

RUSYA-UKRAYNA SAVAŞININ TÜRKİYE'DEN GEÇEN ORTA LOJİSTİK KORİDORA ETKİLERİ¹



Kafkas Üniversitesi
İktisadi ve İdari Bilimler
Fakültesi
KAÜİBFD
Cilt, 14, Sayı 27, 2023
ISSN: 1309 – 4289
E – ISSN: 2149-9136

Makale Gönderim Tarihi: 21.03.2023 Yayına Kabul Tarihi: 12.06.2023

Ömer CENGİZ
Dr. Öğr. Üyesi
Kafkas Üniversitesi
Sarıkamış Meslek Yüksekokulu,
Kars, Türkiye
omercengiz99@gmail.com
ORCID ID: 0000-0002-4645-3318

ÖZ | Rusya-Ukrayna arasında yaşanan savaşın önemli etkilerinden biri de küresel tedarik zincirlerinde yaşanan kesintilerdir. Bu araştırmanın amacı, Rusya-Ukrayna savaşının Türkiye'den geçen ve önemli bir alternatif güzergâha dönüşen Orta Lojistik Koridora etkilerinin incelenmesidir. Araştırmada nitel desenli durum çalışması yöntemi uygulanarak yaşanan savaşın Orta Lojistik Koridora etkileri incelenmiştir. Orta koridorda yaşanan yoğunluğun tespit edilmesi için kara gümrük kapıları ticari araç giriş-çıkış sayıları ve Kars Lojistik Merkezinden taşınan demiryolu taşımacılığı yük miktarları, betimsel analiz yöntemi kullanılarak analiz edilmiştir. Analiz sonucu elde edilen bulgular orta koridorda hem karayolu hem de demiryolu yük taşımacılığı açısından yoğunluk yaşandığını göstermektedir. Özellikle 2021-2022 yıllarında bölgede yaşanan siyasi krizin orta koridorda meydana getirdiği yoğunluk taşınan yük miktarları ile gösterilmiştir. Bu yoğunluk Orta Lojistik Koridorun mevcut ulaştırma krizine önemli bir alternatif olduğunu ve gelecekte etkin kullanılması muhtemel bir ulaştırma güzergâhı olacağını göstermektedir.

Anahtar Kelimeler: Rusya-Ukrayna savaşı, ulaştırma koridorları, orta lojistik koridoru

JEL Kodları: F51, R40, R41

Alan: Uluslararası ticaret ve lojistik

Türü: Araştırma

DOI: 10.36543/kauiibfd.2023.019

Atıfta bulunmak için: Cengiz, Ö. (2023). Rusya-Ukrayna savaşının Türkiye'den geçen orta lojistik koridora etkileri. *KAÜİBFD*, 14(27), 485-505.

¹ İlgili çalışmanın etik kurallara uygunluğu beyan edilmiştir.

THE EFFECTS OF THE RUSSIA-UKRAINE WAR ON THE CENTRAL LOGISTICS CORRIDOR PASSING THROUGH TURKEY



Kafkas University
Economics and Administrative
Sciences Faculty
KAUEASF
Vol. 14, Issue 27, 2023
ISSN: 1309 – 4289
E – ISSN: 2149-9136

Article Submission Date: 21.03.2023

Accepted Date: 12.06.2023

Ömer CENGİZ

Asst. Prof.
Kafkas University
Sarıkamış Vocational School,
Kars, Türkiye
omercengiz99@gmail.com
ORCID ID: 0000-0002-4645-3318

ABSTRACT

One of the important effects of the war between Russia and Ukraine is the interruptions in global supply chains. The aim of this research is to examine the effects of the Russia-Ukraine war on the Central Logistics Corridor, which passes through Türkiye and turns into an important alternative route. In the research, the effects of the war on the middle logistics corridor were examined by applying the qualitative design case study method. In order to determine the intensity experienced in the middle corridor, the number of commercial vehicle entrances and exits from the land customs gates and the rail transport freight amounts transported from Kars Logistics Center were analyzed using the descriptive analysis method. The findings obtained as a result of the analysis show that the middle corridor is intensely used in terms of both road and rail freight transport. The intensity of the logistics load in the middle corridor due to political crisis in the region, especially during the 2021-2022 period, is shown by the amount of cargo carried. This intensity shows that the middle logistics corridor is an important alternative to the current transportation crisis and will be a transportation route that is likely to be used effectively in the future.

Keywords: Russia-Ukraine war, transport corridors, central logistics corridor

Jel Codes: F51, R40, R41

Scope: International trade and logistics

Type: Research

1. GİRİŞ

Günümüz ticaret anlayışında lojistiğin üstlendiği en önemli görevlerden birisi, bir birinden uzak coğrafi konumlara sahip üretim ve tüketim merkezleri arasındaki bağlantıyı hızlı, kesintisiz ve izlenebilir bir şekilde sağlamaktır. Lojistik faaliyetlerin etkin yapılması ile birlikte bu uzaklık sorun olmaktan çıkmaktadır. Ancak yaşanan krizler, savaşlar ve mücbir sebepler lojistiğin hareket kabiliyetini kısıtladığında dünya ticaretinin kesintiye uğraması sebebiyle büyük olumsuzluklar yaşanmaktadır. Savaşlar ve diğer önemli krizlerin belirli bir bölgede gerçekleştiği bilirse de günümüz uluslararası ticaret operasyonlarında ortaya çıkan etkiler bölgesel olmaktan ziyade küresel düzeydedir (Toygar & Yıldırım, 2022, s. 166). Pandeminin ekonomik etkilerini daha üzerinden atamayan küresel ekonomi, Rusya tarafından başlatılan askeri müdahaleyle birlikte tekrar sıkıntılı bir süreç içerisine girmiştir (Bakan, 2022, s. 61). Tüm küresel çatışmalar sosyal ve ekonomik belirsizlikler meydana getirmektedir ve Ukrayna ile Rusya arasındaki savaş da tüm dünya için ekonomik ve finansal açıdan birçok belirsizlik meydana getirmiştir (Stan, Strateanu & Udrea, 2022, s. 22). Rusya-Ukrayna savaşı öncesinde Dünya, Covid-19 salgını nedeniyle ekonomik açıdan önemli aksamalara tanık olmuş, 2022 yılı itibari ile salgının yayılma hızı azalmaya başlamıştır. Bu durum ülkelerin salgınla ilgili uyguladıkları kısıtlamaları kaldırma kararı almalarına sebep olmuştur. 2022 yılı başında ekonomik normalleşme ve büyüme konularında iyimser bir hava mevcutken, Şubat ayında Rusya'nın Ukrayna'yı işgal girişimi gerçekleşmiştir. Savaşın başlaması ile ekonomik açıdan birçok belirsiz durum ortaya çıkarken bunların en başında küresel tedarik zincirinde yaşanacak belirsizlikler yer almaktadır (Ozili, 2022, s. 2). Ukrayna'da yaşanan çatışmalar, özellikle pandemi sonrası tam olarak iyileşmeyen dünya ekonomisi için, mevcut stres faktörlerini şiddetlendirmektedir (Stan vd., 2022, s. 22; Schiffing & Kanellos, 2022, s. 4; Ngoc vd., 2022, s. 638).

Günümüzde gerçekleşen savaşların iki ülke arasında ya da bölgesel olmaktan çıkarak küresel etkilere sahip bir yapı kazanması neticesinde, savaşın tarafı olmayan birçok devletin ortaya çıkan etkilerden maddi ve manevi olarak etkilendikleri görülmektedir. Savaş öncesinde yaşanan gelişmeler sırasında, başladığı anda ve sonrasında ülkelerin ekonomileri, finansal yapıları, üretim ve lojistik faaliyetleri önemli ölçüde etkilenmektedir (Bakan, 2022, s. 60). Rusya-Ukrayna savaşı birçok ülkeyi yakından ilgilendiren ekonomik, siyasi ve sosyal darboğazlar ortaya çıkarmıştır.

Rusya-Ukrayna çatışmasının ekonomileri ve dünya ticaretini nasıl etkileyeceği konusunda yapılan akademik çalışmaların az olması ve küresel ekonomi açısından önemli etkilere sahip olması konunun akademik açıdan

önemini arttırmaktadır (Sezgin, 2022, s. 548). Rusya-Ukrayna savaşının Türkiye Lojistik Sektörü ve Orta Lojistik Koridoru üzerine etkilerinin değerlendirildiği bu çalışma, savaş nedeniyle lojistik faaliyetlerin ve güzergâhların savaştan nasıl etkilendiğini ve gelecekte ortaya çıkabilecek yeni senaryoların değerlendirilmesini kapsamaktadır.

