

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ



- 2026-2027 GÜZ Y.Y.
- Öğr. gör. ORHAN ŞENSES
- osenses@trabzon.edu.tr

Önsöz

- Lojistik, yalnızca mal ve hizmetlerin taşınması değil; bilgi, sermaye ve insan kaynağının etkin yönetimini de kapsayan stratejik bir alandır.
- Bu ders kapsamında öğrencilerimiz; kavramları, tarihsel gelişimi, günümüzdeki önemi ve geleceğe yönelik boyutları inceleyeceklerdir.
- Küreselleşme, dijitalleşme ve sürdürülebilirlik odaklı dönüşüm, lojistik eğitiminin önemini artırmaktadır.

Giriş

- **Lojistik;** ürün, hizmet ve bilginin ilk çıkış noktasından tüketiciye kadar planlanması ve yönetimidir.
- Modern lojistik; taşımacılık, depolama, envanter yönetimi, paketleme, gümrükleme, sigorta, bilgi akışı ve müşteri hizmetlerini kapsar.
- Amaç: 7 Doğru Prensibi (doğru ürün, miktar, durum, yer, zaman, müşteri, maliyet).

Lojistiğin Tarihsel Gelişimi

- • **Antik Çağlarda** lojistik, askeri ikmal faaliyetleri ile başlamıştır.
- • **Orta Çağ'da** İpek ve Baharat Yolu lojistiğin temelini oluşturmuştur.
- • **Sanayi Devrimi** ile üretim ve dağıtım hız kazanmıştır.
- • **20. yüzyılda** küreselleşme ile lojistik stratejik bir sektör olmuştur.
- • **Günümüzde** dijitalleşme, e-ticaret ve sürdürülebilirlik ön plandadır.

Lojistikte 7 Doğru Prensipleri

1. Doğru Ürün

2. Doğru Miktar

3. Doğru Durum (Kalite)

4. Doğru Yer

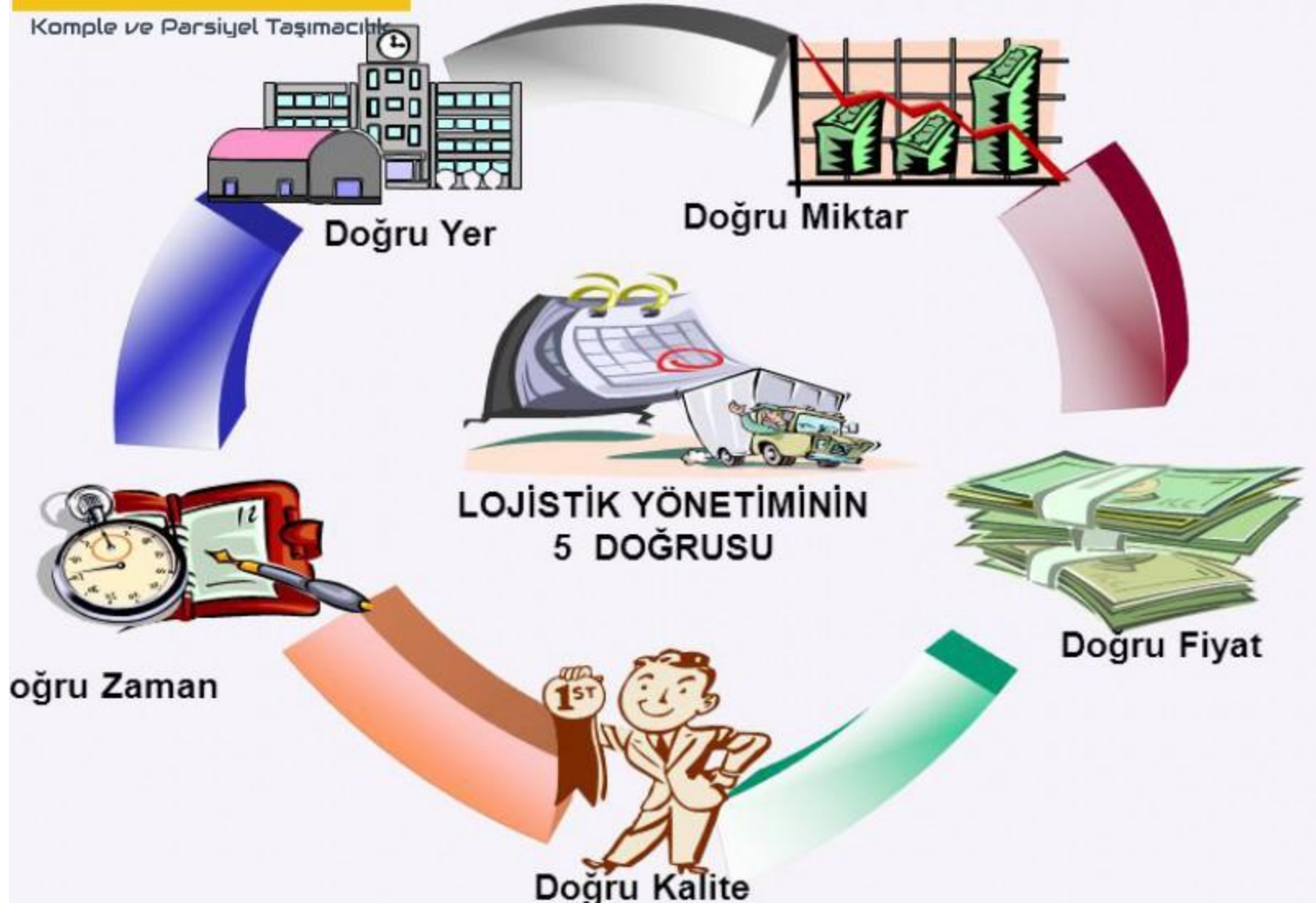
5. Doğru Zaman

6. Doğru Müşteri

7. Doğru Maliyet

KaRem Deppo

Komple ve Parsiyel Taşımacılık



Lojistikte Zamanın Önemi

- Zaman, müşteri memnuniyetini ve işletme verimliliğini doğrudan etkiler.
- **Müşteri Memnuniyeti**: Hızlı ve zamanında teslimat sadakati artırır.
- **Tedarik Zinciri Senkronizasyonu**: Zamanlama hataları zincirleme aksaklık doğurur.
- **Maliyet Kontrolü**: Gecikmeler ek maliyet ve cezalar yaratır.
- **Rekabet Avantajı**: Hızlı teslimat, pazarlamada güçlü bir değer önerisidir.
- **Küresel Ticaret**: JIT üretim ve gümrük işlemlerinde zaman kritik önemdedir.

Lojistikte Zamanın Önemi



Müşteri Memnuniyeti



Tedarik Zinciri Senkronizasyonu



Maliyet Kontrolü



Rekabet Avantajı



Küresel Ticaret & JIT

Kaynakça

- - Christopher, M. (2016). Logistics & Supply Chain Management. Pearson Education.
- - Rushton, A., Croucher, P., & Baker, P. (2017). The Handbook of Logistics and Distribution Management. Kogan Page.
- - T.C. Ticaret Bakanlığı, Lojistik Raporları.
- - UTİKAD Yayınları.

LOJİSTİK NEDİR ?

Lojistik;

**“ Hammadde, yarı mamul, mamul ve ilgili bilgilerin ,
-üretim noktasının başından tüketim noktasına kadar,
-müşteri gereksinimlerini karşılamak amacıyla,
etkin ve düşük maliyetli bir şekilde
akış ve depolanması süreçlerinin,planlanması,
uygulama ve kontrol edilmesi”**
olarak tanımlanmaktadır.”

- **TARİHSEL SÜREÇTE LOJİSTİK OLGUSU**

LOJİSTİK KAVRAMI ve gelişimi *logisticos*” kelimesinden türemiş olup, “hesap yapma bilimi ya da “hesapta beceri” anlamına gelmektedir.

- Akademik çalışmalarda lojistik ile ilgili ilk atıflar 1960 lı yıllarda görülmüştür.
- **1966-1970 ARASI YILLAR:**
- Lojistikle ilgili ilk **TEST DÖNEMİ** olduğu söylenebilir.
- **1970-1980 ARASI YILLAR:**
- lojistiğin çok sayıda özel ve kamu girişimleri ile **KURUMSALLAŞ Tıǵı** dönem olmuştur.

- **1980-1990 DÖNEMİ:**
- Taşımacılık düzenlemeleri,
- **BİLGİSAYAR TEKNOLOJİSİNE GİRİŞ VE İLETİŞİM** de devrim yaratan teknolojik ve politik değişimlerin yaşandığı bir süreç olmuştur.
- **20. YÜZYIL SONU 21.YÜZYIL BAŞI İSE** Lojistik kavramı: globalleşme,
- tedarik zinciri yönetimi ve
- kaynak yönetimi vb.
- kavramlar ile anılır olmuştur.

- **GÜNÜMÜZDE LOJİSTİK;**
- malların, kişilerin ve bilginin akışının optimizasyonu olarak kabul edilmiştir.
- Lojistik, outsourcing, değer zinciri, ulaştırma ekonomisi, dağıtım planlaması vb. kavramların da tartışılmasının kaynağı şeklinde görülmektedir.
- **Ticaret sektöründe** ise lojistik kavramı daha fazla iş odaklı olarak değerlendirilmektedir.

- Lojistik sektörü, dünyada pek çok ülkede ve Türkiye’de hızlı gelişim gösteren az sayıda sektörden biridir.
- ABD’de 20. yüzyılın son çeyreğinde yapılan bir araştırmada, 21. yüzyılın gelişecek üç iş kolundan biri olarak da görülmektedir
- 1-Bilgi Teknolojisi,
- 2-Mikro Biyoloji,
- 3-LOJISTIK.

Lojistik Sektörünün Gelişmesinde Etkili Faktörler

- Küreselleşme ve uluslararası ticaret hacmindeki artış
- Sanayileşme ve üretim kapasitesinin genişlemesi
- E-ticaretin yaygınlaşması ve hızlı teslimat talepleri
- **Teknolojik gelişmeler:**
 - -Dijitalleşme,
 - -otomasyon,
 - -GPS tabanlı sistemler

- **Altyapı yatırımları:**
 - Ulaşım ağları,
 - limanlar,
 - havaalanları ve
 - lojistik merkezler
- **Politik ve hukuki düzenlemeler:**
 - Ticaret anlaşmaları ve devlet teşvikleri
- **Sürdürülebilirlik ve çevresel hassasiyetler:**
 - Yeşil lojistik uygulamaları

Türkiye’de Lojistik Sektörünün Gelişimi

- **Stratejik coğrafi konum:**
 - Avrupa-Asya-Afrika arasında bir geçiş noktası
 - Gümrük Birliği (1996) ve U.A. ticaretin kolaylaştırılması
- **Altyapı yatırımları:**
 - Karayolu, demiryolu, denizyolu ve havayolu projeleri
 - Serbest bölgeler ve lojistik merkezlerin oluşturulması
 - E-ticaretin büyümesi ve buna paralel lojistik çözümler
 - Yabancı yatırımların ve devlet teşviklerinin sektöre katkısı

Lojistikte Kullanılan Teknolojiler

- **Dijital takip ve izleme sistemleri:**
 - GPS, RFID teknolojileri
 - Depo otomasyonları ve robotik sistemler
 - Büyük veri analizi ve yapay zekâ destekli optimizasyon
 - Nesnelerin İnterneti (IoT) tabanlı süreç yönetimi
 - Bulut tabanlı tedarik zinciri yönetim sistemleri

IoT (Internet of Things / Nesnelerin İnterneti)



Kısaca IoT nedir?

- İnternete bağlı cihazların (sensörler, makineler, ev aletleri, araçlar vb.) birbiriyle haberleşmesi ve veri paylaşmasıdır.
- Amaç: Nesnelerin veri toplayıp aktarmasıyla süreçleri daha akıllı, verimli ve otomatik hale getirmek.



Kullanım Alanları:

- **Akıllı evler:** Akıllı priz, termostat, güvenlik kamerası.
- **Sağlık sektörü:** Akıllı saatler, uzaktan hasta takibi.
- **Sanayi 4.0:** Üretim makinelerinin birbirleriyle haberleşmesi.
- **Tarım:** Toprak nemi sensörleri, akıllı sulama.
- **Ulaşım:** Akıllı trafik ışıkları, otonom araçlar.

Kaynakça

- OpenAI. (2025). ChatGPT (Sürüm: GPT-4o). Erişim adresi: <https://chat.openai.com>

2.3.LOJİSTİK KAVRAMI

- Lojistik geleneksel yaklaşımda taşıma ve depolama odaklı algılanmaktadır.
- Oysa lojistik olgusunun tanımı için hareketi ve depolanması ile konuya çok dar açıdan yaklaşılmış olmaktadır.
- Bir bakış açısına göre; lojistik kavramı **tedarik, üretim ve dağıtım faaliyetlerine yönelik olarak, kaynakların tahsis edilmesi ve kontrolü süreci** şeklinde algılanmaktadır

- Görülebileceği gibi, her biri işletmelerin başarı performanslarında belirleyici olabilecek yapıdadırlar.

- *Lojistik ilkeleri,*

- 1)uyum,
 - 2)sadelik,
 - 3)esneklik,
 - 4)ekonomiklik,
 - 5)standartlara uygunluk,
 - 6)iş süreçlerinin öncelikli değerlendirilmesi ve
 - 7)izlenebilirlik
-
- olmak üzere 7 temel başlıkta incelenebilir

• 1. Uyum:

- 'lojistik süreçte ;
- planlamacılar,
- uygulayıcılar ve
- nihai müşteriler
- arasında doğru bilgi akışı ve koordinasyonun sağlanması,

- **Tanım**

- Uyum ilkesi, lojistik sistemde yer alan tüm süreçlerin, teknolojilerin, departmanların ve paydaşların **birbirleriyle entegre, koordineli ve esnek bir şekilde çalışabilmesini** ifade eder. Amaç, tedarik zincirindeki her halkayı uyum içinde yöneterek kesintisiz bir akış sağlamaktır.

- **Önemi**

1. **Koordinasyon:** Tedarikçi, üretici, dağıtıcı ve müşteri arasında bilgi ve malzeme akışının uyumlu olmasını sağlar.
2. **Verimlilik:** Kaynakların en etkin şekilde kullanılması ve gereksiz tekrarların önlenmesi.
3. **Esneklik:** Piyasa koşullarındaki değişimlere hızlı uyum sağlama.
4. **Risk Yönetimi:** Uyumlu işleyen bir sistemde beklenmeyen durumlara daha hızlı müdahale edilir.
5. **Müşteri Memnuniyeti:** Daha doğru planlama ve zamanında teslimat ile müşteri beklentilerinin karşılanması.

- **Uygulama Alanları**
- **Tedarik Zinciri Entegrasyonu:** Üretim, lojistik ve satış birimlerinin ortak veri tabanında çalışması.
- **Bilgi Teknolojileri:** ERP, CRM, WMS gibi sistemlerin birbirine entegre edilmesi.
- **Ortak Planlama:** Satış ve operasyon planlarının (S&OP) farklı departmanlarla uyumlu yürütülmesi.
- **Uluslararası Ticaret:** Farklı ülke mevzuatlarına ve gümrük süreçlerine uyum sağlama.

- **Örnek**
- Bir e-ticaret firmasının ERP sistemi ile kargo firmasının takip sistemi arasında entegrasyon kurulması.
- Çok uluslu bir lojistik firmasında farklı ülkelerdeki depoların aynı standartlarla yönetilmesi.
- Gümrük süreçlerinin AB veya uluslararası mevzuata uygun hale getirilmesi.

• 2.Sadelik:

- Birden çok işletmeye uzanan lojistik operasyonların, planlanması ve uygulanması sırasında;
- karmaşık ve içinden çıkılması zor bir yapı yerine, yalın ve kolay uygulanabilir bir sistematik yapının kurulması,

• 3.Esneklik:

- Lojistik operasyonların ve yöntemlerin,
- değişen durum ve taleplere göre farklılaşabilecek ve çözüm üretebilecek esaslara sahip olması,

Lojistikte Esneklik İlkesi

- **1. Tanım**

- **Esneklik**, lojistik sistemin değişen koşullara (talep, tedarik, pazar, çevre) hızlı ve etkili biçimde uyum sağlayabilme yeteneğidir.
- Yani sistem **sabit planlara sıkışmaz**, yeni koşullara göre kendini yeniden düzenleyebilir.

- **2. Esnekliğin Boyutları**

- **2.1.Talep Esnekliği:** Müşteri talebindeki dalgalanmalara karşı hazırlıklı olmak (ör. ani talep artışında ek araç veya depo alanı devreye sokmak).
- **2.2.Üretim Esnekliği:** Üretim hattını veya tedarik sürecini farklı ürünlere/düzeyle göre ayarlayabilmek.
- **2.3.Taşıma Esnekliği:** Alternatif güzergâhlar ve taşıma modları (ör. denizyolu aksayınca demiryolu/karayolu devreye sokmak).

