

T.C.

BALIKESİR ÜNİVERSİTESİ

SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ

İŞLETME ANABİLİM DALI

**İPEK YOLU GÜZERGAHINDA YAPILAN LOJİSTİK ETKİNLİKLERİN
GÜNÜMÜZ LOJİSTİK FAALİYETLERİ İLE KARŞILAŞTIRILMASI**

YÜKSEK LİSANS TEZİ

Ömer SACAR

Balıkesir, 2018

T.C.

BALIKESİR ÜNİVERSİTESİ

SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ

İŞLETME ANABİLİM DALI

**İPEK YOLU GÜZERGAHINDA YAPILAN LOJİSTİK ETKİNLİKLERİN
GÜNÜMÜZ LOJİSTİK FAALİYETLERİ İLE KARŞILAŞTIRILMASI**

YÜKSEK LİSANS TEZİ

Ömer SACAR

Tez Danışmanı

Dr. Öğr. Üyesi Ayşe Gamze Çiftçi AYTEKİN

Balıkesir, 2018

T.C.
BALIKESİR ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ

TEZ ONAYI

Enstitümüzün İşletme Anabilim Dalı'nda 201212507007 numaralı Ömer SACAR'ın hazırladığı “ İpekyolu Güzergâhında Yapılan Lojistik Etkinliklerin Günümüz Lojistik Faaliyetleri İle Karşılaştırılması” konulu DOKTORA/YÜKSEK LİSANS tezi ile ilgili TEZ SAVUNMA SINAVI, Lisansüstü Eğitim Öğretim ve Sınav Yönetmeliği uyarınca 25.07.2018 tarihinde yapılmış, sorulan sorulara alınan cevaplar sonunda tezin onayına OY BİRLİĞİ/OY ÇOKLUĞU ile karar verilmiştir.

Başkan

Prof. Dr. Şakir SAKARYA

Üye

Dr.Öğr.Üyesi Çağatay BAŞARIR

Üye (Danışman)

Dr.Öğr.Üyesi Gamze AYTEKİN

Yukarıdaki imzaların adı geçen öğretim üyelerine ait olduklarını onaylarım.

.../08/2018

Doç. Dr. Halil İbrahim ŞAHİN

Enstitü Müdürü

ÖNSÖZ

Küreselleşme ile birlikte dünyanın küçük bir köye dönüşmesi ülkelerin birbirleri ile olan dış ticaretinde oldukça artışlar meydana getirmiştir. Dünyanın yaşadığı birkaç küreselleşme dilimleri lojistik üzerine olmuştur. 1800'lü senelerde başlayan etkileşim döneminde öne çıkan demiryolu hamleleri günümüzde lojistik perspektifi ile çiksa da kombine taşımacılık altında, demiryolu taşımacılığı önemini korumaktadır.

Bu çalışma yapılırken 1. Bölümde giriş kısmında çalışmanın amacı, çalışmanın yöntemi yer almaktadır. 2. Bölümde, lojistiği oluşturan unsurlara değinilmiş, lojistikte öne çıkan maddeler ele alınmıştır. 3. Bölümde, Mezopotamya bölgesinde gerçekleştirilen lojistik etkinliklerden olan Hicaz-Bağdat Demiryolu projeleri incelenmiştir. Yaklaşık 120 sene önce yapılan bu projelerin arkasında şüphesiz Edward Mead Earle'nin belirttiği gibi oldukça derin stratejiler vardır. Lojistiğin tarihte özellikle son iki yüzyılda ekonomiyi nasıl etkilediğini, ekonomik etmenleri de aşarak siyaseten dünya savaşına sebebiyet verdiğine, esasında Hicaz Demiryolları ve Bağdat Demiryolları baz alınarak değinilmiştir. Ayrıca demiryolu geldiğinde ekonomik kalkınmanın ne kadar hızlı bir şekilde arttığını göstermek amacıyla Bağdat Demiryolu ile Konya, Hicaz Demiryolu ile Hayfa şehirlerindeki değişim ele alınmıştır. 4. bölümde yüz senedir yapılan lojistik faaliyetlerin devamı niteliğinde olan Avrupa, Türkiye, Orta Asya, Orta Doğu eksenindeki lojistik faaliyetler anlatılarak 5. Bölümde sonuç ve öneriler ile bitirilmiştir.

Bu çalışmanın başlangıcından, bitirilme aşamasına kadar bana yardımcı olan, yön veren, sabırla yol gösteren danışman hocam Dr. Öğr. Üyesi Ayşe Gamze Çiftçi AYTEKİN'e teşekkürlerimi sunarım.

Hayat arkadaşım, yoldaşım, etrafımda her zaman olumlu hava oluşturan eşim Feyza SACAR'a, sonsuz şükranlarımı sunarım.

Tarihte vatan aşkı ile yanıp tutuşan, bu yolda şehit ve gazi olan, diğer taraftan yaptıkları hizmetler ile nesillere örnek olan, konumuz itibari ile bir karış vatan parçası için yedi düvelle kavga eden başta 2. Abdülhamid Han olmak üzere tüm vatansever devlet adamlarına şükranlarımı sunarım. Ruhunuz şad olsun.

Ömer SACAR

İstanbul, 2018

ÖZET

İPEK YOLU GÜZERGAHINDA YAPILAN LOJİSTİK ETKİNLİKLERİN GÜNÜMÜZ LOJİSTİK FAALİYETLERİ İLE KARŞILAŞTIRILMASI

SACAR, Ömer

Yüksek Lisans, İşletme Anabilim Dalı

Tez Danışmanı: Dr. Öğr. Üyesi Ayşe Gamze Çiftçi AYTEKİN

2018, 123 Sayfa

Şüphesiz lojistik, şirketlerin olduğu gibi ülkelerin de vazgeçemediği stratejik bir sektör haline geldi. Lojistik altyapısını tamamlamış olan ülkeler, uluslararası arenada, bölgesel anlamda çok önemli bir konumdadır. Özellikle son 120 senede, lojistik unsurlar uluslar arası ticaret ve etkileşimde önemli bir rol oynamıştır. Lojistik alanında yapılan yatırımların tarımsal gelişmeler sağladığı ve ekonomik kalkınmayı tetiklediği gözlenmiştir. Demiryolu ve liman yatırımları, ülkelerin tarım politikalarını etkileyerek, ekonomik kalkınmalar bölgesel ilişkileri aşmış, kıtalar arası boyuta ulaşmıştır. Aslında lojistik yatırımlar bazen dünya savaşları ile sonuçlanan çatışmalara dönüşmüştür. Bu sebeple çalışmada, son 100 senede lojistiğin dünyayı etkileyen projelerinden olan Hicaz ve Bağdat Demiryolu projeleri analiz edilerek, günümüzdeki lojistik etkinliklerle karşılaştırılması yapılmıştır.

