrupa ülkeleri ile ticaretlerde hızlı demiryolu ağı,
- Güvenlik
- Diğer nakliye araçları ile kıyaslandığında çok daha fazla çevre dostu seçeneğidir. Daha az karbon emisyonu salarlar.
- Karayolu taşımacılığındaki gibi demiryolu taşımacılığında trafik sıkışıklığı sorunu bulunmamaktadır. Buda zamanında teslimatı daha kolay hale getirmiştir. (Çınar Hakan, 2018, s.99)

2.3.7. Demiryolu Taşımacılığının Dezavantajları

- Mevcut zaman çizelgelerine (tren hareket saatleri) ve güzergaha bağlı olmaktadır.
- Maliyet olarak karayolu taşımacılığından daha pahalıdır.
- Mekanik arızalar sebebiyle serviste aksamalar olabilir.

2.3.8. Denizyolu Taşımacılığı

Denizyolu taşımacılığı, taşınacak malların denizyolu taşıtına yüklenmesi, elleçlenmesi, güvenliğin sağlanması, gibi süreçleri kapsayan, malın gideceği yere kadar taşınmasını sağlayan, taşımacılık türüdür. (Tunalı ve Akarçay, 2018,s.112).

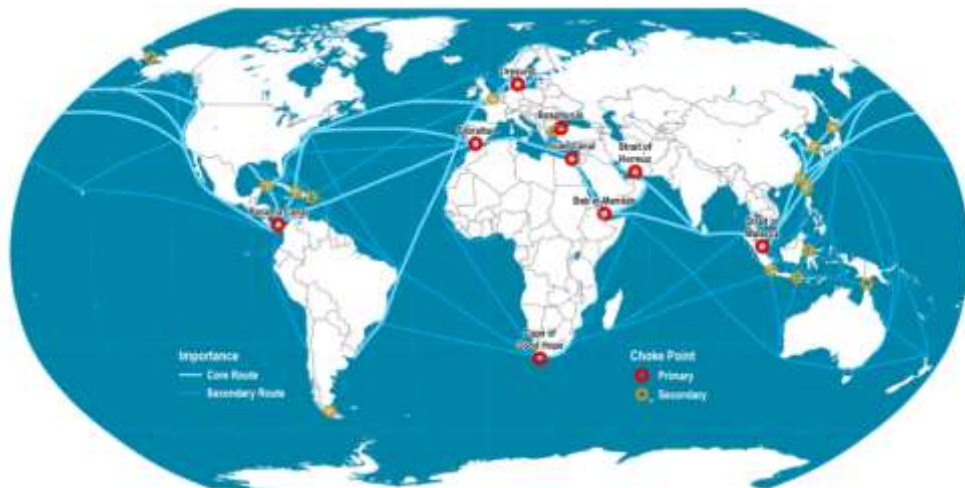
Modern deniz ticareti, hem trafik hacmi hem de maddi değeri açısından olduğu kadar, taşıma ve aktarma aracı olarak gemiler açısından da geniş ve tamamlayıcı bir ekonomik faaliyettir. Bu, modern limanların temsil ettiği büyük yüksek teknoloji yatırımlarını temsil eden bir sektördür. (Puşcaci ve Puşcaci, 2018, s..62)

Denizyolu taşımacılığı, yüklerin gemilerle taşınmasıdır. Dünya ticaretinde önemli bir yer tutan denizyolu taşımacılığı, diğer taşıma türlerine göre daha yavaş ancak daha ekonomiktir.

Denizyolu taşımacılığı, özellikle büyük miktarlarda yük taşınması gerektiğinde tercih edilen bir taşıma türüdür. Ancak, diğer taşıma türlerine göre daha yavaş olduğu için acil teslimat gerektiren durumlarda tercih edilmeyebilir. Ayrıca, limanlarda ve gümrüklerde yaşanabilecek gecikmeler de teslimat süresini uzatabilir.

Denizyolu taşımacılığı, karayoluna kıyasla 7, demiryoluna kıyasla 2,5; yakıt tüketimi bakımından da karayolundan 4, demiryolundan 2 kat daha düşük maliyete sahip bir taşımacılık türüdür (Elbirlik, 2008,s.13; Yılmaz, 1990,s.63).

Şekil 8. The Geography of Transport Systems, Main Maritime Shipping Routes.



Kaynak: <https://porteconomicsmanagement.org/pemp/contents/part1/interoceanic-passages/main-maritime-shipping-routes/>

Coğrafi bakımdan da bir yarımada olan Türkiye Avrupa, Asya ve Afrika'nın kavşak noktasında konumlanmakla beraber Türkiye'nin dış ticaretinde önemli paya sahip denizyolu taşımacılığının önünde özellikle transit taşımacılık faaliyetleri açısından gelişim alanları bulunmaktadır. <https://www.utikad.org.tr/>

2.4. Dünyada Lojistik Sektörü

Lojistik, özünde askeri bir terim olduğu için ilk olarak askeri alanda ve savaş alanında kullanılmıştır. Ancak asıl anlamı 2. Dünya Savaşı yıllarında anlaşılmış ve sonrasında lojistik bir bilim dalı olarak ele alınmaya ve uygulanmaya başlanmıştır.

II. Dünya savaşı sonrası ABD' de bir çok işletme lojistiğin önemini farkettiler ve 1960 yılından günümüze kadar süren gelişim evresi içerisinde lojistik hizmetlerinden faydalanmaya başladılar.

Dünya genelinde lojistik sektörü, ürünlerin tedarik zinciri boyunca taşınması, depolanması ve dağıtımı gibi işlemleri içeren büyük ve önemli bir sektördür. Lojistik, birçok sektörde kullanılan bir kavramdır ve ticaret, imalat, sağlık hizmetleri, e-ticaret ve daha birçok sektörde kritik bir rol oynamaktadır.

Lojistik sektörü, genellikle dünya ekonomisindeki büyüme ile doğru orantılıdır ve son yıllarda hızlı bir şekilde büyümüştür. Dünya çapında lojistik sektörü, 2020 yılında yaklaşık 10 trilyon dolarlık bir pazar olarak değerlendirilmektedir ve işletmeler, müşterilerine daha hızlı ve daha etkili hizmet sunmak için lojistik teknolojilerine yatırım yapmaktadırlar.

Lojistik sektörü, küreselleşmenin etkisiyle son yıllarda daha da önem kazanmıştır. Üreticilerin dünya genelindeki pazarlara erişimi kolaylaştırmak için daha fazla ülkeye ürünlerini göndermeleri gerekiyor. Bu da lojistik sektörünün daha da büyümesine ve gelişmesine neden oluyor.

Giderek küreselleşen uluslararası ticaretin bir fonksiyonu olarak geliştirilen lojistik, taşıma, depolama, paketleme, gümrükleme, elleçleme, satın alma süreçleri ve pazarlama alt süreçlerini içeren faaliyetlerin bütünü olarak tanımlanmaktadır. Bu çerçevede nitelik olarak oldukça farklı alt bileşenlerden oluşan lojistik sektörünün büyüklüğü ve ekonomi içerisindeki payına ilişkin yapılan sayısal analizlerde birçok varsayım yapılarak sonuçlara ulaşıldığı ve literatürdeki sonuçların farklılık arz etmiştir.

Türkiye'nin 1980'li ve 1990'lı yıllarda kara, hava, deniz, demiryolu ve kombine taşımacılık yatırımları, dünyanın tüm gelişmiş ülkelerini bünyesinde barındıran lojistik sektörünün her geçen gün gelişmesini sağlamış ve 1990'lı yıllarda büyük bir atılım gerçekleştirmiştir.

Dünyada lojistik pazarına bakıldığında, ülkelerin lojistik harcamaları GSMH'lerin yüzde 1.5 -2'si olarak tahmin edilmekte, lojistik pazarı her yıl Avrupa'da yüzde 7-9, Kuzey Amerika'da yüzde 15 ve Asya'da yüzde 20 büyüme göstermektedir.

Küreselleşme önemini artırmış ve küresel lojistik olarak adlandırılan lojistik faaliyetler dünya ekonomisinde son derece önemlidir. Günümüzde lojistik, ulusal kalkınmanın lokomotifi olarak adlandırılmaktadır. Georgetown Üniversitesinden Lojistik Direktörü Ricardo Ernst, dünyada üretim için yapılan her 1 dolarlık harcamanın 25 sentinin lojistik faaliyetlere harcanmıştır. (Çevik ve Gülcan, 2011:38) Ülkeler, ticaret potansiyelini artırmak ve mal hareketini hızlandırmak için çeşitli politikalar uygulamaktadır. Bunlardan en öne çıkanlarından biri de lojistik temellerin uygulanmasıdır (Erdal ve Saygılı, 2007:7). Günümüzde Uzakdoğu'dan Amerika'ya kadar birçok ülkede lojistik merkez uygulamalarına rastlanabilmektedir. Avrupa'daki dağıtım merkezlerine bakıldığında Danimarka, İtalya, Macaristan, İspanya, Fransa, Portekiz, Yunanistan, Ukrayna ve Lüksemburg'da 60'tan fazla dağıtım merkezi bulunmaktadır (Demiroğlu, 2013,s.2).

Lojistik sektörü, küreselleşmenin etkisiyle son yıllarda daha da önem kazanmıştır. Üreticilerin dünya genelindeki pazarlara erişimi kolaylaştırmak için daha fazla ülkeye ürünlerini göndermeleri gerekmektedir. Bu da lojistik sektörünün daha da büyümesine ve gelişmesine neden olmuştur.

2.5. Türkiye'de Lojistik Sektörü

Türkiye'nin coğrafi konumu ve uluslararası taşımacılık yolları üzerindeki konumu, lojistik sektörünün artan öneminin başlıca sebepleridir. Küreselleşmenin etkisiyle lojistik ve lojistiğin bir uzantısı olan taşımacılık faaliyetlerinin hem Türkiye ekonomisine hem de dünya ekonomisine ekonomik katkısı önem arz etmiştir. 1950'li yıllarda Türkiye'de ulaşımın temel dayanağı karayolu ulaşımı iken, 1980'li yıllardan

itibaren dışa açılma politikası nedeniyle büyük değişimler yaşanmıştır. 2000'li yıllardan beri sektördeki uluslararası şirketler yurt dışında ofisler açmış, hizmet kalitesini sürekli geliştiren ve sürekli gelişen dinamik bir yapıya sahip olmuştur. (Uçar, 2007,s.61; Irmak ve Pelit, 2020,s.1399).

Türkiye lojistik faaliyetlerin gerçekleştirilmesine konumu itibari ile imkân veren bir ülke konumundadır. Türkiye'nin üç tarafının denizlerle çevrili olması lojistik faaliyetleri açısından giriş çıkışların kolay yapılması ve aktarma işlemlerinin daha hızlı yapılabilmesi açısından önemli bir konuma sahiptir (Demiroğlu, 2013,s.124).

Türkiye, dünya ticaretinde önemli bir aktör olarak yer almaktadır ve son yıllarda ülke ekonomisindeki büyümeyle birlikte, lojistik sektörü de hızlı bir şekilde büyümektedir. Limanlar, havaalanları, demiryolları ve karayolları gibi altyapıların gelişmesi de lojistik sektörünün büyümesine katkı sağlamaktadır.

Türkiye'de lojistik sektörü sürekli gelişen bir sektör olmasına rağmen planlama konularında eksiklik yaşanmaktadır. Planlamada yaşanan sorunlar yapılan yatırımların yeteri kadar verim alınamamasına sebep olmaktadır. Türkiye'nin lojistik sektörünün başlıca sıkıntılarını şöyle sıralanabilir: (Küçük, 2013,s.128)

- Hukuki altyapı eksiklikleri,
- Mevzuatların getirdiği bürokratik engeller,
- Lojistik konusunda eğitimli işgücü eksikliği,
- Teknolojik altyapının yetersizliği,
- Teknolojinin yeterince etkin kullanılamaması,
- İhtiyaçtan fazla araç ve firma olması.

Bir ülkenin ekonomik performansı, lojistik performansından etkilenir. Yüksek lojistik performans, uluslararası akışların mevcudiyetini kolaylaştırır ve ticaret hacmini artırır. Tüm sektörlerdeki lojistik hizmetler, bir ülkenin ekonomik büyümesini ve refahını etkilemiştir. (Andrejic ve Kilibarda, 2014,s.857).

Gelişmiş ülkelerde olduğu gibi, Türkiye'nin de lojistik sektörü ile ilgili en önemli amaçlarından biri GSMH'den alacağı payın arttırılmasının yanında Lojistik Performans Endeks sıralamasında ilk 15 ülke arasına girmek olmuştur. Bu amaçla, Onuncu Beş Yıllık Kalkınma Plan kapsamında Türkiye'nin lojistikte bölgesel bir güç

olması için; lojistik maliyetin düşürülmesi, rekabet gücünün artırılması ve ticaretin geliştirilmesi ve amaçlanmıştır (Kalkınma Bakanlığı, 2013,s.184).

LPI, lojistik performansını değerlendirmek için verimli bir ölçü olarak kabul edilir ve lojistik yönetimi için faydalıdır. LPI, ülkelerin kendi çıkarları için ve diğer ülkeler ile kendilerini kıyaslamaları, karşılaştırmaları açısından ve zayıf lojistik performanslarının maliyetlerinin açığa çıkarır (Yu ve Hsiao, 2016,s.98).

Tablo 4. Lojistik Performans Değeri En Yüksek Ülkeler,2023

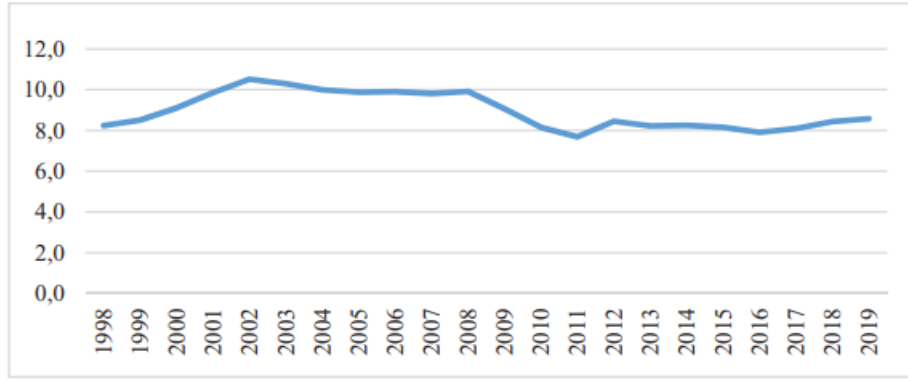
2014 LPI		2016 LPI		2018 LPI		2023 LPI	
Sıra	Ülke Puan	Sıra	Ülke Puan	Sıra	Ülke Puan	Sıra	Ülke Puan
1	Almanya 4,12	1	Almanya 4,23	1	Almanya 4,20	1	Singapur 4,3
2	Hollanda 4,05	2	Lüksemburg 4,22	2	İsveç 4,05	2	Finlandiya 4,2
3	Belçika 4,04	3	İsveç 4,20	3	Belçika 4,04	3	Danimarka 4,1
4	İngiltere 4,01	4	Hollanda 4,19	4	Avusturya 4,03	4	Almanya 4,1
5	Singapur 4,00	5	Singapur 4,14	5	Japonya 4,03	5	Hollanda 4,1
6	İsveç 3,96	6	Belçika 4,11	6	Hollanda 4,02	6	İsviçre 4,1
7	Norveç 3,96	7	Avusturya 4,10	7	Singapur 4,00	7	Avusturya 4,0
8	Lüksembur 3,95	8	İngiltere 4,07	8	Danimarka 3,99	8	Belçika 4,0
9	A.B.D. 3,92	9	H.Kong 4,07	9	İngiltere 3,99	9	Kanada 4,0
10	Japonya 3,91	10	A.B.D. 3,99	10	Finlandiya 3,97	10	H. Kong 4,0
30	Türkiye 3,50	34	Türkiye 3,42	47	Türkiye 3,15	38	Türkiye 3,4
160	Somali 1,77	160	Suriye 1,60	160	Afganistan 1,95	138	Libya 1,8

Kaynak: <https://www.yesillojistikciler.com/lojistik/lojistik-performans-indeksi-lpi-2023/20815> geliştirildi.