- **2.4. Depolama Esnekliği:** Depo alanlarını kısa sürede büyütüp küçültebilmek veya yeni lokasyonlar ekleyebilmek.
- **2.5. Organizasyonel Esneklik:** Kriz anında (grev, doğal afet, pandemi) yönetim ve insan kaynağını yeniden planlayabilmek.
- **2.6. Finansal Esneklik**
 - Ani krizlerde (kur dalgalanması, navlun artışı) ek finans kaynağı yaratabilmek.
 - Örn: Navlun fiyatı 3 katına çıkınca alternatif finansman yöntemleri ile tedariki sürdürebilmek.

- **2.7. Bilgi / Teknoloji Esnekliği**
- Lojistik bilişim sistemlerini ve teknolojiyi hızlı adapte edebilmek.
- Örn: RFID, IoT veya rota optimizasyon yazılımlarını hızlıca devreye almak.

3. Önemi

- Küresel ticarette **belirsizlik** çok yüksek → esneklik rekabet avantajı sağlar.
- Esnek firmalar:
 - Krizleri daha az zararla atlatır.
 - Müşteri memnuniyetini sürdürür.
 - Tedarik zincirinde güven yaratır.

4. Örnekler

- **E-ticaret:** Black Friday'de normalin 5 katı siparişi yönetmek için geçici depo kiralamak.
- **Uluslararası taşımacılık:** Savaş/ambargo nedeniyle kapalı rotaları bypass edecek yeni güzergâh bulmak.
- **Pandemi örneği:** Uçak seferleri durunca kargo şirketlerinin yolcu uçaklarını yük taşımacılığına uyarlaması.

5. Akademik Perspektif

- Esneklik, lojistik yönetiminde **“7 Doğru (7 Right)”** ilkesini destekler:
 - Doğru ürün, doğru müşteri, doğru miktar, doğru koşul, doğru zaman, doğru yer, doğru maliyet.
- Bu doğruların sürdürülebilmesi, ancak esnek bir lojistik yapıyla mümkündür.

• 4.Ekonomiklik:

- Lojistikte temel hedeflerden biri olan lojistik işlemlerin;
- en az maliyetle gerçekleştirilmesi yönünde kaynakların ,
- etkin ve
- verimli
- kullanılmasına yönelik yeni stratejilerin ortaya konulması

- **5.Standartlara Uygunluk:**

- (örn. Konteyner standartları,uzunluk ölçüsü,ağırlık birimi vb.)Özellikle U.A iş akışında* önemli olan standartların malzemedede, hizmetlerde ve kullanılan yöntemlerde esas alınması,
- **Pound**, emperyal sistemde kullanılan bir **kütle** ölçüsüdür ve günlük yaşamda bir **ağırlık birimi** olarak kabul edilir,
- **pound**, resmi olarak **453,59** gram olarak tanımlanır.

Standartlara Uygunluk

- Tanım: Lojistik süreçlerin ulusal ve uluslararası standartlara uygun şekilde yürütülmesi.
 - Amaç: Güvenlik, kalite, hız ve maliyet dengesini sağlamak.
 - Kapsam: ISO 9001, ISO 28000, ISO 14001, gümrük mevzuatları, INCOTERMS.
 - Hukuki Uyum: Kurallara uyum ihlallerin önüne geçer.
 - Müşteri Memnuniyeti: Zamanında ve sorunsuz teslimat sağlar.
 - Rekabet Avantajı: Uluslararası pazarda tercih edilme.
 - Sürdürülebilirlik: Çevre ve güvenlik standartlarının korunması.

Örnekler

- Taşıma araçlarının ADR (tehlikeli madde taşımacılığı) standartlarına uygun olması.
- Depolarda yangın güvenliği, raf sistemleri ve iş güvenliği standartlarının uygulanması.
- ISO 28000 güvenlik yönetim sisteminin lojistik operasyonlarda kullanılması.
- INCOTERMS 2020 kurallarına göre teslim şekillerinin netleştirilmesi.

Standartlara Uygunluk - Görsel Şema

Hukuki Uyum
Kanun ve yönetmeliklere uygunluk

Müşteri Memnuniyeti
Zamanında ve sorunsuz teslimat

Rekabet Avantajı
Uluslararası pazarda tercih edilme

Sürdürülebilirlik
Çevre ve güvenlik standartları

- **6. İş Süreçlerinin Doğru Önceliklendirilmesi:**
- Lojistik uygulamalarda başarılı olmanın esası, diğer temel ilkelerle de uyumlu olacak şekilde faaliyetlerin **doğru bir planlama ile gerçekleştirilmesi,**

- **Tanım**
- Lojistik faaliyetlerde **iş süreçlerinin aciliyet ve önem derecesine göre sıralanması** ve önceliklendirilmesi, hem operasyonel verimlilik hem de müşteri memnuniyeti açısından kritik bir ilkedir.

- **Önemi**
- **Verimlilik:** Kaynak israfını ve zaman kaybını önler.
- **Müşteri Memnuniyeti:** Kritik siparişlerin hızlı işlenmesini sağlar.
- **Kaynak Yönetimi:** İnsan gücü, depo ve araçların doğru kullanımı.
- **Risk Azaltma:** Öncelikli işlere odaklanarak olası aksaklıkların etkisini en aza indirir.
- **Rekabet Avantajı:** Rakiplerden daha hızlı ve etkin hizmet sunma olanağı verir.

- **Uygulama Alanları**

1.ABC Analizi: En değerli ürün ve müşterilere öncelik verilmesi.

2.Sipariş Yönetimi: Acil müşteri siparişlerinin öne alınması.

3.Taşıma Planlaması: Önceliği yüksek rotaların belirlenmesi.

4.Depo Yönetimi: Hızlı hareket eden ürünlerin kolay erişilebilir yerlerde depolanması.

Öncelik Matrisi (Önem / Aciliyet)

	Acil	Acil Değil
Önemli	Hemen yapılmalı (Kritik siparişler)	Planlanmalı (Düzenli tedarik)
Önemsiz	Yetki devri (Küçük acil işler)	Minimum öncelik (Erteleme mümkün)

- **7.İzlenebilirlik;** (kargom nerede?)

- Özellikle elektronik alt yapının ve bilgi işlem teknolojisinin gücü ile tüm iş akışı hakkında istenen bilginin anında verilebilmesi ve buna bağlı olarak karşılaşılması muhtemel sorunların başlangıçta önlenebilmesi,
- şeklinde belirtilebilir.

- **Tanım**
- İzlenebilirlik, lojistik süreçlerde **ürünlerin, malzeme akışının, taşıma araçlarının ve süreçlerin anlık veya geçmişe dönük olarak takip edilebilmesi** anlamına gelir. Bir ürünün üretim noktasından müşteriye ulaşana kadar geçtiği tüm aşamaların kaydedilmesi ve izlenmesi bu ilkenin temelini oluşturur.

- **Önemi**

- 1. Şeffaflık:** Tedarik zincirinde süreçlerin tüm paydaşlar tarafından görülmesini sağlar.
- 2. Hata Tespiti:** Aksaklıkların nerede ve neden kaynaklandığını hızlıca belirleme olanağı verir.
- 3. Kalite Yönetimi:** Ürünlerin standarda uygun olup olmadığını kontrol etmeyi kolaylaştırır.
- 4. Müşteri Memnuniyeti:** Müşteri siparişlerini takip edebilir, güven duygusu artar.
- 5. Yasal Uyum:** Gıda, ilaç, kimya gibi sektörlerde mevzuata uyum açısından zorunludur.
- 6. Risk Yönetimi:** Olası geri çağırımlarda hangi ürünlerin etkilendiği hızlıca belirlenir.

- **Uygulama Alanları**
- **Barkod ve RFID Teknolojileri:** Ürünlerin anlık olarak takip edilmesi.
- **GPS Takip Sistemleri:** Taşıma araçlarının konum ve rota izlenmesi.
- **ERP ve WMS Sistemleri:** Depo ve stok hareketlerinin kayıt altına alınması.
- **Blockchain Tabanlı İzleme:** Özellikle gıda ve ilaç lojistiğinde güvenli kayıt için.

- **Örnek**
- Bir gıda ürününün üretimden rafta satışa kadar tüm hareketlerinin barkod ile takip edilmesi.
- Kargo şirketlerinde müşteriye gönderi takip numarası verilerek anlık konumun paylaşılması.
- İlaç lojistiğinde her kutunun karekod ile kayıt altına alınarak sahteciliğin önlenmesi.

- <https://chatgpt.com/c/68ea8286-8240-8326-89b9-e29ad1a1245f>

2.4. LOJİSTİK FONKSİYONLAR VE DİNAMİKLERİ

- Küreselleşmeye bağlı olarak;
- farklılaşan ve çeşitlenen ürün ve hizmet ihtiyacı ile
- talebin ve piyasanın değişen görünümü,
 - (giyim kuşamın değişmesi, tüketilen ihtiyaç maddelerinin değişmesi ,dayanıklı tüketim mallarının değişmesi, teknolojik ürünlerin değişmesi...vb)
- yukarıda da değinildiği gibi rekabet stratejilerinin çekirdek ögesi olarak üretim sisteminin yanı sıra lojistik olgusunu da yönetir konuma gelmiştir

- Cranfield üniversitesi profesörlerinden Martin Christoper lojistiğin önemini şu ifadesi ile vurgulamaktadır.
- *“Gelecekte kurumların rekabeti ;*
- *ürettikleri ürünlerde veya tüketilen ülkelerde değil,*
- *kullandıkları tedarik zincirlerinde*
- *olacaktır»*

- Lojistik,
- bugün artık gündemde bu şekliyle çok boyutlu yer almakta, değerlendirilmekte ve lojistik süreçlerin doğru yönetilmesinin önemi ise ciddi biçimde tartışılmaktadır.

2.5. DÜNYADA SON DÖNEMDE LOJİSTİK OPERASYONLARIN FARKLILAŞMASINDA ETKİLİ OLAN FAKTÖRLER

- Dünyada lojistik konusunun son dönemde farklı bir gelişim çizgisine yerleşmesinde etkili olan temel faktörler;
- Araştırmada lojistik faaliyetler açısından önem arzeden değişkenler olarak **tedarikçi ilişkileri, tedarik etkinliği, çevresel sorumluluk, esneklik, değişim yönetimi, sipariş işleme, yenilikçilik ve iletişim faktörleri** incelenmektedir.

- Çin, Hindistan, Brezilya ve Rusya gibi hızla gelişen ekonomilerle ilgili ve bu ekonomilerin yönlendirici olduğu üretim değişiklikleri,
- Dünya ekonomisinin merkezinin piyasalar nedeniyle Asya olması,
- İşçi ücretlerinin ve bir çok sektör için temel girdi kalemi olan petrol ve ürünlerinin fiyatlarının artması,
- Politika ve mevzuattaki uyum nedeni ile Ortak Pazar engellerinin azalması,

DIŞ TİCARETTE LOJİSTİK



© CMA CGM

LOJİSTİĞİN ÖNEMİ VE KATMA DEĞER OLUŞTURMASINDAKİ ROLÜ

Aslına bakarsanız lojistik, zamana karşı nitelikli hizmet sunma yarışıdır.

Bu yapılırken en düşük maliyetle en yüksek hizmet kalitesinin sunulması esastır.

Biliyoruz ki, bir ürünü iyi üretmek, iyi pazarlamak yeterli değildir, bunların en hızlı şekilde, en düşük maliyetle tüketiciye ulaştırılmasını sağlamak rekabetin olmazsa olmaz koşuludur artık.

Lojistiğin genel amacı;

mümkün olan en düşük maliyetle hedeflenen en yüksek hizmet seviyesini sağlamaktır.

"You're either fast or dead"

sloganını benimsemediğiniz sürece yıkıcı rekabetin yaşandığı bir pazar ortamında tutunmanız mümkün olmaz.

- Türkiye'nin lojistik sektörünün toplam büyüklüğünün 2025 yılı itibarıyla **100 milyar ABD dolarını aştığı** ifade edilmektedir. Yaklaşık **11 trilyon dolarlık küresel lojistik pazarı** dikkate alındığında Türkiye, dünya lojistik pazarının yaklaşık **yüzde 1'ine** karşılık gelen bir kapasiteye sahiptir.
- Türkiye'nin lojistik ve taşımacılık sektöründen elde ettiği **hizmet ihracatı** ise 2024 yılında yaklaşık **41 milyar ABD doları**, 2025 yılında ise **42,4 milyar ABD doları** olarak gerçekleşmiştir. Bu tutar, Türkiye'nin toplam hizmet ihracatının yaklaşık **yüzde 35'ini** oluşturmaktadır.
-

- Firmalar, rekabetçi fiyatlar için artık lojistik süreçlerdeki maliyetleri azaltma yoluna gitmektedir.
-
- Nitekim yapılan akademik çalışmalarda;
- **dünyada üretilen her bir doların %25'inin lojistik faaliyetler için harcandığı** görülmektedir.

- Türkiye ulaşım altyapı projelerini planlarken;
- sadece boru hatlarına odaklı bir koridor ülkesi olmaktan ziyade;
- ulaşım alt yapısını, doğu-batı eksenlerinin yanı sıra kuzey-güney eksenlerine göre kurup şekillendirmeye gayret gösteriyor.

- Türkiye lojistik konumu itibariyle, Batı Avrupa-Asya transit taşımacılığı çerçevesinde birçok önemli ulaştırma şebekesi ve koridorunun içerisinde kilit bir ülkedir ve Jeostratejik açıdan üç kıtanın kesişim noktasındadır.

-

Avrupa–Asya-Afrika arasında bir geçiş noktası.

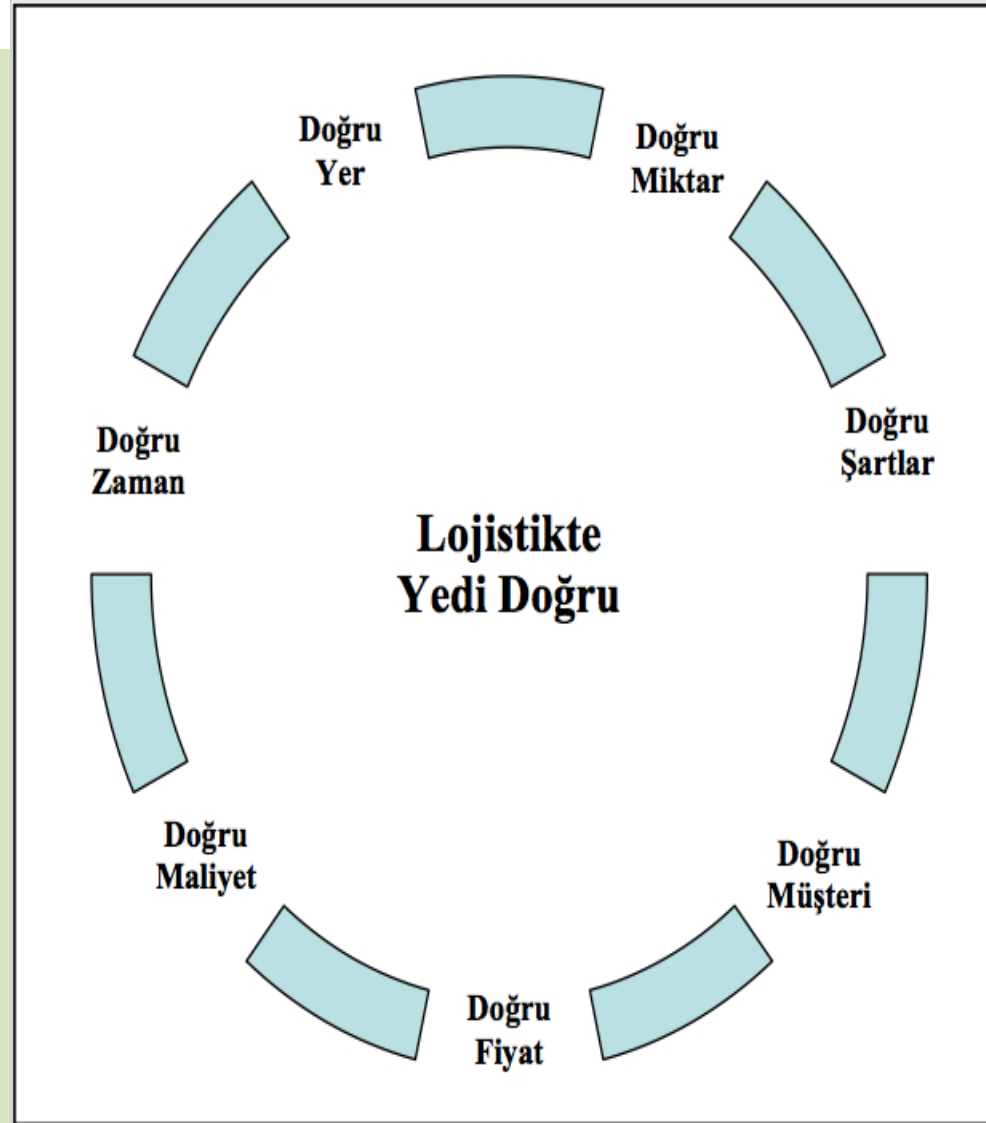


- Türkiye, AB, Orta Asya, Kuzey Avrupa ülkelerine, Rusya'ya ve Arap dünyasına **3 saatlik uçuş mesafesindedir.**
- Bu bakış açısıyla ülkemiz, Avrupa, Balkanlar, Karadeniz, Kafkaslar, Hazar, Orta Asya, Orta Doğu ve Kuzey Afrika ülkeleri için bir dağıtım ve toplama (aktarma) merkezi olabilecek özelliği ile uluslararası lojistik açısından çok uygun bir konumdadır.