2. KAVRAMSAL ÇERÇEVE

Lojistik Yönetimi, müşteri gereksinimlerinin karşılanması amacıyla malların, hizmetlerin ve bunlarla ilgili bilgilerin, üretimin başladığı ilk nokta ile tüketildiği son nokta arasındaki etkin ve verimli akışını, depolanmasını, taşınmasını ve dağıtımını planlayan, organize eden, yürüten ve kontrol eden bir tedarik zinciri aşamasıdır (Long, 2019, s. 4). Tedarik Zinciri Yönetimi ise, sürece dâhil olan işletmelerin tedarik zincirinde katma değer yaratacak ve katkı verecek tüm fonksiyonlarının belirli bir sistem ve koordinasyon çerçevesinde bir araya getirilmesi ve işletmelerin bu fonksiyonları kullanmalarından kaynaklanacak maliyetleri en aza indirerek sistemin toplam verimliliğini maksimize etme gayretleri olarak tanımlanmaktadır (Görçün, 2010, s. 4).

Taşımacılık faaliyetleri lojistik ve tedarik zinciri yönetimi kapsamındaki operasyonların önemli bir aşamasını oluşturmaktadır. Ürün ve hizmetler için gerekli olan hareketin kontrollü ve zamanlı bir şekilde gerçekleştirilmesi taşımacılık faaliyetlerinin başarısına bağlıdır. Taşımacılık faaliyetleri üç ana mod olan kara, deniz ve hava modları ile gerçekleştirilir. Kara modu, karayolu taşımacılığı ve demiryolu taşımacılığını, deniz modu denizyolu ve nehir iç-suyolu taşımacılığını içerirken hava modu ise havayolu taşımacılığını içermektedir (Keskin, 2011, s. 397). Taşımacılık faaliyetleri için güzergâh oluşturan ve küresel ticaretin can damarı olan Uluslararası Taşıma Koridorları, ulusal ve uluslararası ekonomilerin ithalat, ihracat ve transit ticaret trafiğine hizmet etmek ve etkinlik kazandırmak amacıyla kurulmuş önemli hatlardır. Bu koridorlar sayesinde uzak ticaret ortakları, minimum sayıda geçiş ülkesi olan, en düşük sınır geçiş maliyetleri ve diğer ücretlerle, güvenli bir siyasi ortama sahip rotalarda faaliyet gösterirler. Uluslararası transit hizmetinin sağladığı ekonomik faydalara dayanarak, birçok ülke kendi topraklarından geçmek için uluslararası ulaşım koridorlarına dâhil olma eğilimindedir. Uluslararası taşıma koridorlarının inşası, ülke içinde ve bölgeler arası ulaşım bağlantılarının verimliliğini artırır ve ulusal ekonominin gelişimini teşvik eder (Ponomareva, 2014, s. 57). Avrasya hattında yer alan Kuzey ve Orta Lojistik Koridoru en önemli uluslararası taşıma koridorları arasında yer almaktadırlar. İki koridorda yer alan önemli taşıma güzergâhları incelendiğinde; Trans Sibiry Hattı, Çin'in kuzeydoğusundan başlayarak Rusya üzerinden Beyaz Rusya'ya geçen ve Polonya'ya ulaşan

güzergâhtır. Bu güzergâhın görece daha az sınır geçişine sahip olması en büyük avantajıdır. Trans Sibiryâ Hattı'nın tercih edilmesi sırasında, -40 derecelere kadar düşebilen sıcaklık değerleri, yük özellikleri açısından dikkatte alınmalıdır. Kuzey koridorunun ikinci güzergâhı olan Kazakistan Rusya Hattı, Çin'in batısından başlayan ve Kazakistan, Rusya, Belarus üzerinden Polonya'ya ulaşan güzergâhtır. Bağlantının Kazakistan'dan başlamasının en büyük avantajı, Çin'in bütün bölgelerinden güzergâha kolay ulaşım sağlanmasıdır. Bakü Tiflis Kars (BTK) Hattı ve Orta Koridor ise Avrupa-Asya ulaştırma koridoruna Türkiye'yi dâhil eden güzergâhtır. Kuşak Yol Projesi demiryolu ağına Türkiye'yi entegre eden BTK hattının 2017 yılında açılmasıyla birlikte 2 yıl içinde taşınan yük miktarı yaklaşık 275 bin tona ulaşmıştır. Taşıma kapasitelerini artırma çalışmaları ve demiryolu taşımacılığının bölgedeki önemli bir problemi olan farklı ray genişliği sorununun çözüme kavuşturulması çabaları ile birlikte taşınan yük miktarlarının yakın zamanda yüksek oranda artması beklenmektedir (Şahin & Erenel, 2021, s. 748; Toraman, 2022, s. 20). Bakü Tiflis Kars Hattı ile Türkiye'nin dâhil olduğu taşıma güzergâhı "Orta Lojistik Koridoru" olarak adlandırılırken, Trans Sibiryâ ve Kazakistan Rusya hatları "Kuzey Lojistik Koridoru" olarak adlandırılmaktadır. Asya-Avrupa arasındaki ticaretin kuzey koridoru üzerinden gerçekleştirilmesi sırasında Rusya ve Ukrayna bağlantıyı sağlayan iki önemli ülkedir. Çatışmaların etkisiyle Asya-Avrupa arasında yük taşımacılığında büyük öneme ve transit güzergâh olma özelliğine sahip olan kuzey koridoru taşımacılık hattı artık aktif bir şekilde kullanılamamakta ve güvenlik problemi yaşanmayacak rotalar belirlenerek yeni ticaret güzergâhları oluşturma çabaları sürmektedir (Toygar & Yıldırım, 2022, s. 166).

Lojistik merkez kavramı ithalat, ihracat, transit işlemler ve yurt içi ticari faaliyetler sırasında gerçekleştirilecek olan taşımacılık, dağıtım, konsolidasyon, ayrıştırma, depolama, elleçleme, gümrükleme, sigortalama, altyapı hizmetleri, bankacılık, danışmanlık ve üretim gibi birçok bütünleşik lojistik faaliyetin bir arada gerçekleştirilebileceği alanlar olarak tanımlanmaktadır. Lojistik merkezler, ulusal ve uluslararası tüm lojistik faaliyetlerin bir arada yapılabildiği yerler olarak tanımlanmaktadır. Lojistik merkezler sayesinde tüm yüklerin aynı noktada birleştirilmesi verimlilik ve optimizasyon sağlayarak lojistik sürdürülebilirliğe önemli katkılar sunulmaktadır. Lojistik merkezlerin üretim merkezlerine, sanayi bölgelerine, karayolu, demiryolu, denizyolu hatlarına ve şehirlere yakınlığı önem arz ederken, şehir içi trafik yoğunluğuna yapacağı etkinin de dikkate alınması gerekmektedir (Yılmaz, 2019, s. 189).

Kars Lojistik Merkezi, Bakü Tiflis Kars demiryolu hattı üzerinde kurulan ve Orta Lojistik Koridorun önemli bir lojistik uygulama merkezidir. Merkezin kurulduğu Kars ili Türkiye'nin doğu sınırında yer almaktadır. İlin Uzakdoğu,

Orta Asya ve Kafkaslara açılan güzergâh üzerinde yer almasının yanı sıra lojistik ve ulaştırma sistemleri açısından önemli avantajları bulunmaktadır. Karadeniz, Akdeniz ve Ege bölgelerinde yer alan limanlara ulaşımı sağlayacak karayolu bağlantılarının bulunması, uluslararası havalimanına sahip olması, Avrupa-Asya bağlantısı olan Marmaray ile hem karayolu hem de demir yolu bağlantılarının olması ulaştırma modlarının entegrasyonu açısından önemli avantajlardır. Kars ilinin sahip olduğu lojistik avantajlar ve Kuşak Yol Projesinin bir parçası olan Bakü Tiflis Kars Demiryolu hattı üzerinde olması, Kars Lojistik Merkezin kuruluş sebeplerini ortaya koymaktadır. Kars Lojistik Merkezi, şehir merkezine ve organize sanayi bölgesine çok yakın 400000 m² alan üzerine kurulmuştur. Bu merkezin uluslararası havalimanına uzaklığı 12 km ve en yakın deniz limanına uzaklığı ise 277 km'dir. Merkezin karayolu taşıma güzergâhları ile entegrasyonunu sağlayacak etkin bağlantı yolları inşa edilerek kullanıma açılmıştır. Merkezin teorik yük taşıma kapasitesi yaklaşık 1700 ton/gün olarak hesaplanmaktadır (Albayrak & Çelik, 2022, s. 8).