Tablo 4’de Dünya Bankası tarafından yayımlanan 139 ülkenin lojistik performanslarının değerlendirildiği sekizinci “The Logistics Performance Index (LPI) 2023” raporunda Türkiye’nin yeri, 3,4 puanla 38. gruptandırılmış sıra (aynı puanlara

aynı sıra numarası verilmesi) olarak açıklanmıştır. 2016 yılı raporunda ise Türkiye 3,15 puanla 47.sırada idi. Dolayısıyla gerek puanımız, gerekse sıralamadaki yerimiz bir miktar olumlu yönde yükselmiştir. Almanya son dönemlerdeki birinci sıradaki yerini 4,3 puanla Singapur'a bırakmış ve 4,1 puan ile dördüncü sıraya inmiştir. Sıralamada ilk 10'nda yer alan ülkeler sırasıyla Singapur, Finlandiya, Danimarka, Almanya, Hollanda, İsviçre, Avusturya, Belçika, Kanada ve Hong Kong'dur. Libya ise 1,8 puanla sonuncu olmuştur. COVID-19 pandemisinin neden olduğu kırılganlıklara rağmen küresel tedarik zinciri bazında 2023 LPI puanları hemen hemen 2018 değerleri ile benzerlik göstermektedir.

Şekil 9. Ulaştırma ve Depolama Sektörünün GSYH'deki Pay (%)



Kaynak: Türkiye İstatistik Kurumu (TUIK), <https://data.tuik.gov.tr/> (04.05.2021)

Türkiye Cumhuriyet Merkez Bankası verilerine göre 2019 yıl itibarıyla ulaştırma ve depolama sektöründe toplam 41.050 işletme faaliyet göstermekte ve toplam 628.881 kişi istihdam edilmektedir. Ayrıca ilgili sektörün toplam aktif büyüklüğü ise yaklaşık 604 milyar TL'dir. Türkiye'de ulaştırma sektörü için yapılan yatırımlar ve sektörün GSYH'deki kayda değer payına rağmen bu durum, Dünya Bankası (World Bank) tarafından yayınlanan Lojistik Performans Endeksi'ndeki (Logistics Performance Index - LPI) sıralamasına yansımamıştır. (TCMB,2020)

Son yıllarda Türkiye'de lojistik sektöründe yapılan yatırımlar, lojistik altyapının iyileştirilmesi, teknolojik gelişmelerin kullanılması ve e-ticaret sektörünün büyümesi gibi faktörler sayesinde hızlı bir şekilde büyümüştür.

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

COVID -19 PANDEMİSİNİN DÜNYADA VE TÜRKİYE'DE LOJİSTİĞE VE DIŞ TİCARETE ETKİLERİ

COVID-19 pandemisi dünya çapında lojistik ve dış ticarete derin etkilere neden olmuştur. Pandeminin başlangıcında, birçok ülke uluslararası seyahatleri ve sınırları kapatırken, kargo gemileri, uçaklar ve tırlar gibi lojistik taşımacılık yöntemleri de bu sınırlamalardan etkilenmiştir. Bu nedenle, birçok ürünün üretimi ve dağıtımını aksamaya başladı. Tedarik zincirlerindeki aksamaların yanı sıra, bazı ülkeler ihracatlarını durdururken, bazıları da ithalatlarını azaltmıştır.

Pandemi sürecinde lojistik sektörü değişime uğradı ve birçok şirket yeni yöntemler ve teknolojiler kullanmaya başladı. Örneğin, çevrimiçi alışverişler ve teslimatlar arttı ve daha fazla lojistik şirketi dronlar ve otonom araçlar gibi yeni teknolojileri kullanmaya başlamıştır.

3.1. Covid-19 Pandemisi Tanımı

Dünyada ilk olarak Aralık 2019'da Çin'in Wuhan kentinde görülen COVID-19 tüm dünyayı etkisi altına almıştır. Türkiye'de ilk COVID-19 vakası resmi olarak 11 Mart 2020 tarihinde tespit edilmiş olup, 12 Mart 2020 tarihinde ise Dünya Sağlık Örgütü (WHO) tarafından pandemi yani küresel salgın hastalık olarak ilan edilmiştir. Şu ana kadar tüm dünyada saptanan toplam 685.273.221 olgudan 658.075.477 kişinin iyileştiği, 6.839.960 kişinin ise yaşamını yitirdiği bildirilmiştir. (Klimik.org.tr/, Erişim Tarihi: 13 Nisan 2023).

Yeni koronavirüsün ortaya çıkmasından sonra dünya üzerinde birçok değişiklik baş göstermiş, ekonomik olarak zor günler yaşanmaya başlanmıştır. Covid-19 sağlık olarak bulaşmasının yanı sıra ekonomik olarak da bulaşıcı bir hastalıktır. Yeni koronavirüs salgınının yarattığı ekonomik etkinin büyüklüğünün ne olacağı belirsizlik taşımaktadır. Covid-19 ortaya çıkmadan önce dünya ekonomisi iyileşme yolundayken bu salgın hastalık yayıldıkça dünya ekonomisi derin yara almaktadır (Tosunoğlu ve Kasal, 2020, s. 379).

Salgının Türkiye'de de olumsuz sağlık, sosyal ve ekonomik etkileri olmuştur. Çin'de Covid-19'un ortaya çıkmasından bu yana, devletin tüm sektörleri Bilim Kurulu'nun tavsiyeleri doğrultusunda koordineli önlemler almaya başlamıştır.

Tablo 5. Gelişmiş Ülkelerde ve Türkiye’de Ekonomik Büyüme Oranları (%)

	2019	2020	2021	2022
Almanya	1,1	-4,6	3,1	4,6
Fransa	1,8	-8	6,3	3,9
İtalya	0,3	-8,9	5,8	4,2
Japonya	0	-4,6	2,4	3,2
İngiltere	1,4	-9,9	6,8	5,0
Kanada	1,9	-5,3	5,7	4,9
Çin	6,0	2,3	8,0	5,6
Rusya	2,0	-3,0	4,7	2,9
ABD	2,2	-3,4	5,9	5,1
Türkiye	0,8	1,7	8,9	3,2

Kaynak: IMF(a), World Ekonomik Outlook, 2021,s.5-6.

Tablo 5’i incelediğimizde, 2019 yılı itibariyle belirtilen ülkelerde ekonomik büyüme oranları Çin hariç oldukça düşüktür. En büyük büyüme oranı %6,0 ile Çin’de, en küçük büyüme oranı ise Japonya’da gerçekleşmiştir. 2020 yılı verilerine baktığımızda belirtilen ülkeler kapsamında oldukça büyük bir ekonomik daralma gözlemlenmiştir. Bu durumun en büyük nedeni kötü giden ekonomik şartlara Covid-19 salgınının eklenmesi sonucunda alınan tedbirler doğrultusunda, uluslararası hareketliliğe ara verilip, tüketimin azalmasına bağlı olarak üretimin azalmasıdır. Bu anlamda 2020 yılında en büyük negatif büyüme verisi %-9,9 ile İngiltere’de gerçekleşmiştir. İngiltere’yi, %-8,9’luk bir negatif büyüme ile İtalya takip etmiştir. Covid-19 vakasının Çin’de ortaya çıkmasına rağmen 2020 yılının en büyük büyüme oranı %2,3 ile Çin’de gerçekleşmiştir. Çin’den sonra %1,7’lik büyüme ile ikinci sırada Türkiye’dir. 2021 yılı verileri incelendiğinde, aşı çalışmalarının aktif olarak uygulanmasıyla belirtilen ülkelerde pozitif büyüme sağlanmış ve en büyük büyüme oranı Türkiye’de gerçekleşmiştir. Türkiye’yi %8 büyüme oranı ile Çin takip etmiştir.

2022 yılı tahmini büyüme verileri doğrultusunda en fazla büyüme oranı bir önceki yıla göre azalış gösterse de %5,6’lık bir büyüme ile yine Çin’de gerçekleşmesi tahmin edilmektedir. Ancak bir önceki yıla nazaran en fazla artış %4,6 ile Almanya’da, %3,2 ile Japonya’da gerçekleşmesi beklenmektedir. Türkiye ise 2021 yılında %8,9’luk bir büyümenin ardından 2022 yılında %3,2’lik bir büyüme sağlaması tahmin edilmektedir.

Covid-19 salgını öncesinde ekonomistler tarafından 2020 yılı için ABD en başta olmak üzere gelişmiş ülkelerin resesyona gireceğini ön görmekteydiler (Yılmaz, 2020:12). Ekonomik bunalıma Covid-19 salgınının eklenmiş olması ve salgın için alınan tedbirler neticesinde ülkelere giriş çıkışların yasaklanması, bireylerin tüketim alışkanlıklarının değişmesi ve tüketimin sokağa çıkma yasakları sonucunda sınırlanması ile küresel ticaret olumsuz anlamda etkilenmiştir.

Tablo 6: Gelişmiş Ülkelerde ve Türkiye’de Mal ve Hizmet, İthalat ve İhracat Verileri (Yüzde Değişim)

	İTHALAT				İHRACAT			
	2019	2020	2021	2022*	2019	2020	2021	2022*
Kanada	0,3	-11,2	12,7	10,3	1,2	-10,5	5,0	8,4
Fransa	2,3	-12,1	8,0	5,9	1,5	-16,1	7,4	6,9
Almanya	2,8	-9,1	8,6	6,9	1,1	-1,0	9,3	5,9
İtalya	-0,6	-12,5	13,4	10,2	1,6	-13,7	12,9	9,4
Japonya	0,9	-7,2	9,4	9,0	-1,4	-11,7	13,1	7,7
İngiltere	2,7	-17,8	1,6	9,8	2,6	-16,4	0,3	8,7
ABD	1,1	-8,9	14,1	8,6	-0,6	-13,5	5,4	8,1
Çin	-3,6	-1,3	19,1	8,4	0,4	2,2	19,6	4,6
Rusya	2,8	-12	17,3	6,8	-3,3	-4,2	3,1	5,5
Türkiye	-4,2	7,9	3,4	10,4	7,8	-14,8	21,3	6,9

Kaynak: (IMF (b), 2021).

Tablo 6, 2019 verileri incelendiğinde Çin, İtalya ve Türkiye’nin ithalat verileri bir önceki yıla nazaran azalma göstermiştir. Bu durum ülke ekonomileri için olumlu bir gelişmedir. 2020 yılında ise Covid-19 salgınının zirveye ulaştığı süreçte, ülkeler tarafından alınan tedbirler ile uluslararası hareketliliğe ara verilmiştir. Bu doğrultuda 2020 yılında hem ithalat hem de ihracat oranlarında ciddi azalmalar yaşanmıştır. Ülkeler kapsamında 2020 yılı için değerlendirme yapılacak olursa ithalat ve ihracat oranlarının en fazla azaldığı ülke, ithalatın %-17,8 ile ihracatın %-16,4 ile gerçekleşmesi sonucunda İngiltere olmuştur. Ancak ülkeler için ithalatın azalması olumlu sonuçlar doğuracakken ihracatın azalması olumsuz sonuçlar doğuracaktır. Covid-19 salgını Çin’de ortaya çıkmasına rağmen 2020 yılında %-1,3’lük bir ithalat yaparken %2,2 oranında ihracat yaparak ihracat fazlası vermiştir. Salgının yoğun olduğu 2020 yılında böyle bir durumun yaşanması oldukça önem teşkil etmektedir. 2021 yılında Covid-19 salgını için üretilen aşılardan aktif olarak kullanılmaya

başlanması ile ülkelerde kontrollü serbestleşme sistemine geçilmiştir. Serbestleşme sonucunda üretim ve tüketim artmaya başlamış ve uluslararası hareketliliğinde serbestleşmesi ile ticaret, salgının yaşanmadığı dönemden bile daha fazla ivme kazanmıştır. Ancak belirtmek gerekir ki 2020 yılında ihracat fazlası veren Çin, 2021 yılında ithalat ve ihracat verileri %19 dolaylarında gerçekleşerek birbirlerini karşılayabilmiştir. 2020 yılında ihracatın ithalatı ciddi anlamda karşılayamadığı bir dönemden sıyrılan Türkiye’de 2021 yılında %3,4 ithalat ve %21,3 ihracat ile oldukça büyük bir ihracat fazlası verilmiştir. 2022 yılı tahmini verilerine göre, genel anlamda ihracatın ithalatı karşılayacağı düşünülmüştür. Tablo 3’e göre Çin ve Türkiye için durum ters ilerlemiştir. Çin’de %8,4 ithalat verisine karşılık %4,6 ihracat gerçekleştirerek, ihracatın ithalatı karşılayabilme potansiyelinde gerileme yaşanacağı düşünülmektedir. Türkiye’de ise 2021 yılında yüksek seviyede ihracat fazlası verilirken 2022 yılında durumun tersine döneceği, %10,4 ithalat verisine karşılık %6,9 ihracat gerçekleşeceği tahmin edilmektedir.

3.2. Covid-19’un Dünyada Dış Ticarete Etkileri

Pandemi etkisinin dış ticaret üzerindeki etkisinin temel belirleyicisi, belirsizlik üzerine kurgulanmaktadır. Belirsizliğin getirmiş olduğu talep yapısındaki dalgalanmalar, maliyetlerdeki artışlar ve yatırım kararları gibi faktörler dış ticaret potansiyelini dolaylı ve doğrudan etkileyebilmektedir.

Covid-19 salgınının küresel ticaret üzerindeki etkisi belirginleşmeye başlarken, dünyanın bazı büyük ekonomileri salgından ciddi şekilde etkilenmiştir. Bu ülkelerdeki vaka ve insani ölüm sayılarının artmaya devam etmesi nedeniyle dış ticaret, ulusal yönetimlerin ekonomik destek kapsamı dışında kalmıştır.

Dünya Bankası (World Bank) verilerine göre Çin ekonomisinde dış ticaret hacmi, 2019 yılına kadar sürekli artarken 2020’nin ilk ayında ihracat %37 oranında azalmış, ithalat ise %21 düşmüştür. Daha da önemlisi 2020 yılının ilk iki ayında Çin ekonomisi ilk defa dış ticaret açığı vermiştir. Çin dış ticaret hacminin toplamda %22 oranında azalması ise dünya ticaretinin %2,6’sına denk gelmektedir. 2018 verilerine göre dünya toplam mal ticareti 39,5 trilyon dolar iken Çin tek başına 4,6 trilyon dolarlık bir ticaret hacmine sahiptir. Bu verilerden çıkartılabilecek temel sonuç ise

şudur; 2020 yılı ilk çeyreğinde dünya ticaretindeki %2,6'lık daralma sadece Çin kaynaklıdır. (Pandemi Sonrası Dünya ve Türkiye'de Dış Ticaret, 2021,s.90)

3.3.Covid-19'un Dünyada Lojistik Sektörüne Etkileri

Covid-19 salgını dünya etkilerini her alan ve her sektörde etkisi altına almıştır. Bu sektörlerden bir tanesi de lojistik sektörüdür. Bu bağlamda lojistik sektörü iniş çıkışlar yaşayarak dalgalanmalar göstermiş ve ekonomiyi olumsuz etkilemiştir. Uluslararası ticaretin ithalat ve ihracat işlemlerinde lojistik sektörü birlikte hareket eden ayrılmaz bir bütündür. Salgın sonucunda ithalat ve ihracata dayalı bütün olumsuz faktörler lojistik sektöründe de olumsuz etkiler bırakmıştır (Çınaroğlu ve Akçacı, 2020,s.447-556)

COVID-19'un etkisi, küresel imalatta oynadığı rol nedeniyle ilk olarak Çin'de hissedilmiştir. Çin'de üretime yönelik kesintiler, küresel tedarik zincirleri aracılığıyla tüm dünyayı etkilemiştir. Hammadde tedariki açısından dünya ekonomilerinin nispeten iyi işleyen küresel tedarik zincirinin aksine, koronavirüs pandemisi imalatçıları, distribütörleri, alıcıları, lojistik hizmet sağlayıcıları, depocuları ve tedarik zincirindeki diğerlerini zor durumda bırakmıştır.