Lojistiğin 7 Doğrusu

- ☐ Doğru ürünün
- ☐ Doğru şartlarda
- ☐ Doğru miktarda
- ☐ Doğru yerde
- ☐ Doğru zamanda
- ☐ Doğru müşteride
- ☐ Doğru maliyet



DIŞ TİCARETE GENEL BAKIŞ

1.1.DIŞ TİCARET KAVRAMI VE TEMEL UNSURLAR

1.1.1.Dış ticaret kavramı ve kapsamı

Dış ticaretin tarihçesi oldukça eskidir.

İpek yolu ticareti bu noktada çok önemlidir.

Daha sonraları keşiflerin artmasıyla ticaret yolları değişmiş, yeni kıtalar keşfedilmiş, sömürgeler artmış ve u.a. Dış ticaret yeni boyutlar kazanmıştır.

- Ülkeler arasında çeşitli bölgelerde yer alan ve oldukça çok kullanılan ürünlerin zaman zaman kullanıldığı veya kullanılacağı yerlere taşınmaya başlamasıyla birçok ticaret yolu oluşmuştur. Uygarlıklar arasında köprü görevi gören bu yollar ile birlikte birçok ürün taşınmıştır.
- Ürünler dışında insanların taşımacılığı sağlanmış.
- Kùltürler birleşmiştir.
- Dünya tarihimizde oldukça önemli olan bu ticaret yollarını gelin hep birlikte öğrenelim.

Dünya Tarihinin En Önemli Ticaret Yolları

- **Baharat Yolu.**
- **İpek Yolu.**
- Tuz Yolu.
- Kral Yolu.
- Kürk yolu
- Trans Sahra Yolu.
- Çay Ve At Yolu.
- Amber Yolu.



Dünya'da ki Önemli Boğazlar ve Kanallar



Hazırlayan : Ahmet Burak Kargı

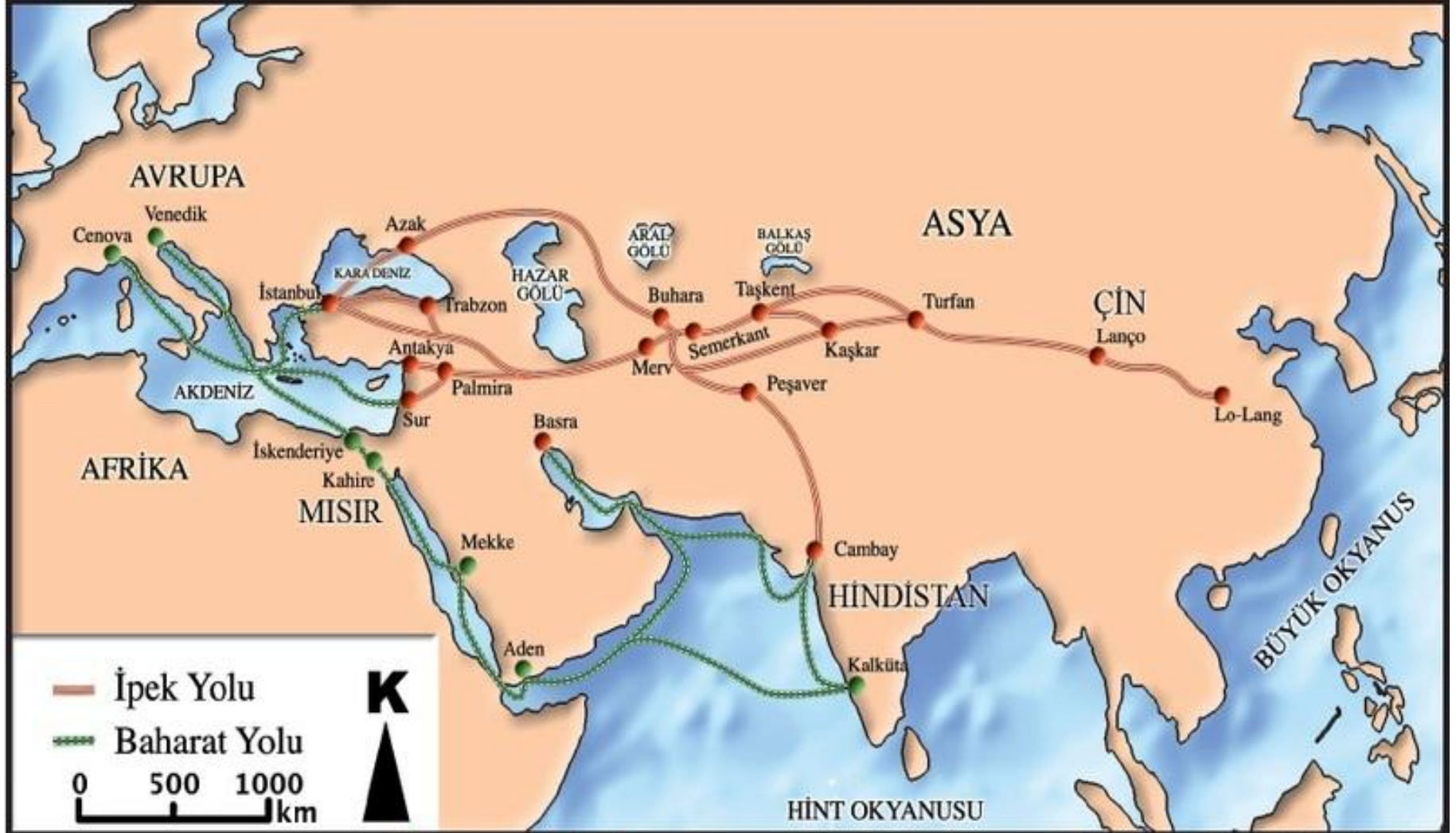
Dünya'daki Önemli Boğazlar ve Kanallar



1- İstanbul Boğazı	5- Hürmüz Boğazı	9- Panama Kanalı	13- Bering Boğazı
2- Çanakkale Boğazı	6- Cebeli Tarık Boğazı	10- Ümit Burnu	
3- Süveyş Kanalı	7- Korint Kanalı	11- Macellan Boğazı	
4- Badülmendep Boğazı	8- Dover Boğazı	12- Malakka Boğazı	



İPEK VE BAHARAT YOLU



İPEK YOLU

- Çin'i, Asya üzerinden Anadolu ve Avrupa'ya bağlayan tarihi kervan yolu.
- En çok taşınan ticaret eşyası ipek olduğu için, bu yola İpek Yolu adı verilmiştir.

İPEK YOLU

- İpek Yolu milattan önce kullanılmaya başlandı. İpek Yolu esas itibariyle Antakya'dan başlayarak İran ve Afganistan'ın kuzeyinden geçerek Pamir Ovası*na kadar varırdı. Burada Taş Kule denilen yerde batıdan gelen ticari mallar, doğunun mallarıyla değiştirilirdi.
- *Pamir Platosu, Çin Uygur Özerk Bölgesi'nde bulunan Baisha Gölü çevresinde yer alıyor. Günümüzde oldukça sessiz olan Pamir Platosu, döneminde İpek Yolu'nun son bulunduğu noktaydı.

Dış Ticaret ve Lojistik

- ▶ 1-Develer ile İpek Yolu Taşımacılığı
- ▶ 2-Gemi Yolu ile İpek Yolu Taşımacılığı (Ümit Burnu)
- ▶ 3-Gemi Yolu ile İpek Yolu Taşımacılığı (Kızıldeniz)

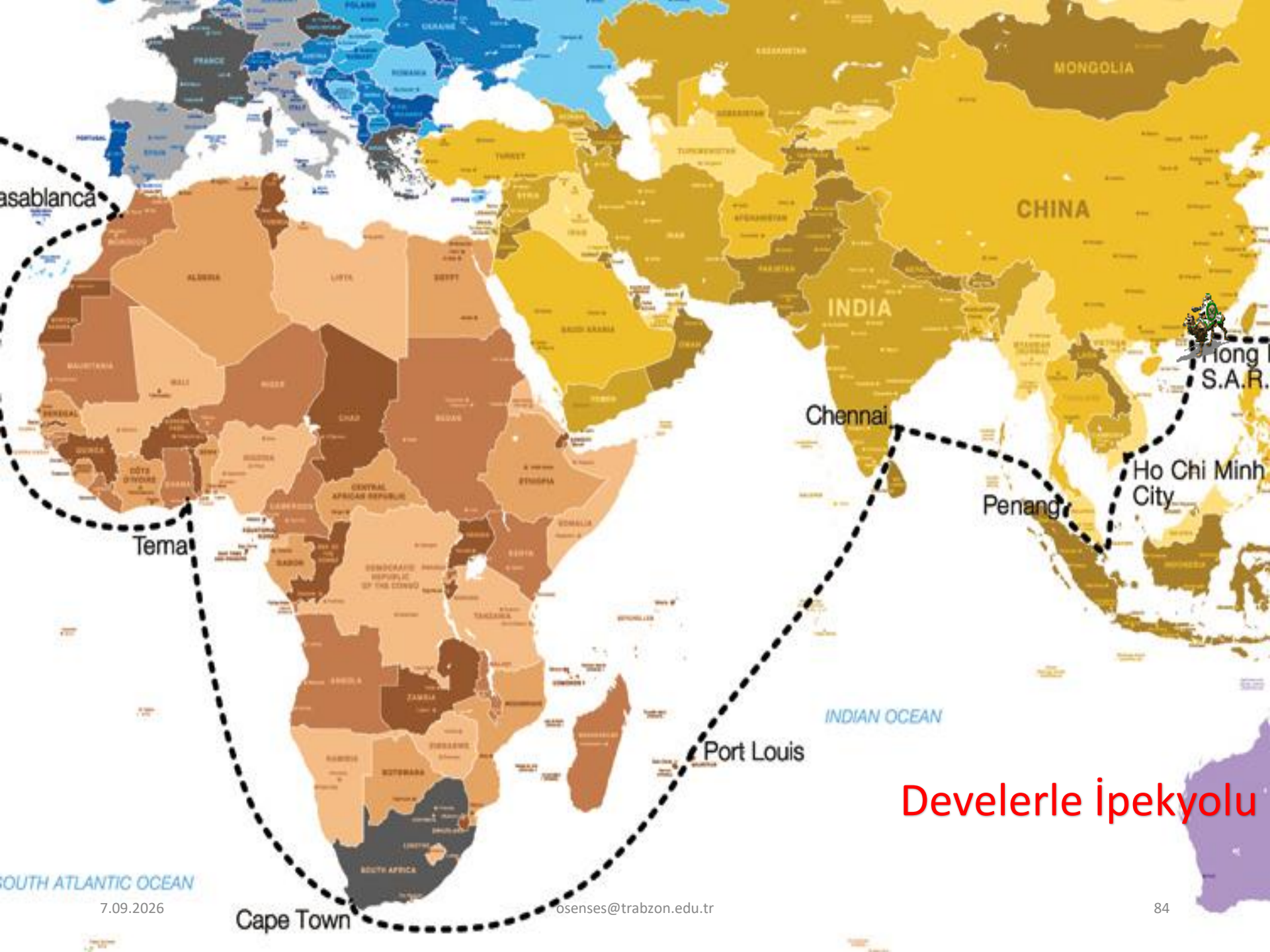
Orhan ŞENSES
Ögr. Gör.

Dış Ticaret ve Lojistik

► Develer ile İpek Yolu Taşımacılığı

- Gemi Yolu ile İpek Yolu Taşımacılığı (Ümit Burnu)
- Gemi Yolu ile İpek Yolu Taşımacılığı (Kızıldeniz)

Orhan ŞENSES
Ögr. Gör.