3. ARAŞTIRMANIN AMACI VE ÖNEMİ

Rusya-Ukrayna savaşı ekonomik ve sosyal açıdan birçok farklı alanı etkilemektedir. Savaşın Türkiye ve Orta Lojistik Koridor üzerine etkileri ise merak edilen önemli bir husustur. Gerçekleştirilen bu araştırmanın amacı; savaşın küresel ve bölgesel lojistik faaliyetlere etkisini incelemenin yanı sıra yaşanan savaşla birlikte ortaya çıkan alternatif lojistik güzergâhlardan en önemlisi olan Türkiye üzerindeki Orta Lojistik Koridorun artan öneminin vurgulanması ve karayolu-demiryolu taşımacılığı açısından güzergâhta yaşanan yoğunluğun incelenmesidir. Rusya-Ukrayna savaşının etkileri ile ilgili yapılan çeşitli konularda araştırmalar olduğu, fakat Türkiye bağlantılı Orta Lojistik Koridor açısından yeterli düzeyde araştırma olmadığı görülmektedir. Araştırma konusuna en yakın çalışmalar incelendiğinde; Çıkmaz, Atay ve Keskin (2022) yapmış oldukları çalışmada, çatışmaların havayolu taşımacılığı üzerine etkilerini incelemiş ve İstanbul Havalimanı ile Türk hava sahasındaki yoğunluğun pozitif korelasyona sahip olduğu sonucuna varmışlardır. Oktav (2022) çalışmasında, savaşın Türkiye-Rusya ilişkilerine etkilerini değerlendirerek ortaya çıkabilecek fırsatlar ve krizleri vurgulamıştır. Toygar ve Yıldırım (2022) çalışmalarında yaşanan çatışmaların deniz lojistiği üzerine etkilerini incelemiş ve Rusya-Ukrayna limanlarının kapatılması ile denizyolu taşımacılığında ortaya çıkan darboğazlara vurgu yapmışlardır. Ayrıca yaşanan savaşın tedarik zincirlerine bölgesel ve küresel etkilerini incelemişlerdir. Öçal ve Öztürk (2022) çalışmalarında yaşanan savaşın Türkiye-Ukrayna arasındaki dış ticarete etkilerini incelemişlerdir. Erol ve Alver (2022) çalışmalarında savaşın Trabzon Limanı

açısından etkilerini araştırarak ortaya çıkabilecek olan fırsatlar ve tehditleri değerlendirmişlerdir. Sezgin (2022) çalışmasında savaşın tarafı olan ülkeler ile Türkiye arasındaki ihracat ve ithalat rakamlarının nasıl gerçekleştiğini araştırarak, savaşın Türk dış ticaretine etkisini irdelemiştir. Savaşın Türkiye ve lojistik faaliyetler üzerine etkileri açısından gerçekleştirilen çalışmalara ek olarak karayolu ve demiryolu bağlantılı Orta Lojistik Koridorun değerlendirildiği bu çalışma ile literatürdeki boşluğun doldurulması amaçlanmaktadır.

4. ARAŞTIRMANIN YÖNTEMİ

Araştırmanın yöntemi nitel desenli durum çalışması olarak belirlenmiştir. Nitel araştırma deseni birçok akademik disiplinde kullanılmasının yanında özellikle sosyal bilimler alanında yaygın bir biçimde kullanılmaktadır. Nitel desenli araştırmalar; sosyal fenomenleri, insan davranışlarını ve bu davranış şekillerinin nedenlerini derinlemesine ve detaylı bir şekilde anlamayı amaçlamaktadır (Güler, Halıcıoğlu & Taşgın, 2015, s. 39). Nitel desenli araştırmalar içerisinde yer alan durum çalışmaları, belirli bir olayı detaylı bir şekilde inceleyerek ayrıntılı ve bütünsel olarak betimlenmesini ve analiz edilmesini amaçlamaktadır (Seggie & Bayyurt, 2017, s. 120; Berg & Lune, 2019, s. 324). Durum çalışmaları ekonomi, siyaset bilimi, eğitim, kamu yönetimi, hukuk, tarih, psikoloji, sağlık ve sosyoloji gibi toplum temelli konuların incelenmesinde daha belirgin sonuçlar veren bir araştırma yöntemidir (Güçlü, 2019, s. 319). Durum çalışmalarının önemli bir amacı da saha odaklı olarak gerçekleştirilecek çalışmalar neticesinde araştırma sorunsalına yanıtlar bulunmasıdır (Merriam, 2018, s. 40). Hem nitel hem de nicel verileri içerebilen durum çalışmaları araştırma konusunun tam olarak keşfedilmesine ve anlaşılmasına yardımcı olmaktadır (Güçlü, 2019, s. 320). Gerçekleştirilen bu araştırmada Rusya-Ukrayna savaşının lojistik faaliyetler açısından Türkiye ve Orta Lojistik Koridora etkilerinin durum çalışması ile ortaya konması hedeflenmektedir. Durum çalışması ile savaşın etkilerinin belirgin bir şekilde ortaya konması amaçlanırken, yöntemin uygulanması sırasında hem nitel hem de nicel verilerden yararlanılmıştır. Araştırma sırasında literatür taraması yapılarak ilgili alan yazın incelenmiş ve araştırmanın doldurması beklenen boşluk tespit edilmiştir. Savaşın etkilerine ilişkin olarak ortaya çıkan; Türkiye'nin ve Orta Lojistik Koridorun küresel tedarik zincirleri açısından önemli bir alternatif dönüşmesi ile ilgili bulguların desteklenmesi adına T.C. Ticaret Bakanlığı ve Kars Lojistik Merkez Müdürlüğünden alınan veriler betimsel analiz yöntemi kullanılarak analiz edilmiştir. Betimsel analiz yönteminde amaç, elde edilen tüm verilerin ve bulguların sistematik ve açık bir biçimde betimlenerek açıklanması, yorumlanması, neden-sonuç ilişkilerinin incelenmesi ve bir sonuca varılmasıdır

(Yıldırım & Şimşek, 2000, s. 220). Araştırmada kullanılan veriler ise; 2015-2022 yıllarına ait Türkiye Cumhuriyeti Ticaret Bakanlığı istatistiklerinden “Araç Türlerine Göre Kara Gümrük Kapılarındaki Giriş-Çıkış Sayıları” verileri ile 2018-2022 yılları arası Kars Lojistik Merkezi kullanılarak taşınan yük miktarları verilerinden oluşmaktadır.

5. RUSYA-UKRAYNA SAVAŞININ ETKİLERİ

5.1. Savaşın Küresel Ticarete Etkileri

İşletmeler uluslararası ticaret, üretim, tedarik zinciri ve lojistik yönetimi konularında belirlenmiş ana amaçlar doğrultusunda etkin bir yönetim tarzı belirleyerek ticaretin devamlılığı için faaliyetlerini sürdürmektedirler. Ancak dış ticaret faaliyetleri birçok dış faktörden hızlı bir şekilde etkilenebilmektedir. Bu faktörlerden bazıları siyasal ve sosyal gelişmeler, salgınlar, hastalıklar, savaşlar, ekonomik gelişmeler ve krizlerdir. Geçmiş yıllarda ve günümüzde dünya üzerinde sayılan faktörler kaynaklı ortaya çıkan ve ülkelerin dış ticaretleri ile ekonomilerini önemli ölçüde etkileyen birçok olay bilinmektedir. Son günlerde yaşanan Rusya-Ukrayna savaşı da başta Asya ve Avrupa olmak üzere neredeyse tüm dünyayı ekonomik ve siyasi açıdan etkisi altına alarak uluslararası bir krize sebep olmuştur (Öçal & Öztürk, 2022, s. 578).

Savaşın tarafı olan iki ülke küresel ticaret açısından değerlendirildiğinde Rusya, geniş coğrafi konumu, jeo-stratejik yapısı, doğalgaz ve ham petrol gibi enerji rezervleri, gıda ürünlerindeki yüksek arz kapasitesi ve küresel ticaret rotalarındaki önemli bir bağlantı ülkesi olması sebebiyle dünyanın ticaret açısından önemli ülkeleri arasında yerini almaktadır. Ukrayna ise, sahip olduğu limanlar ve Avrupa Birliği ülkeleri ile yakın bir coğrafi konuma sahip olması nedeniyle önemli bir lojistik ülkesi olmasının yanı sıra, hububat ve yağlı tohum üretimi açısından dünya ticaretinde önemli bir oyuncudur (Toygar & Yıldırım, 2022, s. 167).