Çalışma 5 bölümden oluşmaktadır. 1. Bölümde giriş, amaç ve yöntem yer almaktadır. 2. Bölümde lojistikte temel kavramlara değinilmiştir. Lojistiğin tarihsel amacı, temel bölgesel ticaret koridorları, temel lojistik uygulamalarından

bahsedilmiştir. Temel lojistik uygulamaları arasında, taşıma, depolama, sigortalama, gümrükleme, elleçleme, talep planlama, sipariş yönetimi, satın alma ve tedarik başlıklarında incelenmiştir. En son dünyada ve Türkiye’de lojistik sektörünün durumu analiz edilmiştir. 3. Bölümde ise İpekyolu güzergahında son 100 sene içinde yapılan bölgesel olma yanında küresel çapta dünyayı etkileyen lojistik projelerinden Hicaz Demiryolu ile Bağdat Demiryolu ayrıntılı olarak analiz edilmiştir. Çalışmanın 4. Bölümünde ise İpekyolu’nun yeniden canlandırılması projesi olan Demir İpekyolu’ndan bahsedilerek, önemli transit kavşaklar ile ipekyolu için yapılan projelere değinilmiş, son olarak ipekyolunun sağlayacağı yararlarla yer verilmiştir. 5. Bölümde ise sonuç ve önerilere değinilerek çalışma bitirilmiştir.

Anahtar Kelimeler: İpekyolu, Hicaz Demiryolu, Bağdat Demiryolu, Demir İpekyolu

ABSTRACT

COMPARISON OF LOGISTIC ACTIVITIES ON SILK ROAD TODAY WITH LOGISTIC ACTIVITIES

SACAR, Ömer

Yüksek Lisans, İşletme Anabilim Dalı

Master Thesis: Lecturer Dr. Ayşe Gamze Çiftçi AYTEKİN

2018, 123 pages

Undoubtedly logistics has become a strategic sector that companies can not give up in countries like it is. Countries that have completed the logistics infrastructure are in a very important position in the international arena in the regional sense. Particularly in the last 120 years, logistics events have played a major role in inter-country trade and interaction. Investments made in the field of logistics have triggered economic development and agricultural development has been observed. Railway and port investments in the countries of agricultural policy, by affecting economic development has exceeded regional relations, reached intercontinental dimensions. Indeed, logistics investments are sometimes turned into clashes that resulted in world wars. This is why the study of the logistics project in the last 100 years that is affecting the world of Hejaz and Baghdad railway project is analyzed, and the comparison with today's logistics activity.

The study consists of 5 parts. In the first part, introduction, purpose and method are included. In the second part, there are basic concepts in logistics. The historical purpose of the logistics, the basic regional trade corridors, the basic logistics applications are mentioned. Basic logistics applications include transport, storage, insurance, customs clearance, handling, demand planning, order management, procurement and procurement. In the most recent case of the logistics industry in the

world and Turkey were analyzed. In the third part, the logistic projects which are made within the past 100 years on the Silk Road and affecting the world on a global scale besides being regional, are connected with Hejaz and Baghdad railway, have been analyzed in detail. In the Fourth Part of the study, Iron Silk Road, the project of reviving silk road, is mentioned and important transit junctions and projects for silk road are mentioned, finally, the benefits provided by silk road are included. In the fifth part, there are conclusions and recommendations

Keywords: Silk Road, Hejaz Railway, Baghdad Railway, Iron Silk Road, Globalization

İÇİNDEKİLER

ÖNSÖZ	iii
ÖZET	v
ABSTRACT	vii
İÇİNDEKİLER.....	ix
ŞEKİLLER LİSTESİ.....	xiii
KISALTMALAR.....	xvi

1. GİRİŞ

1. 1. Amaç	1
1. 2. Yöntem	2

2. TEMEL KAVRAMLAR

2. 1. Lojistik Kavramı	3
2.1.1. Tarihsel Açıdan Lojistik	4
2.2. Taşıma Koridorları	8
2.2.1. İstanbul-Basra Koridoru	8
2.2.2. Marmaray ve Kars-Tiflis-Bakü Demiryolu Koridoru	8
2.2.3. Hicaz Demiryolu Koridoru	9
2.2.4. Güneydoğu Asya Koridoru.....	9
2.2.5. Kavkaz-Samsun-Basra Koridoru:.....	9
2.3. Temel Lojistik Uygulamaları	9
2.3.1. Taşıma	10
2.3.1.1. Karayolu Taşımacılığı	12

2.3.1.1.1. Avantajları	13
2.3.1.1.2. Dezavantajları	13
2.3.1.1.3. Ana Geçiş Güzergahları	13
2.3.1.2. Denizyolu Taşımacılığı	15
2.3.1.2.1. Avantajları	15
2.3.1.2.2. Dezavantajları	16
2.3.1.3. Demiryolu Taşımacılığı	22
2.3.1.3.1. Avantajları	23
2.3.1.3.2. Dezavantajları	23
2.3.1.4. Havayolu Taşımacılığı	24
2.3.1.4.1. Avantajları	24
2.3.1.4.2. Dezavantajları	24
2.3.2. Depolama	27
2.3.2.1. Deponun Tanımı	28
2.3.2.2. Depolamanın İhtiyacı	28
2.3.2.3. Depolarda Yapılan İşlemler	29
2.3.3. Gümrükleme	30
2.3.4. Sigortalama	31
2.3.4.1. Sigorta sözleşmesi	31
2.3.4.2. Sigorta eksperisi	31
2.3.5. Elleçleme	31
2.3.6. Talep Planlama	32
2.3.7. Sipariş yönetimi	33
2.3.8. Satın Alma ve Tedarik	33
2.4. Dünyada ve Türkiye'de Lojistik	34
3. İPEK YOLU GÜZERGÂHINDA YAPILAN LOJİSTİK ETKİNLİKLER	
3.1. Hicaz Demiryolu	40
3.1.1. Hicaz Demiryolunun Özeti	40
3.1.2. Hicaz Demiryolu İçin Yapılan Proje Teklifleri	41
3.1.3. Hicaz Demiryolunun Yapılış Sebepleri	45