Seyahat kısıtlamaları ve konteynerleri alacak kamyon şoförlerinin bu kısıtlamalar nedeniyle yükleri alamaması / taşıyamaması, Çin'in büyük konteyner limanlarında kargoların birikmesine neden olmuş, bu da kargo gemilerinin seferlerinin iptali sonucunu doğurmuştur. Ayrıca Çin'den kaynaklanan hammadde sıkıntısı, denizaşırı üretim operasyonlarını etkilemiş, otomotiv, elektronik, ilaç, tıbbi ekipman ve sarf malzemelerinin yanı sıra tüketim malları da dahil olmak üzere dünyanın dört bir yanındaki büyük endüstriler olumsuz etkilenmiştir (IFC, <https://www.pressacademia.org/conferences/ifc-2021-istanbul-finance-congress/>,2021)

Bu dönemde Blockchain teknolojisi kağıtsız yürütülen faaliyetlerin gerçekleşmesi, lojistik operasyonlarının daha kısa sürede tamamlanması ve tüm işlemlerin basitleştirilmesine imkan sağlamaktadır. Bu sistem sayesinde tüm ekosisteme fayda sağlar niteliktedir (Tanyaş ve Düzgün, 2021,s. 15).

3.3.1.Covid-19'un Dünyada Karayolu Taşımacılığına Etkileri

COVID-19 salgını kara, deniz ve demiryolu ulaşımını ciddi etkilemiştir. Örneğin, salgının neden olduğu ek sınır kontrol önlemleri, uluslararası karayolu trafiğini yavaşlatıp ve gecikmelere neden olmuştur.

Karayolu taşımacılığında 2011- 2020 yılları arasındaki toplam yolcu sayısı ile yük miktarına göre tarafımızdan yapılan yüzde hesaplamalar Tablo 2'de yer almaktadır. Söz konusu periyotta 10 yıldaki yolcu sayısı toplanarak yıl bazında bu yolcuların yüzde kaçının seyahat ettiği hesaplanmıştır. Bu paylar 2. sütunda yer almaktadır. 3 ve 6. sütunlarda ise bir önceki yıla göre değişim oranları da yüzde olarak verilmiştir. Aynı hesaplama karayolu yük miktarı için de yapılarak 5. sütunda sunulmuştur. Buna göre, 10 yılın toplam yolcu sayısı 2.909.666 kişidir. Bu toplam yolcunun %8,33'ü 2011 yılında seyahat etmişken, 2019 yılında %11,67'si seyahat etmiştir. Yıllar itibariyle, yani 2011 yılından 2019'a bu payda bir artış olmasına rağmen, pandeminin etkisiyle 2020 yılındaki payının %9,93'e indiği görülmektedir. Ayrıca bir önceki yıla göre değişim oranı hesaplandığında, 2020 yılında 2019 yılına göre yolcu taşımacılığı %14,9 oranında gerileme kaydetmiştir.

Yük taşımacılığında ise yolcu taşımacılığının aksine, 2.444.936 ton olan 10 yıllık yük taşımacılığının payı 2019 yılında %10,94 iken, 2020'de %11,16'ya yükselmiştir. Bir önceki yıla göre artış oranı ise 2020 yılında yaklaşık %2 olmuştur.

Tablo 7.Karayolu Yolcu ve Yük Taşımacılığı (2011-2020)

Yıl	Karayolu Toplam Yolcu Sayısı (milyon) (1)	Karayolu Son 10 Yıldaki Yolcu Payı (2)	Karayolu Önceki Yıla Göre		Karayolu Toplam Yük Miktarı (ton) (4)	Karayolu Önceki Yıla Göre	
			Değişim Oranı (yolcu) (3)	Değişim Oranı (yük) (6)			
2011	242 265	8,33%	-	203 072	8,31%	-	
2012	258 874	8,90%	6,86%	216 123	8,84%	6,43%	
2013	268 178	9,22%	3,59%	224 048	9,16%	3,67%	
2014	276 073	9,49%	2,94%	234 492	9,59%	4,66%	
2015	290 734	9,99%	5,31%	244 329	9,99%	4,20%	
2016	300 852	10,34%	3,48%	253 139	10,35%	3,61%	
2017	314 734	10,82%	4,61%	262 739	10,75%	3,79%	
2018	329 363	11,32%	4,65%	266 502	10,90%	1,43%	
2019	339 601	11,67%	3,11%	267 579	10,94%	0,40%	
2020	288 992	9,93%	-14,90%	272 913	11,16%	1,99%	
Toplam	2 909 666	100%		2 444 936	100%		

Kaynak: TÜİK, <https://www.tuik.gov.tr/>

3.3.1.Covid-19'un Dünyada Havayolu Taşımacılığına Etkileri

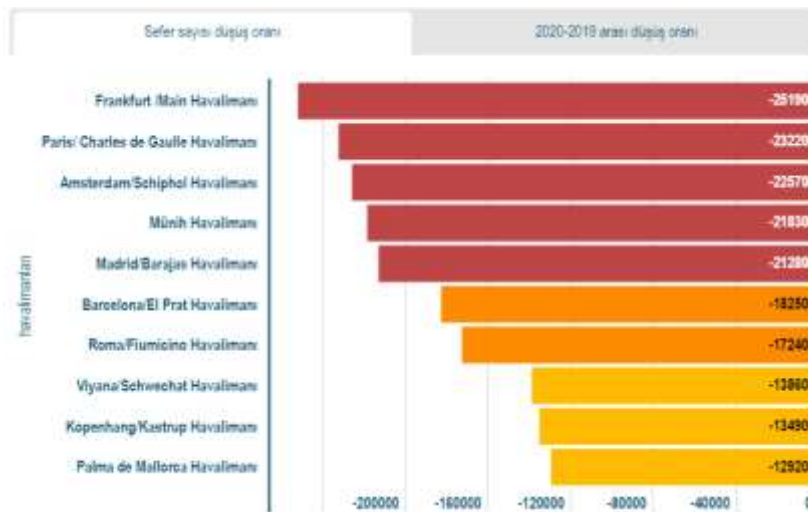
Çin'den bütün dünyaya yayılan COVID-19 hava taşımacılık sektörünü de diğer alanlarda olduğu gibi derinden sarsmış ve havacılık sektörünü etkilemiştir.

2020 yılının ilk aylarında havacılık sektörü için önemli bir tehdit olarak ortaya çıkan Covid-19 virüsü, takip eden aylarda tehdit olmaktan çıkarak sektörü telafisi olmayan bir krize sürüklenmiştir. Bunun sonucunda 2019 yılında dünya genelinde düzenlenen toplam uçuş sayısı (yolcu+kargo) 42,1 milyon iken 2020'de 27,6 milyona gerilemiştir. Uçuş sayısındaki azalma %34,4 oranındadır. Mart-Nisan aylarında salgının merkez üssü haline gelen Avrupa'da ise oran %52,4'tür. 2020 yılında yaklaşık 8,4 milyon uçuş düzenlenen Avrupa'da uçuşlarının yarısından çoğu kaybedilmiş ve ancak 4 milyon uçuş düzenlenebilmiştir.

Salgın nedeniyle tüm ülkeler havacılık sektörü ile ilgili çok sayıda önlem almış ve bu önlemleri uzun vadeli olarak sürdürme kararı almıştır. (Macit ve Macit, 2020,s.101)

Havacılık sektörünü etkileyecek ilk önlem, hastalığın ortaya çıktığı Çin'in Wuhan kentinden ve ardından Çin genelinden diğer ülkelere uçuşların durulması olmuştur. (Macit ve Macit, 2020;101). Hastalık Güney Kore, Hong Kong ve Japonya'da da bulunmasıyla birlikte, bu ülkelere de seyahatler kısıtlanmıştır. Ardından İran, İtalya ve İspanya'da artan vakalar nedeniyle hava trafiği durdurulmuştur. (Wilson & Chen,2020,s.54)

Şekil 10. 2019-2020 Arası Sefer Sayısı



Kaynak: Eurocontrol 2020

AB havalimanlarının büyük çoğunluğu, ocak ve ekim 2020 arasında, geçen yılın aynı dönemine kıyasla ticari uçuş sayısında önemli bir düşüş kaydetmiştir.

Ticari uçuş sayısındaki en büyük düşüş, Avrupa'nın büyük hava taşımacılığı merkezlerinde kaydedilmiştir.

Ülkelerin almış oldukları ilk önlem hava yolculuğu yasağı olmuştur. Bu durumda uygulanan yabancı ve yerli kısıtlamalara gidilmiştir. Çok fazla sayıda uçağın çalıştırılmaması havayolu şirketlerinin uçak kiralaları, kredileri ve borçlarını karşılayamamaları ve bu yükü taşıyamamalarına sebep olmuştur. (Duran & Acar, 2020, s. 55).

3.3.2. Covid-19 'un Dünyada Demiryolu Taşımacılığına Etkileri

Covid-19, demiryolu yolcu ve yük taşımacılığını da önemli ölçüde yavaşlatmıştır. Demiryoluna olan talep, diğer taşıma türlerinde olduğu gibi büyük oranda azalmıştır.

Salgının yayılmasına karşı 'temassız ticaret' olarak önerilen demiryoluyla ihracat taşımaları, 2020 mart ayında yüzde 100'e yakın arttı. Bazı hatlarda vagonlar yetersiz kaldı. Pandemi döneminde karayolu araçlarının İran transit geçişinin durdurulması ile birlikte Bakü-Tiflis-Kars (BTK) hattı üzerinde ek günlük 3 bin 500 ton kapasite artışı sağlanmıştır. Alınan hijyen tedbirleri, insan temassız taşımacılık ve yürütülen ticari faaliyetlerle uluslararası demiryolu yük taşımalarında 2020 yılının ilk 7 aylık döneminde, geçen yılın aynı dönemine göre yüzde 36 artış sağlanarak 2 milyon 133 bin tona ulaşıldığı bilgisi kamuoyu ile paylaşılmıştır. (Eldener Emre, "Koronavirüsün Lojistiğe Etkileri", <https://www.utikad.org.tr/Video-Galeri/53/utikad-yonetim-kurulu-baskani-emre-eldener-a-para-koronavirusun-lojistige-etkileri-18-03-2020>, 2020)

Demiryolu taşımacılığı virüs salgının etkilerinin en yoğun hissedildiği dönemde kurtarıcı görevi üstlense de normalleşme adımlarının atılması, kısıtlamaların kaldırılması ve eski düzene geri dönüş ile beraber intermodal taşımalara olan ilgi azaldı, bununla birlikte ithalat-ihracat dengesizliği sebebiyle ithalat neredeyse durma noktasına geldi. İthalatta ise boş dönüşler için kiralanan araçlara, konteynerlere verilen ekstra maliyetler firmaları zora sokmuş durumda ancak en önemlisi bu sürecin sonunda ham madde mamul üretimi de etkilenebilir. Şu anda yolunda gittiği

gözelemlenen ihracat taşımalarının bu döngüde düzeninin bozulacağından da endişe edilmektedir.

Irak'la ticaret tampon bölgede şoför değişimi ile formüle edilmiştir. Araç tampon bölgede bırakılıp dönüyor, karşıdan şoför gelip TIR'ları alıyor, insan teması olmamıştır, ön bölümde ise dezenfekte edilerek giriş çıkış sağlanmıştır.

Dolu konteyner verip boş konteyner alma yönünde çalışmalar yapılmıştır. Örneğin, İran Kapıköy Sınır Kapısından demir yolu ile yapılan sevkiyatlar Türkiye tarafında insan teması olmaksızın lokomotifle ittirilmekte, İran tarafında da lokomotif çekici olarak vagonlar alınmıştır.

Bir diğer önemli ülkelerden biri İtalya ve Fransa'ya Ro-Ro ile giden araçlar o ülkedeki çekiciler ile insan teması olmaksızın sevk edilmiştir. (Gül Senir, Arzum Büyükkelik, 2020,s.643)

3.3.4.Covid-19 'un Dünyada Denizyolu Taşımacılığına Etkileri

Covid-19 sürecinde deniz taşımacılığı ön plana çıkmış, kriz aşamasında ve sonrasında küresel ticaretin ve arzın devamlılığının sağlanmasında kilit rol oynamıştır.

Küresel ticaretin yaklaşık %80'inin deniz yoluyla taşındığı düşünülürse, deniz taşımacılığındaki gecikmeler veya aksaklıklar mal akışını ve dolayısıyla tedarik zincirini olumsuz etkiler. COVID-19 salgını nedeniyle, dünyanın dört bir yanındaki birçok liman, mürettebat ve gemilere kısıtlamalar getirerek teslimatları aksatmıştır.

Salgın, Çin ve Uzakdoğu ülkelerinden gelen mallara karşı tüketicilerin endişe duymalarını beraberinde getirmiş, Türkiye'ye Uzakdoğu'dan gelen yük ve konteyner sayılarında yaşanan azalma, ihracatta boş konteyner bulma sorununu gündeme getirmiştir. Biriken yükler nedeniyle, ihracat gemilerinde de yer sıkıntısı yaşanmaktadır. Çin'e ve İtalya'ya giden yüklerin zamanında çekilememesi malların nihai adreslerine sevk edilememesi sorunlarını getirmektedir. (Tanyaş, 2020,s.181).

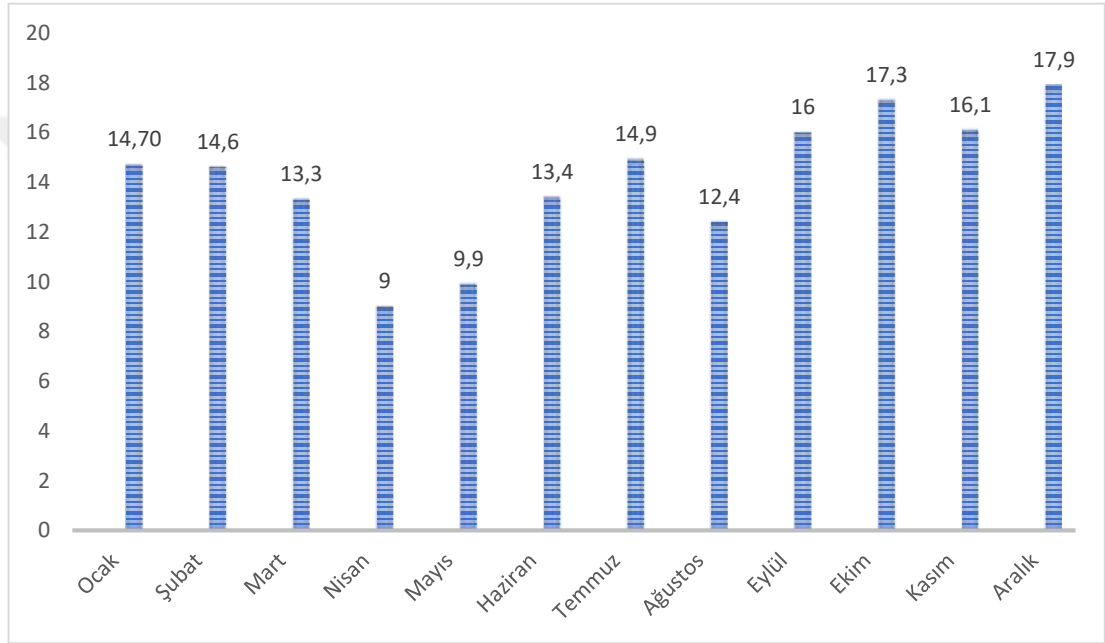
3.4. Covid-19'un Türkiye'de Dış Ticarete Etkileri

COVID-19 Türkiye'nin dış ticaretinde etkileri salgının küresel yayılımı göz önüne alındığında sadece ithalat ve ihracat faaliyetlerinde değil hayatın her alanında

olumsuz etki yararmıştır. Pandemi sürecinde, sınırların kapalı olduğu ve ülkeler arasındaki tüm taşımacılık faaliyetlerinin yasaklandığı bu dönemde, emtia ticaretindeki aksamalar, COVID-19'un etkisinin doğal bir sonucu olarak görülmüş olsa da, dış ticaretteki aksamalar da maliyet endişesi yaratmıştır.

Ülkemizde salgının görüldüğü ilk tarih olan 10 Mart itibariyle önemli pazarlarımızda yaşanan kısıtlama ve yasaklar, o tarihten itibaren ihracatımızı da oldukça etkilemiştir.