Rusya'nın Ukrayna'yı işgali neticesinde ülkelerin ticari faaliyetleri ve lojistik açıdan iki ülkenin de önemli ticaret güzergâhları üzerinde olması sebebiyle küresel tedarik zinciri rotalarında önemli değişimlere ve tedarik zincirinde önemli aksaklıklara sebep olmuştur (Stan vd., 2022, s. 23). Bu durum, artan enerji fiyatları ve emtia fiyatları dâhil olmak üzere tüketici fiyatları ve gıda fiyatlarında artışlar meydana getirerek başta Avrupa Birliği ülkeleri olmak üzere birçok ülkede enflasyonun hızlanmasına neden olmuştur (Ozili, 2022, s. 25).

Yaşanan savaşla uluslararası ticaret ve tedarik zincirleri açısından ortaya çıkan aksaklıklar negatif etkilerini göstermeye devam ederken gelecekte ortaya çıkacak olan net tablonun tahmin edilmesi de güçtür. İki ülke önde gelen tüketim malları üreten ülkeler arasında olmasa da önemli enerji ve hammadde sağlayıcı

ülkeler arasında yer almaktadırlar. Bu da dünya ticaretinde enerji ve hammadde temini konularında büyük sorunlar yaşanmasına sebep olmaktadır (Sezgin, 2022, s. 547).

2020 yılının ilk aylarında ortaya çıkan Covid-19 salgını ile mücadele etmek amacıyla alınan tedbirler, üretim miktarlarının düşmesine ve tedarik zincirlerinin kesintiye uğramasına neden olmuştur. Bu durumun bir sonucu olarak 2021 yılından itibaren dünya ekonomisi artan talep, yetersiz arz ve lojistik faaliyetlerin etkin bir şekilde gerçekleştirilememesi nedeniyle ciddi enflasyon oranlarıyla karşı karşıya gelmiştir. Yaşanan bu ekonomik daralmaya bir de Rusya-Ukrayna Savaşı ile ortaya çıkan enerji ve tahıl krizi eklenince, yaşanan küresel ekonomik kriz daha da derinleşmiştir (Solmaz, 2022, s. 386). Çatışmaların ne kadar süreceği ve savaşın ekonomileri hangi yönleriyle etkileyeceği konusunda soru işaretleri devam etmektedir. Yaşanan savaşın küresel ticarete etkilerinin çok yönlü olmasının yanı sıra başlıca etkiler arasında; piyasaların yapısı ve işlerliğinin bozulması, tedarik zincirlerinin sürdürülebilirliğini sağlama zorluğu, ticaret kısıtlamalarının yaşanması, lojistik faaliyetlerde zorluklar yaşanması, yaptırımların büyüklüğü ve etkilerinin belirsizliği, ülkeler arasındaki ticari ilişkilerin bozulması gibi etkilerin olacağı düşünülmektedir (Sezgin, 2022, s. 548).

5.2. Savaşın Lojistik Sektörüne Etkileri

Uluslararası ticari faaliyetlerde lojistiğin etkin olarak kullanılması, üretim ve tüketim merkezleri arasındaki mesafe sorunlarını önemli ölçüde azaltarak küresel ürün hareketini daha kolay gerçekleştirilebilir bir hale getirmiştir. Lojistik ve taşımacılık faaliyetlerinde yaşanan gelişmelere paralel olarak Uzak Doğu ülkeleri ile Avrupa ülkeleri arasında gerçekleştirilen ticari faaliyetler de önemli bir artış göstermiş ve denizyolu taşımacılığı yüksek yük taşıma kapasiteleri ile iki bölge arasındaki ticarete en önemli taşıma modu olmuştur. Zaman ve hız kavramlarının lojistik faaliyetlerde daha öncelikli olduğu anlarda ise diğer taşıma modlarına duyulan ihtiyaç artmış ve Çin-Avrupa güzergâhında demiryolu koridorları aktif olarak kullanılmaya başlamıştır. 2011 yılından itibaren Çin ve Avrupa ülkeleri arasında düzenli demiryolu yük bağlantıları kurulmuş ve geçtiğimiz günlerde taşıma yapılan tren sayısı 50.000'e ulaşmıştır. Demiryolu taşımacılığı, Asya ve Avrupa arasındaki toplam yükün küçük bir kısmını oluşturmasına rağmen, son ulaşım aksaklıklarında hayati bir rol oynamakta ve istikrarlı bir şekilde büyümektedir (Schiffing & Kanellos, 2022, s. 4).

Pandemi süreci ile başlayan ve küresel tedarik zincirinin tıkanmasına neden olan darboğazlar gevşemeye başlasa da Rusya ve Ukrayna arasındaki savaş bir anda durumu yeniden gerginleştirmiştir. Ekonomistler, yaşanan tedarik zinciri

sorunlarının küresel ekonomik büyümeyi aşağı çekebileceği ve tüm ülkelerde enflasyonu daha da artırabileceği endişesini taşımaktadırlar. Küresel bir tedarik zinciri, birkaç farklı ülkede meydana gelen, ürün ve hizmetleri üreticiden tüketiciye taşıyan, hammaddeleri nihai bir ürüne dönüştürme süreci olmasının yanında, dünya çapında erişime sahip bir ağ yapısıdır. Bu ağda, her paydaş belirli bir ürün veya hizmeti temin etmek, üretmek veya dağıtmak için lojistik operasyonları yöneterek faaliyet gösterir. Rusya-Ukrayna arasında kriz olarak başlayan ve Şubat 2022 itibarıyla çatışmaya dönüşen durum, birçok önemli nakliye rotasının kesilmesine, nakliye şirketlerinin hizmetlerini yürütemeyerek askıya almasına ve tüm taşıma modlarında süreçlerin aksamasına neden olarak küresel tedarik zincirleri açısından önemli problemler meydana getirmiştir (Ngoc vd., 2022 s. 636).

Rusya'nın Ukrayna'yı işgali sırasındaki askeri operasyonlar, küresel tedarik zinciri kesintisi yoluyla birden fazla sektördeki operasyonları etkilemiştir ve etkilemeye de devam edecektir. Rusya'nın çatışma sırasında yabancı ülkelere ait yüklerin, Rus suyollarından ve hava sahasından geçmesine izin vermemesi, Avrupa-Çin hattı başta olmak üzere tüm güzergâhlarda küresel tedarik zinciri kesintilerine sebep olmaktadır. Ayrıca, Ukrayna-Rusya sınırındaki ticari uçuşlara getirilen kısıtlamaların taşıma ve aktarmaları geciktirebileceği ve durdurabileceği bilinmektedir (Ozili, 2022, s. 10). Savaşın çok yüksek oranda etkileeneceği düşünülen taşıma modları, denizyolu taşımacılığı, demiryolu taşımacılığı ve karayolu taşımacılığıdır (Schiffling & Kanellos, 2022, s. 4). Yaşanan savaşın etkisi ile ortaya çıkan kısıtlar lojistik operasyonlar açısından aşağıda özetlenmiş olan sonuçların ortaya çıkmasına sebep olmuştur (Toygar & Yıldırım, 2022, ss. 166-173; Ngoc vd., 2022, s. 638; Schiffling & Kanellos, 2022, s. 4; FAO, 2022).

- Limanlardaki faaliyetlerin durdurulması sonucunda hem Ukrayna hem de Rusya limanlarında gerçekleştirilmesi planlanan birçok gemi seferi iptal edilmiştir.
- Bölgedeki limanların kullanılamaması sonucu farklı ülkelerin limanlarına yönlendirmeler yapılmış ve alternatif limanlarda beklenmeyen yoğunluklar ortaya çıkmıştır.
- Kuzey lojistik hattının aktif olarak hizmet sağlayamaması ve belirlenen yeni güzergâhların bu hattın tüm yükünü kaldıramayacak olması sonucu önemli miktarda yük denizyoluna aktarılmıştır.
- Deniz yoluna aktarılacak yük sebebiyle hali hazırda devam eden liman sıkışıklıklarının %5 ila %8 arasında bir artış göstereceği tahmin edilmektedir.