3.1.3.1. Ekonomik Sebepler	45
3.1.3.2. Askeri Sebepler	47
3.1.3.3. Siyasi Sebepler	47
3.1.3.4. Dini Sebepler	48
3.1.4. Hicaz Demiryolunun Sağladığı Faydalar	50
3.1.5. Hicaz Demiryolunun Değerlendirilmesi.....	55
3.2. Bağdat Demiryolu.....	58
3.2.1. Dünya Savaşı'nın Ekonomik Sebebi Olarak Bağdat Demiryolu	60
3.2.1.1. Osmanlı'nın Bağdat Demiryoluna Bakışı	60
3.2.1.2. Almanya'nın Bağdat Demiryoluna Bakışı	63
3.2.1.3. İngiltere'nin Bağdat Demiryoluna Bakışı	66
3.2.1.4. Fransa'nın Bağdat Demiryoluna Bakışı	67
3.2.1.5. Rusya'nın Bağdat Demiryoluna Bakışı	68
3.2.2. Bağdat Demiryolunun Kazanımları.....	70
3.2.3. Bağdat Demiryolunun Değerlendirilmesi.....	74
3.2.3.1. Bağdat Demiryolu-Denizyolu Entegesi.....	77
3.2.3.2. Bağdat Demiryolunun Dünya Savaşı Bloklaşmasına Etkisi	78
4. DEMİR İPEKYOLU VE İPEKYOLUNUN CANLANDIRILMASI	
ÇALIŞMALARI	
4.1. İpekyolu	81
4.1.1. İpekyolu Güzergahları	82
4.1.1.1. Kuzey Yolu.....	82
4.1.1.2. Orta Yolu	83
4.1.1.3. Güney Yolu	83
4.2. İpek Yolu Güzergahlarında Önemli Transit Kavşaklar.....	83
4.2.1. Süveyş Kanalı.....	84
4.2.2. Basra Körfezi.....	86
4.2.3. Kızıldeniz	87
4.2.4. Hazar Denizi	90
4.2.5. İstanbul Boğazı	93

4.2.6. Çanakkale Boğazı.....	96
4.2.7. Akdeniz Limanları.....	98
4.2.8. Karadeniz Limanları.....	100
4.3. İpek Yolu İçin Yapılan Çalışmalar.....	101
4.3.1. Trececa.....	101
4.3.2. Bakü Tiflis Kars Demiryolu.....	102
4.3.3. Marmaray.....	103
4.3.4. Yavuz Sultan Selim Köprüsü.....	104
4.3.5. Asya Otoyolu.....	105
4.3.6. Deniz Otoyolları.....	106
4.4. İpek Yolu'nun Sağlayacağı Faydalar.....	107
5. SONUÇ VE ÖNERİLER.....	111
KAYNAKÇA.....	116

ŞEKİLLER LİSTESİ

Şekil 1. Türkiye'yi Etkileyen Ulaşım Aksları

Şekil 2. Lojistik Ağacı

Şekil 3. Taşıma Modlarına Göre İhracat Oranları

Şekil 4. Taşıma Türlerinin Özellikleri

Şekil 5. Türkiye üzerinden karayolu ve ro-ro gemileriyle gerçekleştirilen ihracat ve ithalat taşımaları (sefer adedi)

Şekil 6. Dünya Taşımacılığında Denizyolunun Payı

Şekil 7. 2006-2016 Denizyolu İthalat ve İhracat Taşımaları (Ton)

Şekil 8. 2015 Yılı Türkiye'nin En Fazla İhracat ve Transit Yükleme Yapılan İlk 20 Limanı (Miktar/Ton)

Şekil 9. 2017 TÜİK İhracat Verileri

Şekil 10. En Fazla İhracat ve Transit Yükleme Yapılan Ülkeler 2015 (Miktar/Ton)

Şekil 11. En Fazla İthalat Yapılan Ülkeler 2015 (Miktar/Ton)

Şekil 12. Taşımacılığın Ulaştırma Sektörlerine Göre Yüzde (%) Dağılımı

Şekil 13. Taşıman Yük (Kargo, Posta ve Bagaj) (Ton)

Şekil 14. Yıllara Göre Uçak Sayıları

Şekil 15. Yer Hizmeti Veren Kuruluşlar

Şekil 16. Depo İş Süreçleri

Şekil 17. Konsolidasyon

Şekil 18. Lojistik Performans İndeksi

Şekil 19. Türk Araçlarının Varış Ülkelerine Göre İhracat Taşımaları

Şekil 20. Hicaz Demiryolu

Şekil 21. Hicaz Demiryolu

Şekil 22. Hicaz Demiryolu Hayfa- Der'a Şubesinin Güzergahı

Şekil 23. Filistin Kıyı Şehirlerinde 1800-1922 Yılları Arasında Nüfus Artışı

Şekil 24. Filistin Limanlarına Demirleyen Gemilerin Tonaj ve Adetleri (1895-

Şekil 25. Filistin'in Kıyı Kasabalarının Nüfus Yoğunluğu ve İmar Edilmiş Alanları

Şekil 26. 1904-1907 Arası Hayfa Kazasındaki Enflasyon

Şekil 27. 1310 ile 1329 Yılları Arası Hayfa Limanı Gümrük Varidatı

Şekil 28. Akka, Hayfa, Yafa ve Gazze'nin Çeşitli Yıllardaki Dış Ticaret Verileri
£