Şekil 11.Türkiye'nin Aylara Göre İhracatı

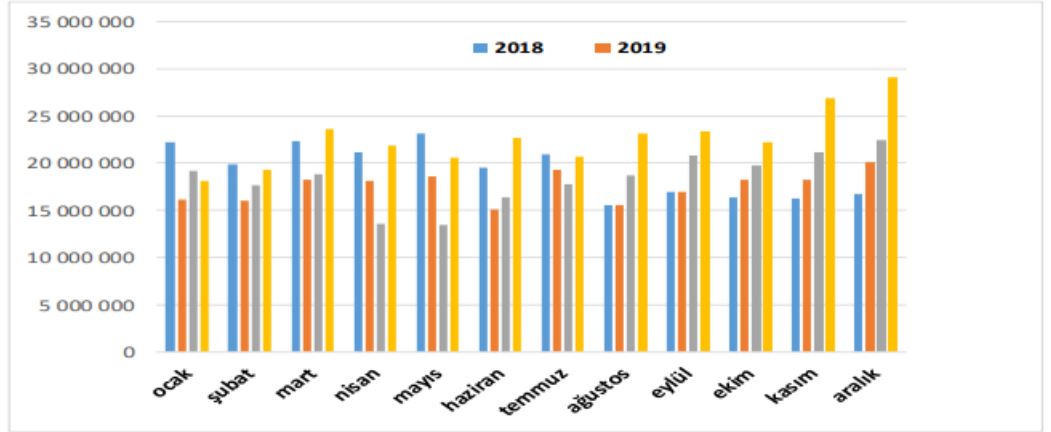


Kaynak: TUIK

Mart ayında ihracat 13,3 milyar dolara gerilerken, bu rakam Nisan ayında 9 milyar dolara kadar gerileyerek yıllık ihracatta en düşük performansın gösterildiği ay oldu. Ardında Mayıs ayında 9,9 milyar dolar seviyelerine yükselen Türk ihracatı, Haziran ayı ile birlikte toparlanma sürecine girdi. Haziran ayında hem küresel hem de bölgesel olarak gelen yeni normal dönem, yıllık ihracat için de yeni bir eğilimin başlangıcı oldu. Türk ihracatı, Haziran ayında 13,4 milyar dolar, Temmuz ayında 14,9 milyar dolar ve Ağustos ayında 12,4 milyar dolarlık önemli bir performans gösterdi. Yılın son çeyreğinde ise bu başarıyı daha da ileriye götürerek Eylül ayında 16 milyar dolarla cumhuriyet tarihinin en yüksek Eylül ayı performansına imza atıldı. Türk ihracatı Ekim ayında ise, 17,3 milyar dolarlık ihracat performansı ile hem en yüksek Ekim ayı performansını, hem de en yüksek aylık ihracat performansını göstererek

rekor kırdı. Kasım ayında, 2019 yılına oldukça yakın bir performans gösteren Türk ihracatı 16,1 milyar doları yakaladı. Aralık ayında, 17,9 milyar dolarlık ihracat ile yıl içerisinde yakalanan aylık ihracat rekoru, tekrar geçilerek oldukça önemli bir performansa imza atıldı.

Şekil 12. Türkiye İthalatı (BİN ABD \$)



Kaynak: TUIK

Şekil 12'de ithalat rakamları incelenmektedir. Pandeminin Türkiye'ye gecikmeli girmesinin etkisiyle 2020 Mart ayında, 2019 Mart ayına göre yaklaşık %10 artış göstermiştir. İkinci çeyrekte ise Mart ayına göre yaklaşık %15 daralma ile pandemi etkisini oldukça fazla göstermeye başlamıştır. İhracatta olduğu gibi düşüşün en çok olduğu aylar Nisan ve Mayıs aylarıdır. Nisan ayında %25 düşüşle 13.559.417 milyar dolar, Mayıs ayında %27 düşüş ile 13.393.633 milyar dolar olarak kayıtlara geçmiştir. Haziran ayından itibaren artış göstermeye başlamıştır. 2021 Kasım ayına kadar 2019 ve 2020 yıllarına göre oldukça yüksek bir seyir izlemiştir. Ekim ayında 22.229.981 milyar dolar olarak kayıtlara geçmiştir.

Türkiye'deki Covid-19 salgını, dış ticaret faaliyetlerini olumsuz etkilemiştir. Salgın nedeniyle birçok ülke, ticaret kısıtlamaları ve sınırlamaları getirmiş, bunun sonucunda Türkiye'nin ihracatı ve ithalatı azalmıştır. Ayrıca, küresel tedarik zincirinde yaşanan aksamalar ve lojistik sorunlar da dış ticaret faaliyetlerini etkilemiştir.

Türkiye'nin ihracatında özellikle Avrupa ve Ortadoğu gibi büyük pazarlardaki talep düşüşü nedeniyle gerilemeler yaşanmıştır. Turizm sektörü de önemli ölçüde etkilenmiş, turizm gelirlerindeki düşüş de dış ticaret dengesini etkilemiştir. Ekonomik

belirsizlikler de iş dünyasının yatırım kararlarını etkilemiş ve dış ticaret faaliyetlerinde temkinli bir yaklaşım benimsenmesine neden olmuştur.

3.5. Covid-19 ‘un Türkiye’de Lojistik Sektörüne Etkileri

COVID-19 pandemisi, Türkiye'deki lojistik sektörünü önemli ölçüde etkilemiştir. Pandeminin başlamasıyla birlikte, sınırların kapatılması, uluslararası taşımacılığın kısıtlanması, üretim ve tedarik zincirlerinde aksamalar, talep ve arz dengesindeki değişiklikler gibi bir dizi faktör lojistik sektörünü zorlamıştır.

İlk dönemde pandemi nedeniyle özellikle hava ve deniz yolu taşımacılığı olumsuz etkilenmiştir. Sınırların kapanmasıyla birlikte uluslararası kargo seferleri azalmış, lojistik faaliyetlerde gecikmeler ve aksaklıklar yaşanmıştır. Ayrıca, tedarik zincirindeki kesintiler ve kısıtlamalar nedeniyle mal ve hizmetlerin taşınması ve dağıtımını sorunlu hale gelmiştir.

Tablo 8. Türkiye’nin dış ticaretinde kullanılan taşıma türlerinin taşıma miktarları

Demiryolu	699.915	753.544	971.021	1.287.765	1.648.442
Karayolu	50.988.408	52.222.468	54.461.861	53.127.588	68.749.376
Havayolu	17.217.240	14.127.905	14.849.231	12.732.561	18.735.586
Denizyolu	93.378.625	108.802.682	109.114.264	100.907.927	133.714.269
Diğer	2.210.432	1.262.157	180.832.722	1.581.914	2.366.785
Toplam	164.494.620	177.168.756	1.436.347	169.637.755	225.214.458

Kaynak: Ticaret Bakanlığı, (2020).

Tablo 8’de Türkiye’nin dış ticaretinde kullanılan taşıma türlerinin 2017-2021 yılları arasındaki dolar bazında taşıma miktarları ve Türkiye’nin toplam ihracat miktarı gösterilmiştir. Bu tabloya göre 2017-2018 yılları arasında yalnızca havayolu taşımacılığı ve diğer taşıma türleri ile yapılan ihracat azalırken diğer taşıma türleri ile yapılan ihracat ve toplam ihracat artmıştır. 2019 yılında ise tüm taşıma şekilleri ile yapılan ve toplam ihracatın arttığı görülmektedir. Covid-19’un başlangıç yılı olarak

nitelendirilen 2020 yılına gelindiğinde ise demiryolu ve diğer taşıma türleri dışında kalan taşıma türleri ile yapılan ihracatın azaldığı, 2021 yılında ise Covid-19 tedbirlerinin azalması ve 2020 yılında temin edilemeyen ürünlere olan talebin artması tüm taşıma şekilleri ile yapılan ihracat miktarlarını önemli derecede artırmıştır.

3.5.1.Covid-19 ‘un Türkiye’de Karayolu Taşımacılığına Etkileri

Covid-19 kara yolu taşımacılığında da derin etkilere yol açmıştır. Örneğin uluslararası kara yolu taşımacılığı, sınır kontrollerinde salgından kaynaklanan ekstra önlemler nedeniyle yavaşlayıp ve bundan kaynaklı gecikmeler yaşanmıştır. Gecikmeler navlun fiyatlarında artışlara sebep olmaktadır. Bazı ülkeler salgın nedeniyle bazı sınır kapılarını kapatmış durumdadır. Diğer taraftan çoğu ülke tedarik zincirinin sürekliliğini sağlamak için karayolu yük taşımacılığı işlemlerinin gerçekleştirilmesinde kilit role sahip olan sürücülerin geçişinin devamlılığını sağlamak için çaba sarf etmektedir. Ülkemiz, sürücülerimize uygulanan 14 günlük karantina zorunluluğunun kaldırılması için gerek duyulan güvenli ortamın tesisi için girişimlerde bulunmaktadır. Bu kapsamda, Kapıkule Sınır Kapısı kullanılarak yapılan taşımacılık işlemlerinde iki kademeli bir plan oluşturulmuş, sınırda yapılacak sürücü değişikliği ile 14 günlük karantina zorunluluğunun aşılması hedeflenmiştir. (IRU, 2020, s. 38).

Türkiye’ye Habur’dan giriş-çıkış yapılması konusunda; Kapı pandemi ilanından itibaren yolculara kapatılmıştır ve sadece ticaret geçişlerinin Covid-19 kontrol altında yapılmasına başlanmıştır. Diğer ülkelere ihracatlar, gümrük kapısı dışında belirlenen bir bölgede ve temassız olarak gerçekleştirilmektedir. Araçlarda konteyner ve sürücü değişimi yapılmıştır. (Gümrük Müdürlüğü, 2020)

İç hatlarda da karayolu taşımacılığına bazı kısıtlamalar getirilmiştir. Örneğin, kısıtlamalar nedeniyle bazı iller arası seyahatler sınırlandırılmış ve bu da mal ve hizmetlerin taşınmasını etkilemiştir. Ayrıca, bazı şehirlerde uygulanan sokağa çıkma yasağı ve kısıtlamalar da taşımacılığı zorlaştırmıştır.

Covid-19 sürecinde karayolu yük trafiğindeki artışın temel nedeni, tüketicilerin bulaşma riski nedeniyle giderek artan oranda yüz yüze alışverişten kaçınması ve online alışverişi tercih etmesi olmuştur. Müşteriler fiziki mağazalar yerine temassız online satış kanallarından alışveriş yapmaya yönelirken, şirketler önleyici tedbir olarak e-

ticaret satış kanallarını güçlendirmeye veya sanal ortamlarda mağaza açmaya yönelmiştir.

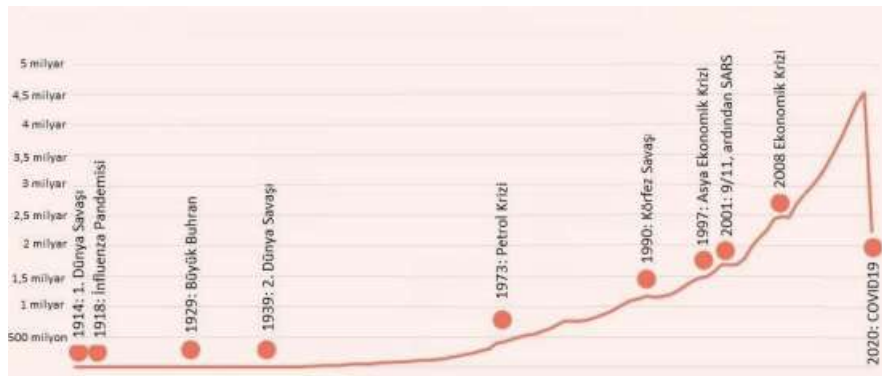
Karayolu taşımacılığı sektörü, pandemi sürecinde e-ticaretin büyümesiyle birlikte yeni fırsatlar da yakalamıştır. Artan online alışverişlerle birlikte, kargo ve dağıtım hizmetlerine olan talep artmış ve bu da karayolu taşımacılığının bazı alanlarında bir canlanma sağlamıştır.

3.5.2. Covid-19 ‘un Türkiye’de Havayolu Taşımacılığına Etkileri

Hava taşımacılığının önemi II. Dünya Savaşı sırasında kabul edilmiş ve o zamandan beri gelişmeye devam etmiştir. Ancak tarih boyunca bu gelişiminin durmasına veya gerilemesine neden olan olaylar olmuştur. 1973 Petrol Krizi, Körfez Savaşı, Asya ekonomik krizidir. Havayolu sektörünün odak noktası 11 Eylül saldırıları, havayolu sektörünü doğrudan etkileyen en son küresel krizlerden biri olmuştur.

Covid-19 virüsü, 2020'nin ilk birkaç ayında havacılık endüstrisi için büyük bir tehdit olduğunu kanıtlanmıştır. Ancak takip eden aylarda bir tehdit olmaktan çıkarak sektörü telafisi olmayan bir krize sürüklemiştir. Devletlerin kısıtlama ve yasaklarının ardından hava ulaşımına talep azalmıştır. Global organize uçuşların (yolcu + kargo) toplam sayısı 2019 yılında 42,1 milyon iken 2020 yılında 27,6 milyona gerilemiştir. Azaltma oranı %34,4'tür. Mart'tan Nisan'a kadar salgının merkezi olan Avrupa'da oran yüzde 52,4 oldu. Avrupa, 2020'de yaklaşık 8,4 milyon uçuş gerçekleştirdi, ancak uçuşların yarısından fazlası kaybedildi ve geriye yalnızca 4 milyon uçuş kalmıştır.

Şekil 12.1914-2020 Yılları Arası Hava Trafikçi Yolcu Sayısı ve Olaylar



Kaynak: Mühendis ve Makina, cilt 62, sayı 704, 2021, s. 446-467.

Türkiye’de Covid-19’un yayılmasını önlemek amacıyla birçok ülke, seyahat kısıtlamaları ve sınırlamaları uygulamıştır. Bu da Türkiye’deki havayolu şirketlerinin birçok uçuşunu iptal etmesine veya sınırlamalarla karşılaşmasına neden olmuştur. Hem iç hatlar hem de dış hatlar uçuşlarında büyük kesintiler yaşanmıştır. Pandemi sürecinde seyahat istekleri azalmış ve insanlar daha az seyahat etmeyi tercih etmiştir. Bu durum, havayolu şirketlerinin yolcu sayısında büyük bir düşüş yaşamasına sebep olmuştur. Yolcu talebindeki azalma, Türkiye’deki havayolu şirketlerinin ekonomik olarak zor bir dönemden geçmelerine neden olmuştur.

Covid-19 pandemisi, havayolu şirketlerinin finansal durumunu olumsuz etkilemiştir. Yolcu sayısındaki azalma ve uçuş iptalleri, havayolu şirketlerinin gelirlerini önemli ölçüde azaltmıştır. Bu durum bazı havayolu şirketlerinin iflas etmesine veya zorlu mali koşullarla karşı karşıya kalmasına neden olmuştur.

1.1.1.Covid-19 ‘un Türkiye’de Demiryolu Taşımacılığına Etkileri

Küresel düzeyde faaliyet gösteren tüm sektörler gibi demiryolu taşımacılığı da COVID-19 salgınından etkilenmiştir. Her ülke COVID-19 krizinden farklı şekilde etkilenmiş olup, ülkeler bu durumda çeşitli şekillerde kısıtlanmaya gitmiştir.

Özellikle sınır girişlerindeki yasaklamalar, yolcu ve yük taşımacılığındaki kısıtlamalar nedeniyle havayolu, demiryolu, karayolu taşımacılığı zarar görmüştür. Demiryolu taşımacılığı, diğer taşıma türlerine göre daha az fiziksel temas içerdiğinden dolayı önlemlerin demiryolu taşımacılığı üzerinde daha az olumsuz etkisi olduğu görülmüştür.

Demiryolu yük taşımacılığında yolcu taşımacılığının aksine, 286.425 ton olan 10 yıllık yük taşımacılığının payı 2019 yılında %11,71 iken, 2020’de %12,06’ya yükselmiş ve Covid-19 pandemi döneminde olumlu yönde etki ettiği görülmüştür. Bir önceki yıla göre artış oranı ise 2020 yılında %3,03 olmuştur.