- Rusya'ya karşı alınan yaptırım kararları Azak Denizi ve Karadeniz'de gerçekleşen ticari faaliyetlerin, normal düzeylerin çok altına düşmesine sebep olmuştur.
- Önemli miktarlarda yük elleçlemesi yapılan Ukrayna limanlarında ticari faaliyetlerin durdurulması kararı, lojistik faaliyetler açısından önemli gecikmelerin ve tıkanıklıkların yaşanması sonucunu doğurmuştur.
- Küresel lojistik hattın kesilmesi nedeniyle gemilerin, trenlerin ve diğer kara taşıma araçlarının başka güzergâhlara aktarılması işlemlerinin uzaması; zaman kayıplarını, ek masrafların ortaya çıkmasını ve artan taşıma maliyeti baskısını beraberinde getirmektedir.
- Karayolu taşımacılığına ihtiyaç duyan yüksek miktardaki yük komşu ülkelerin gümrük faaliyetlerinin yoğunlaşmasına, bekleme sürelerinin artmasına ve gümrük kapılarında uzun kuyrukların oluşmasına sebep olmaktadır.
- Güzergâhlarda yaşanan sıkışıklıklar neticesinde artan değişken ve sabit maliyetler teslimat maliyetlerinin yükselmesine ve aşırı zaman kayıpları ile bozulabilir ürünlerde yaşanan fireler ek maliyetlerin ortaya çıkmasına sebep olmaktadır.
- Deniz yolu taşımacılığında diğer modlara geçişte taşıma kapasitelerinde fark edilecek biçimde azalış yaşandığı açık olarak görülmektedir.
- Savaş bölgesine yapılacak taşımalarda artan sigorta primlerinde yaşanan artışlar da önemli maliyet kalemlerine dönüşmektedir.
- Büyük ölçüde çevrimiçi bilgi alışverişine bağlı olan ticari faaliyetlere yönelik siber saldırıların küresel tedarik zincirlerini hedef alabileceği endişesi güncelliğini korumakta ve önemli nakliye hatları veya altyapı hedef alınırsa bunun geniş kapsamlı sorunlar meydana getireceği düşünülmektedir.
- Bölgede yer alan karayolu taşımacılık ağı içerisinde birkaç erişim noktasından biri olan Azak Denizi'ne giren ve çıkan yolların askeri güçler tarafından kesilmesi sonucunda, Avrupa ve diğer bölge ülkelerinde ticari yük trafiği sıkışıklığının arttığı görülmektedir.
- Ukrayna hava sahasının sivil uçuşlara kapatılması ve Rus hava sahası üzerinden yapılacak uçuşlardan kaçınılması, hava navlun değerlerinin yüksek oranlarda artmasına neden olmuştur.
- Ukrayna'da, çatışmanın iç ulaşım altyapısı ve limanların yanı sıra depolama ve işleme altyapısına da zarar verebileceği açık bir şekilde görülmektedir.

Alternatif olarak kullanılabilir olan demiryolu ve karayolu taşımacılık sistemleri kapasite olarak dezavantajlı olmaları nedeniyle lojistik açıdan önemli sorunlar ortaya çıkabilecektir.

5.3. Savaşın Türkiye Açısından Değerlendirilmesi

Yaşanan savaşın Türkiye açısından önemi birçok sebepten ötürü yüksektir. Türkiye'nin iki ülke ile dış ticaret yapması, savaş bölgesine en yakın ülkelerden biri olması, kesilen tedarik zincirlerine en iyi alternatif güzergâh olması ve savaşın başlamasının en önemli etkenlerinden biri olan ABD ve Rusya arasında yaşanan gerilimlerde önemli bir arabulucu olması sayılabilecek sebeplerden bazılarıdır. Bu nedenle Türkiye, savaşın başladığı an itibariyle iki ülke ile diyalogunu sürdürmeye devam etmiş ve barışın tesis edilebilmesi için gerekli girişimlerde yer almıştır. Türkiye savaşın iki devlet arasında arabuluculuk yaparak ateşkes sağlanması adına düzenlediği toplantılara ev sahipliği yapmıştır (Demir, 2022, s. 36; Önder, 2022, s. 42). Türkiye'nin girişimleri ile iki ülke Dışişleri Bakanları arasında ilk üst düzey toplantı Antalya'da gerçekleştirilmiş, sonrasında müzakere heyetleri İstanbul'da bir toplantı gerçekleştirmiştir. Ancak gösterilen tüm çabalara rağmen iki ülke arasındaki savaş halen devam etmektedir (Erol & Alver, 2022, s. 2).

Türkiye'nin iki ülke ile yüksek düzeyde bir dış ticaret hacmi bulunmaktadır. Savaşın sadece uluslararası ticareti şekillendirmekle kalmayacağı, yakın dönemde küresel gıda ve enerji fiyatlarını yükselteceği beklentisi Türkiye gibi gelişmekte olan ekonomileri de olumsuz etkileyecektir. Artan enerji ve gıda fiyatları, Türkiye'de 2021'in sonunda artış eğilimine giren iç enflasyonu ve bütçe açığını daha da kötüleştirebilecektir. Bu durum da orta vadede Türk firmalarının uluslararası ticarete özellikle fiyatlandırma ve rekabet konularında sorun yaşayabileceğini ortaya koymaktadır (Sezgin, 2022, s. 555).

Yaşanan savaşın Türkiye açısından en önemli etkilerinden biri de aktif olarak kullanılan lojistik güzergâhların kullanılamaz hale gelmesi sonucu, en iyi alternatif olarak Avrupa-Çin güzergâhında Orta Koridorun kullanılması zorunluluğudur. Orta Lojistik Koridorda ise en önemli ulaşım hatlarının Türkiye bağlantılı karayolu hatları ve BTK hattı ile bağlantılı demiryolu güzergâhları olduğu açıktır. Bu yeni alternatif koridorda savaş sebebiyle yaşanan yoğunluk hem yaşanan ulaşım krizine çözüm açısından hem de gelecekte kullanılabilir yeni ve yüksek kapasiteli bir hattın geliştirilmesi açısından önemlidir. Savaşın etkisi ile AB-Rusya arasındaki ilişkilerin tıkanma noktasına gelmesi, üretim açısından önemli bir bölge olan Asya'nın Batı ile bütünleşmesinin gelecek yıllarda Türkiye üzerinden gerçekleşmesi olasılığını daha da güçlendirmiştir (Toraman, 2022, s. 20).

5.4. Savaşın Orta Lojistik Koridora Etkileri

Denizyolu taşımacılığı ile uzun yıllardır sürdürülen ulaştırma faaliyetlerinde hız, zaman ve iklim kısıtları sebebiyle yeni alternatif güzergâhlara geçiş süreci yaşanmaya başlamıştır. Bu süreçte ortaya çıkan Kuzey Koridorun, Ukrayna-Rusya krizi ve savaşı ile kesintiye uğraması ve lojistik faaliyetlerin sürdürülmesi zorunluluğu Türkiye'nin içinde yer aldığı Orta Koridoru en iyi alternatif güzergâh olarak öne çıkarmaktadır. Orta Koridorda yer alan Türkiye; Avrupa ve Asya arasında hem demiryolu hem de karayolu bağlantılarına sahip önemli bir lojistik ülkesidir. Kuşak yol projesinin mimarı Çin ve ürettiği ürünlere ihtiyaç duyan Avrupa, Orta Lojistik Koridor ve Türkiye'ye lojistik ortaklık açısından ihtiyaç duymakta ve bu sebeple her türlü yatırım projesinde Türkiye öncelikli olarak yer almaktadır.

İhtiyaç duyulan ve önemli bir alternatif olan orta koridorda yer alan ülkeler arasında gümrük işlemleri ve uygulamaları açısından koordinasyonun sağlanması, nakliye süreçlerinin tek tipleştirilmesi, ana hattı destekleyecek çok modlu taşıma güzergâhlarının belirlenmesi çözülmesi gereken ve hattın sahip olması beklenen gereksinimlerdir. Orta Lojistik Koridorda Türkiye'nin sahip olduğu liman ve karayolu bağlantılarının demiryolu ile entegrasyonunun sağlanması bu hattı daha güçlü bir alternatife dönüştürme açısından çok önemlidir. Hâlihazırda Orta Lojistik Koridorun temel ulaştırma şekli karayolu taşımacılığına dayalıdır. Gerekli altyapı ve teknolojik yatırımlar gerçekleştirilerek demiryolu taşımacılığının etkin hale getirilmesi ile karayolu taşımacılığı üzerindeki baskı azaltılmış olacaktır. Bu sayede daha güçlü bir hale getirilmiş olan Orta Koridor tercih edilen bir yapı kazanmış olacaktır.