Şekil 29. Anadolu Bağdat Demiryolu

Şekil 30. 1914 Mezopotamya Petrol Yerleri

Şekil 31. Konya Ovası Sulama Projesi Mahalli

Şekil 32. Bağdat Demiryolunda Yük Taşımacılığı (Ton Olarak) Haydarpaşa-
Ankara

Şekil 33. Bağdat Demiryolunda Yük Taşımacılığı (Ton Olarak) Eskişehir-
Ankara

Şekil 34. Çukurova Haritası

Şekil 35. Konya Ovası Sulama Projesi, Beyşehir Gölü Sulama Kapakları

Şekil 36. Süveyş Kanalı

Şekil 37. Akabe-Hicaz Bağlatı Hattı

Şekil 38. Kızıldeniz'e Kıyısı Olan Ülkeler

Şekil 39. Hazar Geçişi

Şekil 40. İran Alternatifli Hazar Geçişi

Şekil 41. Boğaziçi'ne Köprü Projesi (Cisri Hamidi)

Şekil 42. İstanbul Boğazı'na Planlanan Köprü Güzergahları

Şekil 43. Boğaziçi Tüp Geçit Projesi Cisri Enbubi

Şekil 44. Çanakkale Boğazı Köprü Projesi (1879)

Şekil 45. Akdeniz Limanları

Şekil 46. Bakü-Tiflis-Kars Hızlı Tren Güzergahı

Şekil 47. Marmaray İstatistikleri

Şekil 48. Orta Asya Cumhuriyetleri Ekonomik Verileri

Şekil 49. Önemli Lojistik Etkinliklerin Karşılaştırılması

Şekil 50. Modern İpekyolu

KISALTMALAR

AB	: Avrupa Birliği
Dr.	: Doktor
İMEAK	: İstanbul ve Marmara, Ege, Akdeniz, Karadeniz Bölgeleri Deniz Ticaret Odası
KKTC	: Kuzey Kıbrıs Türk Cumhuriyeti
RFID	: Radio Frequency Identification
T.C.	: Türkiye Cumhuriyeti
TCDD	: Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları
TİM	: Türkiye İhracatçılar Meclisi
TOBB	: Türkiye odalar ve Borsalar Birliği
TRACECA	: Transport Corridor Europe-Caucasus-Asia
TÜİK	: Türkiye İstatistik Kurumu
UND	: Uluslararası Nakliyeciler Derneği
UTİKAD	: Uluslararası Taşımacılık ve Lojistik Hizmet Üretenleri Derneği
yy.	: Yüzyıl
Yht.	: Yüksek Hızlı Tren

1. GİRİŞ

Bu çalışmanın konusunu son 150 senede dünya ekonomisine yön veren, dünya gidişatını değiştiren savaflara yol açan, günümüzde ise küreselleşmenin etkisiyle farklı bir boyut gösteren lojistik faaliyetler oluşturmaktadır. 1850’li senelerden itibaren lojistik uygulamalar kendini demiryolu taşımacılığı ile göstermiştir. Çok kısa sürede devletlerin iktisadi kalkınmalarının temel amacı olan demiryolları, büyük ölçekli siyasi krizlere sebep olmuştur. 1. Dünya savaşının temel sebebini oluşturan Bağdat Demiryolu projesi savaşan ülkelerin temel bloklaşmasını meydana getirmiştir. Süveyş Kanalı’nın açılması ile denizyolu ticaretinde önemli bir gelişme olsa da Bağdat ve Hicaz Demiryolu projeleri bu büyük projeye alternatif oluşturmuştur. Nihayetinde büyük yıkım ile sonuçlanan savaşa lojistiğin sebebiyet vermesi oldukça dikkat çekicidir.

21. Yüzyılda küreselleşme ile lojistik çözümler farklı boyutlarda ele alınmaktadır. Ülkeler kombine taşımacılık şekli olan iki ve ikiden fazla taşıma türünü içeren çoklu taşıma modlarına yönelmektedir. Çin’in başını çektiği ülkeler dev mega lojistik projelerini hayat geçirmektedir. Türkiye’nin son yıllarda bireysel ve ortaklaşa gerçekleştirdiği bir çok lojistik proje, Türkiye’ye kıtalar arası lojistik üs olma konusunda önemli fayda sağlayacaktır.

1. 1. Amaç

Stratejik olarak çok önemli bir yere sahip olan lojistik etkinliklerin ipekyolu güzergahında araştırılan bulgulara dayanarak ülke ekonomilerine sağladığı faydaların ortaya çıkması, dünyada küreselleşmenin ilk evreleri olan 1850’li senelerden itibaren lojistik etkinliklerin bölgesel ve küresel çapta etkilerinin araştırılması ve 21. Yüzyıldan itibaren lojistiğin yeniden dünya ticaretine ve siyasetine yön verdiğinin araştırılması amaçlanmaktadır.

1. 2. Yöntem

Nitel özellikli yapılan bu araştırma, karşılaştırma ve literatür taraması yöntemleri kullanılarak gerçekleştirilmiştir. Çalışma süresince, lojistik kaynaklar araştırılmış, 1850'li senelerden itibaren yapılan lojistik faaliyetlerin irdelenmesi, Başbakanlık Osmanlı Arşivleri, tarih dergileri, Trt arşivleri, kütüphanelerden faydalanılarak geniş bir literatür taraması yöntemine başvurulmuştur. Ayrıca 21. Yüzyıldan itibaren öne çıkan ülkesel, bölgesel ve küresel lojistik faaliyetlere de yer verilerek son 150 senedeki lojistik etkinlikler karşılaştırılmıştır. Mezopotamya coğrafyasındaki lojistik etkinlikler değerlendirilirken içerik analizi yöntemi uygulanmıştır.