Casablanca

Tena

Chennai

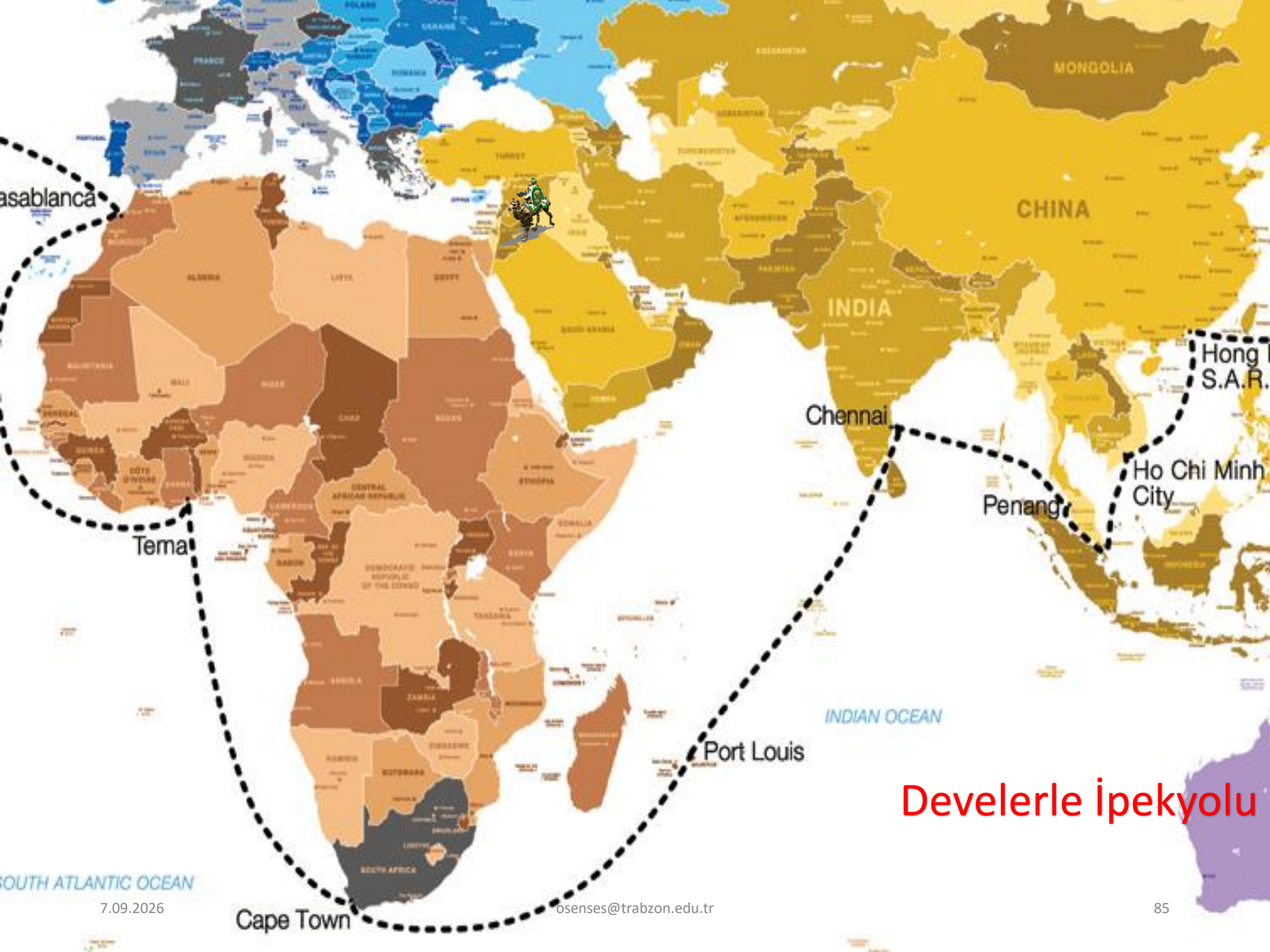
Penang

Ho Chi Minh City

Port Louis

Cape Town

Develerle ipekyolu

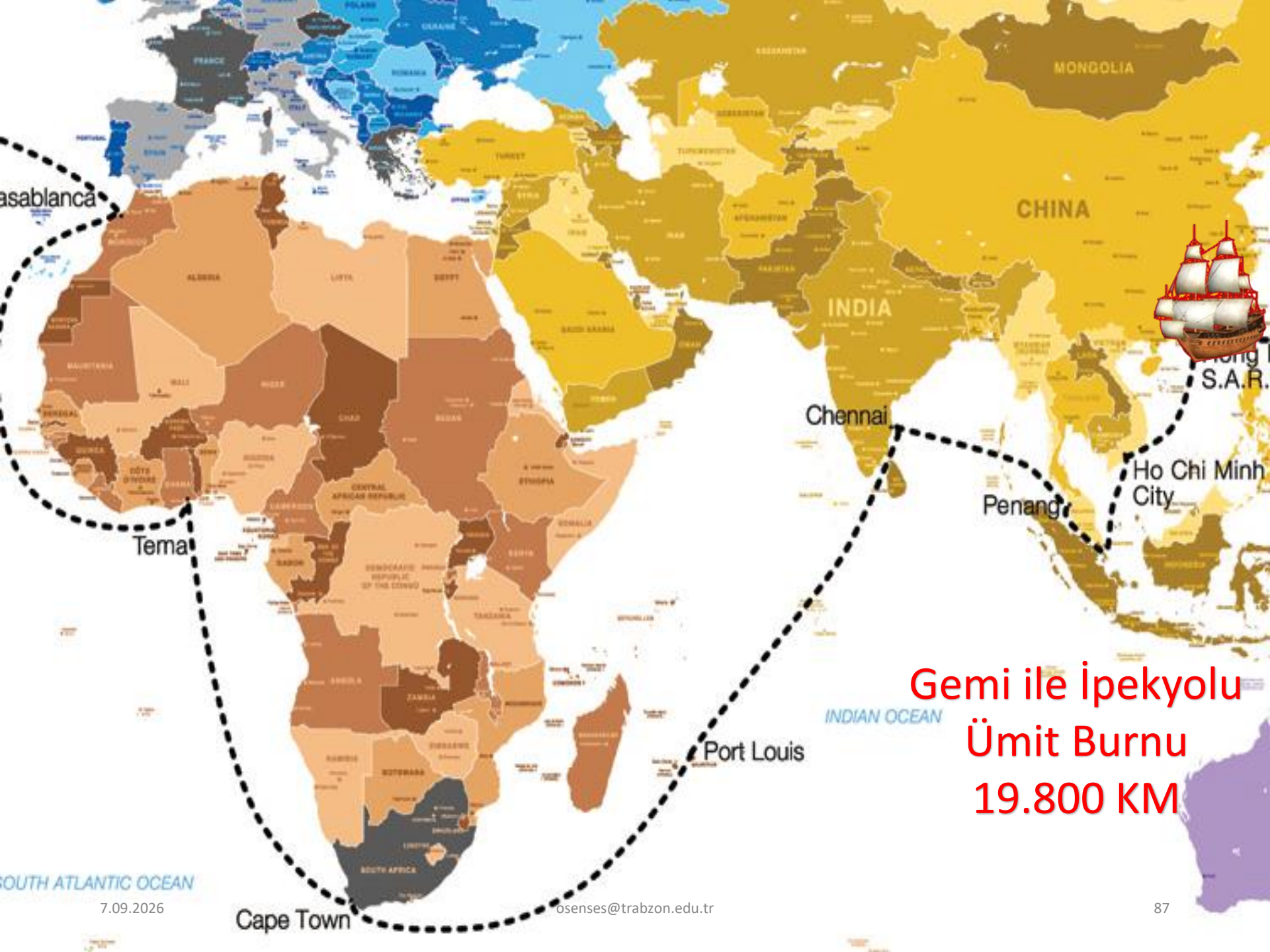


Develerle İpekyolu

Dış Ticaret ve Lojistik

- ▶ Develer ile İpek Yolu Taşımacılığı
- ▶ **Gemi Yolu ile İpek Yolu Taşımacılığı (Ümit Burnu)**
- ▶ Gemi Yolu ile İpek Yolu Taşımacılığı (Kızıldeniz)

Orhan ŞENSES
Ögr. Gör.



Casablanca

Tema

Cape Town

Chennai

Penang

Ho Chi Minh City



Gemi ile İpekyolu
Ümit Burnu
19.800 KM

SOUTH ATLANTIC OCEAN

INDIAN OCEAN

Port Louis

7.09.2026

osenses@trabzon.edu.tr

87



ÇİN'DEN LONDRA'YA DENİZ YOLU

Malakka Boğazı - Ümit Burnu - Londra



ÖZET

1. Şanghay: Konteyner gemisi limanda yüklenir ve yola çıkar. taşımacılığı

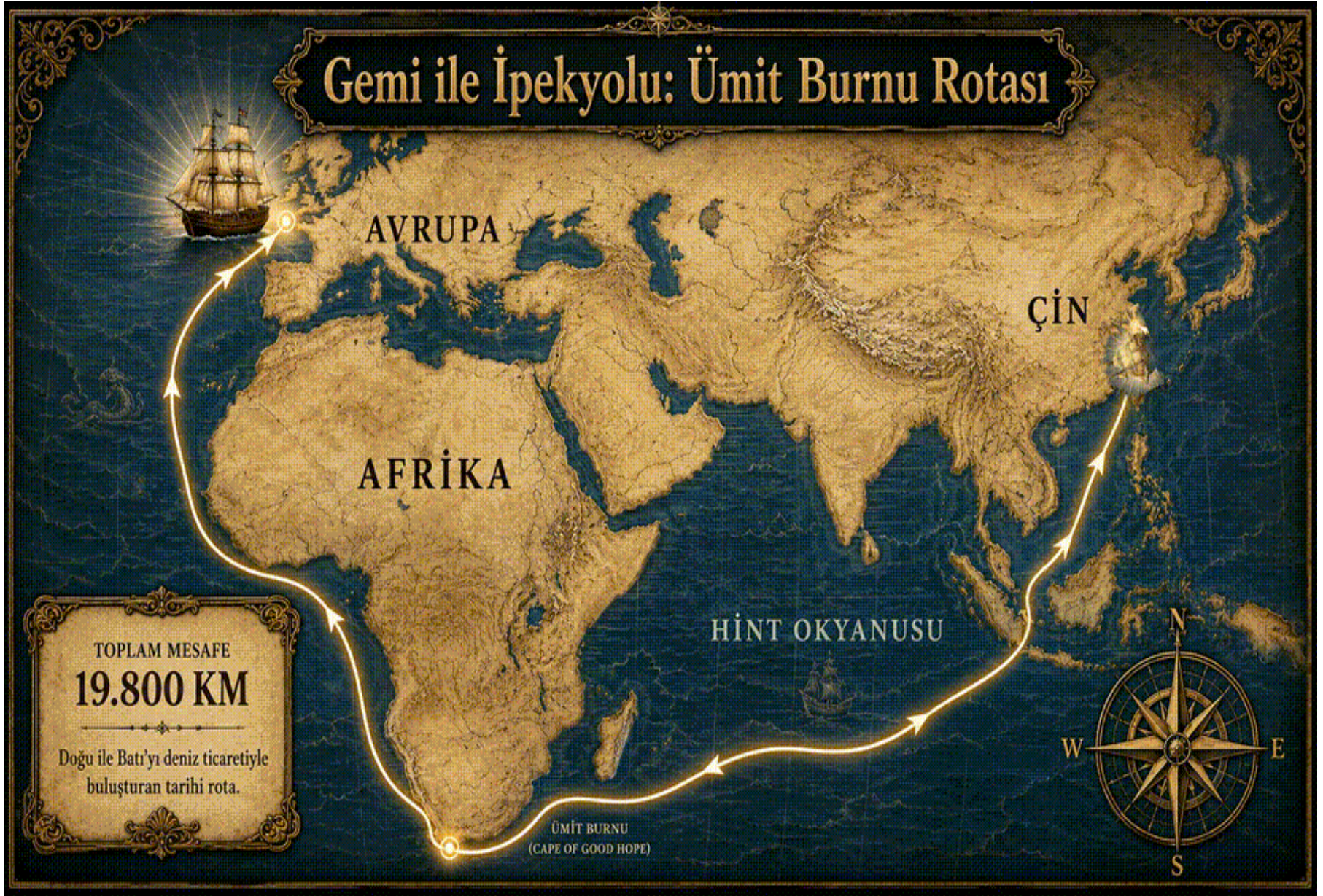
Güzergâh: Şanghay → Malakka Boğazı → Ümit Burnu → Londra



Gemi ile İpekyolu: Ümit Burnu Rotası



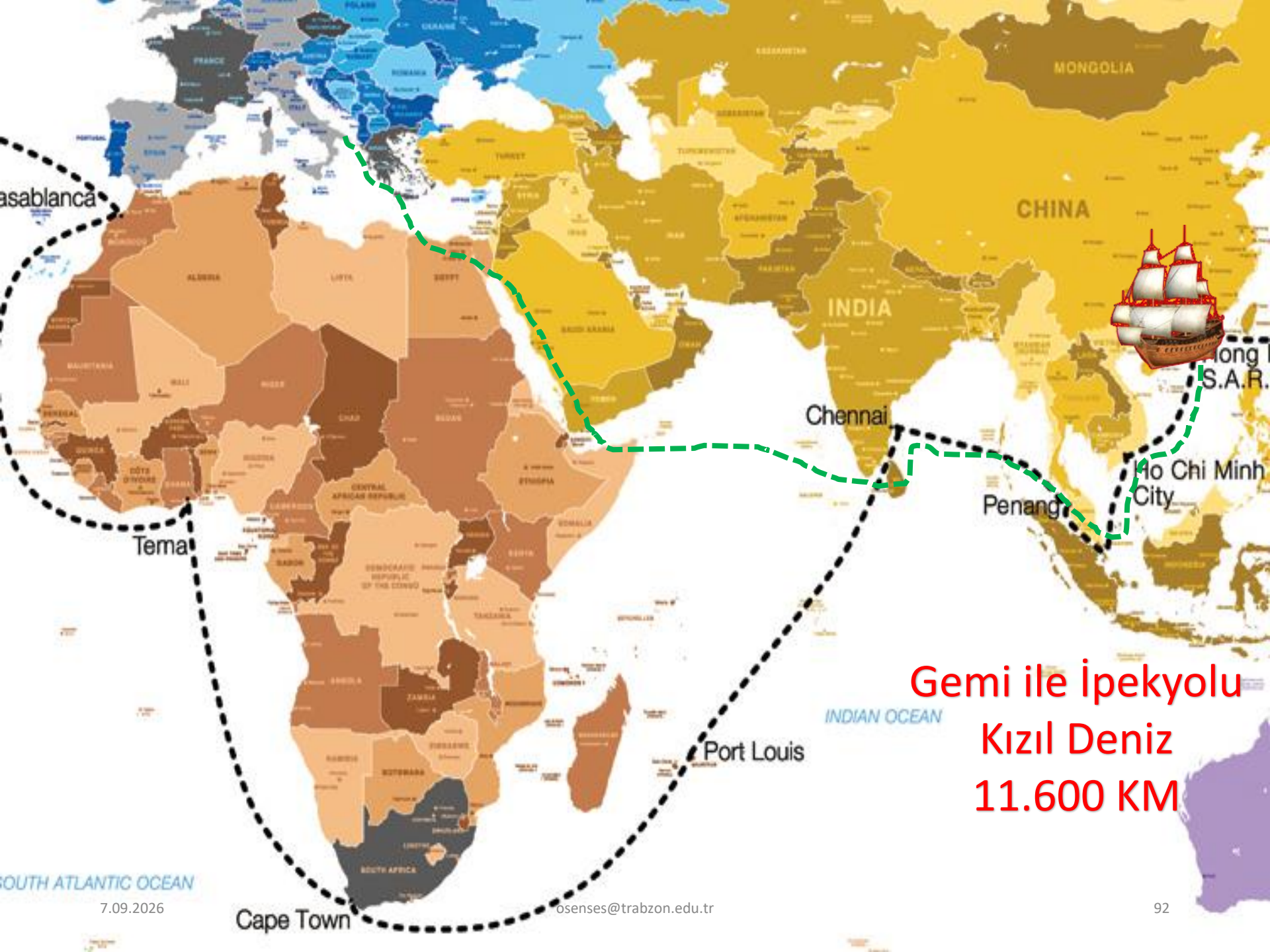
Gemi ile İpekyolu: Ümit Burnu Rotası



Dış Ticaret ve Lojistik

- ▶ Develer ile İpek Yolu Taşımacılığı
- ▶ Gemi Yolu ile İpek Yolu Taşımacılığı (Ümit Burnu)
- ▶ **Gemi Yolu ile İpek Yolu Taşımacılığı (Kızıldeniz)**

Orhan ŞENSES
Ögr. Gör.



asablanca

Tema

Chennai

Penang

Long S.A.R.

Ho Chi Minh City

Port Louis

INDIAN OCEAN

SOUTH ATLANTIC OCEAN

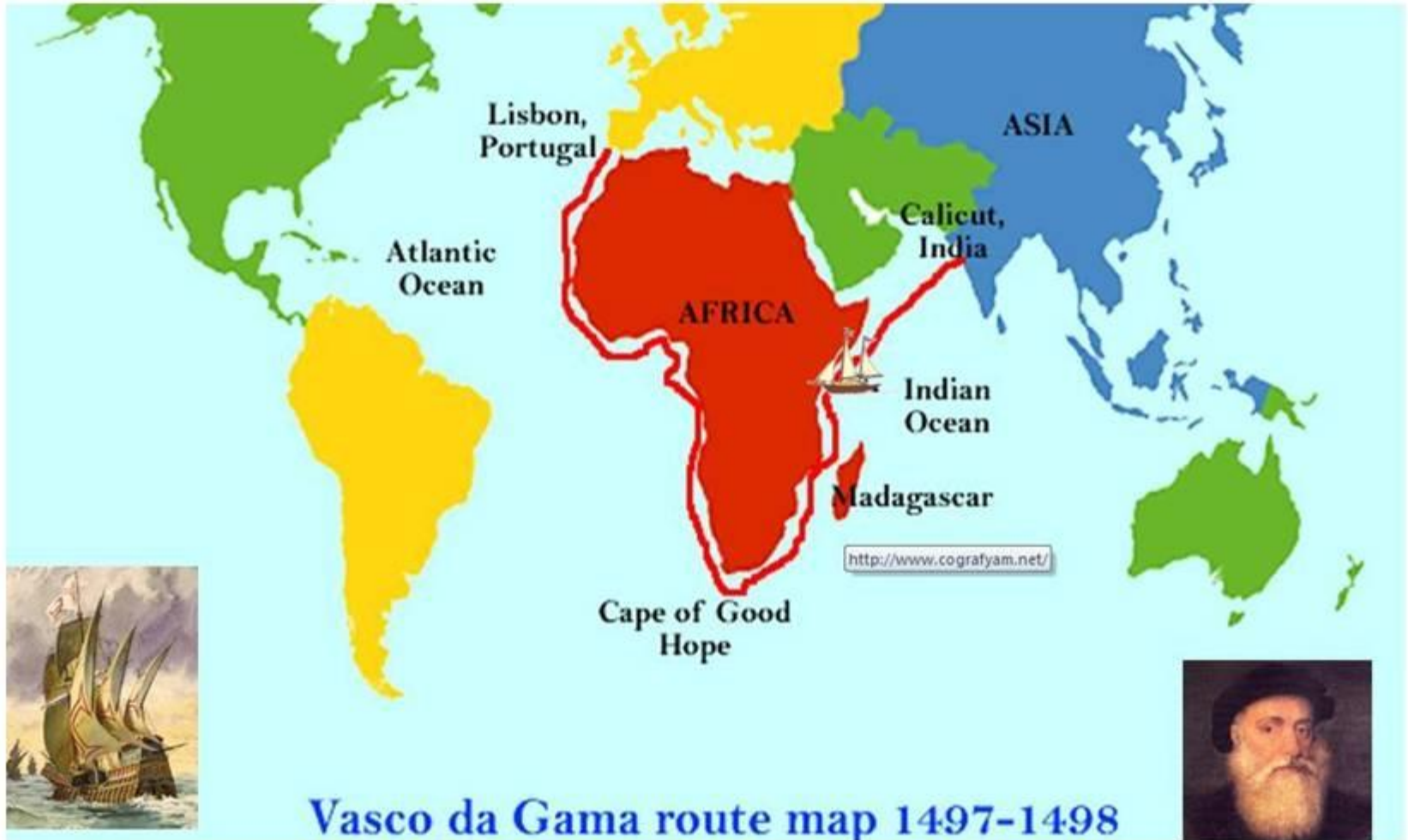
Cape Town

Gemi ile İpekyolu
Kızıl Deniz
11.600 KM

- İpek Yolu kültür tarihinde de önemli bir rol oynamıştır. Bu yol ile felsefeler, daha ziyade sanat, ahlak, örf ve adetler mübadele edilmiştir (değiştirilmiştir). Hal böyle iken;
- Batıya pusula, kağıt gidince Avrupa'nın deniz gücü gelişti. (Osmanlı'nın çökmeye başlaması)
- Hristiyan aleminin doğudaki son temsilcisi Bizans da 1453'te Türkler tarafından fethedilince tarihi İpek Yolu önemini kaybetti.