Savaş sonucu bölgede devam eden ticari taşıma hareketlerinin Türkiye kara gümrük kapılarında ve Kars Lojistik Merkez'de meydana getirdiği yoğunluğun belirlenmesi amacıyla taşıma verilerine ulaşılmış ve veriler tasnif edilerek betimsel analiz yöntemiyle analiz edilmiştir. Elde edilen veriler yorumlanarak Orta Lojistik Koridorda hem karayolu taşımacılığında hem de demir yolu taşımacılığında artan yük hacmi ve yoğunluk belirlenmeye çalışılmıştır.

5.4.1. Karayolu taşımalarında yaşanan yoğunluk

Kuzey Lojistik Koridorun faaliyetlerinin kesintiye uğraması ve savaşın tarafı olan ülkelerin liman faaliyetlerini durdurmaları sonucu, Gürcistan-Türkiye hattına yaşanan kaymalar gümrük kapılarında yeterli kapasite olmaması sebebi ile araç kuyruklarının oluşmasına sebep olmaktadır. Gürcistan-Rusya arasına yer alan Verhniy Lars kapısı savaşın başlaması ile en fazla yoğunluğun yaşandığı yer olmakta ve Türkiye'nin Sarp sınır kapısında önemli bir yoğunluk yaşandığı görülmektedir. Avrupa ülkelerinin Rusya'ya uyguladıkları yaptırımlar

neticesinde bu ülke transit ve nihai varış ülkesi olma niteliğini kaybetmiş durumdadır. Ancak ülkeler arasında ticaret devam etmekte olduğu için Türkiye teslimatların gerçekleştirilmesi için önemli bir güzergâha dönüşmüştür.

Ticaret açısından devamlılığı gereken yük hareketlerinin Orta Koridora kayması ile Türkiye, Gürcistan ve Azerbaycan gümrük kapılarının teknolojik ve altyapı yetersizliklerinin araç beklemelerine neden olduğu bilinmekte ve ilk etapta çözümlenmesi gereken problemler olarak görülmektedir. Karayolu taşımacılığı açısından diğer bir önemli problem ise yüklerin Avrupa'ya ulaşması sırasında artan bekleme süreleridir. Bu süreler ek maliyetler doğururken aynı zamanda da petrol fiyatlarının artışı ve ek maliyetlerin ortaya çıkmasıyla birlikte navlun fiyatlarında önemli artışlar yaşanmaktadır. Orta Koridorda yaşanan karayolu taşımacılığındaki yoğunluğu göstermek amacıyla Türkiye kara kapılarına ait yük taşıyan araç giriş çıkış sayıları Türkiye Cumhuriyeti Ticaret Bakanlığı İstatistiklerinden elde edilerek Tablo 1'de özetlenmektedir.

Tablo 1: 2015-2022 Yılları Kara Gümrük Kapılarından Geçen Ticari Araç Sayıları

Gümrük Kapıları	2022	2021	2020	2019	2018	2017	2016	2015
Pazarkule	2.749	758	1.095	5.913	5.028	5.732	5.226	4.661
İpsala	200.971	179.038	143.231	158.501	167.041	169.075	149.432	150.192
Kapıkule	1.028.911	922.363	704.240	749.621	655.171	598.702	565.854	505.203
Hamzabeyli	476.620	384.437	251.208	240.774	251.079	235.954	229.451	230.765
Dereköy	5.720	4.795	3.507	6.113	5.465	5.487	6.257	6.187
Türkgözü	36.160	44.880	39.400	27.948	27.385	45.352	47.437	46.909
Aktaş	153.656	48.038	35.793	43.798	69.166	90.494	32.953	0
Sarp	388.025	372.519	314.778	308.492	266.592	259.316	326.235	375.322
Dilucu	129.972	73.951	75.251	118.932	125.563	154.526	179.803	112.516
Gürbulak	268.357	259.644	158.442	294.676	271.209	283.856	276.786	282.639
Kapıköy	15.063	395	1.018	11.892	12.003	10.700	4.123	4.688
Esendere	89.320	49.917	22.729	28.875	39.992	38.709	14.305	15.799
Yıllık Toplam	2.795.524	2.340.735	1.750.692	1.995.535	1.895.694	1.897.903	1.837.862	1.734.881

Kaynak: T.C. Ticaret Bakanlığı (2023)

Savaşın başlaması ve Rusya-Ukrayna hattının kapatılması kuzey koridorunu kullanan binlerce tonluk yükün Yunanistan-Bulgaristan-Türkiye-Gürcistan hattına kaymasına sebep olmuştur. Tablo 1'de 2015-2022 yıllarını

kapsayacak şekilde Yunanistan, Bulgaristan, Gürcistan, Nahçıvan ve İran gümrük kapılarından geçen ve ticari taşımacılıkta kullanılan TIR-Çekici-Dorse, Tanker ve Kamyon sayıları yer almaktadır. Gümrük kapılarından geçen araç sayıları incelendiğinde 2021 ve 2022 yıllarında bölgede yaşanan araç geçiş yoğunluğu açık bir şekilde görülmektedir. 2015-2016-2017 yıllarında araç geçiş sayılarının hemen hemen aynı düzeylerde gerçekleştiği ve 2021-2022 yıllarına gelindiğinde araç geçiş sayılarının yaklaşık 1 milyon artış gösterdiği görülmektedir. Ek olarak araç geçişlerinin yıllara göre artışlarındaki yükselişin görülebilmesi için Tablo 2 hazırlanmıştır.

Tablo 2: Yıllara Göre Geçen Araç Sayıları ve Yüzdeler Artış Miktarları

Yıllar	Araç Sayıları	Yüzdeler Artış
2015	1.734.881	-
2016	1.837.862	% 5,94
2017	1.897.903	% 3,27
2018	1.895.694	% -0,12
2019	1.995.535	% 5,27
2020	1.750.692	% -12,27
2021	2.340.735	% 33,70
2022	2.795.524	% 19,43

Kaynak: T.C. Ticaret Bakanlığı (2023)

Tablo 2 incelendiğinde yıllara göre gümrük kapılarından ticari taşımacılık amacıyla geçen araç sayıları ve yıllara göre yüzdeler artış miktarları görülmektedir. 2015-2020 yılları arasında gümrük kapılarından geçen araç sayılarının önceki yıllara göre yakın seyirler gösterdiği, artış ve azalışların yaklaşık %6 seviyelerinde olduğu görülmektedir. 2020 yılında yaşanan %12,27'lik azalışın ise Covid-19 salgını ile kesintiye uğrayan tedarik zinciri faaliyetleri sonucu ortaya çıktığı görülmektedir. 2021 yılı itibari ile Rusya-Ukrayna arasında gerilimlerin başlaması %33,70'lik bir artış ile geçen araç sayısının 2.340.735'e yükselmesine sebep olmuş ve 2022 yılında ise bu sayı 2.795.524 olarak gerçekleşmiştir. 2022 yılında gerçekleşen artış ise %19,43 olarak gerçekleşmiştir. Ticaret Bakanlığı verilerinden elde edilen sonuçlar Orta Lojistik Koridorun karayolu hattında yaşanan yoğunluğu açık bir şekilde göstermektedir.

5.4.2. Demiryolu taşımalarında yaşanan yoğunluk

Orta Koridorun alternatif güzergâh olarak kullanılması zorunluluğu ile karayolu taşımacılığı ile birlikte BTK hattı ve Kars Lojistik Merkez'de

gerçekleşen yük taşıma miktarlarında da artış yaşanmaya başlamıştır. Demiryolu taşımacılığı yük miktarlarının incelenebilmesi için Kars Lojistik Merkezinden alınan veriler düzenlenerek Tablo 3 ve Tablo 4 elde edilmiştir.