2. TEMEL KAVRAMLAR

2. 1. Lojistik Kavramı

Lojistik kelimesinin kökeni Eski Yunanca "hesap yapma bilimi" ve "mantık" gibi anlamlara gelen "Logistikos" kelimesine kadar ulaşmaktadır (Tek ve Karaduman, 2012: 5). Lojistik bilimi, ekonomik bilimin ortaya çıkmasından itibaren incelenmiştir. Ekonomi alanındaki ilk incelemeler, taşıma sorunlarının ele alınarak, çözüm üretilmesi üzerine olmuştur. Modern lojistik anlayışı 1960 senesinde Peter Drucker tarafından kaleme alınan makalesinden itibaren araştırılmıştır. Lojistiğin tek bir tanımı olmamakla beraber, farklı kurumve kuruluşlar birbirinden farklı olmayan tanımlar yapmışlardır (Orhan, 2014: 8). Lojistik, müşterilerin ihtiyaçlarını karşılamak üzere, her türlü ürün, hizmet ve bilgi akışının, hammaddenin başlangıç noktasından, ürünün tüketildiği son noktaya kadar olan tedarik içindeki hareketinin etkin ve verimli bir şekilde akış ve depolanmasının sağlanması, kontrol altına alınması ve planlanması sürecidir (Alkan ve Erdal, 2007: 257).

Lojistik; hammadde kaynaklarından başlayarak ve malların son kullanıcıların ellerine geçmesine kadar, tüm bilgi ve malzeme hareketlerini kapsadığı sahadır. Türk Dil Kurumu ise lojistiğin tanımını kullanırken "Mal ve hizmetlerin sağlanmasına yönelik etkinliklerin yönetimi, örgütlenmesi ve planlaması bilimi" şeklinde ifade etmektedir (Türk Dil kurumu, 2009). Lojistik; Bir ürünün kaynağından, tedarikçilere, son tüketicilere yani müşterilere ulaştırarak adına gereken bütün faaliyetler şeklinde tanımlanmaktadır (Yardımcıoğlu, Mahmut; Kocamaz, Hilal; Özer, Özlem, 2012: 246)

Anlaşılabacağı üzere lojistik sadece taşıma değil, sadece depolama değil, sadece gümrükleme de değildir. Müşteri ihtiyaçlarını karşılamak üzere bir mal ve ya hizmetin üretim noktasından tüketim noktasına kadar geçen süre içerisindeki taşıma, depolama, gümrükleme, sigortalama, elleçleme, paketleme, sipariş tahmini gibi süreçleri kapsayan tedarik zinciri yönetimidir. Tüm bu süreçler yaşanırken de hizmet ve bilginin sevkiyat noktaları ve teslimat noktaları arasındaki ileri ve geri yönlü

akışını da içermektedir. 20. Yüzyılın sonu ve 21. yy.'ın başlangıcında lojistik kavramı, küreselleşme, tedarik zinciri yönetimi, kombine taşımacılık kavramları ile anılmaya başlamıştır (Koban ve Keser, 2015: 57)

Sonuç olarak yapılan tüm tanımlar lojistiği yalnızca nakliye ve depolamayı içerdiğini öngören fikirlerin dar kapsamlı olduğunu, tersine ilk üreticiden nihai müşteriye kadar zincirleme ve iç içe geçmiş bir süreçten oluştuğunu ortaya çıkarmaktadır.

2.1.1. Tarihsel Açıdan Lojistik

Lojistik insanoğlu var olduğundan beri dünyada faal olmuştur. Ancak bu bugünkü adıyla olmamakla beraber, farklı yaklaşımlarla meydana gelmiştir. İpek yolu mücadelesine inildiğinde medeniyetlerin merkezi, Mezopotamya ve Orta Asya coğrafyasını incelemek gerekecektir.

İpek ve baharat yolu hakimiyet mücadelesi tarihte bir çok uygarlığı birbirine düşürmüş, bir çok medeniyetin de sonunu getirmiştir. Nedir bu ipek yolu baharat yolu mücadelesi? Uzak doğudan Avrupa pazarına giden yola hakim olma mücadelesidir. Aslında tarihteki devletlerin neredeyse tamamı bu yola hakim olmak istemiştir. En ilkel yollarla yapılan ticaret zamanlarında dahi devletler, ekonomik kalkınmanın ticaret ile olacağını öngörmüşlerdir. Doğu batı akslarında oluşan ticaret yollarına hakim olma düşüncesi devletlerin iktisadi kalkınmaları için en büyük etken olmuştur.

Osmanlı'nın ticaret yollarına kesin hakimiyeti sonucunda bu durum, Avrupalıları coğrafi keşiflere ve yeni deniz yollarını bulmaya itmştir. Ümit Burnu olmak üzere bir çok yeni ticaret yolları Avrupalı'ra alternatif olmuş, böylece Avrupa ekonomisi canlanırken, Osmanlı'nın başını çektiği Doğu coğrafyası fakirleşmeye başlamıştır. Avrupalıların yeni ticaret yollarını bulması zamanla onları yeni fikirler bulmaya itmştir. Süveyş Kanalı'nın açılması onların daha kestirme yollarla hammaddelerini,

mamullerini taşımalarını, uzak doğudaki sömürgelerini daha kolay kontrol altına almalarını sağlamıştır.

19. Yy. lojistik-iktisat kavramlarının yan yana geldiği yıl olmuştur. Petrolün keşfi, hammaddenin ucuz taşınmasının istenmesi entegre demiryolu-denizyolu ticaretinin temellerini atmıştır. Petrolün keşfi ile ipekyolu baharat yolu 19. yy.'da tüm çekişmelerin tekrardan Mezopotamya coğrafyasında gerçekleşmesine sebep olmuştur. Öyle ki Osmanlı'nın yıkılırken yegane politikası denge politikası lojistik-iktisat üzerine kurgulanmıştır. Devrin padişahları tarafından denge politikası o kadar ustaca uygulanmıştır ki, Mezopotamya coğrafyasında kendileri için ekonomik kalkınmalarının tek yolu olarak gördükleri petrol ve demiryolu üzerine birbiri ile mücadele eden Avrupalı devletleri sonunda cihan harbine sürüklemiştir.