Demiryolu taşımacılığı havayoluna kıyasla daha düşük maliyetli olması açısından öne çıkmış taşımacılık yöntemi haline gelmiştir. Covid-19 pandemi döneminde iç ve dış ticaretin sürdürülebilirliğinin sağlanması noktasında demiryolu taşımacılığı artış göstermiştir. Özellikle ihracat ve ithalatta demiryoluyla kombine taşımacılık hizmetlerinde artış gözlenmiştir. 2020 yılında ihracat taşımacılığında 6,8 milyon ton liman bağlantılı kombine taşıma gerçekleşirken, ithalat açısından bu taşıma 6,3 milyon ton olarak gerçekleşmiştir. Böylelikle Türkiye’de liman bağlantılı kombine

yük taşımacılığı toplam 13,1 milyon tona ulaşmıştır (Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demir Yolları [TCDD] Faaliyet Raporu, 2020)

Tablo 9. Demiryolu Yolcu Sayısı

Yıl	Demiryolu Toplam Yolcu Sayısı (bin) (1)	Demiryolu Son 10 Yılda Yolcu Payı (2)	Demiryolu Önceki Yıla Göre Değişim Oranı (Yolcu) (3)	Demiryolu Toplam Yük Miktarı (Ton) (4)	Demiryolu Son 10 Yılda Yük Payı (5)	Demiryolu Önceki Yıla Göre Değişim Oranı (Yük) (6)
2011	121 190	7,46%	-	25 421	8,88%	-
2012	120 646	7,43%	-0,45%	25 666	8,96%	0,96%
2013	107 646	6,63%	-10,78%	26 597	9,29%	3,63%
2014	153 600	9,45%	42,69%	28 747	10,04%	8,08%
2015	182 759	11,25%	18,98%	25 878	9,03%	-9,98%
2016	176 631	10,87%	-3,35%	25 886	9,04%	0,03%
2017	182 790	11,25%	3,49%	28 469	9,94%	9,98%
2018	185 010	11,39%	1,21%	31 673	11,06%	11,25%
2019	246 013	15,14%	32,97%	33 536	11,71%	5,88%
2020	148 314	9,13%	-39,71%	34 552	12,06%	3,03%
Toplam	1 624 599	100%		286 425	100%	

Kaynak: TÜİK

Demiryolu taşımacılığı temassız ticaret kapsamında en çok tercih edilen taşıma modlarından biri olmuştur. Temassız ticaret, özellikle COVID-19 pandemisi sırasında önem kazanmıştır. Salgının yayılmasını önlemek için fiziksel mesafe ve temas kısıtlamaları uygulanmıştır. Bu durum, geleneksel perakende sektöründe zorluklar yaşanmasına ve temassız ticaretin daha da ön plana çıkmasına yol açmıştır.

Demiryollarını Ticaret Bakanı Ruhsar Pekcan:" Bakü-Tiflis-Kars Demir Yolu'nu şu anda 2 bin 500 ton kapasite ile ticaret dünyasının hizmetine açık. Biz bunu talep halinde 6 bin tona çıkarabiliriz. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığımız ile de koordinasyon halindeyiz. Bu dönemde demir yollarına ağırlık vermemiz gerekiyor. İran ile sorunumuzu da tampon bölgemiz olmadığı için Kapıköy tren yoluyla çözdük. Burada da enteresan bir çözüm bulduk. Kapıköy'den bizim lokomotiflerimiz treni ittiriyor, İran sınırına girince de bu ülkedeki lokomotifler treni çekiyor. Sistemi bu şekilde çalıştırıyoruz. Şu anda 80 vagon (160 tır yükü) hizmete hazır. Bugün itibarıyla bunu 120 vagona (240 tır yükü) çıkarabilecek durumdayız. Yüğü olup kapılar kapalı diye şikayet edenlere bu hattı kullanmalarını tavsiye ediyoruz." (T.C. Ticaret Bakanlığı, 2020)

Demiryolu taşımacılığı Türkiye'nin dış ticaretinde en düşük paya sahip taşıma türü olmuştur. Son 10 yıllık dönem içerisinde demiryolu taşımacılığı ithalatta ve ihracatta 2011 yılında en yüksek paya ulaşmıştır. 2011 yılında ithalattaki payı %1,51

iken ihracattaki payı ise %0,93 olmuştur. 2013-2019 yılları arasında demiryolu taşımacılığının ithalat ve ihracattaki payı %1'in üzerine çıkamayıp, hatta 2017 yılında en düşük performansı göstererek ihracattaki payı %0,56, ithalattaki payı ise sadece %0,44 olmuştur. Koronavirüs pandemi dönemi sebebiyle önemi anlaşılan ve dış ticarete tercih edilmesi ile gündeme gelen demiryolu taşımacılığının 2020 yılının ilk üç çeyreğinde ihracattaki payı %1,07 ile sınırlı kalıp, ihracattaki payı ise %0,80 olarak gerçekleşmiştir. (UTIKAD, 2020)

Demiryolu vagonları talebin altında yetersiz kaldığından dolayı gündeme gelirken yolcu taşımacılığına yönelik getirilen kısıtlamalar mevcut ray ağının yük taşımaları için kullanılabilmesine fayda sağlamıştır.

2020 yılı Marmaray Tüp Geçidi'nin yük trenleri için daha yoğun kullanıldığı bir yıl olmuştur. Hem yurt içi hem de uluslararası yük trenleri Marmaray'ı kullanmıştır. 8 Mayıs'ta Gaziantep'ten Çorlu'ya plastik hammadde taşımaya yapan 400 metre uzunluğunda ve 1200 ton ağırlığındaki yük treni Marmaray'dan geçerek 9 Mayıs'ta Çorlu'ya ulaşmıştır. 2020 yılının onuncu ayı sonuna kadar olan süre zarfında yurt içi ve uluslararası olmak üzere giden ve gelen toplam yük treni sayısı 328, bu trenlerle taşınan yük miktarı ise 142 bin tonu bulmuştur. (TCDD Taşımacılık , Asrın Projesi MARMARAY 7 Yaşında)

1.1.1. Covid-19 'un Türkiye'de Denizyolu Taşımacılığına Etkileri

Küresel ticaretin hacmen %80'den ve değer bazında %70'den fazlasının denizyolu ile taşındığı göz önüne alındığında denizyolu taşımacılığında koronavirüs pandemisi sebebiyle deneyimlenen olumsuzlukların etkisi daha iyi anlaşılabilir.

Covid-19'un Türkiye'de başladığı 2020 yılı mart ayında da ihracatın taşıma şekillerine bakıldığında en çok ihracat deniz yolu (8 milyar 620 milyon dolar) ile; ithalatın da en çok deniz yolu (11 milyar 44 milyon dolar) ile yapıldığı belirtilmiştir. Bu veriler değerlendirildiğinde, özellikle limanlardaki kamu çalışanlarının ve gemi acente yetkililerinin iş yükünün hafiflemesi açısından elektronik ortamda yapılan işlemlerin etkisinin önemli olduğu sonucuna varılabilir. Covid-19'un mücbir sebep kabul edilmesiyle sürelerle ilişkin düzenlemeler de rutin işlemlerinde kolaylık sağlamıştır. İhracatçı-ithalatçı firmalar, gümrük müşavirleri ve lojistik servis

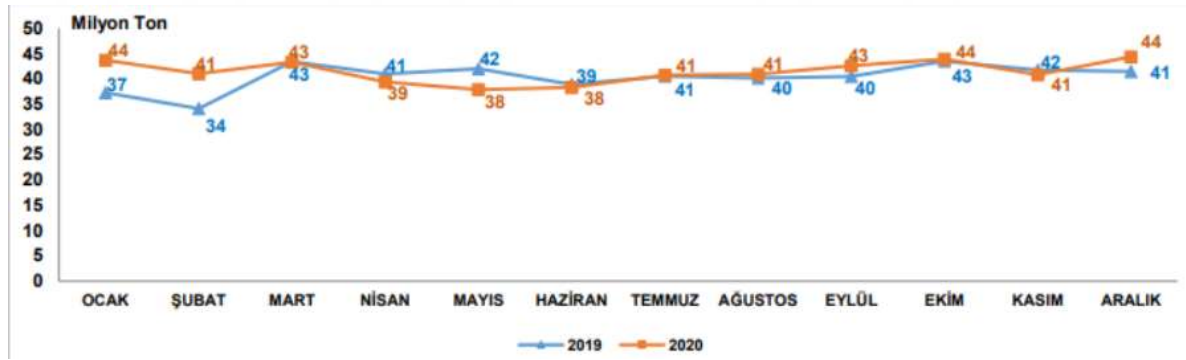
sağlayıcıları açısından bakıldığında ise, önem düzeyi en yüksek alt kriterin hatlardaki düzenlemeler olduğu tespit edilmiştir.

COVID-19 salgınıyla birlikte, birçok ülke sınırlarını kapatma, seyahat kısıtlamaları getirme ve karantina önlemleri uygulama gibi tedbirler almıştır. Bu durum, denizyolu taşımacılığının sekteye uğramasına neden olmuştur. Limanlar arasındaki seferlerde ve denizyolu taşıma rotalarında kesintiler yaşanmıştır.

Armatörlerin Covid-19 sebebiyle Çin'e ve Çin'den yaptıkları seferleri azaltmaları tüm dünyadaki konteyner trafiğini olumsuz etkilemiştir. Limanlara kabul edilmeyen gemiler yüklerin gecikmesine ve taşımacılık maliyetlerinin artmasına sebep olmuştur.

Mart ayında başlayan Covid-19 küresel salgın tedbirleri nedeniyle 2020 yılının ikinci çeyreğinde geçen yılın aynı çeyreğine göre düşüş gerçekleşse de limanlarımız 2021 yılında geçen yıla göre elleçleme miktarlarını toplamda yaklaşık 12.5 milyon ton artırarak büyük bir rekor kırmıştır.

Şekil 13. Denizcilik Sektörü 2020 Yılı Taşıma İstatistikleri

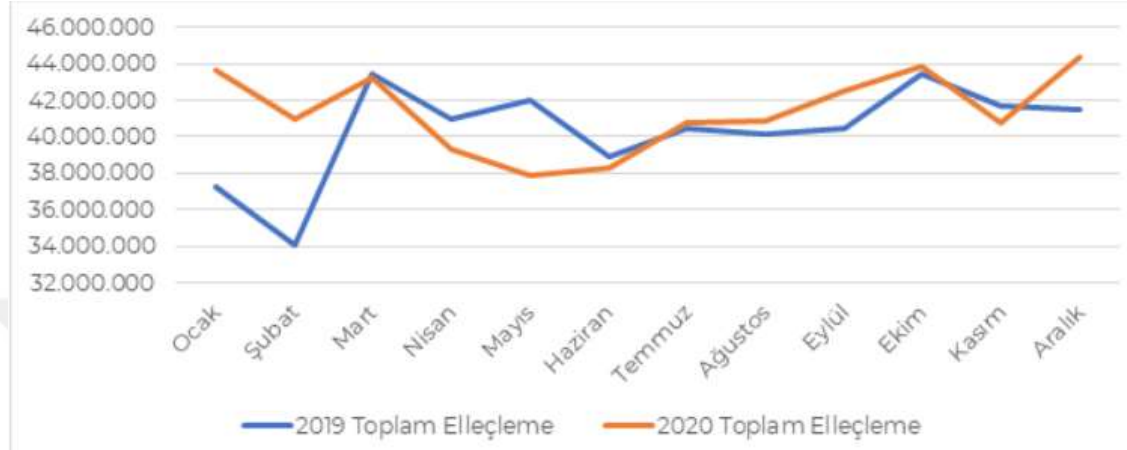


Kaynak: Türk Deniz Medya

Ülkemizde liman elleçleme istatistikleri 2019 ve 2020 yılları için aylar bazında incelendiğinde Covid-19 sürecinin deniz taşımacılığını özellikle Mayıs ayında dramatik biçimde etkilediği görülmektedir. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı verilerine göre Mayıs ayında 2019 yılında dış ticaret, kabotaj ve transit yüklerde toplam 41.963.593 ton elleçleme yapılırken 2020 yılında aynı kapsamda 37.840.418 ton elleçleme gerçekleşmiştir. Düşüş eğiliminin salgın dolayısı ile alınan önlemlerin ve kısıtlamaların hayata geçirildiği Mart ayı ile başladığı, Mayıs ayında en yüksek

seviyesine ulaştığı ve kısıtlamaların zayıflaması ile beraber Haziran ve Temmuz aylarında 2019 değerlerinin yakalanabildiği, Kasım ayında ise düşüşün tekrar yaşandığı görülmektedir (Şekil 3).

Şekil 14. Türkiye Limanlarında Aylar Bazında Toplam Elleçleme İstatistikleri, 2019-2020, ton



Kaynak: UAB Denizcilik Genel Müdürlüğü Verileri

Türkiye, üç tarafı denizlerle çevrili olması nedeniyle sahip olduğu coğrafi konumu gereği avantajlıdır. Bu karşın listenin ilk sıralarında yer alan Almanya, Fransa, Hollanda gibi ülkeler suni nehir, göl ve su kanalları gibi inşası oldukça yüksek maliyet gerektiren yapıtlar ile denizleri birleştirmişler ve dezavantajlı durumdan avantajlı duruma sahip olmuşlardır. Bunların hiçbirine ihtiyacı olmayan Türkiye sahip olduğu coğrafi avantajından yararlanamamaktadır (Başer, 1997)

Türkiye genelinde yaşanan salgın sonucu oluşan kriz ortamında ülkelerin ekonomilerini ve ticari faaliyetlerini etkilediği gibi denizcilik sektörü de etkilemiştir. Özellikle kapanmalar sonucu dünya ülkelerinin ithalat kısıtlamasına gitmesi, ülkemiz ithalat verilerinde düşüşe sebep olmuştur. Türkiye de ilk vakanın görüldüğü Mart 2020 yılında ihracatın bir önceki yılın mart ayına göre %17.81 oranında azalıp, 13 milyar 426 milyon dolar ithalatın ise %3.13 oranında artarak ve 18 milyar 821 milyon dolar olmuştur. İhracatta yaşanan bu düşüşün salgın sebebiyle Irak-İran sınırlarında uygulanan karantina tedbirleri ve Avrupa da oluşan talep daralmasından kaynaklanmıştır (Kaya, D. G.2020,s.221)

DÖRDÜNCÜ BÖLÜM

COVID 19 PANDEMİSİNİN TÜRKİYE’NİN AB İLE DIŞ TİCARETİNE VE LOJİSTİĞE ETKİLERİ KONUSUNDA ALGAN INTERMODAL VE ASSET FİRMALARI İNCELEMESİ

4.1. Literatür Taraması

COVID-19 pandemisi, hakkında birçok literatür mevcuttur. Ayrıca pandeminin sosyal, psikolojik ve ekonomik etkileri hakkında da birçok araştırma yapılmıştır.

Şanlı çalışmasında koronavirüsün küresel ekonomi üzerinde etkilerine dikkat çekmektedir. Salgından dolayı üretimde yaşanan, doğrudan ve dolaylı bozulmalar, dünyanın üretim merkezlerinin çoğunda fabrikaları kapanmaya zorlamış; daha az etkilenen bölgelerde ise, gerekli girdileri sağlayamadığı için arz tarafındaki tedarik zincirini de kopardığını ifade etmektedir. (Şanlı, 2020, s. 600)

Akça çalışmasında covid 19 pandemisinde hava yolunda getirilen kısıtlama ve yasaklamalar nedeniyle yolcu uçaklarının uçuşları iptal edilmiş, 620 milyon yolcu kaybıyla küresel yolcu trafiği 2020 yılı ilk üç ayında % 28,2 gerilemiştir.