- Avrupa devletlerinin gemileri ticareti devam ettirebilmek için Ümit Burnunu dolaşarak, Hindistan'a ve Çin'e gelmeye başladılar.
- **Kanuni Sultan Süleyman, körleşmeye yer tutan İpek Yolunun canlandırılması için bazı teşebbüslerde bulundu.**
- Avrupa ticaretini Anadolu'ya çekmek için Fransızlara bazı haklar verdi. (kapütülasyonlar)

- Bunları vermekle Fransa'yı Avrupa devletlerinden ayırmayı, Hristiyan bir devleti himayesi altında tutmayı ve ticareti canlandırmayı düşünmüştü.
- **Gemilerin gelişmesi**, Anadolu ve diğer yerlerde zaman zaman devam eden asayişsizlik **İpek Yolunun işlememesine sebep oldu.**
- **Zamanla önemini tamamen kaybetti.**



ÜMİT BURNU

KALKINMA YOLU

- https://www.youtube.com/watch?v=MvTwBiB5seo&ab_channel=Habert%C3%BCrkTV
- Video metin kısmından sonra

KALKINMA YOLU 2023

(proje)

- Bağdat yönetiminin açıkladığı devasa ulaşım hattı, Türkiye'nin enerjide merkez ülke olma siyasetini destekleyen çok önemli bir girişim.
- Irak, Asya ve Avrupa'yı birbirine bağlayan ulaşım projesiyle neyi hedefliyor?
- Basra Körfezi'ndeki Büyük Faw Limanı'ndan başlayıp Irak'ın kuzeyine doğru devam ederek Türkiye'ye ulaşan projenin 1200 kilometre uzunluğunda demiryolu ve karayolu altyapısını içermesi planlanıyor.

- Bu projenin Basra, Bağdat ve Musul şehirlerini de içeren bir güzergahı takip ederek Türkiye'deki demiryolu ağına bağlanması hedefleniyor.
- Irak hükümetinin “Kalkınma Rotası” olarak isimlendirdiği ve **17 milyar dolarlık bir yatırım bütçesi** olan bu iddialı Ekonomik Koridor projesiyle, **saatteki hızı 300 kilometre olacak trenlerle** Türkiye'den Körfez'e ulaşım saatler içerisinde sağlanacak.

- **Temel faktör:**
- Irak'ı bu projeyle Türkiye üzerinden dünyaya açılmaya sevk eden temel faktör **ülkenin Körfez'e çıkışını kısıtlayan suni sınır düzenlemesi.**
- **Zengin petrol ve doğalgaz rezervlerine sahip olan Irak, Körfez'de derin su limanı inşa edebilecek sınırlara sahip değil.** (harita ekteki slaytta)
- Bu durum da rezervlerin taşınmasında ve pazarlanmasında ciddi güçlüklerle yol açıyor.

Zengin petrol ve doğalgaz rezervlerine sahip olan Irak, Körfez’de derin su limanı inşa edebilecek sınırlara sahip değil







- Irak devleti petrolünü çoğunlukla;
- Kuveyt, Suudi Arabistan ve Türkiye,
- gibi komşularının limanları üzerinden pazarlamaya çalışıyor.
- Özellikle 1990'lı yıllardan itibaren Arap komşularıyla ilişkilerinin bozulmuş olması ülkenin U.A. piyasalara açılmasını kısıtlıyor.
- Son dönemde Çin'in Kuşak ve Yol Projesi'nden pay alma motivasyonu da Bağdat yönetimini böyle iddialı bir projeye sevk etmişe benziyor.

Proje bölge jeopolitiğini nasıl etkileyecek?

- Proje, Süveyş Kanalı, Babu'l Mendeb Boğazı ve Hürmüz Boğazı gibi kritik su yollarına alternatif bir ulaşım hattı olarak planlandı. (ekte resim)
- Projenin gerçekleşmesi halinde sayılan kritik su yollarının hem küresel hem de bölgesel ticaretteki önemi azalacak ve Asya ile Avrupa arasındaki ulaşım önemli ölçüde kısılacak.



- Mayıs ayı sonlarında açıklanan bu iddialı ekonomik koridor projesinin gerçekleşmesi durumunda ;
- Basra Körfezi'nden Avrupa'ya ulaşan en kısa rota Irak üzerinden geçecek.

Projenin Türkiye'ye olası getirileri nelerdir?

- Son dönemde yaşanan bazı gelişmeler Türkiye'nin küresel siyasetteki profilinin yükselmesine yol açtı.
- Özellikle Ukrayna-Rusya savaşı sürecinde Rusya'nın Avrupa'nın gözünde güvenilir bir enerji tedarikçisi olma sıfatını kaybetmesi ;
- **enerji ihtiyacını güvene almaya çalışan Avrupalı** aktörlerin yönünü Türkiye'ye çevirmesine yol açtı.

Projenin Türkiye'ye olası getirileri nelerdir?

- Orta Doğu ve Kafkaslar gibi büyük enerji rezervleri ve
- Avrupa gibi büyük tüketim merkezi
- arasındaki kritik bir jeopolitik hatta bulunan Türkiye yakın gelecekte küresel enerji güvenliğinin kilit aktörü olabilir.

- Bağdat yönetiminin açıkladığı devasa ulaşım hattını da içeren Ekonomik Koridor, Türkiye'nin enerjide merkez ülke olma siyasetini destekleyen çok önemli bir girişim.
- **Bu proje,**
- **Irak petrolünün ,**
- **Katar, İran ve Irak doğalgazının**
- güvenli ve düşük maliyetli şekilde tüketim merkezlerine taşınmasını sağlayacak büyük avantajlar barındırıyor.

- Basra Körfezi bölgesinin küresel petrol rezervlerinin üçte ikisini($2/3$), doğalgaz rezervlerinin ise üçte birinden($1/3$) fazlasını barındırıyor olması bu projeyi son derece stratejik kılıyor.
- Halihazırda Kafkasya ve Rusya enerji kaynaklarının küresel piyasalara taşınmasında kritik bir aktör olan Türkiye, bu ulaşım hattı sayesinde Körfez bölgesinin enerji kaynaklarının da uluslararası piyasalara açıldığı kritik bir ülke haline gelecek.
- <https://www.aa.com.tr/tr/analiz/3-soruda-turkiye-basra-korfezi-kalkinma-yolu-projesi/2925828>

Son gelişmeler/temmuz 2026

- **1. Türkiye ile Irak arasında uygulamaya yönelik yeni anlaşmalar imzalandı.**
28 Temmuz 2026'da iki ülke arasında:
- **Ovaköy–Fişhabur üzerinden demir yolu ve kara yolu taşımacılığına ilişkin mutabakat,**
- **Irak'taki ulaştırma altyapısının doğal kaynaklar karşılığında geliştirilmesine yönelik çerçeve mutabakat**
- **imzalandı. Bu belgeler, projenin yalnızca siyasi bir hedef olmaktan çıkarılıp finansman ve altyapı uygulamalarına dönüştürülmesi açısından önemli bir adım niteliğindedir.**

KALKINMA YOLU VE DİĞER KORİDORLARIN KARŞILAŞTIRILMASI

- Bir konteyner gemisinin depoladığı ve taşıdığı yakıt...
 - 29/12/2019
- Bir konteyner gemisi ne kadar yakıt taşır?
- Yakıt, geminin rotasındaki ticari mesafe ve makinesinin optimum hızının tamamlayıcı bir unsuru. Bir geminin kullanmak üzere yakıt tanklarında depoladığı ve taşıdığı yakıt miktarı, geminin makine kapasitesine ve boyutuna bağlı olarak değişir.

- Örneğin CMA CGM Benjamin Franklin, yaklaşık 4,5 milyon galon yakıt taşır.
- (4,5 milyon galonx3,79= 17,01 milyon litre)
- Gemi yakıtı hacmi daha kolay anlaşılabilmesi açısından evrensel bir ölçüye dönüştürülür. Bu miktarın metreküp cinsinden Benjamin Franklin'deki eşdeğeri **16.000 metreküptür.**

- 18.000 adet 20 lik konteyner taşıyabilen bu hacimdeki bir gemi ultra büyük bir konteyner gemisi olarak kabul edilir. Ultra büyük konteyner gemileri, Asya'dan Avrupa'ya mal getirmek için daha sık kullanılır.
- Örneğin bu gemiler, Çin'in Yeni İpek Yolu projesinin maliyet planlarını en çok zorlayan taşıma araçlarıdır. Hız, zaman faktörlerinin ikinci planda kalması halinde maliyetler hava ve kara taşımacılığına göre çok daha düşüktür.

- Eski Panama Kanalı'ndan geçebilen konteyner gemilerine Panamax gemileri denir ve genellikle 5.000 TEU konteyner taşırlar. Bu gemiler tipik olarak 1,5 milyon ila 2 milyon galon yakıt taşır.
- ABD'ye uğrayan birçok konteyner gemisi, Panamax veya Yeni Panamax olarak kabul ediliyor, çünkü daha büyükleri ancak yenilenen Panama Kanalı'ndan geçebiliyorlar.
- Bu gemiler genellikle 8.000-14.000-TEU aralığındadır. Bu boyut aralığındaki gemiler 2,5 milyon ila 3,5 milyon galon yakıt taşıyabilir.

- Kullanılan yakıt miktarı, öncelikle geminin hızına bağlıdır. Çoğu gemi makinesi, saatte 20 ila 25 deniz mili arasında, yani saatte 23 ila 28 mil arasındaki en yüksek hızlar için tasarlanmıştır.
- Bir Panamax konteyner gemisi bu hızda günde 63.000 galon deniz yakıtı tüketebilir.
- Hız azaldıkça yakıt kullanımı keskin bir şekilde düşer.
- Bir konteyner gemisi, hızını% 10 düşürürse yakıt kullanımını üçte bir oranında azaltabilir.

- 2008-2009 durgunluğundan bu yana, büyük taşımacılar ağır seyirle gemi hızlarını 19 mil / saat'e düşürdüler. Hızın düşürülmesiyle yakıt tüketim miktarı azalır.
- Ancak konteyner taşımacılığı etkin faktörlerin tümünü kapsayan bir hesap kitap meselesi. Yakıt bunlardan biri.

- 1 MİL=1,61 KM
- 1 GALON=3,78541

KARŞILAŞTIRMA/MESAFE OLARAK

- **KALKINMA YOLU (25 GÜN)**
 - 13 mil/saat
 - Mesafe Toplam: 6.604 mil X1,61 = **10.632 km**
- **GÜNEY KORİDORU(KIZIL DENİZ) (35 GÜN):**
 - Mesafe Toplam: 11.011 mil X1,61 = **17.710 km**
- **ÜMİT BURNU (45 GÜN 22 SAAT)**
 - Mesafe Toplam: 14.327 mil X1,61 = **23.066 km**

KARŞILAŞTIRMA/YAKIT OLARAK

Kalkınma yolu ve güney koridoru arasında:

10 günlük avantaj:

10 gün x 238.770 litre = **2.387.700 litre yakıt avantajı**

Kalkınma yolu ve Ümit burnu arasında:

20 günlük avantaj:

20 gün x 238.770 litre = **4.775.400 litre yakıt avantajı**

2024–2025 en güncel bilgiler (kısa özet)

- . **Koridorun kapsamı:** Yaklaşık **1.200 km** uzunlukta **demiryolu + otoyol**; **El-Fav (Grand Faw) Limanı**’ndan Türkiye sınırına uzanıp Avrupa’ya bağlanmayı hedefliyor.
- . **Öngörülen maliyet:** **~17 milyar \$**. 22 Nisan 2024’te **Irak-Türkiye-BAE-Katar** arasında iş birliği **MoU**’su imzalandı.

- . Akademik İş birliği Protokolü
- . (MoU: Memorandum of Understanding)
- . Mutabakat Zaptı (MoU), iki (iki taraflı) veya daha fazla (çok taraflı) taraf arasında yapılan bir tür anlaşmadır. Taraflar arasındaki irade birliğini ifade eder ve ortak bir hareket tarzının amaçlandığını gösterir.

- [Reuterswam.aeWikipedi](#)
- **TIR sistemi (gümrük transit): 1 Nisan 2025'ten itibaren Irak'ta tam operasyonel.** Bu adım Türkiye dâhil bölgesel akışları hızlandırıyor ve yeni rotaları açıyor. [iru.orgUNECE+1](#)

- **Grand Faw (El-Fav) Limanı durumu:**
- Kırılma taşları tamamlandı; konteyner sahasının **2025'te tamamlanması** hedefi açıklanmış durumda; farklı planlamalara göre **ilk operasyonlar 2025–2026** bandında, **3–3.5 milyon TEU** ölçeğine çıkış için **2028** hedefleri var; tam kapasite vizyonu **2030'lar** (kademeli).
en.alfawport.gov.iqReutersVikipediaraburban.org

Yeni baharat yolu ve OBOR



OBOR

Medya Oynatıcı

CANLI

HABER TURK

KÜRESEL KORİDOR REKABETİ

HİNDİSTAN ORTADOĞU AVRUPA EKONOMİK KORİDORU

PANJABİSTAN

İRAN

BAĞDAD

HİNDİSTAN

TİCARET YOLLARI SAVAŞI MI BAŞLADI?

HABER HATTI

00:04:21

00:03:06

kuşak yol son 17:17

SON DAKİKA | TTK ARMUTÇUK MÜJESSELSİ MADEN OCAĞINDA SAAT 13.45 S

1,656,500

HABER | GLOBE

CANLI

DR. ÖZGÜR TÖR
İSTANBUL AYDIN ÜNİ. ÖĞR. Ü. / E. TUĞGENERAL

DR. ERDOĞAN KARAKUŞ
TESUD GEN. BSK. / E. HV. PLT. KORG.

**Kızıldeniz'deki günlük
gemi sayısı**
1.12.2023
646

SAYNUR TEZEL

59 HABER GLOBAL HD

KIZILDENİZ'DE HUSİ TEHDİDİ BATTI ÜRKÜTTÜ MÜ?

17:39

Medya Medya Gündem

OBOR (ONE BELT ONE ROAD)

- Ekonomik gelişmişlik ve refah düzeyini daha da geliştirmek isteyen Çin'in bu bağlamda hayata geçirdiği **Tek Kuşak Tek Yol Projesi, Çin'den başlayıp Batı'ya uzanan ve döneminin en önemli ticaret güzergâhı olan İpek Yolu'nu tekrar canlandırmayı hedefliyor.**
- Başta Orta Asya olmak üzere pek çok bölgeyi etkileyecek projenin **kilit noktasında ise Türkiye var.**





Tek Kuşak Tek Yol Projesinin Büyüklüğü

- 2021 yılı itibarıyla Tek Kuşak Tek Yol Projesi kapsamında Çinli firmalar tarafından tamamlanarak hayata geçirilen projelerin toplam değerinin 200 milyar dolar olduğu söyleniyor.
- Çin kaynaklarına göre proje tamamlandığında, toplam 4 ile 8 trilyon dolar arasında bir büyüklüğe ulaşacak.

Türkiye'nin Konumu ve Doğacak Fırsatlar

- Türkiye, kıtaları birbirlerine bağlayan coğrafi konumu sayesinde Tek Kuşak Tek Yol Projesi'nin önemli kavşak noktalardan birini oluşturuyor. Türkiye ile stratejik iş birliğini güçlendirmek isteyen Çin de her fırsatta Türkiye'nin projede doğal partneri olduğunu söylüyor. Proje, merkezi bir noktada yer almasının yanında sunduğu imkânlarla da Türkiye'nin sürdürülebilir ekonomik kalkınma hedefleriyle örtüşüyor.

Türkiye'nin Konumu ve Doğacak Fırsatlar

- Aynı zamanda Türkiye'nin kendi sınırları içindeki ulaştırma ve lojistik altyapısının güçlendirilmesine de ciddi katkı sağlayacağı öngörülüyor. Bu sayede ulaştırma ve lojistik bağlantıları kuvvetlenecek olan Türkiye de kendi bölgesinde bir lojistik merkez hâline gelecek.