Tablo 3: 2018-2022 Yılları Kars Lojistik Merkezde Taşınan Yük Miktarları

		Vagon	Net Ton	Brüt Ton	Tren Sayısı
2018	İthalat	1.113	44.000	65.361	66
	İhracat	1.201	45.000	70.153	77
	Toplam	2.314	89.000	135.514	143
2019	İthalat	1.352	58.000	84.424	81
	İhracat	1.824	74.000	110.040	104
	Toplam	3.176	132.000	194.464	185
2020	İthalat	3.648	166.000	248.392	134
	İhracat	2.634	87.000	148.386	173
	Toplam	6.282	253.000	396.778	307
2021	İthalat	9.572	369.479	613.787	380
	İhracat	2.945	98.417	304.533	366
	Toplam	12.517	467.896	918.320	755
2022	İthalat	7.784	310.641	495.336	319
	İhracat	3.308	113.974	301.328	307
	Toplam	11.092	424.615	796.664	626
Genel Toplam	İthalat	23.469	948.120	1.507.300	980
	İhracat	11.912	418.391	934.440	1.027
	Toplam	35.381	1.366.511	2.441.740	2.016

Kaynak: Kars Lojistik Merkez Müdürlüğü

Tablo 3'te Kars Lojistik Merkezin faaliyet göstermeye başladığı 2018 yılı itibarıyla taşınan yük miktarları ve hattı kullanan tren sayıları yer almaktadır. Lojistik merkezin faaliyet gösterdiği ilk yıllardan 2022 yılına kadar sürekli olarak taşınan yük miktarlarında ve hattı kullanan tren sayılarında artış olduğu görülmektedir. 2018 yılında taşınan yükün 135.514 ton olduğu, bu rakamın 2022 yılında 796.664 tona yükseldiği, geçen tren sayısının 2018 yılında 143 iken 2021 yılında 755'e, 2022 yılında ise 626'ya yükseldiği görülmektedir. Açıldığı günden bu güne kadar geçen tren sayısının ise 2.016 olduğu görülmektedir. Kuzey Koridorda faaliyete başlanan günden günümüze kadar hattı kullanan tren

sayısının 50.000 olduğu göz önüne alındığında, hattın işlerliğinin kazandırılması ile ulaşılabilecek yük kapasitesinin Türkiye lojistik potansiyeli açısından önemi ortaya çıkmaktadır. Orta Koridor demiryolu hattının Kuzey Koridor demiryolu hattına zaman ve iklim açısından üstünlükleri de dikkate alındığında gelecekte önemli bir hat olacağı ve savaşın bu önemi şimdiden ortaya çıkardığı söylenmelidir. Tablo 4'te ise Kars Lojistik Merkezin 2021-2022 yılları içerisinde aylara göre yük taşımacılığı faaliyetleri yer almaktadır.

Tablo 4: 2021-2022 Yılları İçin Aylık Faaliyet Çizelgeleri

2021-2022 Aylara Göre Kars Lojistik Merkez Taşınan Yük Miktarları										
AYLAR	2021					2022				
	Vagon	Konteyner Sayısı	Net Ton	Brüt Ton	Tren Sayısı	Vagon	Konteyner Sayısı	Net Ton	Brüt Ton	Tren Sayısı
OCAK	564	584	20.588	40.004	41	1.077	1.249	34.278	66.236	54
ŞUBAT	781	923	28.776	60.899	52	883	1.135	31.281	65.600	58
MART	945	931	34.679	65.225	54	956	839	22.383	47.657	49
NİSAN	1.031	985	41.221	80.374	66	854	934	29.137	54.622	45
MAYIS	1.130	990	46.288	89.020	64	1.180	1.376	49.380	86.406	63
HAZİRAN	953	984	38.624	72.141	62	1.270	1.575	53.030	100.772	68
TEMMUZ	1.308	1.221	48.747	92.922	66	1.074	1.379	45.945	85.221	67
AĞUSTOS	914	743	33.398	76.469	65	825	1.136	36.425	69.552	57
EYLÜL	1.287	1.215	46.379	88.827	80	903	1.280	40.781	70.761	47
EKİM	1.132	1.109	43.074	86.317	76	864	1.414	40.759	72.934	50
KASIM	1.380	1.355	47.942	90.463	70	651	731	20.856	41.683	37
ARALIK	1.092	1.297	38.180	75.659	59	555	726	20.360	35.220	31
TOPLAM	12.517	12.337	467.896	918.320	755	11.092	13.774	424.615	796.664	626

Kaynak: Kars Lojistik Merkez Müdürlüğü

Tablo 4 incelendiğinde Kars Lojistik Merkezde aylara göre taşınan vagon sayıları, konteyner sayıları, net ve brüt yük miktarları ile hattı kullanan tren sayıları yer almaktadır. Avrupa'dan Çin'e hareket edecek olan yüklerin Rusya üzerinden hareket etme ihtimalinin kalmamış olması BTK hattı ve Kars Lojistik Merkezin bu gün ve gelecekte lojistik güzergâh açısından gerekliliğini ortaya çıkarmıştır. Savaşın bitmesi ile birlikte Kuzey Koridorun aktif olarak kullanılabilir hale gelmesi muhtemeldir, ancak lojistik ve tedarik zinciri süreçlerinin aktif bir şekilde devam ettirilebilmesi için güzergâh alternatiflerinin var olması yaşanabilecek tedarik zinciri kesintilerinin çözümünde önemlidir.

6. SONUÇ

Küresel ticarete yaşanan serbestleşme hareketleri, bilgi iletişim teknolojilerinin ticari kullanımlarının yaygınlaşması ile lojistik ve ulaştırma faaliyetlerinde yaşanan önemli gelişmelerin sağladığı faydalar savaş, kriz ve diğer mücbir sebeplerin etkisiyle önemli kesintiler yaşamaktadır. Rusya-Ukrayna savaşı ile bu aksaklıklar bir kez daha dünya gündeminde yerini almıştır. Yaşanan savaşın etkileriyle hem ekonomik hem de lojistik faaliyetler açısından önemli gelişmeler yaşanmaktadır. Özellikle küresel tedarik zincirinde yaşanan kesintiler alternatif ulaştırma koridorlarının önemini ortaya çıkarmıştır. Kuzey Koridorda lojistik faaliyetlerin kesintiye uğraması, hem mevcut krizin çözümü hem de gelecek yıllarda artacak olan yük hareketliliğinin karşılanması açısından Türkiye ve Orta Lojistik Koridora duyulan gerekliliği ortaya çıkarmıştır. Asya ve Avrupa arasında, ana kara bağlantılı lojistik hattının önemli bir parçası olan ve Türkiye'den geçen Orta Lojistik Koridorun yaşanan savaş ile birlikte önemli bir alternatif haline geldiği görülmektedir.

Türkiye'nin geçmiş yıllardan beri var olan, küresel bir lojistik merkez olma hedefinin yaşanan savaşla birlikte önemli bir gereklilik olduğu ve bu hedefin daha hızlı bir şekilde gerçekleştirilmesi gerektiği ortaya çıkmıştır. Gerekli altyapı çalışmaları, bölge ülkeleri ile yapılacak gümrük birliği uygulamaları ve anlaşmalar, tüm ulaştırma modları arasında entegrasyon sağlayacak bağlantıların kurulması, özellikle karayolu ve demiryolu yük hareketlerini yavaşlatan aksaklıkların giderilmesine yönelik çalışmalar atılması gereken öncelikli adımlar olarak görülmektedir. Lojistik güzergâhlara yakınlığa dayalı üretim anlayışının şekillenmeye başladığı günümüzde, Türkiye'nin Avrasya hattının orta noktasında yer alması ve geliştirilecek olan lojistik yetenekleri sayesinde, ulaştırma ve lojistik maliyetlerin minimize edilebileceği bir ticaret merkezine dönüşmesi kaçınılmaz bir sonuç olacaktır.

Savaşın ardından Kuzey Koridorun etkinliğinin devam edeceği bilinmekle beraber Orta Lojistik Koridora ihtiyacın devam edeceği düşünülmektedir. Bu ihtiyacın sebebi orta koridorun sahip olduğu iklim, mesafe ve süre avantajlarından dolayıdır. Çin-Avrupa ticaret güzergâhları mesafe ve süre açısından değerlendirildiğinde Kuzey Koridor 10 bin kilometre mesafe ve 15 günlük bir seyir süresine sahipken Orta Lojistik Koridor ise 7 bin kilometre mesafe ve 12 günlük bir seyir süresine sahiptir. Çin Avrupa hattında denizyolu taşımacılığı ile gerçekleştirilecek olan taşımacılıkta ise 20 bin kilometre mesafe ve 45-60 günlük bir seyir süresi ortaya çıkmaktadır (T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, 2022). Orta koridorun sahip olduğu bu süre ve mesafe değerleri güzergâhın gerekliliğini bir kez daha ortaya çıkarmaktadır.