19. Yy.'da yelkenli gemilerin yerlerini buharlı gemilerin alması, kervanların ve arabaların yerini demiryollarının alması ticareti dünyanın o güne kadar ulaşılmamış yerlerine kadar uzatmış, dünya ticaretinin hacmini o güne kadar hayal edilmemiş çaplara çıkarmıştır. 1840'lı yıllardan sonra yapılan bu ulaşım devrimi yeni ulaşım yolları açmakla kalmamış, aynı zamanda yüzyıllar boyunca bırakılmış eski ticaret yollarının tekrar canlanmasını sağlamıştır. 19. Yy. içinde ve 20. yy.'ın başlarında, Asya üzerinden doğuya giden Ortaçağın eski ticaret yolları yeniden keşfedilmiştir. 15. Yy'da doğunun ilgi çekici malları Doğu Asya'dan Hint Okyanus'una indirilmiş, oradan Kızıldeniz vasıtasıyla Mısır limanlarına, sonra kervanlarla, Avrupa ile ticaretin merkezleri olan Kahire ve İskenderiye'ye taşınmıştır. 1869 senesinden itibaren Süveyş Kanalı'nın açılması ile, Ortaçağ tüccarlarının bu yolu modern bir ulaştırma aracı olmuş, yüzyıllar önce Portekizli ve İspanyol denizcilerinin Hindistan'a giden kısa bir yol bulma rüyalarını gerçekleştirmiştir. 1905 yılında Trans Sibiry demiryolunun açılması ile, eski kervan yolları ve demir raylar Asya'yı bir ucundan öbür ucuna birbirlerine paralel olarak geçmeye başlamışlardır. Trans Sibiry demiryolu, Petrograd ve Moskova'yı Pekin'e bağlamış; Trans Kafkas demiryolu ve İran demiryolu da Hindistan'ı Asya'dan ayıran büyük dağ engellerine kadar uzanmıştır. Trans Kafkas demiryolu ayrıca Hazar Denizi ile Karadeniz'i birbirine bağlamıştır. 15. yüzyıllarda doğu ticaretinin kalbi olan Mezopotamya

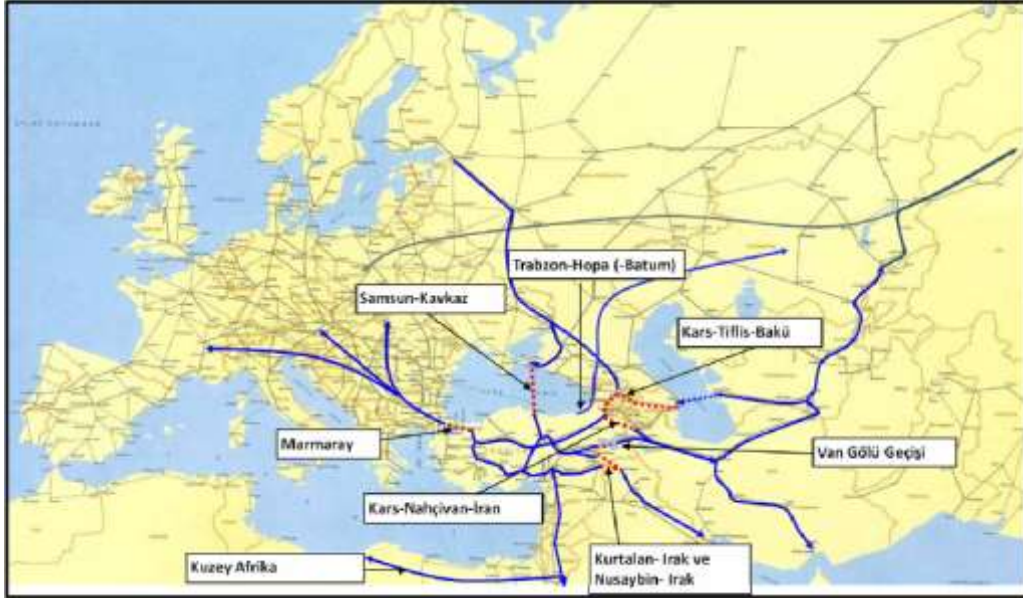
vadisinde, bu bölgeden ve Suriye'nin kuzeyinden yola çıkan kervanlar kuzeybatıya yöneldikleri zaman da İstanbul'a varırlar iken, üç büyük Ortaçağ ticaret yolundan biri olan bu tarihi yol Bağdat Demiryolu ile yeniden canlandırılmıştır. Lokomotif, bir kere daha Doğu'ya giden yolu kısaltmıştır (Earle, 1923: 11-16)

Anadolu demiryolları, Rumeli demiryolları, Hicaz demiryolları, Bağdat demiryolları bil fiil gerçekleştirilmiş bu yatırımlar ile tarım, hububat ve nihayetinde petrol taşınması hedeflenmiştir. Bu durumu Murat Özyüksel "Hicaz Demiryolu" adlı eserinde şöyle açıklamaktadır: Osmanlı demiryolları iç ve dış dinamiklerin karşılıklı etkileşimleri sonucu ortaya çıkmıştır. İç dinamiği daha çok askeri ve yönetsel kaygılar belirlemiş, mali ekonomik unsurlar 2. derecede rol oynamıştır. Dış dinamiği oluşturan temel unsur ise Avrupalılar'ın Osmanlı İmparatorluğu'nun tarımsal potansiyelinden ve pazar olanaklarından yararlanma çabaları olmuştur (Erdal, Güvenler ve Sandalcı, 2009: 4). Osmanlı'nın kalkınma hamleleri olarak yaptığı demiryolu yatırımlarına Avrupa'nın sıcak bakmasının altında yatan en büyük sebeplerden birisi Avrupa'dan Osmanlı coğrafyasına, Viyana'dan, Berlin'den İstanbul'a, Beyrut'a, Mekke, Medine'ye hammadde ve endüstri sevkiyatını ucuz taşıyarak kısa sürede nakletmek olmuştur.

Ayrıca Avrupa'nın lojistik ve iktisadi kalkınma açısından üretim ve tüketim şeklinde şu şekilde incelenebilir: Avrupa'da endüstri geliştikçe üretim artmıştır, üretim arttıkça endüstri ülkelerinin kendi nüfusları bu üretimi tüketemez olmuşlardır. Bir üretim fazlası ortaya çıkmıştır. Bu üretim fazlasını dağıtacak alanlar aramaya başlamışlardır. Diğer yandan Avrupa'nın sanayi devrimi ile ekonomik kalkınma hamleleri de beraberinde hammadde ihtiyacını doğurmuştur. Avrupa'nın sınırlı hammadde kaynağı karşısında yeni hammadde kaynakları, hammadde sağlayacak topraklar elde etme zorunluluğunu ortaya çıkarmıştır. Almanya'nın ithalatının 1913 senesinde %87 sini hammadde ve yiyecek oluşturmaktaydı. İngiltere ve Fransa'da ise bu oran % 80 idi. Aynı yıl Almanya'nın ihracatının %66 sını endüstri ürünleri oluşturmaktaydı. Fransa'da bu oran %60, İngiltere'de ise %66 idi (Armaoğlu, 2005: 80-81).