Salgın, toplum sağlığı ve küresel ekonomi için potansiyel olarak çağı belirleyen bir zorluk olarak ortaya çıkarken, ölümcül çatışmalar için uzun ve kısa vadeli sonuçları daha az anlaşılmıştır. Çatışmanın varlığı, acil durum müdahale ekiplerinin pandemiyle mücadele etmesini ve en çok ihtiyacı olanlara ulaşmasını da zorlaştırmaktadır. Pandemi ve buna bağlı tepkiler, mevcut çatışma dinamiklerini ve yapısal eşitsizlikleri şiddetlendirme ve yenilerini yaratma potansiyeline sahiptir (Alert, 2021). Polo (2020),

Birçok sektörde olduğu gibi lojistik sektöründe de çalışanlar Covid-19 pandemisinden etkilenmiş ve etkisi ülkemizde de 2020 yılının ikinci çeyreğinde hissedilmiştir. Ancak sektörde üçüncü çeyrekteki iş hacmine ilişkin beklentilerin olumlu yönde arttığı görülmüştür. Öte yandan sektör temsilcilerine göre pandemi süreci ve sonrasında sektörün insan kaynağı talebinin artacağı düşünülmektedir. Bu kapsamda sektörün insan kaynağı ihtiyacını baz alan endeks bir önceki döneme göre %25,74'lük bir artışla 107,61 puan ile hesaplanan tüm dönemler içinde en yüksek seviyeye ulaşmıştır (Dünya Gazetesi, 2020).

Covid-19 küresel salgın değerlendirme raporu incelendiğinde, pandeminin Türkiye ekonomisine havayolu taşımacılığı, denizyolu taşımacılığı, otomotiv sektörü,

inşaat sektörü ve eğitim alanlarına olumsuz; e-ticaret, perakende, lojistik sektörü ve tıbbi imkan servislerinin ise olumlu etkisi olduğu görülmektedir (TÜBA, 2020, s. 114).

4.2. Araştırmanın Amacı ve Kapsamı

Araştırmanın amacı, Covid 19 pandemisinin Türkiye'nin AB ile dış ticarete ve lojistiğe etkilerinin incelenerek, sektörlerde karşılaşılan zorluklara ve pandemi ile birlikte alınan tedbirlerden bahsedilmektedir. Pandeminin çok yönlü etkilerini araştırarak, gelecekteki benzer krizlere hazırlanmak için önemli bir kaynak teşkil eder ve pandeminin etkilerini anlamak için önemli bir araç olduğu da diğer bir amacdır. Bu amaçlar doğrultusunda, İstanbul'da faaliyet gösteren firmalarda gerçekleştirilmiştir. Covid-19 pandemisinin sektöre olan etkileri incelenmiştir. Ardından, lojistik sektörü ve dış ticarete için ortaya çıkan zorluklara ve bu zorlukların üstesinden gelmek için kullanılabilir fırsatları değerlendirilmektedir.

4.3.Yöntem

Araştırma İstanbul'da faaliyet gösteren firmalarda gerçekleştirilmiştir. Covid-19 pandemisinin lojistik sektörüne ve dış ticarete ki etkileri araştırılmıştır. Bu etkilerin verileri derinlemesine mülakat tekniği kapsamında sözel iletişim teknikleriyle toplanmıştır. Çalışmada nitel araştırma yöntemlerinin bir veri toplama tekniği olan 'Derinlemesine Mülakat Tekniği' kullanılmıştır. Nitel araştırmalarda çok sık başvurulan veri toplama görüşme, görüşülen kişilerle kendilerini birinci elden ifade edebilme fırsatı verirken, araştırmacıya da görüşme yaptığı kişilerin anlam dünyalarını, bakış açılarını, içinde buldukları özel durumlara ait duygu ve düşüncelerini yine onların ifadeleri yardımı ile derinlemesine anlama imkanı sunar. (McCracken, 1988, s.9)

2023 yılının mart ayında yapılan araştırma kapsamında görüşmecilere daha önceden araştırmanın amacına uygun olarak hazırlanan 12 adet soru yöneltilmiştir. Sorular tez çalışmasına konu olan ve önceki bölümlerde detaylı bir şekilde incelenen alanlar temel alınarak hazırlanmıştır. Derinlemesine mülakat kapsamında yöneltilen sorular Türkiye'de faaliyet gösteren firmalarda görev yapan şirket yöneticileri ve genel müdür tarafından cevaplanmıştır.

Araştırmanın ana hatlarını oluşturan ve araştırmayı destekleyen araştırma sorularına aşağıda yer verilmiştir;

- Pandemi sürecinin dış ticarete etkileri ve dış ticarete alınan önlemler neler olmuştur?
- Covid-19 döneminde sınır geçişlerine yönelik alınan tedbirlerden bahsedebilir misiniz?
- Pandemi sebebiyle değişen ticaret yoğunluğunun sebep olduğu konteyner krizinin ortaya çıkışı hakkında ne düşünüyorsunuz?
- Türkiye'nin AB ilişkileri covid-19 da nasıl şekillenmiştir?

4.4. Araştırmanın Sınırlılıkları

Covid-19 pandemisi ile ilgili yapılan araştırmalar, çeşitli sınırlılıklara sahip olmuştur. COVID-19 pandemisinde işletmeler, zorlu koşullarda hayatta kalmak ve faaliyetlerini sürdürmek için çeşitli stratejiler geliştirmişlerdir. Araştırmada karşılaşılan sınırlılıkların başında Covid-19 pandemisinin etkisi hala devam etmekte olduğundan, yapılan araştırmaların sonuçları da zaman içinde değişebilmektedir. Bu sebeple sınırlı kaynaklara sahip olunabilmektedir. Ayrıca, pandeminin başlangıcında yapılan araştırmalar, pandeminin daha sonraki dönemlerindeki durumu yansıtmayabilmektedir.

Araştırmanın diğer bir sınırlılığı ise COVID-19 pandemisi ile ilgili araştırmalar, çeşitli yöntemler kullanılarak yapılabilmektedir. Farklı yöntemlerin kullanımı, sonuçların karşılaştırılmasını zorlaştırabilir veya sonuçların farklı yönlerini yansıtabilir.

4.5. Algan Intermodal Firmasında Covid-19 Pandemisinin Sektöre Etkileri

2020 Ekim ayı yılında kurulan Algan İntermodal ve Lojistik Hizmetleri A.Ş., kuruluşundan günümüze, çok önemli projelere imza atmasının yanı sıra, sektör paydaşlarına verdiği desteklerle büyümeye devam etmektedir. Evren Dölek öncülüğünde İstanbul Avrupa Yakası Esenyurt mevkiinde yer alan merkezinde Kuruluş tarihi itibari ile salgın döneminin zorlu koşullarına ayak uydurarak ve henüz sektörde yeni bulunmasına karşın pazarın tüm olumsuzluklarına rağmen kurumsal çizgisini korumuş ve pazarda istikrarlı bir büyüme sağlamıştır.

Araştırmaya konu olan Algan İntermodal ve Lojistik Hizmetleri A.Ş. intermodal taşımacılık üzerinden, karayolu taşımacılığı, havayolu taşımacılığı, denizyolu taşımacılığı, demiryolu taşımacılığı, depolama hizmetleri ve fuar taşımacılığı gibi alanlarda hizmet vermektedir ('Algan Intermodal', 2022).

Araştırma kapsamında yapılan görüşmeler ile covid-19 pandemisinin sektöre etkileri incelenmiştir. Derinlemesine mülakat sonucunda saptanan etkiler aşağıdaki başlıklarda açıklanmıştır. Derinlemesine mülakat dâhilinde yöneltilen sorular Algan Intermodal şirketinde görev alan yönetim kurulu başkanı tarafından cevaplanmıştır.

4.6. Pandemi Sürecinin Dış Ticarete Etkileri ve Dış Ticarete Alınan Önlemler

Yetkili ile yapılan görüşmede, COVID-19 salgını dış ticareti olumsuz yönde etkilediğini ve dünya genelindeki ticaret faaliyetlerinde ciddi değişikliklere neden olduğu belirtilmiştir.

Salgın, dünya genelinde üretim zincirlerini kesintiye uğratmış, ticaret faaliyetlerini olumsuz yönde etkilemiş, talep ve arz dengesini değiştirmiştir. İlk olarak, salgın nedeniyle birçok ülke sınırlarını kapatarak ticaret akışını engelledi. Bu, tedarik zincirlerinde aksamalara neden oldu ve üreticiler, ham maddelerini ve ürünlerini tedarik edemediler. Bu durum da ihracatı etkiledi ve birçok ülke mal ve hizmetlerinin ihracatını azaltmak zorunda kaldı. Yetkili, pandeminin henüz başında kimsenin ne yapacağını bilmediğini ve devletler sınır kapılarını kapatarak geçici önlemler aldıklarını söylemiştir. Ancak sürdürülebilir tedarik zincirinin önemi kendisini ciddi şekilde hissettirdi ve dış ticaretin bir an önce devam etmesi hususunda çeşitli önlemler almış olduklarına değinmektedir.

2019 yılı sonlarında Çin'de başlayan ve tüm dünyayı etkisi altına alan Covid-19 pandemisinin apayrı bir sorun olduğunu söyleyen yetkili, 2020 yılı Şubat ayında Avrupa ülkelerini de etkisi altına almaya başlayan pandemi süreci, firmaların kapanması, evden çalışma modeline geçilmesi ve geçici bir süre sınır geçişlerinin yasaklanmasıyla, ne yapacağını bilmeyen sektör temsilcilerini derin bir bilinmezliğin içine ittiğini, sürücülerin ülkeye dönüşlerinde zorunlu 14 gün

karantina altına girmesiyle, ülkemiz lojistik firmalarında sürücü açığı yaşanmaya başlandığının, sefer sayılarında düşüş meydana geldiğini ve ödemeler anlamında zor durumlar yaşandıklarını dile getirmiştir.

Çin ile yapılan ticarete yasaklar alındı. Gümrük kapılarında tedbirler arttırıldı ama bir şekilde yavaş yavaş da olsa dış ticaret yapılmaya devam etmiştir. COVID-19 salgını, gümrük işlemlerini de etkilemiştir. Birçok ülke, sınırlarını kapatmak veya geçişleri sınırlamak gibi önlemler alarak COVID-19'un yayılmasını önlemeye çalışmıştır. Bu önlemler, gümrük işlemlerinin daha yavaş veya daha karmaşık hale gelmesine neden olmuştur.

Gümrük işlemlerindeki yavaşlama, tedarik zincirlerinde aksamalara ve gecikmelere neden olmuştur. Özellikle, ürünlerin gümrükte beklemesi nedeniyle lojistik sorunlar yaşanmıştır. Bu da, tedarik zincirlerindeki zayıflıkları ortaya çıkarmıştır.

Ayrıca, dış ticarete ana kalem ürünler değişmiştir. Ağırlıklı olarak; ameliyat eldiveni, maske, dezenfektan vb. malzemelerin dış ticaretteki payı büyümüştür. COVID-19 salgını sırasında, birçok ülke, tıbbi cihazlar ve malzemeler gibi öncelikli malların gümrük işlemlerini öncelikli hale getirdi. Bu nedenle, diğer malların işlem süresinin uzadığına vurgu yapılmıştır.

Ülkemizin dünya coğrafyasındaki konumu ve pandeminin Çin'de başlaması nedeniyle üretici ülke konumuna girdik ve dış ticarete altın çağımızı yaşadık. E-Ticaret terimi de bu dönemde kendisinden iyice bahsettiren bir model haline getirdiğini dile getirmiştir.

4.7. Covid-19 Döneminde Sınır Geçişlerine Yönelik Alınan Tedbirler

Algan İntermodal ve Lojistik Hizmetleri A.Ş. firmasının yönetim kurulu başkanı Evren Dölek, covid-19 pandemisi sırasında, birçok ülke sınır geçişlerine yönelik çeşitli tedbirler aldığını ve bu tedbirler, ülkeler arasındaki virüsün yayılmasını sınırlandırmaya yardımcı olmak için alınmıştır. Bazı sınır geçişleri tamamen kapatılırken, bazıları kısmen açık kalmıştır.

Bu dönemde en başında sınırlar tamamen kapatılmıştır. Lojistik sektörü olarak çözüm arandığı sırada sadece uluslararası taşıma yapan sürücülere özel sınır geçişi izni tanınmıştır. Görevini yerine getiren sürücü, here turunu tamamladığında, karantina süresi kadar evinde kalmıştır ve bu süre içerisinde bir hastalık belirtisi yoksa, yeniden görevinin başına dönmüştür.

4.8.Pandemi Sebebiyle Değişen Ticaret Yoğunluğunun Sebep Olduğu Konteyner Krizi

Yönetim kurulu başkanı, dünya ticaretinin en yoğun değişiklik gösterdiği dönem olarak pandemi sürecine dikkat çekmektedir. Çin, dünyanın en büyük tedarikçi ülkesi konumunda yer alıp, dünya ekonomisinde önemli bir yere sahip ülkesi olarak kabul edilmektedir. Pandemi sürecine kadar Çin in dünyadaki konumu son derece önemliydi. Pandemi sürecinden hemen önce; gerek konteynerlerin yanlış konumlandırılmış olması, gerekse de bu durumdan rant elde etme gayreti içerisinde olan büyük denizyolu taşıma hatlarının çizdikleri yol nedeniyle konteyner krizi isimli suni bir kriz yaratıldı.

Konteyner krizi, nakliye maliyetlerinde artışa neden oldu ve tedarik zincirlerindeki gecikmeleri artırdı. Birçok şirket, ürünlerini tedarik edebilmek için daha pahalı nakliye seçenekleri kullanmak zorunda kaldı. Bu durum, tüketicilere daha yüksek fiyatlarla ürün sunulmasına neden oldu. Pandemi sürecinden hemen önce; gerek konteynerlerin yanlış konumlandırılmış olması, gerekse de bu durumdan rant elde etme gayreti içerisinde olan büyük denizyolu taşıma hatlarının çizdikleri yol nedeniyle konteyner krizi isimli suni bir kriz yaratıldı. Algan İntermodal ve Lojistik Hizmetleri A.Ş. firmasının yönetim kurulu başkanı Evren Dölek olarak bunun bilimsel bir açıklama olmadığını kendi şahsi fikri olduğunu savunmuştur. Sebepinden bahsedecek olursak eğer, konteyner krizi yok değildi. Konteyner krizi vardı ama navlun bedellerinin yükseltilmesi gerekiyordu. Yüksek navlun bedelleri ödendiği zaman konteynerler birer birer ortaya çıkıyordu. Evren Dölek, bu konuyla ilgili birçok yazı yazdığını ve navlun bedellerinin çok kısa bir zaman içerisinde eski haline döneceğini belirttiğini savunmuştur. Nitekim bugün konteyner krizinden eser olmadığına değiniyor. Navlun bedelleri pandemi öncesine dönmüş, konteyner depoları ağzına kadar konteyner istifleriyle dolu durumdadırlar. Dünya ticaretine şekil veren güç nasıl isterse ticaret o hale geliyor. Yaşanan konteyner krizi ve navlun bedellerinin yükselmesi sebebiyle ürün fiyatları yükseldi ve o fiyatlar hala eski haline geri

dönmüyor. Günümüzde yaşanan pahalılığın başlıca sebebinin ise o gün yaratılan konteyner krizi olduğunu savunmaktadır.

4.9.Covid 19 Pandemisi Döneminde Türkiye ve AB İlişkileri

Türkiye'nin AB ilişkileri, Covid-19 pandemisi sırasında belirli bir şekilde şekillenmiştir. Pandemi nedeniyle Türkiye ve AB arasındaki ilişkilerin zaten gergin olan durumu daha da karmaşık hale gelmiştir. Bununla birlikte, pandemi döneminde Türkiye ve AB arasında bazı olumlu adımlar da atılmıştır.

Yönetim Kurulu Başkanı bu dönemde, AB'nin Covid 19 döneminde Çin'e bağlı bir tedarik planlaması, AB ülkelerini ileride de sıkıntıya sokacağına anlaşıldığını öne sürmektedir. Hem kalite anlamında hem de yakınlığıyla Çin'e rakip olabilecek Türkiye'ye yatırım yapmak ve üretim teknolojisinin gelişimine destek olmak gerekirken, yarın yeni nasıl bir sorunla karşılaşılacağı belli olmayan, binlerce kilometre uzaktaki bir ülkeye bel bağlamanın büyük bir hata olduğunun anlaşılması bu dönemde yaşanan en önemli gelişme olduğuna dikkat çekmektedir. Pandemi sürecinde AB bunun farkında olup günümüzde pandeminin etkisi hafifledikten sonra Çin ve AB arasındaki ilişkiler normale dönmüştür.