Kars Lojistik Merkez ve merkezin bulunduğu bölge açısından yapılacak olan değerlendirme ise şu şekildedir; taşınan yük miktarlarının artacağı ve merkezin aynı zamanda konsolidasyon merkezi olmaya doğru ilerleyeceği, Türkiye ve diğer bölge ülkelerin ürünlerini konsolide ederek Çin-Avrupa hattına dahil edebilecekleri bir bölgesel lojistik merkez olma potansiyeline sahip olacağı düşünülmektedir. Bu durumun gerçekleşmesi ile lojistik merkez etrafında kurulacak olan üretim merkezlerinin, destek hizmet sunacak işletmelerin ve kamu kuruluşlarının bölge ekonomisine önemli katkılar sunacağı düşünülmektedir.

Sonuç olarak Rusya-Ukrayna savaşı ile birlikte orta koridor üzerinde yer alan Türkiye'nin jeo-politik konumunu ve lojistik potansiyelini stratejik bir kazanıma dönüştürme fırsatını yakaladığı görülmektedir. Türkiye'nin hem Avrupa hem de Çin için vazgeçilmez bir ticari ve stratejik ortak olma gerekliliği nedeniyle, ortaya çıkan fırsatların değerlendirilmesi önem arz etmektedir.

7. ÇIKAR ÇATIŞMASI BEYANI

Çıkar çatışması bulunmamaktadır.

8. MADDİ DESTEK

Bu çalışmada herhangi bir fon veya destekten yararlanılmamıştır.

9. YAZAR KATKILARI

ÖC: Fikir;

ÖC: Tasarım;

ÖC: Kaynakların toplanması ve/veya işleme;

ÖC: Literatür taraması;

ÖC: Analiz ve/veya yorum;

ÖC: Çalışmayı yazan;

ÖC: Eleştirel inceleme

10. ETİK KURUL BEYANI VE FİKRİ MÜLKİYET TELİF HAKLARI

Bu çalışmada yapılan analizler için etik kurul izni gerekmemektedir.

11. KAYNAKÇA

Albayrak, Ö. K., & Çelik, B. (2022). Iron silk road trans-caspian east-west-middle corridor initiative and Baku-Tbilisi-Kars railway line: Impact on international trade. *In Multidisciplinary Perspectives on Cross-Border Trade and Business*, 13, 222-236.

Bakan, S. (2022). Savaş, dünya ekonomisi ve finansal piyasalar için de felaket mi?. *Uluslararası Ekonomi Siyaset İnsan ve Toplum Bilimleri Dergisi*, 5(2), 59-74.

- Berg, B.L., & Lune, H. (2019). *Sosyal bilimlerde nitel araştırma yöntemleri*. Konya: Eğitim Yayınevi.
- Çıkmaz, G., Atay, M., & Keskin, H. (2022). Investigation of the effects of Ukraine-Russia tension on Turkish airspace and Istanbul Airport. *Journal of Aviation*, 6(2), 136-142.
- Demir, S. (2022). The 2022 Russia-Ukraine war: reasons and impacts. *Bölgesel Araştırmalar Dergisi*, 6(1), 13-40.
- Erol, S., & Alver, M. (2022). Ukrayna-Rusya savaşının Trabzon Limanı'na etkileri. *Avrasya Dosyası*, 13(1), 29-38.
- FAO. (2022). Impact of the Ukraine-Russia conflict on global food security and related matters under the mandate of the food and agriculture organization of the United Nation (FAO). CL 170/6.
- Görçün, Ö. F. (2010). *Tedarik zinciri yönetimi*. İstanbul: Beta Yayın Evi.
- Güçlü, İ. (2019). *Sosyal bilimlerde nitel araştırma yöntemleri teknik- yaklaşım-uygulama*. Ankara: Nobel Akademik Yayıncılık.
- Güler, A., Halıcıoğlu, M.B., & Taşgın, S. (2015). *Sosyal bilimlerde nitel araştırma*. Ankara: Seçkin Yayıncılık.
- Keskin, M. H. (2011). *Lojistik el kitabı ve küresel tedarik zinciri pratikleri: kavramlar, prensipler, uygulamalar*. Ankara: Gazi Kitabevi.
- Long, D. (2019). *Uluslararası lojistik küresel tedarik zinciri yönetimi*, (Çev. M. Tanyaş, M. Düzgün). Ankara: Nobel Akademik Yayıncılık.
- Merriam, S.B. (2018). *Nitel araştırma desen ve uygulama için bir rehber*. Ankara: Nobel Akademik Yayıncılık.
- Ngoc, N. M., Viet, D. T., Tien, N. H., Hiep, P. M., Anh, N. T., Anh, L. D. H., & Dung, V. T. P. (2022). Russia-Ukraine war and risks to global supply chains. *International Journal of Mechanical Engineering*, 7(6), 633-640.
- Oktav, O. Z. (2022). Ukrayna Savaşı'nın Türkiye-Rusya ilişkilerine olası etkileri. *Bilge Strateji*, 13(23), 18-23.
- Ozili, P. K. (2022). Global economic consequence of Russian invasion of Ukraine. 12 Ocak 2023 tarihinde <https://ssrn.com/abstract=4064770> veya <http://dx.doi.org/10.2139/ssrn.4064770> adresinden erişildi.
- Öçal, B., & Öztürk, M. S. (2022). Rusya-Ukrayna savaşının Türkiye ile Ukrayna arasındaki dış ticarete etkisi. *Karadeniz Sosyal Bilimler Dergisi*, 14(27), 577-596.
- Önder, E. (2022). Ukrayna-Rusya savaşının politik yansımaları. *Avrasya Dosyası*, 13(2), 38-59.
- Ponomareva, N. N. (2014). Transsib as the leading Euro-Asian international transport corridor in Russia. *Science for Education Today*, 4(20), 57-65.

- Schiffing, S., & Kanellos, N. (2022). Five essential commodities that will be hit by war in Ukraine. The Conversation Brief. 29 Ocak 2023 tarihinde <http://researchonline.ljmu.ac.uk/id/eprint/16422/> adresinden erişildi.
- Seggie, F.N., & Bayyurt, Y. (2017). *Nitel araştırma yöntem, teknik, analiz ve yaklaşımları*. Ankara: Anı Yayıncılık.
- Sezgin, V. (2022). How will Ukraine-Russia war affect Turkish trade?. *Abant Sosyal Bilimler Dergisi*, 22(2), 546-557.
- Solmaz, M. (2022). 2002'den covid-19 pandemisine ve Rus-Ukrayna savaşına Türkiye ekonomisinde enflasyon. *Journal of Social Sciences and Humanities*, 6(2), 385-402.
- Stan, S. N., Strateanu, A. G., & Udrea, L. (2022). Global economic influences generated by the current Ukraine-Russia conflict. *Annals of "Valahia" University of Târgoviște, Agriculture*, 14(1), 19-24.
- Şahin, B. E., & Erenel, F. (2021). Kuşak yol girişimi kapsamında deniz ve demir İpekyolu'nun rekabeti. *Güvenlik Stratejileri Dergisi*, 17(40), 725-766.
- T.C. Ticaret Bakanlığı, "Kara Kapılarına ve Araç Türlerine Göre Araç Sayıları" 12 Ocak 2023 tarihinde <https://ticaret.gov.tr/data/61efa03313b876476cc9f9b0/Kara%20Kapilarina%20ve%20Arac%20Turlerine%20Gore%20Arac%20Sayilari..pdf>, adresinden erişildi.
- T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı (2022). Orta koridor mesafe ve süre açısından güçlü bir alternatif. 22 Şubat 2023 tarihinde <https://www.uab.gov.tr/haberler/ulastirma-ve-altyapi-bakani-karaismailoglu-orta-koridor-mesafe-ve-sure-acisindan-guclu-bir-alternatif>, adresinden erişildi.
- Toraman, Y. (2022). Turkey's role in silk road routes: energy supply security of European Union after Ukraine-Russian war. *Journal of Management Marketing and Logistics*, 9(1), 16-26.
- Toygar, A., & Yıldırım, U. (2022). Rusya Ukrayna çatışmasının deniz lojistiğine etkisi. *Mersin Üniversitesi Denizcilik ve Lojistik Araştırmaları Dergisi*, 4(2), 163-180.
- Yıldırım, A., & Şimşek, H. (2000). *Sosyal bilimlerde nitel araştırma yöntemleri*. Ankara: Seçkin Yayıncılık.
- Yılmaz, F. (2019). Mekânsal anlamda lojistik merkez kavramı ve Hadımköy Lojistik Merkezi. *Kent Akademisi*, 12(1), 186-199.