Ulaşım, günümüz dünyasında küreselleşme ve ekonomik büyümeye paralel olarak oldukça hızlı gelişim göstermektedir. Dünyada yaşanan hızlı değişimler, ulaşımında da farklı yapılanmaların önünü açmaktadır. Ulaşımın teknolojik gelişmelere bağlı olarak sürekli büyümesi ve önem kazanması, yük ve yolcu taşımacılığında hızlı, güvenli ve konforlu taşımacılığın öne çıkmasını sağlamaktadır (Kızıldağ, 2016: 9). Bu sebeple 1. ve 2. dünya savaşlarından sonra uzak doğu Avrupa arasında yapılan denizyolu ticaretinin tekrar demiryoluna kaydırılmaya çalışıldığı görülmektedir. Demir ipek yolu projesi ile denizyolundan haftalar süren sevkiyatlar demiryolu ile çok daha kısa sürede geleceği için yapılan çalışmalar bu önde olmaktadır.

Şekil 1. Türkiye'yi Etkileyen Ulaşım Aksları



Kaynak: Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları, (2011)

Dünyanın farklı coğrafyalarında ekonomik entegrasyon sebebi ile ülkeler arası etkileşim ve iletişim sonucu bağımlılığın artması olarak açıklanan küreselleşme kavramında lojistik en önemli araç olarak karşımıza çıkmaktadır (Bakan ve Şekkeli, 2017: 7). Türkiye'nin jeopolitik konumu, Asya-Avrupa-Ortadoğu-Kafkaslar-Ortaasya ekseninde köprü konumunda olması harita üzerinde net olarak görülmektedir. Bu bölgede 75 milyar dolarlık ticaret hacminin var olduğu düşünüldüğünde, Türkiye'nin

bölgesel ve kıtalar arası lojistikten daha çok pay alabilmesi için uluslararası mesafeleri kısaltan ve kesintisiz ulaşım sağlayan projelerle mevcut taşıma koridorlarına entegre olması gerekmektedir.

2.2. Taşıma Koridorları

Türkiye etrafında şekillenen farklı lojistik koridorları mevcuttur. Ticaretin akışına ve ülkeler arası ilişkilere göre ticaret koridorları çeşitlenmektedir.

2.2.1. İstanbul-Basra Koridoru

İstanbul – Basra demiryolu koridoru ile Bağdat Demiryolu projesi canlanacak, bölge ülkelerle işbirlikleri geliştirilecek, koridor boyunca mevcut yolların iyileştirilmesi, standardının ve kapasitesinin yükseltilmesi ile boşlukların tamamlanması sağlanacak, Basra Körfezi'nden Avrupa'ya kesintisiz taşımacılık sağlanacaktır.

2.2.2. Marmaray ve Kars-Tiflis-Bakü Demiryolu Koridoru

Dünyanın en önemli projelerinden olan Marmaray projesiyle Gebze'den Halkalı'ya kesintisiz demiryolu ulaşımı sağlanmış gözüküyor olsa da Tarihi İpekyolunun canlandırılması ve ülkelerarası ekonomik ve kültürel işbirliğinin geliştirilmesi mevcut olan İstanbul-Ankara Yüksek Hızlı Tren hattına Sivas-Erzincan-Erzurum-Kars yht eklendiğinde gerçekleşecektir. Yeni açılan Bakü-Tiflis-Kars hızlı tren hattı ile Kazakistan-Türkiye arası demiryolu taşıması başlamış bulunmaktadır. Diğer demiryolu projeleri gerçekleştiğinde Çin'den kalkan yolcu trenden inmeden kesintisiz Londra'ya gidecektir.

2.2.3. Hicaz Demiryolu Koridoru

Önemli taşıma koridorun yeniden canlandırılması Türkiye'yi Afrika'ya, enerji merkezi olan Arap Yarımadasına ve Hint Okyanusuna bağlayacak, enerji tüketim merkezi Avrupa ile köprü vazifesini tam sağlamış olacaktır. Konya-Karaman Yht hattının devreye girmesi, daha sonra entegre edilecek Konya-Adana-Gaziantep-Halep güzergâhındaki projeler hayata geçtiğinde Türkiye önemli bir taşımacılık hamlesi gerçekleştirmiş olacaktır.

2.2.4. Güneydoğu Asya Koridoru

Türkiye'yi; İran ve Pakistan üzerinden dünyanın önemli ekonomilerinden Hindistan'a bağlayan koridorudur. Koridorun Türkiye ayağında Van Gölü Demiryolu Geçişi yapılarak İran, Orta Asya, Pakistan, Hindistan ve Çin kesintisiz bağlanacaktır.