4.10. Asset Lojistik Firmasında Covid-19 Pandemisinin Sektöre Etkileri

Firma 2003 yılında İstanbul'da kurulmuştur. 20 yıllık tecrübe ve birikimi ile Karayolu Taşımacılığı, Denizyolu Taşımacılığı, Havayolu Taşımacılığı, İntermodal Taşımacılık, Demiryolu Taşımacılığı, Proje Taşımacılığı, Gümrükleme Yöntemi, Lojistik Danışmanlık hizmetlerini sunan Türkiye'deki merkezi İstanbul Bahçelievler'dir. Pendik, İzmir, Çanakkale, Çerkezköy, Derince' de ofisleri bulunmaktadır. (Asset GLİ - Global Logistic Integration,2022)

Araştırma kapsamında yapılan görüşmeler ile Covid-19 pandemisinin sektöre etkileri incelenmiştir. Derinlemesine mülakat sonucunda saptanan etkiler aşağıdaki başlıklarda açıklanmıştır. Derinlemesine mülakat dâhilinde yöneltilen sorular Asset GLİ - Global Logistic Integration şirketinde görev alan Gümrük Müşaviri tarafından cevaplanmıştır.

4.11. Pandemi Sürecinin Dış Ticarete Etkileri ve Dış Ticarete Alınan Önlemler

Yetkili Covid-19 sürecinin oldukça sancılı geçtiğinden bahsetmiştir. Pandeminin başlarında insanların tek amacı hasta olmadan yaşamını idame ettirmek olduğunu, dolayısıyla pandeminin ilk aşamasında insanların dış ticareti düşünemez hale geldiğini belirtmektedir. Pandemi döneminde, evraklar ve eşyaların yurt dışından gelen özellikle Çin den gelen evraklar ve eşyaların yanlarına yaklaşmak korkutucu olmuştur. Tüm kara, hava, deniz ve demiryolu sınır kapılarımızdan ülkeye girişte PCR testi istenmiştir buda sınır kapılarında yığılmaya neden olmuştur. İkinci aşamada ise ofisler boşaltıldı ve evden çalışma sürecine geçilmiştir. Ancak bu aşamada gümrük işlemleri ise devam etmek zorunda kalmıştır. Malın ihraç edilmesi ve malın ithal edilmesi aşamasında gümrük sektörü en önde yer almıştır.

Yetkili bu dönemde dış ticaret firmalarının çok hızlı bir şekilde evlerden çalışmaya geçmesi pandemi sürecinin ikincil etkilerinden korunmalarında büyük bir rol oynadığını savunmaktadır. Gümrük İdareleri yayımladıkları yazılarla işlemleri kolaylaştırmıştır ve bu sürecin etkisini azalmaya çalışmıştır.

Özellikle süreli evrakların temini konusunda esneklik sağlanıp evrak dolaşımını engellemek amacıyla, evrakları elektronik ortama taşınması aldığı önlemlere örnek olarak gösterilebilir.

4.12. Covid-19 Döneminde Sınır Geçişlerine Yönelik Alınan Tedbirler

Asset Global Logistic firmasında Gümrük Müşaviri ve aynı zamanda Mevzuat Müdürü olan yetkili, COVID-19 salgını, dünya genelinde sınır geçişlerinde önemli değişikliklere neden olmuştur. Birçok ülke, salgının yayılmasını önlemek için sınır kontrolleri ve kısıtlamaları uygulamıştır. Covid-19 tedbirleri konusunda sınır geçişleri önlemleri birinci soruda da bahsettiği gibi tüm kara, hava, deniz ve demiryolu sınır kapılarımızdan ülkeye girişte herkes PCR testine tabi tutulmuştur, Türkiye'den transit geçecek araçlar, Türkiye'ye girecek araçlar ve şoförler dezenfeksiyon işlemine tabi tutulmuştur. Ülkemize RoRo seferleri ile gelen tırlar şoförlerine teslim edilmeden önce şoför kabini başta olmak üzere araçların dezenfeksiyonu yapılmıştır. Aşılı ve aşısız olanlar ayrılarak aşılı olanlar sınırdan geçine izin verilmiştir.

Bununla birlikte, salgın öncelikli malzemelerin geçişini kolaylaştırmak için bazı sınır geçişlerinde öncelikli hatlar oluşturulmasına da neden olmuştur. Özellikle, tıbbi malzemelerin, gıda ürünlerinin ve diğer temel malzemelerin geçişi, diğer ürünlere göre öncelikli hale getirilmiştir.

COVID-19 salgını sınır geçişlerinde önemli değişikliklere neden olmuştur. Bu değişiklikler, ticaret akışının yavaşlamasına ve tedarik zincirlerinde aksamalara neden olmuştur. Ancak, öncelikli malzemelerin geçişinde yapılan önceliklendirme, bazı ürünlerin tedarikinde önemli bir rol oynamıştır.

4.13. Pandemi Sebebiyle Değişen Ticaret Yoğunluğunun Sebep Olduğu Konteyner Krizi

Algan Lojistik yetkilisi Hüseyin Dinsever, Konteyner Krizinin son zamanlarda dünya genelinde yaşanan bir lojistik kriz olduğunun altını çizmiştir. COVID-19 salgını, tedarik zincirleri üzerindeki etkileri nedeniyle bu krizi tetiklemiştir. Özellikle 2019-2020 yıllarında hastalığın Çin'den yayılması ve Çin Hükümetinin uyguladığı sıkı kapatma uygulamaları insanların bu dönemde iş göremez hale getirmiştir. Neden sonuç ilişkisi kurulduğunda haliyle kapatmalardan limanlar da etkilenmiştir. Çin'in tüm Dünyaya mal ihraç eden bir ülke olduğu gerçeği göz önüne alındığında Çin'den konteyner akışı olmaması konteyner krizinin başlangıcı olduğunu dile getirmektedir. Daha sonraki dönemde ise Çin ile AB nin 2021 yılında Ticaret Savaşları nedeniyle Çin tüm Dünyadan boş konteyner toplamaya başlamıştır. Bu durumda hem hastalığın, hem de ülke ve ülke gruplarının Ticaret Savaşları bizlere yüksek navlunlar ödemeye mahkum etmiştir. Navlun fiyatlarının artış gösterdiği bu süreçte 2021 yılında Türk yatırımcılar 13 gemi alarak bu sorunu çözmeye çalıştığını dile getirmektedir.

4.14. Covid 19 Pandemisi Döneminde Türkiye ve AB İlişkileri

Türkiye'nin AB ilişkileri, COVID-19 salgını nedeniyle zaten zorlu olan bir dönemde daha da karmaşık bir hal aldı. Pandemi, Türkiye ve AB arasındaki ilişkileri olumsuz etkiledi ve bir dizi soruna neden olmuştur.

Türkiye de, AB'nin COVID-19 pandemisi ile mücadele çabalarına dahil oldu. AB'nin sağlık sistemlerine malzeme temin etmek ve mültecilerin durumunu desteklemek için Türkiye'ye yardım ettiği bildirildi. Ayrıca, AB, Türkiye'deki Suriyeli mültecilere yardımcı olmak amacıyla bir yardım paketi de açıkladı.

Türkiye'nin AB üyelik süreci 2019,2020,2021 döneminde hastalığın var olduğu dönemde gelişmelerden uzak kalmıştır. Ancak ticaret olarak bakıldığında bu hastalık Türkiye olarak bize avantaj sağlamıştır. Bu hastalık nedeniyle uzak doğudan siparişlerin gelmemesi ve acil ihtiyaçların taraflarınca karşılanmasının onları bu dönemde ayakta tuttuğuna değinmiştir. Ayrıca AB nin, tekstil, maske tedariki , solunum cihazı ve diğer dezenfektan ürünlerine ihtiyacı Türkiye'ye yönelmelerine neden olmuştur. Kimya sektörünün bu dönemde çok büyüdüğünü söylemek yanlış olmayacağına değinmektedir.



SONUÇ

Türkiye ve AB arasındaki dış ticaret ilişkileri, her iki taraf için de önemli bir yer tutmaktadır. Bu ilişkiler, Türkiye'nin ihracatını arttırarak ekonomisini büyütmek, AB'nin ise çeşitli ürünlere erişimini sağlamak ve ekonomik büyümesini sürdürmek için hayati önem taşımaktadır.

Türkiye ve AB arasındaki dış ticaret ilişkilerinin son yıllardaki gelişimi, her iki tarafın da ticaret hacmini arttırmaya yönelik çabaları sayesinde olumlu bir seyir izlemektedir. Türkiye, AB'nin en önemli ticaret ortaklarından biri olup, AB'nin ihracatının yaklaşık %5'ini oluşturmaktadır. Ayrıca, AB, Türkiye'nin en büyük ticaret ortağıdır ve Türkiye'nin ihracatının yaklaşık %50'si AB ülkelerine yapılmaktadır.

Ancak, son yıllarda Türkiye-AB ilişkilerinde siyasi gerilimler yaşanması, bu ticaret ilişkilerinin olumsuz etkilenmesine neden olmuştur. Özellikle, Türkiye'nin AB üyeliği konusundaki müzakerelerde yaşanan gecikmeler, Gümrük Birliği'nin modernizasyonu konusundaki farklılıklar ve siyasi tartışmalar, ticaret ilişkilerinde sıkıntılar yaratmaktadır.

Gümrük birliği ise üye ülkeler arasında ticaretin serbestleştirilmesi ve ekonomik entegrasyonun sağlanması için önemli bir araçtır. Gümrük birliği anlaşmaları, üye ülkelerin ekonomik performansını artırabilir, ticaretin kolaylaştırılmasına yardımcı olabilir ve işletmelerin rekabet gücünü artırabilir. Bununla birlikte, gümrük birliği anlaşmalarının uygulanması ve yönetimi, üye ülkeler arasında farklı görüşler ve çıkarlar nedeniyle zorluklar yaratabilir ve anlaşmaların yararlarının gerçekleştirilmesi için sürekli bir çaba gerektirir.

31 Aralık 2019 tarihinde, Çin'in Wuhan şehrinde başlayan ve 12 Mart 2020 tarihinde ise Dünya Sağlık Örgütü tarafından pandemi olarak kabul edilen Covid-19 salgını başlamış ve çok kısa bir süre içerisinde dünyaya yayılarak pandemiye dönüşmüştür. Pandemi tüm dünyayı etkisi altına alırken Türkiye'de de etkilerini büyük oranda göstermektedir.

Lojistik kavramı ve taşımacılık türleri günümüz iş dünyasında büyük bir öneme sahip olan ve işletmelerin başarısını etkileyen önemli faktörlerdir. Lojistik sürecinin doğru yönetimi, ürünlerin zamanında, doğru şekilde ve müşterilerin beklentilerini

karşılacak şekilde teslim edilmesini sağlayabilir. Bu da, müşteri memnuniyetini artırarak müşteri sadakatini ve işletme karlılığını artırabilir.

Taşımacılık türleri, ürünlerin farklı tedarik zincirlerindeki hareketleri ve müşteri ihtiyaçlarına göre değişebilir. İşletmeler, taşımacılık türlerini seçerken, maliyet, teslim süresi, ürün özellikleri ve hedeflenen müşteri kitlesi gibi faktörleri dikkate almalıdır.

Lojistik kavramı ve taşımacılık türleri, işletmelerin başarısı için hayati öneme sahiptir. Lojistik sürecinin doğru yönetimi ve uygun taşımacılık türlerinin seçimi, müşteri memnuniyetini artırabilir, maliyetleri azaltabilir ve işletmenin genel performansını artırabilir.

Covid-19 salgını sebebiyle havayolu taşımacılığı sektöründe önemli bir düşüş yaşanmıştır. İlk tepkiler, birçok havayolu şirketinin uçuşlarını durdurması veya azaltması olmuştur. Bazı havayolu şirketleri, müşterilere bilet değişikliği veya iptal seçenekleri sunarak müşteri memnuniyetini korumaya çalışmıştır.

Karayolu taşımacılığında önemli bir düşüş yaşanmıştır. İlk tepkiler, bazı ülkelerin sınırlarını kapatması ve taşıma faaliyetlerinin kısıtlanması olmuştur. Bu durum, lojistik şirketlerinin taşıma faaliyetlerini planlamak ve yönetmek için yeni yollar bulmalarını gerektirmiştir. Uluslararası sınır geçişlerinde sürücülere uygulanan 14 günlük karantina süreleri kısıtlamaları nedeniyle oluşan uzun araç kuyrukları, sınır kapılarının kapanması, şoförlere uygulanan vize problemleri ve artan fiyatlardan dolayı kamyon, tır gibi araçların tedarikinde sorunlar yaşandığı ve taşımalarda gecikmeler yaşanmıştır.

Denizyolu taşımacılığında birçok değişiklik yaşanmıştır. İlk tepkiler, bazı ülkelerin limanları kapatarak gemi trafiğini durdurmaları veya azaltmaları olmuştur.

Demiryolu taşımacılığında da birçok değişiklikler yaşanmıştır. İlk tepkiler, bazı ülkelerin sınırlarını kapatarak demiryolu trafiğini durdurmaları veya azaltmaları söz konusu olmuştur.

Araştırmada incelenen iki işletmede Covid-19 salgını, iş yapış şekillerini yeniden düşünmeye ve yeni uygulamaları hayata geçirmeye yönlendirmiştir. Salgınla mücadele ederken, hem çalışanlarının sağlığını korumak hem de iş süreçlerini sürdürmek için çeşitli uygulamalar geliştirmişlerdir. Covid-19 salgını sırasında,

çalışanlarını evden çalışmaya yönlendirmişlerdir. Covid-19 salgını sırasında, birçok firma yüz yüze toplantıların yerine sanal toplantılar düzenlemeye başlayıp, bu iş süreçlerini etkilemeden, çalışanların bir araya gelmesini sağlamışlardır.

Covid-19 salgını, lojistik sektöründe teknolojik gelişmelerin hızlanmasına neden olmuştur. Lojistik şirketleri, pandemi döneminde müşteri ihtiyaçlarını karşılamak için yeni teknolojileri benimsemek zorunda kalmıştır. Bulut sistemi, 3D yazıcılar, yapay zeka, nesnelerin interneti, blockchain, tırport gibi kavramlar ortaya çıkmıştır.

Covid-19 salgınının işletmeler üzerinde birçok etkisi olmuştur. Salgın, insan sağlığı, ekonomi, toplumsal hayat, teknoloji ve küresel işbirliği gibi birçok alanda büyük değişimlere neden olmuştur. İşletmeler, Covid-19 salgını nedeniyle faaliyetlerinde birçok değişiklik yapmak zorunda kalmıştır. Günümüzde 2023 yılının ortalarında Covid 19 etkisi devam ettiği görülmektedir.

Küresel ihracatta pandemi sonrası bir düşüş yaşanmıştır. Küresel ekonominin gücü olan Çin başta olmak üzere salgının patlak vermesi ve hızla diğer bölgelere yayılması dünya çapındaki durgunluğu derinleştirerek dış ticaret ve ihracatta ciddi aksamalara neden olmuştur. İhracat ve turizm gelirlerindeki düşüşler, hanehalkı tüketim kalıplarındaki değişiklikler, sanayi üretim endeksi ve brüt sabit sermaye oluşumundaki düşüşler, gayrisafi sabit sermaye oluşumundaki daralma önümüzdeki çeyrek için bir daralma sinyali vermiştir.

Türkiye'nin Gürcistan'a açılan kapısı Sarp'ta ki tır kuyruğu Artvin Türkiye'nin Kafkas ülkelerine açılan kapısı Sarp Sınır Kapısında pandemiden dolayı Gürcistan'ın uyguladığı tedbirler nedeniyle Karadeniz Sahil Yolunda kilometrelerce tır kuyrukları oluşmuştu. Gelecekte de başka pandemiler yaşanabileceği düşünülürse, ilgili ülkeler arasında koordinasyon ve iletişim sağlanarak geçiş kısıtlamaları ve sağlık kontrolleri yönetilmelidir. Lojistik operasyonların düzenli ve etkili bir şekilde planlanması ve koordine edilmesi sağlanmalı. Dijital teknolojilerin kullanımıyla verimlilik artırılmalıdır. İşletmeler, pandemi döneminde çevrimiçi e-ticaretin önemini fark etmiş ve dijital pazarlama ve reklam stratejilerini güçlendirmiştir. Sosyal medya, arama motoru reklamları ve diğer dijital kanallar aracılığıyla müşterilere ulaşmak ve çevrimiçi satışları artırmak için yoğun çaba sarf edilmiştir.