Türkiye'nin Konumu ve Doğacak Fırsatlar

- Projenin, “Çin-Orta Asya-Batı Asya Ekonomik Koridoru” olarak da isimlendirilen **Orta Koridor kısmında yer alan Türkiye**, Asya ülkeleri ile Avrupa ülkeleri arasında proje kapsamında taşınacak yükler için kritik bir role sahip olacak. Bu da Türkiye için yeni pazarlar ve büyüyen ihracat hacmi anlamına geliyor.
- <https://globelink-unimar.com/tek-kusak-tek-yol-projesi/>

Türkiye'nin Konumu ve Doğacak Fırsatlar

- Ayrıca Asya ülkeleri ile arasındaki siyasal, ekonomik ve sosyal bağların geliştirilmesine de fırsat tanıyan proje, Türkiye açısından ciddi öneme sahip. Proje kapsamında Türkiye'nin **Çin ile ticaretinde sevkiyat süresinin de 30 günden 10 güne indirilmesi planlanıyor.**
- <https://globelink-unimar.com/tek-kusak-tek-yol-projesi/>

Kral
Baharat
ipek

Yolu,
Yolu
Yolu...

- Kral Yolu, Baharat Yolu ve İpek Yolu...
- Bu yollar, geçmişte ticaretin ve ulaşımın adeta kalbiydi.
- Yüzyıllar boyunca önemli ticaret yollarını hâkim olarak gücü elinde bulunduran Çin de bu sayede Sanayi Devrimi'ne kadar Avrupalı rakiplerine oranla önemli bir ekonomik gelişmişliğe sahip oldu.
-

Kral yolu

- İlk çağda Batı Anadolu'da, Gediz ve Menderes nehirleri arasındaki bölgede kurulan Lidyalılar, Efes'ten Mezopotamya'ya kadar uzanan Kral Yolu denilen ünlü ticaret yolunu yapmışlardır. **Bu yol sayesinde;**
- **doğu-batı arasında ticaret ve kültürel etkileşim hızlanmıştır.**

Kral Yolu Hangi Uygarlığa Aittir?

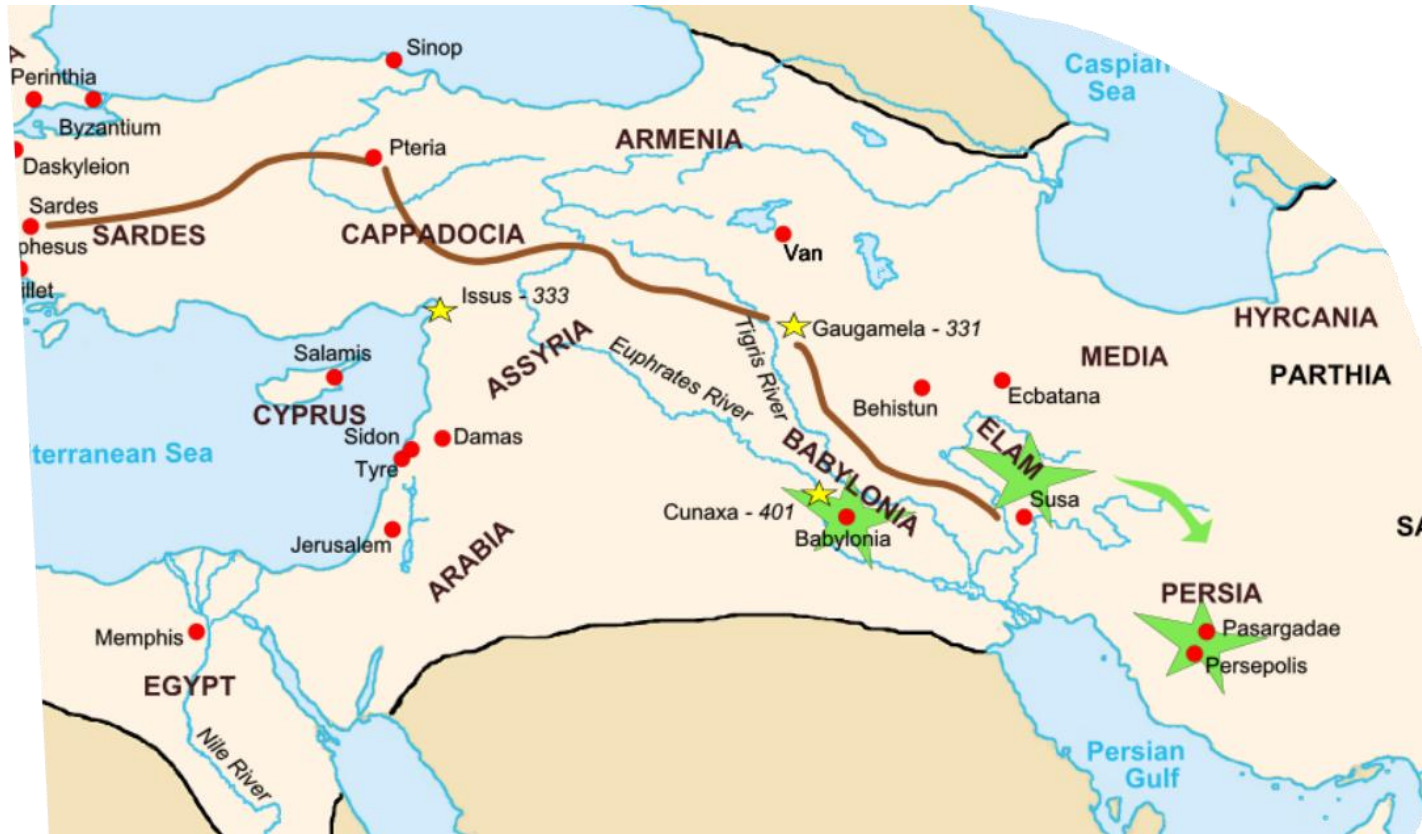
- Kral Yolu'nun ortaya çıkışı, Mezopotamya tarihinin en önemli uygarlıklarından bir tanesi olan Pers İmparatorluğu döneminde gerçekleşmiştir. Anadolu ve Mezopotamya'da hali hazırda bulunan bazı ticaret yolları MÖ. 5. yüzyılda onarılmış ve bu yollara yeni güzergâhlar eklenerek antik çağın en önemli ticari yollarından biri olan Kral Yolu ortaya çıkmıştır.
- <https://www.haberturk.com/kral-yolu-hangi-uygarliga-aittir-kral-yolu-nerede-ve-kim-yapti-hteg-3556795>

- MÖ. 547 yılında Pers İmparatorluğu ile Lidyalılar arasında gerçekleşen savaşı kazanan I. Darius, bu ticaret yolunu ele geçirmiştir. Yol üzerinde Pers hâkimiyetinin kurulması ile beraber kral I. Darius, Kral Yolu'nu oluşturan birçok yolu tamir etmiş ve bu güzergâhlara yeni yollar eklemiştir. Ticari amaçların yanında bir haberleşme güzergâhı olarak da kullanılan bu yolda, her 25 kilometrede bir konaklama merkezleri oluşturulmuştur. Konforu ve güvenliği sağlanmış olan bu yolda seyahat eden bir Perslinin 7 günde yaklaşık 2500 kilometre yol alabildiği ifade edilmektedir.

KRAL YOLU



Kral yolu



Kürk yolu

- Karadeniz'in Kuzey bölgesinden başlayarak (Don Nehri'nden) Altay ve Sayan Dağları üzerinden geçip, İpek yoluna paralel olarak ilerleyen ve son olarak Çin ülkesine ulaşan tarihi ticaret yoluna "Kürk Yolu" denir.

Kürk yolu



Kürk yolu

- İpek yolunun kuzey bölgesinden paralel olacak şekilde ilerler. Bu yolların geçtiği bölgelerde daha çok kürk ticareti yaygın olduğu için (sincap, sansar, tilki, samur, kunduz, vaşak, gelincik ve geyik) adına "kürk yolu" denilmiştir.
- Türkler ve Araplar arasında gelişen siyasi ve ekonomik faaliyetlerle birlikte Kürk yolu ticaret de ciddi oranda değer kazanmış ve rol oynamıştır. Ticaret yolunun en fazla yoğun kullanıldığı zaman aralığı 6-8. yy olarak görülmektedir.

Trans Sahra Yolu

- Kuzey Afrika'dan Batı Afrika'ya kadar uzanmaktadır. Afrika'nın bilinen en eski uluslararası ticaret yollarından biri olarak bilinmektedir. İlk kez M.S. 4. yüzyılda ortaya çıkmıştır. Sahra'yı birçok bölgeye bağlamıştır. Oldukça tehlikeli olduğu bilinmektedir. Üzerinde oldukça fazla güzergâh yer almaktadır.

Çay Ve At Yolu

- **En tehlikeli** ticaret yollarından biridir.
- Çin'den Tibet ve Hindistan'a kadar uzanmaktadır.
- Yol yaklaşık 10 bin kilometrelik uzunluğa sahiptir.
- Yolun üzerinde nehirler, köprüler, çeşitli tapınaklar ve küçük köyler yer almaktadır. Tarihi M.Ö. yaklaşık olarak 1600'lere kadar gitmektedir. **İsmi yapılan çay ve at takasından gelmektedir.**

Süveyş kanalı

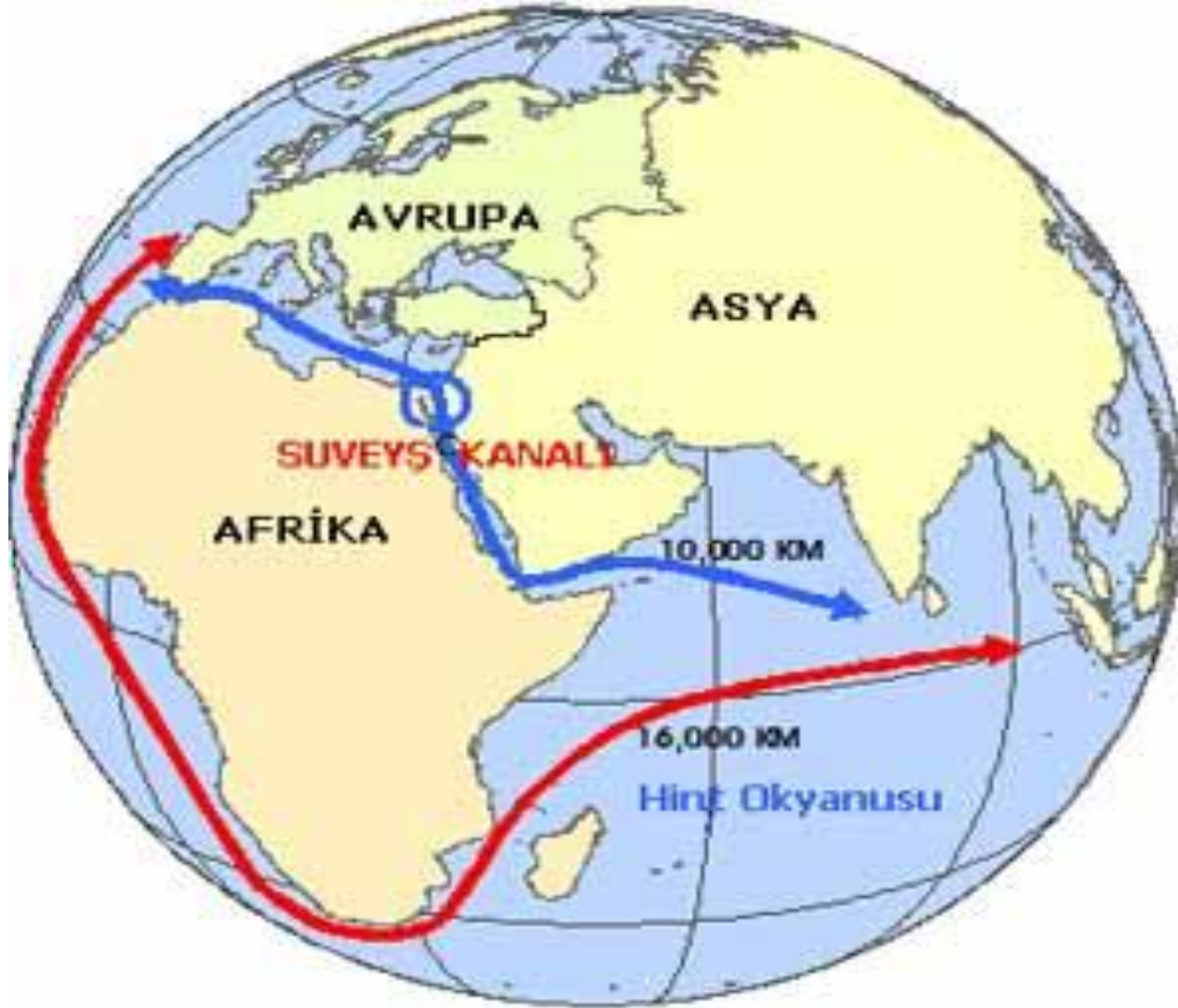
- **Süveyş Kanalı** : Akdeniz ile Kızıldeniz'i birbirine bağlayan yapay su yoludur.
- Temelleri Osmanlı İmparatorluğu tarafından atılmış, Baharat Yolu'nun canlandırılması sağlanmıştır.

Süveyş kanalı

- Kanal (Süveyş) Cephesi Almanya'nın isteği üzerine açılmıştır .
- Kanal I. Dünya Savaşı'nda İngiltere ve de Arapların yardımı ile Osmanlı topraklarından (sınırlarından) çıkarak İngiltere'nin sınırlarına girmiştir.
- **İngiltere tarafından da 1869'da açılmıştır.**

Süveyş kanalı





Süveyş kanalı ve ümit burnu mesafesi

$19.800\text{km} - 11.600\text{km} = 8.200\text{km}$ (trb-ist. Arası 8 kere gidiş)



- Napolyon Mısır'ı işgal ettikten sonra 1799'da bu konuda olurluluk raporu istemiştir.
- Sina Yarımadası'nın batısındadır. 163 kilometre uzunluğunda ve **en dar yerinde 300 metre** (3 futbol sahası) genişliğindedir.

- **Süveyş Kanalı;**

Afrika çevresinde dolaşmaya gerek kalmadan ,
Asya ile **Avrupa** arasında deniz taşımacılığı yapılmasını sağlar.

- Dünyanın en önemli su yolları arasında yer alır. Eski gemiciler ticarette çok uzun yol ve mesafe kat ettikleri için böyle bir kanal yapma gereksinimi ortaya çıkmıştır.
- Derinliği 11-12 m'dir.
- **Dünyada kapakları olmayan en uzun kanaldır.** Diğer kanallarla karşılaştırıldığında kaza oranı hemen hemen sıfırdır. Gece ve gündüz geçiş yapılabilir.

YENİ SÜVEYŞ KANALI'

Mısır'ın "can damarı" Süveyş Kanalı'nın paraleline inşa edilen, "Yeni Süveyş Kanalı"nın kazı çalışmaları, geçen yıl (2014)5 Ağustos'ta Cumhurbaşkanı Sisi'nin talimatıyla başlatılmıştı. Mısır'da ekonomiye büyük katkı sağlayacağı düşünülen ve çift yönlü ulaşım ile daha büyük gemilerin geçişine imkan sağlayacak Yeni Süveyş Kanalı'nın Avrupa ile Asya arasında en hızlı deniz yolu taşımacılığı güzergahı olması bekleniyor.

<https://www.haberler.com/misir-yeni-suveys-kanali-ni-hizmete-acti-7575780-haberi/>

- Mısır, 'Yeni Süveyş Kanalı'nı Hizmete Açtı
- Mısır, Süveyş Kanalı'na alternatif bir kanal inşa etti. Yeni kanal, yer yer 150 yıllık eski kanala paralel inşa edilirken; eski kanal da bazı kesimlerde genişletilip derinleştirildi.

2. Süveyş kanalı



- ÜLKENİN EN ÖNEMLİ GELİR KAYNAĞI
- Süveyş Kanalı, yılda sağladığı 5 milyar dolarla ülke ekonomisinin en önemli gelir kaynaklarından biri.
- Kızıldeniz ile Akdeniz'i birbirine bağlayan kanal, Kuzey Atlantik ile Hint Okyanusu arasında uluslararası deniz ulaşımını sağlıyor.

- DÜNYANIN İŞİNE YARAYACAK
- Projeyle, Süveyş kanalının artan trafik sorununun kanal yardımıyla çözülmesi hedeflendi. 72 kilometre uzunluğunda ve 24 metre derinliğindeki paralel yeni kanal, iki yönlü ulaşım ve daha büyük gemilerin geçmesine olanak sağlayacak.
- Böylelikle Süveyş Kanalı'nın toplam uzunluğu 263 km. ye çıkacak. Buna ek olarak alternatif bir kanalla beraber gemilerin bekleme süresi de 11 saatten sadece 3 saate düşecek. (Kaynak:Deutsche Welle Türkçe)

- Bu proje Mısır halkına tahvil satışı yapılarak fonlanan yaklaşık 9 milyar dolarlık bir bütçe gerçekleştirildi ve böylece tarihi Süveyş Kanalı büyütülerek, iki yönlü trafiğe açıldı. Kızıldeniz'i Akdeniz ile bağlayan Süveyş kanalının orta kesimlerinde 35 kilometre uzunluğunda yeni deniz geçidi açılırken, kanalın, bazı bölümleri de çift yönlü gidiş-geliş imkânına sahip olacak şekilde genişletildi ve derinleştirildi. Böylece gemilerin ortalama transit süresinin kısalması ve daha çok geminin geçmesi hedefleniyor.

- Süveyş Kanalı'ndan yapılan ticaret dünya ticaretinin %10'u civarında. Kanal sayesinde gemiler Afrika'nın etrafından dolaşmak zorunda kalmıyor. Yeni Süveyş Kanalı ile gerçekleştirilen 72 kilometre uzunluğundaki su yolunun 35 kilometresi paralel bir hat olarak kazılırken, 37 kilometresi ise eski kanalın derinleştirilmesi ve genişletilmesiyle oluşturuldu.

- Mısırlı yetkililere göre, daha önce bazı noktalarda geçiş için bekleyen gemiler artık çift yönlü gidiş-geliş imkânına sahip olacağı için, bekleme süresi 11 saatten 3 saate düştü. Böylece kanalın üzerinden geçiş yapan gemi sayısı 2023'e kadar ikiye katlanarak, günlük ortalama 97'ye çıkmış oluyor. Mısır'ın Süveyş Kanalı'ndan elde ettiği gelirin %250 artarak, yıllık 13 milyar dolara ulaşması hedefleniyor.
- <https://www.suhakki.org/2016/06/cilginlikta-sinir-yok-orta-dogunun-devasa-kanal-projeleri/>

Bu adresten video izlenecek.
Özellikle son kısım (**mallbora kanalı**)

- https://www.youtube.com/watch?v=2qgY8on9Lck&ab_channel=KablosuzDergi

SÜVEYS KANALI'NDA YAŞANAN SORUNLAR

- `file:///C:/Users/orhan/Desktop/D%C4%B1%C5%9F%20Ticaret%20Lojisti%C4%9Fi%202024.pdf`

Not:2024 te güncelleme

- **1. SÜVEYS KANALI'NDA YAŞANAN SORUNLAR**
- 19 Kasım 2023 tarihinden bu yana Yemen'de faaliyet gösteren **İran yanlısı Husiler**,
- **Hamas'a destek için**,
- İsrail'e yük taşıdığı iddiasıyla Babu'l Mendeb Boğazı'ndan geçen U.A. gemileri hedef almaya başlamış.

2024 te güncelleme

- Bu gelişme üzerine ;
- büyük U.A. konteyner taşımacılık şirketleri söz konusu boğazdan geçişi durdurmuş ve
- *gemilerini Ümit Burnu'na yönlendirmiştir.*
- (Süveyş Kanalı'nda darboğaz en son Mart 2021'de **Ever Given** konteyner gemisinin altı gün boyunca geçişi engellemesiyle gerçekleşmişti.)

Yemen'deki Husilerin İsrail'le bağlantılı ticari gemilere saldırıları, şirketlerin rotalarını Avrupa-Asya arasındaki eski ticaret rotası olan Ümit Burnu'na yönlendirmesine yol açıyor

Ümit Burnu rotası

- Ticari gemiler, rotalarını Afrika'nın güney ucuna yönlendiriyor
- Süveyş Kanalı'na göre yolu 10-14 gün (4.000 deniz mili) uzatıyor
- Ekstra yakıtla mal oluyor
- Teslimat süresi uzuyor
- Sigorta masrafı artıyor

Süveyş Kanalı

Babu'l Mendeboğazı

Ümit Burnu

Yemen



Süveyş Kanalı

- 17 Kasım 1869'da açıldı
- Akdeniz'i Kızıldeniz'e bağlıyor
- Avrupa ile Asya arasındaki en kısa rota
- Küresel ticaretin yaklaşık %12'si kanal üzerinden yapılıyor

Babu'l Mendeboğazı'nda Husi tehdidi

- Deniz yoluyla taşınan küresel petrol ticaretinin %10'u (günlük 8,2 milyon varil) boğazdan geçiyor
- Gemilere saldırılar nakliye firmalarını yeni rotalara yönlendiriyor



- Konteyner gemilerinin küresel ticaretin yaklaşık yüzde 12'sinin taşındığı Süveyş Kanalı yerine
- Ümit Burnu'ndan geçecek olması,
- hem maliyetleri
- hem transit sürelerini
- Hem de sigorta maliyetlerini
- arttırmıştır. ****

- Süveyş Kanalı çıkış ve varış limanlarının yerine göre Asya ve Avrupa arasındaki taşımacılığı 10 gün ilâ 14 gün arasında kısaltmakta olup örneğin Singapur ve Rotterdam arası mesafe Süveyş Kanalı kullanılarak yaklaşık 8.400 deniz mili iken bu rotada Ümit Burnu'nun geçilmesi halinde mesafe yaklaşık %40 artarak 11.700 deniz miline yaklaşmaktadır. Bu da yaklaşık 10 gün-14 gün ilâve taşıma süresi ve 6 bin 500 kilometre ilave taşıma mesafesine ve konteyner başına teslim limanına göre yaklaşık 1.000 dolar ilâ 2.000 dolar arasında ilâve maliyete tekabül etmektedir

- **Konteyner tedarik akışının bozulması halinde anılan navlun maliyetlerinin daha da artması öngörülmektedir.**
- Bu nedenle, güvenlik endişelerinin giderilememesi halinde Ümit Burnu rotasının küresel tedarik zinciri üzerinde kısa süre içerisinde baskı oluşturmaları beklenmektedir. **Ayrıca, rotalarının uzaması sebebiyle**
- **başta akaryakıt fiyatları olmak üzere ürün fiyatlarında zincirleme artış ihtimali de söz konusudur.**

- Çözümüne yönelik olarak ABD yönetimi, Husiler'in Kızıldeniz'de uluslararası gemilere yönelik artan saldırılarına karşı, çok uluslu bir misyon kurulduğunu duyurmuştur. Saldırıların önüne geçmek için kurulan Refah Muhafızı Operasyonu adlı çok uluslu misyonda ABD'nin yanı sıra İngiltere, Bahreyn, Kanada, İtalya, Fransa, Hollanda, Norveç, Seyşeller ve İspanya yer almaktadır.

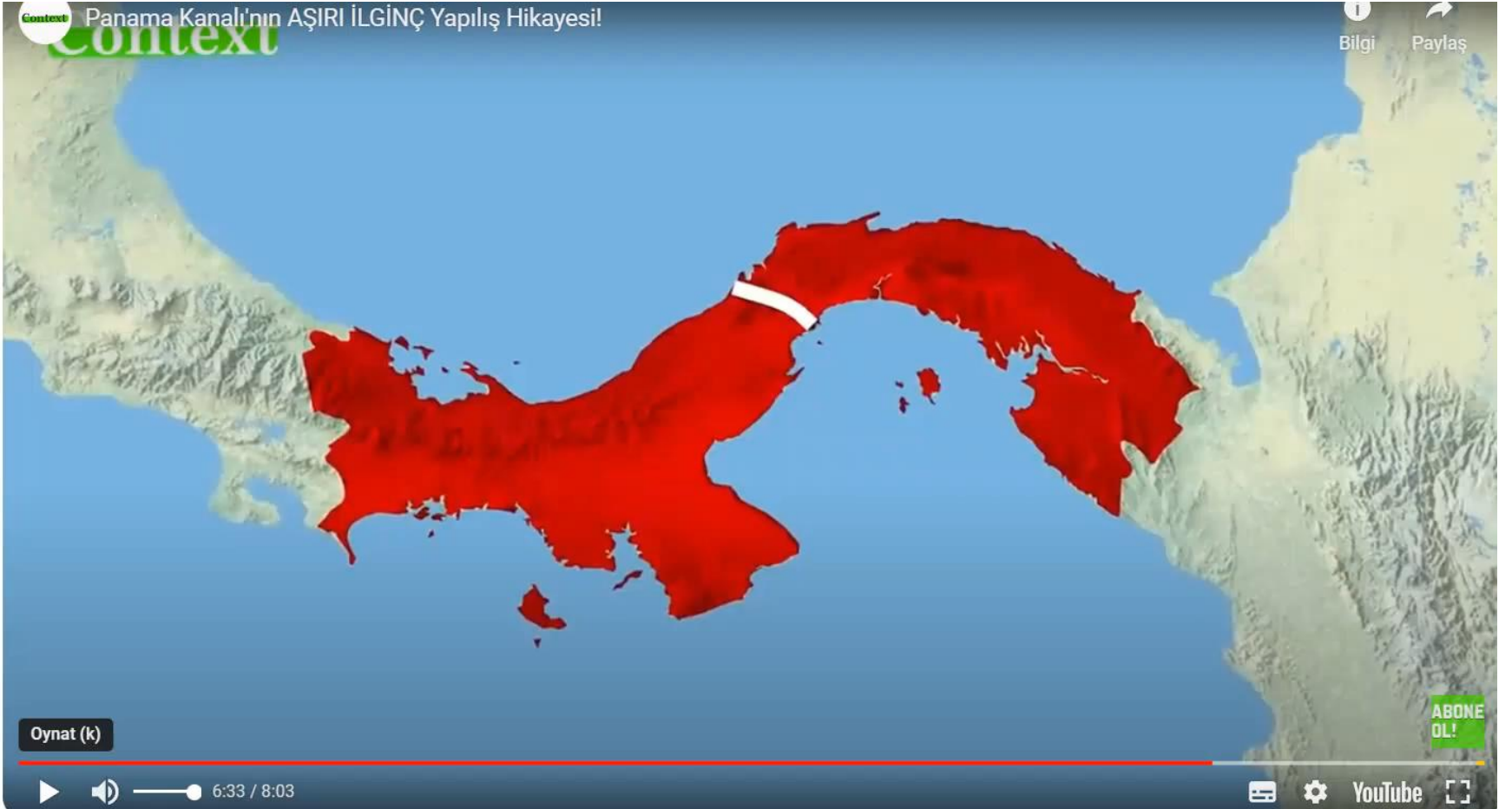
- Bu misyonun genişletilmesi adına ABD tarafından diğer ülkelerin de katılımları için girişimde bulunulmuştur. Bu ülkelere ait donanma birliklerinin Husiler'in ticari gemilere saldırılarına karşın, Aden Körfezi ve Kızıldeniz'de koordineli bir şekilde devriye düzenleyeceği belirtilmiştir

- Bununla birlikte, kısa vadede konteynerle Uzak Doğudan Süveyş kanalını geçerek ülkemiz limanlarına ulaşan yüklerin, bu güzergâh yerine Basra Körfezi'ndeki limanlarda yüklerini boşalttıktan sonra karayoluyla ülkemize ulaştırılması mümkündür. Ancak, bu yol üzerinde Irak, Suriye ve İsrail'de devam eden iç karışıklıklar, anılan limanlardaki altyapı eksiklikleri ve mevcut kapasitelerinin yetersiz olması bu güzergâhın etkili kullanımını engellemektedir.
- <file:///C:/Users/orhan/Desktop/D%C4%B1%C5%9F%20Ticaret%20Lojisti%C4%9Fi%202024.pdf>

PANAMA KANALI

- Panama Kanalı,
- Orta Amerika'nın en güney ülkesi Panama topraklarında yer alır ve Atlantik Okyanusu ile Büyük Okyanus'u (pasifik) birbirine bağlayan su yolu.
- Kanalin yapımı, tarihin en büyük ve en zor mühendislik projelerinden bir olmuştur. Gemicilik üzerindeki etkileri ise, Güney Amerika kıtasının en güney ucu olan Horn Burnu'ndan dolaşma külfetini ortadan kaldırmış olması nedeniyle çok önemlidir.

Panama kanalı işleyişı



Video izlenecek

- https://www.youtube.com/watch?v=t88zkkx0RHTI&ab_channel=An%C4%B1l%C5%9Eenyurt

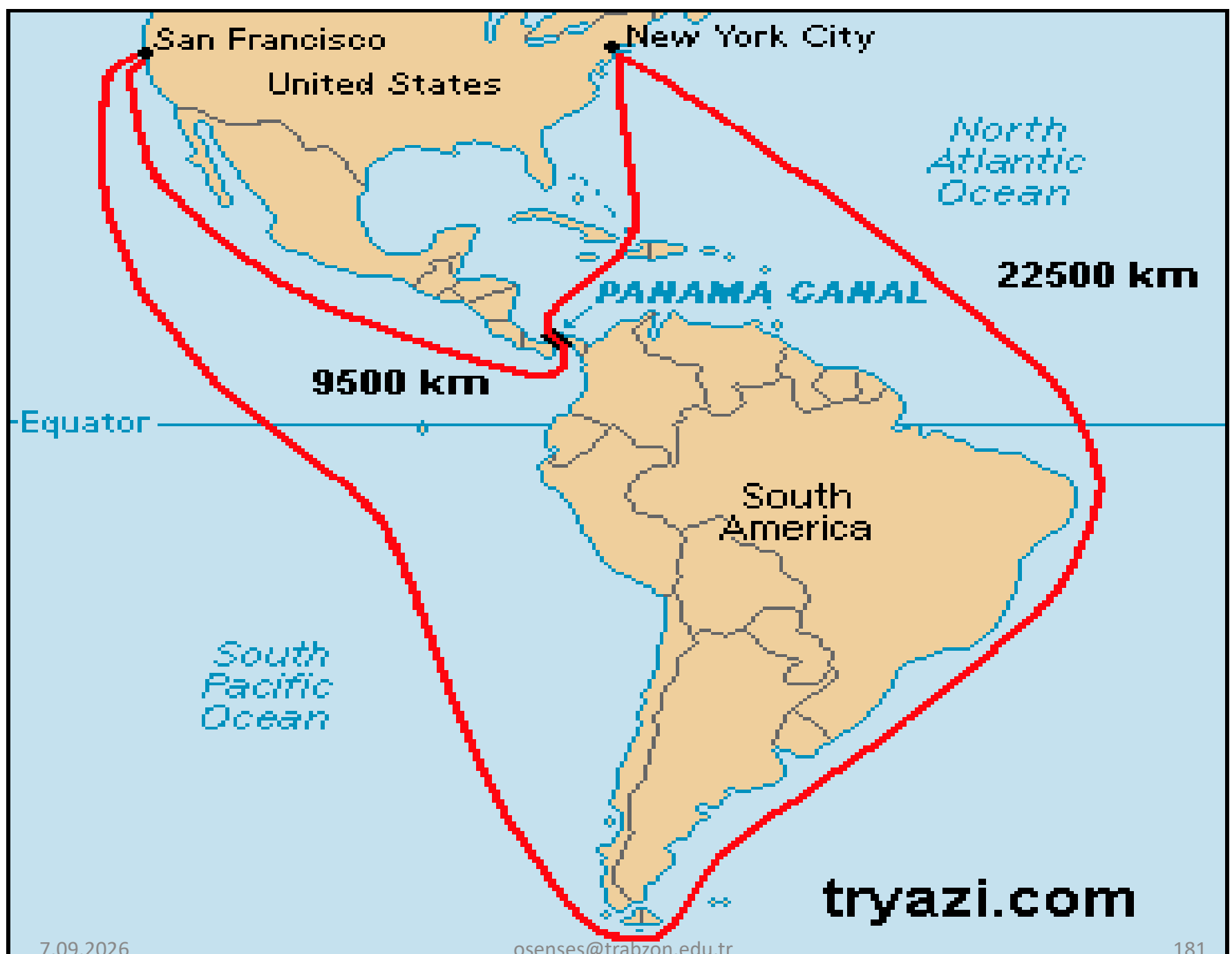
PANAMA KANALI

- Panama'da bir kanal inşa etme fikri 1500'li yıllara kadar giderse de, ilk ciddi çalışmalar, Fransızların öncülüğünde 1880'de başlamış fakat bir sonuç vermemiştir.
- İnşaat ABD tarafından tamamlanmış ve kanal 1914te hizmete açılmıştır

- Bugün **New York' tan San Francisco 'ya** giden bir geminin, Panama kanalını kullanarak 9.500 km yol yapması, Horn Burnu'nun dolaşılmasını zorunlu kılan eski günlerdeki 22.500 km yola oranla büyük bir kolaylıktır.
- $22.500 - 9.500 = 13.000$ km (yaklaşık Trabzon-İstanbul arası 13 kez gitmek)

Panama kanalının ticari önemi var mı?