Türkiye, özellikle hareket kısıtlamaları ekonomi ağır bir şekilde zorlamıştır. Seyahat kısıtlamaları yolcu hareketlerini kısıtlamıştır. Eğitimde uzaktan eğitim devreye gitmiştir. Spor ve sanat faaliyetleri askıya alınmıştır, konaklama sektörü durma noktasına gelmiştir.

Gelecekte pandeminin tekrarlanmaması için özellikle, devlet yönetimleri tarafından; toplumun sağlık okuryazarlık seviyesini ve edinilen bilginin gündelik davranışlara aktarılma derecesini artırmaya yönelik planlamaların yapılması ve bu yönde toplumsal eğitim faaliyetleri başlatılması gerekmektedir.



KAYNAKÇA

- Acar, A.Z. ve Gürol, P. (2016) *Türk Deniz Ticaretinde Taşımacılık ve Lojistik: Güncel Durum, Gelişmeler ve Altyapı*, ISBN: 978-605-83541-0-4, Hazar Strateji Enstitüsü, İstanbul.
- Acar, Z. (2021) *Stratejik Lojistik Yönetimi*, Nobel Akademik Yayıncılık.
- Akat, Ö. (2003), ‘*Uluslararası Pazar Karması ve Yönetimi*’ Ekin Yayınevi, Bursa.
- Amangul Rai (2022). *Serbest Ticaret Anlaşmalarının Dış Ticarete Etkisi: Moğolistan Örneği* (Yüksek lisans tezi), Uludağ Üniversitesi, Bursa.
- Andrejic, M. ve Kilibarda, M. (2014). *Global Logistics Efficiency Index*. Center For Quality, 857-862.
- Aydoğan, M. (2007). *Avrupa Birliğinin Neresindeyiz*, Umay Yayınları.
- Bilici, N. (2005). *Türkiye-Avrupa Birliği İlişkileri*, Seçkin Yayınları, Ankara.
- Bozer, A. (2009). "*Türkiye AT İlişkiler ve 1992 Tek Pazar Programı*", Marmara Üniversitesi AT Araştırma Dergisi, İstanbul, cilt 1, sayı 1-2.
- Çancı, M., Erdal, M., (2003). *Uluslararası Tasımacılık Yönetimi*, Uluslararası Tasımacılık ve Lojistik Üretenler Derneği, İstanbul, 1-302.
- Çetin, E., Savrul M. (2016). *Türkiye’de 1980 Sonrası Liberalleşme Sürecinde Dış Ticaretteki Gelişmelerin Türkiye’nin Cari Açığına Etkisi*, Yönetim Bilimleri Dergisi, C. 14, S. 28, 511-532.
- Çetin, M. (2009). Kaldor Büyüme Yasasının Ampirik Analizi: Türkiye ve AB Ülkeleri Örneği (1981-2007). Afyon Kocatepe Üniversitesi, İ.İ.B.F. Dergisi, 11(1), 355-373.
- Çevik, O., Beyazit, G. (2011). "*Lojistik Faaliyetlerin Çevresel Sürdürülebilirliği ve Marco Polo Programı*" KMÜ Sosyal ve Ekonomi k Araştırmalar Dergisi, 13 (20): ss.35-44. Çeviri: Mehmet Tanyaş, Nobel Yayın.
- Çınar, H. (2018). *Dış Ticaretçinin El Kitabı*, Arc Yayını, İstanbul.
- Demiroğlu, Ş. (2013). *Küresel lojistik köyleri ve bu kapsamda Türkiye’de lojistik köyleri üzerine bölgesel bir inceleme* (Tez No.333650) [Doktora tezi, Gaziantep Üniversitesi].
<https://tez.yok.gov.tr/UlusalTezMerkezi/tezSorguSonucYeni.jsp>
- DTP (2007). (Devlet Planlama Teşkilatı). Dış Ticaret, *Dokuzuncu Kalkınma Planı-2007/2013*, Özel İhtisas Komisyonu Raporu, Yayın no:2705.
- Dura, C. ve Atik, H. (2007). *Avrupa Birliği, Gümrük Birliği ve Türkiye*. Ankara: Nobel Yayın. Genişletilmiş 3.baskı.
- Düzgün, Murat. (2019). *Uluslararası Lojistik, Küresel Tedarik Zinciri Yönetimi*.

- Elbirlik, G. (2008). *Türk lojistik sektöründe denizyolu taşımacılığının önemi ve sorunları*. Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, 1-190.
- Erdal, M. ve Saygılı, M. S. (2007), *Lojistik İşletmelerinde Yönetim-Organizasyon ve Filo Yönetimi*, İstanbul: Utikad Yayınları.
- Erdal, M.,Çancı,M.(2011).Ulaştırma Hizmetleri Alanı Havayolu Taşımacılığı, Milli Eğitim Bakanlığı,İstanbul.
- Erdoğan, H. T. (2016). *Ulaşım Hizmetlerinin Ekonomik Kalkınma Üzerine Etkisi*, İstanbul Gelişim Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi (İGÜSBD), Cilt: 3, Sayı: 1, 187-215.
- Erkan, H. (2007) <http://kisi.deu.edu.tr/husnu.erkanc/cumhuriyet.html>, Erişim: 18.11.2014.
- Erturgut, R. (2021). *Lojistik ve Tedarik Zinciri Yönetimi*, Nobel Akademik Yayıncılık
- Ertürk, E. (1993). *Ekonomik Entegrasyon Teorisi ve Türkiye'nin İçinde Bulunduğu Entegrasyonlar*, 1.Baskı, Bursa, Ezgi Kitapevi Yayınları, s.190.
- Gültekin, S. ve Savcı, M. (2008). *“Dış Ticaret İşlemleri Muhasebesi”*, Murathan Yayınevi, Trabzon.
- Harrop, J., "The Political Economy of Integration in The European Community", 1. b., Edwar El gar Publishing Company, england 1992, s.54.
- IFC (2021). The Impact of Covid-19 on Logistics. Erişim Adresi: https://www.ifc.org/wps/wcm/connect/2d6ec419-41df-46c98b7b96384cd36ab3/IFC-Covid19_Logisticsfinal_web.pdf?MOD=AJPERES&CVID=naqOED5
- IRU, (2020). COVID-19 Impacts on the Road Transport Industry, Cenevre. Erişim adresi: <https://www.iru.org/resources/iru-library/COVID-19-impacts-road-transportindustryexecutive-summary>
- İhracatı Geliştirme Etüt Merkezi, Lojistik, 2002, Erişim Adresi: <http://www.igeme.org.tr/> (21.01.2010)
- İKV: Avrupa Birliği Tarihçesi, Erişim Adresi: https://www.ikv.org.tr/ikv.asp?ust_id=3&id=28
- J. Hine, *“Integration, integration, integration: Planning for Sustainable and Integrated Transport Systems in the New Millenium”*, Transport Policy, No:7, 2000, Pergamon, s.175
- Jeniček, V., Krepl, V. (2009). *The role of foreign trade and its effects*, (5): 211–220
- Kabal, A. K. (2007). *1980-2005 Yılları Arasında Uygulanan Ekonomik Politikalar ve Bunların Dış Ticaret Üzerindeki Etkileri*, T.C. Atatürk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü İktisat Anabilim Dalı, Yüksek Lisans Tezi, Erzurum, 2007

- Karaçor, Z. (2006). *Öğrenen Ekonomi Türkiye: Kasım 2000- Şubat 2001 Krizinin Öğrettikleri*, Selçuk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi, S.16, 379-391
- Karluk, R. (2007). *Avrupa Birliği ve Türkiye*, Beta Basım Yayın, İstanbul
- Kaya, D. G. (2020). *Koronavirüs Pandemisinin Küresel Ekonomideki İzleri: Kamu Finansman Dengesi, Ticaret Hacmi, Enflasyon, İşsizlik ve Ekonomik Büyüme*, Avrasya Sosyal ve Ekonomi Araştırmaları Dergisi, 7(5), 221-23
- Kırdar, Y. (2005), *Dış Pazarlara Yönelme Nedenleri ve Stratejileri*, Kırgızistan-Türkiye Manas Üniversitesi, İletişim Fakültesi, Halkla İlişkiler ve Reklamcılık Bölümü.
- Koban, E., Keser, Y. H. (2015). *Dış Ticarete Lojistik*. (6. Baskı). Bursa: Ekin Yayınevi.
- Küçük, B. (2013). *Türkiye’de Bölgesel Kalkınma İle Lojistik Performans Düzeyi Arasındaki İlişkinin İncelenmesi*. Doktora Tezi. Maltepe Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü.
- Macit, A., Macit, D. (2020). *Türk Sivil Havacılık Sektöründe Covid-19 Pandemisinin Yönetimi*. Avrasya Sosyal Ve Ekonomi Araştırmaları Dergisi, 7(4), pp.100-116
- Mangır, F. (2006). *Finansal Deregülasyonun (1989-2001) Türkiye Ekonomisi Üzerine Etkileri: Kasım 2000 ve Şubat 2001 Krizleri*, S.Ü. Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi, 2006, S.16, 459- 472
- OJ L 227. (1996). *Agreement between the European Coal and Steel Community and the Republic of Turkey on trade in products covered by the Treaty establishing the European Coal and Steel Community*
- Oran, B. (2004) *Türk Dış Politikası Kurtuluş Savaşından Bugüne Olgular,Belgeler,Yorumlar*, Cilt II-III, İstanbul, İletişim Yayınları.
- Ozer A. M. (2006). *Avrupa Birliği Yolunda Türk Kamu Yönetimi*,Platin Yayınları.
- Özcan, H.A. (1998) ‘*Dünden Bugüne Dış Ticaretimizdeki Gelişmeler*’, Dış Ticaret Dergisi, Sayı: Özel Sayı, 41-76.
- Özdemir, Ü., Yiğit, G. K. ve Oral, M. (2016). *Cumhuriyetten Günümüze Ekonomi Politikaları Bağlamında Türk Dış Ticaretinin Gelişimi*, Doğu Coğrafya Dergisi, C.21, S.35, 149-174
- Polat, A (2008). *Uluslararası Ticarete Akreditifli Ödemeler Ve Ucp 600* İstanbul Ticaret Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi S.13, İstanbul.
- Puşcaci, V., Puşcaci, R. M. (2018). *Some considerations on management of the maritime transportation*. Journal of Accounting and Management, (8)2, 60-69.

- Russell, S. H. (2000), *Growing World of Logistics*, Air Force Journal of Logistics, http://findarticles.com/p/articles/mi_m0IBO/is_4_24/ai_74582445/pg_1, 14.09.2006.
- Sezgin, Ş.(2009). *Türkiye’de 1990-2006 Yılları Arasında Dış Ticaret - Ekonomik Büyüme İlişkisi*, Sosyal Bilimler Dergisi, C.11, S.22, 175-190.
- SHGM. Faaliyet Raporu 2021.
<https://web.shgm.gov.tr/documents/sivilhavacilik/files/kurumsal/faaliyet/2021.pdf>
- SOS *Political Science And Public Administration* MBA FA 406(A)(Subject Name:International Financial Management)
- Şahbaz, R P, Yüksel, S. (2008). *Türkiye’de Ulaştırma Aracı Seçiminde Etkili Olan Etkenler ve Demiryollarının Rekabet Edebilirliği*. Elektronik Sosyal Bilimler Dergisi, 25 (25).
- T.C. Dış Ticaret Müsteşarlığı, "*Türkiye'nin Avrupa Birliği ile İlişkilerinin Tarihi Gelişimi, Ankara Anlaşması ve Katma Protokol*", s. 2, <http://www.dtm.gov.tr/ab/TABgb/Lhtml> (17.11.2011)
- Tanyaş, M. (2003), *Lojistik ve Tedarik Zinciri Yönetimi*, Otomasyon Dergisi, Sayı 136.
- Tanyaş, M. (2003), *Lojistik ve Tedarik Zinciri Yönetimi*, Otomasyon Dergisi, Sayı 136, <http://www.bilesim.com.tr>, 12.02.2006.
- Tanyaş, M. (2020). *Koronavirüs Salgını Tedarik Zincirlerini Kırdı*. Loder Bülteni 2020-1, 15-17. Erişim: <https://www.loder.org.tr>
- TCDD Taşımacılık Web Sitesi. "*Asrın Projesi” Marmaray 7 Yaşında*. Erişim Adresi: <https://www.tcddtasimacilik.gov.tr/haber/511/>
- Tecer, M.(2007) *Avrupa Birliği ve Türkiye Sorular-Yanıtlar*, Ankara, Bizim Büro Basımevi, s. 15-16
- Tekin, F. (1990), *Uluslararası Maliye*, Anadolu Üniversitesi Yayınları, Eskişehir.
- Ticaret Bakanlığı, *Uluslararası Anlaşmalar ve Avrupa Birliği Genel Müdürlüğü*, 2022.
- Tosunoğlu, Ş. ve Kasal, S. (2020). *Yeni Koronavirüs (Covid-19) Salgını Ve Sağlıklı Küresel Ekonomi İçin Politika Uygulamaları: IMF’nin rolü*. Anadolu Üniversitesi İktisat Fakültesi Dergisi, 2(1), 35-49.
- Tunalı, H., Akarçay, N. (2018). *Deniz Taşımacılığı İle Sanayi Üretimi İlişkisinin Analizi: Türkiye*.
- Uçar, A. (2007). *Türkiye’de Lojistik Sektörünün Gelişimi Ve Sorunlar*, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Dokuz Eylül Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İzmir.

Utıkad, “Demiryolunda İş Birliği Zamanı”(2020). Erişim Adresi:
<https://www.utikad.org.tr/Detay/Sektor-Haberleri/30233/demiryolunda-is-birliđi-zamani>

Varol, G.M. (2003) “*Cumhuriyetin 80. Yılında 1923-2003 Türk Dış Ticaretinin Gelişiminin Kısa Tarihçesi*”, Dış Ticaret Dergisi, <http://www.dtm.gov.tr/dtmadmin/upload/EAD/TanitimKoordinasyonDb/muge.doc> (02/06/2009)

Wilson, M. E., & Chen, L. H. (2020). *Travellers Give Wings to Novel Coronavirus* (2019- nCoV).



EKLER

EK-A

Katılımcı Adı ve Soyadı:	
Çalıştığı Kurum:	
Kurumdaki Pozisyonu:	
Telefon:	
E-posta:	
Görüşme Tarihi ve Yeri	

Tez Araştırması Görüşme Soruları

1. Pandemi sürecinin başlamasıyla birlikte gümrük sektöründeki engellerden bahsedebilir misiniz?
2. Sınır geçişlerine yönelik alınan tedbirlerden bahsedebilir misiniz?
3. Pandemi sürecinde dış ticarete alınan önlemler neler olmuştur?
4. Pandemi sebebiyle değişen ticaret yoğunluğunun sebep olduğu konteynır krizinin ortaya çıkışı hakkında ne düşünüyorsunuz?
5. Türkiye’de gümrük hizmetlerinde yapılabilecek düzenleme önerileri veya iyileştirmeler için hangi gelişmeler sağlanabilir?
6. Türkiye’nin AB ilişkileri Covid-19 da nasıl şekillenmiştir?
7. Dünya’da ve Türkiye’de lojistik sektörünü nasıl değerlendiriyorsunuz?
8. Pandemi sürecinde, firmanız da iş sürecinin etkilenmemesi için neler yapılmıştır?
9. Pandemi sürecinde, gümrükte bekleyen ve gümrük işlemlerinin uzamasına yönelik yaşadığınız problemler ve dış ticaretteki düzenlemeler neler olmuştur?
10. Pandemi sürecinde yaşanan tüm hayatı etkileyen kısıtlamalar, aksamalar göz önünde bulundurulduğunda Covid-19 pandemisi nasıl çözümler getirmiştir?
11. Covid-19 da kullanılan yöntemler ve teknolojiler itibariyle gelecekte üretim süreçlerinizde nasıl sonuçlar almayı planlıyorsunuz?