- Panama Kanalı'nın:
- 144 ticaret rotası,
- 1700 liman ve
- 160 ülke ile bağlantısı
- bulunmaktadır. Ulusal ekonomiye sunduğu toplam katkı payı ise 2.889 milyar dolardır. Panama Kanalı dünyanın mühendislik harikasıdır ve en pahalı Kanaldır.



- Açılışından 2002 yılına dek, yaklaşık 800.000 geminin geçtiği tahmin edilen Panama Kanalı'ndan **her yıl 14.000 den fazla gemi geçmekte** olup ,
- **taşınan yük miktarı 203 milyon tonu** bulmaktadır.
- Kanal boyunca yolculuk yaklaşık 9 saat sürmektedir.
- Panama kanalı iki deniz arasındadır biliyorsunuz (Atlantik ve Pasifik Okyanusu) ve gemiler bir uçtan diğerine geçerken, aslında yüksekliği farklı iki kıyı arasında giderler. (yükseklik farkı yaklaşık 30 mt.ve bu da 3 havuzla hallediliyor)

DÜNYA SİYASİ HARİTASI



AVRUPA KİTASI

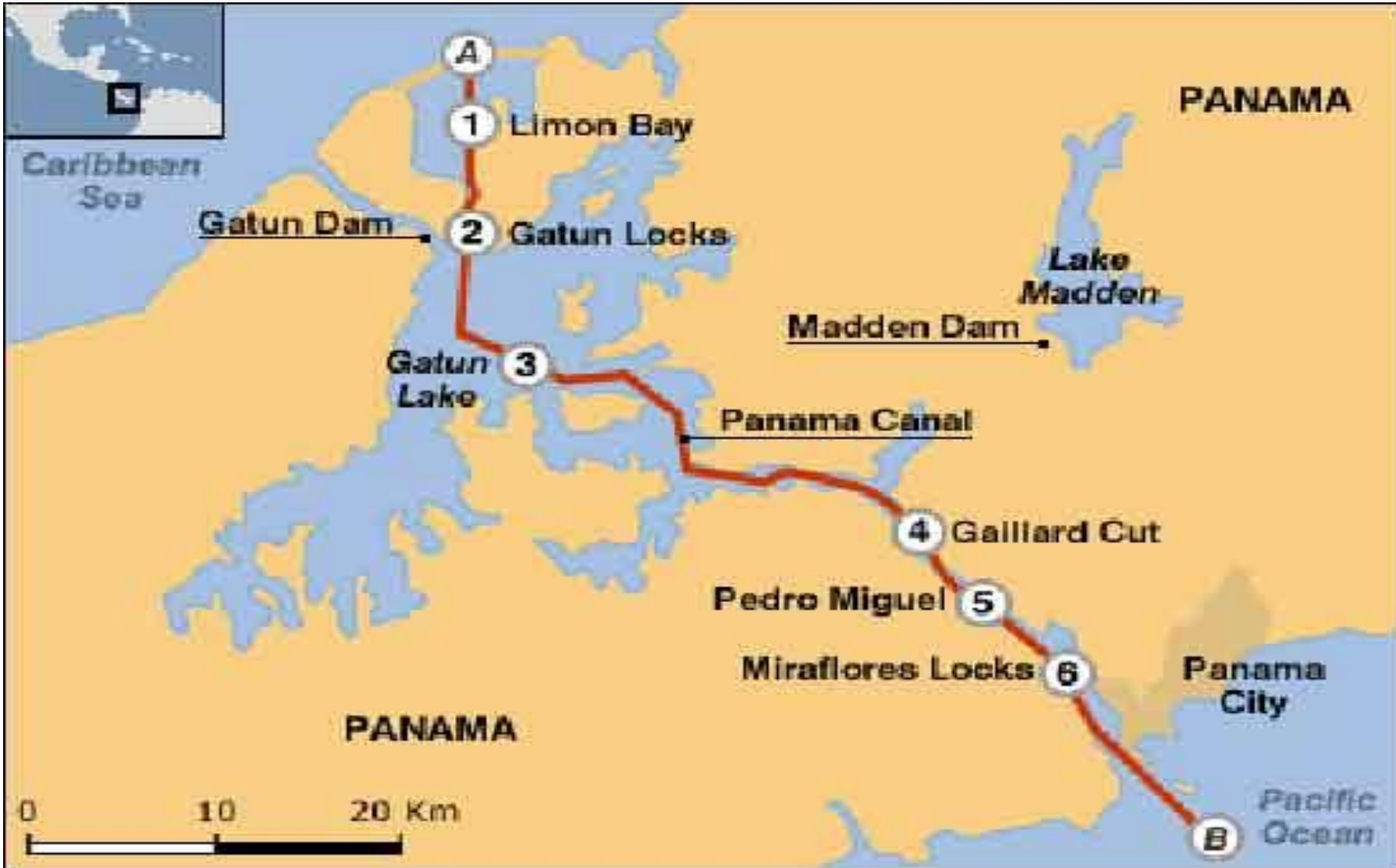
- 1 - ESTONYA
- 2 - LETONYA
- 3 - LİTVANYA
- 4 - Kaliningrad(RUSYA FEDERASYONU)
- 5 - DANİMARKA
- 6 - ANDORRA
- 7 - BELÇİKA
- 8 - LÜKSEMBURG
- 9 - ÇEK CUM.
- 10 - SLOVAKYA
- 11 - AVUSTURYA
- 12 - İSVİÇRE
- 13 - SLOVENYA
- 14 - MACARİSTAN
- 15 - HİRVATİSTAN
- 16 - BOSNAHERSEK
- 17 - SİRBİSTAN ve KARADAG

ASYA VE OKYANUSYA KITALARI

- | | |
|-------------------------------------|--------------------------------|
| 1 - GÜRCİSTAN | 9 - ÜRDÜN |
| 2 - ERMENİSTAN | 10 - KUVEYT |
| 3 - AZERBAYCAN | 11 - KATAR |
| 4 - NAHCİVAN ÖZERK CUM.(AZERBAYCAN) | 12 - BİRLEŞİK ARAP EMİRLİKLERİ |
| 5 - KKTC | 13 - BHUTAN |
| 6 - GKRY | 14 - RANGLADES |
| 7 - LÜBNAN | 15 - KAMBODJYA |
| 8 - İSRİL | 16 - BRUNEİ |
| | 17 - DOĞUŞTİMOR |

AFRIKA KITASI

- 1 - GAMBIA
- 2 - GINE BISSAU
- 3 - SIERRA LEONE
- 4 - BURKINA FASO
- 5 - TOGO
- 6 - BENIN
- 7 - EKVATOR GINESI
- 8 - LESOTHO
- 9 - SVAZILAND
- 10 - MALAVI
- 11 - BURUNDI
- 12 - RUANDA
- 13 - UGANDA
- 14 - CIBUTI
- 15 - ERITRE



Panama Canal Timelapse



0:00 / 1:56



YouTube



PANAMA KANALINDA YAŞANAN GEÇİŞ KISINTILARI

- file:///C:/Users/orhan/Desktop/D%C4%B1%C5%9F%20Ticaret%20Lojisti%C4%9Fi%202024.pdf

- https://www.google.com/search?sca_esv=328e507747b47961&sca_upv=1&q=panama+kanal%C4%B1ndaki+soru+var+m%C4%B1&tbm=vid&source=lnms&fbclid=AEQNm0CgMcZ11KbHg1uunEmuo39LYaLxf_n_v5Qu9vkTINnKPNxSSRV--bGiJa6CXOAP_uiHPbLwpiGDt9Ut9ZZcy-dTHFk6cnaRTJM3Wx51r69OfUrA5OOZgtWDutZoHuFj8OeIWND1r25UjBy0wvdsAYDNJWYessTHUMzZ1Vt4IF7k3IVG_-zz9iLHjdao6Ui7ScG02wNpYVbcN_ytFCJdUDVTBO9-hw&sa=X&ved=2ahUKEwjB_JPRx9GIAxWTi_0HHRIBLHYQ0pQJegQIEBAB&biw=1536&bih=695&dpr=1.25#fpst=ate=ive&vld=cid:73a00bb6,vid:ITfsTV7X8X0,st:0



- Bilindiği üzere, küresel ısınma ve son dönemdeki sıcaklık artışlarının en önemli sonuçlarından biri olan El Niño, özellikle Pasifik Okyanusu'nun orta ve doğu kısımlarında deniz suyu sıcaklıklarının artmasına neden olmakta ve 2 ilâ 7 yıl arasında değişen aralıklarla ortaya çıkmak suretiyle dokuz ilâ on iki ay sürmektedir.
- El Niño, iklimsel değişikliklerin yanı sıra ekonomik etkenler üzerinde de sonuçlarını göstermeye başlamaktadır

- Bu kapsamda, 2023 yılı başından itibaren beklenenden daha az yağış alan Panama'da hava sıcaklıklarının rekor derecede artışı sebebiyle deniz suyu seviyesinde düşüş yaşanmaya başlanmıştır.
- Su seviyesindeki düşüş, yaklaşık 80 kilometre uzunluğunda olan, Atlas Okyanusu ile Pasifik Okyanusunu birbirine bağlayan ve dünya ticaretinin yaklaşık %6'sının geçtiği Panama Kanalı trafiğinin aksamasına yol açmıştır.

- Yıllık bazda yaklaşık 14.000 geminin geçtiği ve yılda 203 milyon ton yükün geçtiği kanalda, Panama Kanalı Otoritesi tarafından transit geçiş sayısının kademeli olarak azaltılacağı açıklanmış,
- Kanal'daki geçiş sayısı 2024'ün ilk çeyreği için günlük ortalama **36'dan 24'e** düşürülmüştür.

- Mart 2024 tarihinden itibaren günlük 24 gemi geçişi sınırlamasının 27'ye çıkarılacağı ve
- bir sonraki duyuruya kadar ,
- 7'si neomax,
- 20'si panamax gemilerinin günlük geçişlerine izin verileceği açıklanmıştır

- Bu itibarla, Kanal'da oluşan uzun bekleme sürelerini önlemek için gemilerin rotaları değiştirilmek zorunda kalmış ve
- bu kapsamda Asya'dan gelen gemilerin rotaları Süveyş Kanalı'na yönlendirilmeye başlanmıştır.

file:///C:/Users/orhan/Desktop/D%C4%B1%C5%9F%20Ticaret%20Lojisti%C4%9Fi%202024.pdf

- Dolayısıyla, Kızıldeniz'deki sorunların etkisini göstermeye başladığı 2023'ün sonuna kadar Süveyş geçişleri artış göstermeye başlamıştır.
- En önemli kullanıcıları ABD ve Çin olan Panama Kanalı'nda yaşanan anılan kısıntılar, söz konusu su yoluna bağımlı olan büyük ve küçük ekonomileri etkilemeye devam etmektedir.
- <file:///C:/Users/orhan/Desktop/D%C4%B1%C5%9F%20Ticaret%20Lojisti%C4%9Fi%202024.pdf>

- **İsminde de** anlaşılacağı üzere **Panamax** gemiler, ***Panama Kanalı***ndan geçebilecek boyutlardaki gemilerdir. Günümüzde Panama Kanalından geçiş için müsaade edilen boyutlar şu şekildedir;
- **Tam Boy:** 289.56 metre olup bazı konteyner gemileri için istisnalar da bulunmaktadır.
- **Maksimum genişlik:** 32.31 metredir.
- **Maksimum Draft:** 12.04 metre olup bu değer Tropical Fresh water hattına göredir.
- **Maksium Air Draft:** 57.91 metre olup su hattından geminin en üst noktasına kadardır.
- Bu boyutlara (size) sahip olan geminin ***deadweight***'i de yaklaşık olarak **65000 – 80000** Ton arasındır.
- Günümüzde Panama kanalında yapılan genişlemeler nedeniyle bu size'lar da da değişme olup bu tür gemilere de ***New Panamax*** denmektedir.

ZENGEZUR KORİDORU'NA İLİŞKİN GELİŞMELER

- Zengezur Koridoru veya Nahçıvan Koridoru,
- Azerbaycan ve Ermenistan arasında 10 Kasım 2020 tarihinde imzalanan 2020 Dağlık Karabağ Ateşkes Antlaşması'nın 9. maddesi gereğince **Azerbaycan ile Nahçıvan Özerk Cumhuriyeti arasında bağlantıyı**
- kuracak olan koridordur.

ZENGİZUR KORİDORU'NA İLİŞKİN GELİŞMELER

- 43 kilometrelik kısmı Ermenistan topraklarından geçmekte olan bu koridor ile, anılan anlaşmalar kapsamında Azerbaycan-Nahçıvan bağlantısının sınır boyunca demiryolu ve karayolu hatlarıyla hayata geçirilmesi ve bu yollar üzerinden yapılan taşımacılıkta yaşanan yoğunluğu büyük ölçüde azaltarak ticaretin daha rahat yapılabilmesine imkân vermesi hedeflenmektedir



- Bu koridor açıldığında:

- Anadolu ve Nahçıvan, Azerbaycan ve Hazar Denizi üzerinden Orta Asya'ya
- bağlanacaktır. HARİTA EKTEDİR
- imzalanan ateşkes anlaşmasının 9. maddesi;
- "Bölgenin ekonomik ve ulaşım bağlantılarında engeller kaldırılacak. Ermenistan, vatandaşların, araçların ve yük araçlarının iki yönde hareketini organize etmek amacıyla Azerbaycan'ın batısındaki bölgeler ile Nahçıvan Özerk Cumhuriyeti arasında ulaşım iletişimini sağlayacak." şeklindedir.



- Bölgede 2021 yılında açılan ilk havalimanı olan Fuzuli Havalimanı'nın ardından ikinci havalimanı Zengilan Havalimanı'nın 2022 yılının Ekim ayında Cumhurbaşkanı Erdoğan ve Aliyev tarafından açılışı yapılmıştır

- 1 Mart 2023 tarihli haberlerde Zengilan'ı Nahçıvan ile karayolu birleştirecek Zengezur Koridoru'nun Azerbaycan kısmında çalışmalarda sona gelindiği, Zengezur Koridoru'nun %73'ü nün tamamlandığı, Koridor'un bir sonraki aşamasının ise Ermenistan topraklarında yapılması gereken 30-40 km uzunluğundaki yol olduğu bilgisine yer verilmiştir

- Öte yandan, açılması planlanan Zengezur Koridoru üzerindeki demiryolu hattının (İğdır-Nahçıvan) Türkiye sınırları içindeki kesimi olan Kars-İğdır-Aralık-Dilucu Demiryolu Hattı çalışması, Cumhurbaşkanlığı Strateji ve Bütçe Başkanlığı tarafından 2022 Yılı Yatırım Programı'na alınmış olup projeye ilişkin revize etüt çalışması Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı tarafından 2020 yılının sonunda tamamlanmıştır.

- İhale çalışmaları tamamlanan ve yakında yatırıma başlanacağı belirtilen hattın :
- 224 kilometre uzunluğunda çift hatlı olacağı, saatte 160 kilometre hıza uygun olarak tasarlandığı belirtilmiştir.
- Bu proje, tek hat olarak tamamlanan Bakü-Tiflis-Kars Demiryolu ve inşası devam eden Kars Lojistik Merkezi ile birlikte Orta Koridor'u tamamlayacak bir hat niteliğindedir

15 Ağustos 2026 itibarıyla Zengezur Koridoru

- fiilen açılmış değil; fakat proje artık yalnızca siyasi bir fikir olmaktan çıkmış durumda. En önemli değişiklik, Ermenistan üzerinden geçecek hattın ABD destekli **TRIPP – “Trump Route for International Peace and Prosperity”** modeli altında somut bir uygulama çerçevesine kavuşması. 8 Ağustos 2025'te Azerbaycan ve Ermenistan Washington'da barış anlaşması metnini parafladı ve ABD, Ermenistan üzerinden geçecek stratejik ulaşım bağlantısının geliştirilmesinde merkezi rol aldı.

- **Zengezur Koridoru “açılmış” değil ama artık siyasi söylem aşamasını geçmiş, anlaşma ve altyapı hazırlıkları başlamış bir proje.**

Azerbaycan tarafının 2026 sonunda büyük ölçüde hazır olması beklenirken, kritik 43 km civarındaki Ermenistan/TRIPP bölümünün inşasına başlanması projenin gerçek dönüm noktası olacak.