2.2.5. Kavkaz-Samsun-Basra Koridoru:

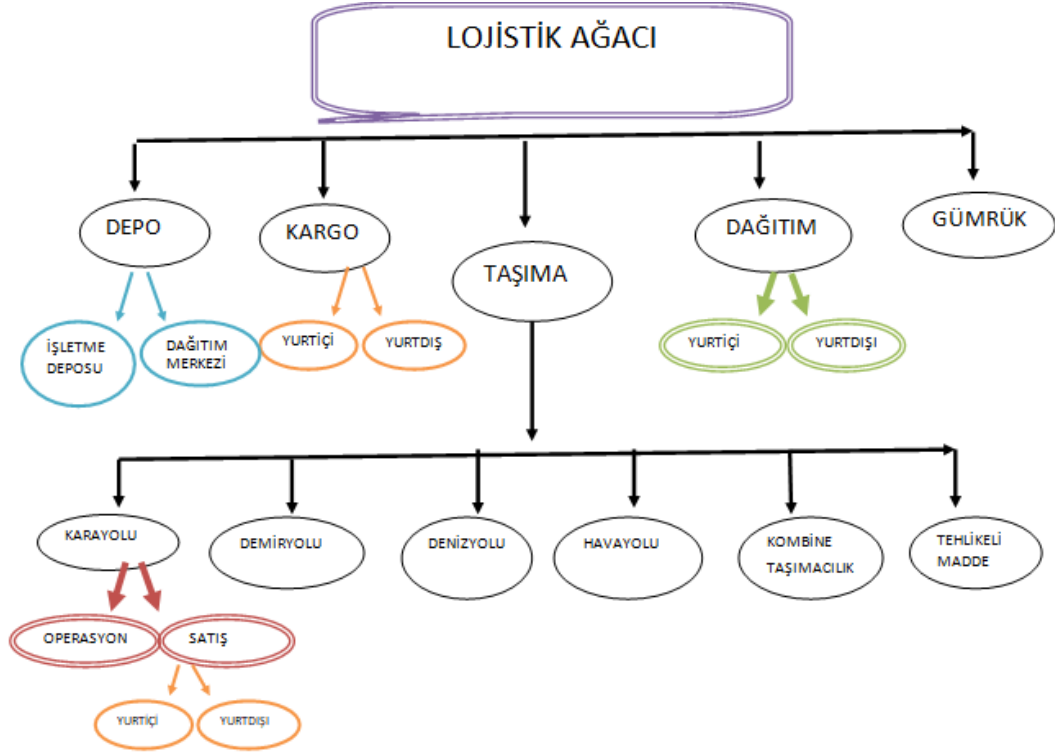
Kuzeyden güneye Karadeniz üzerinden Rusya ve Türkiye'nin birbirine bağlanarak aşağıya Basra Körfezine kadar uzanan koridordur. Yük taşımacılığında karayolunun oranını azaltmak, taşıma türleri arasında entegrasyonu sağlamak düşünülmektedir.

2.3. Temel Lojistik Uygulamaları

Lojistik gündelik hayatın vazgeçilmez parçasıdır. Lojistiğin yaşam kalitesinin yükselmesinde doğrudan ve dolaylı bir çok etkisi vardır. Bir ülkede lojistik anlayış ve uygulamaları geliştikçe ve farkındalık arttıkça bunun hemen hemen her alanda pozitif etkisi görülür (Çancı ve Erdal, 2013: 4)

Temel lojistik faaliyetleri taşıma, depolama, gümrükleme, sigortalama, elleçleme, talep planlama, sipariş yönetimi, satın alma ve tedarik olarak sıralanabilir.

Şekil 2. Lojistik Ağacı



Lojistik kavramının ortaya çıkmasından itibaren nakliye anlayışı günümüzde tedarik zinciri anlayışına dönüşmüştür (Acar ve Köseoğlu, 2016: 2). Küreselleşme bu algının değişmesi, tedarik zincirinin gelişmesi ve sürekliliği üzerinde oldukça etkili olmuştur. Büyük şirketler küreselleşmenin getirdiği bu yeni gelişmeleri fırsata çevirmektedir. Ancak bir çok tedarik zinciri üyesi, küreselleşme ile ortaya çıkan, büyük riskler karşısında hazırlıksız bulunabilmektedir (Chopra ve Meindl, 2017: 142). Dolayısıyla tedarik zinciri içerisinde yer alan lojistiğin tüm unsurları eşit şekilde önemlidir.

2.3.1. Taşıma

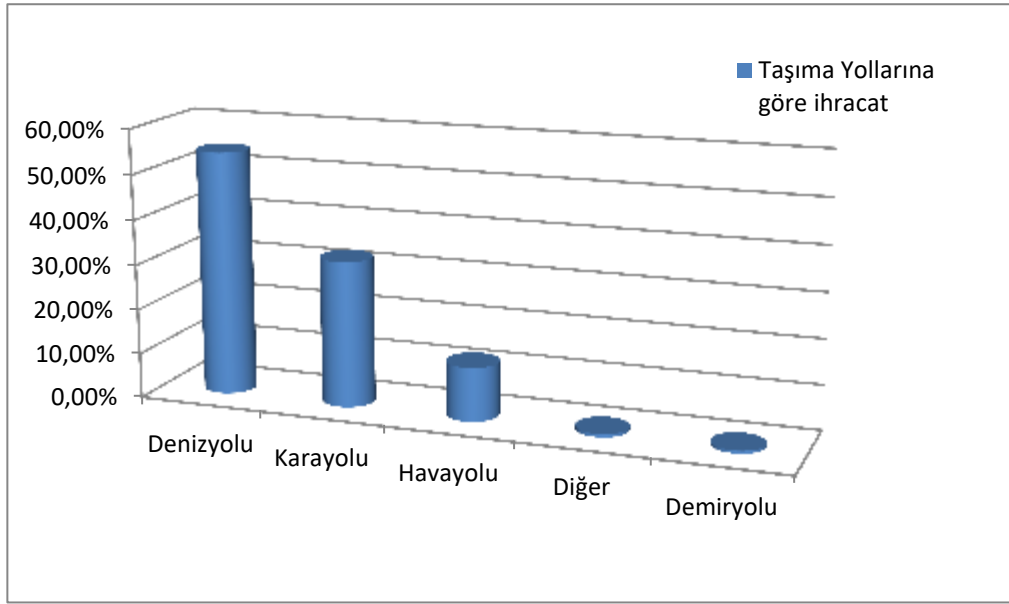
Taşımacılık lojistik faaliyetleri içerisinde oldukça geniş yere sahiptir. Ürünlerin üretim öncesi aşamalarından, son tüketiciye varış aşamasına kadar ana faaliyetleri kapsamaktadır. Taşımacılığın performansının değerlendirilmesinde, taşıma şeklinin

seçilmesinde üç temel ölçüt vardır: Maliyet, hız, ve güvenilirlik (Nebol, 2016: 161).
Taşımacılık faaliyetleri genel olarak şu şekilde gruplanabilir:

- Karayolu taşımacılığı
- Denizyolu taşımacılığı
- Demiryolu taşımacılığı
- Havayolu taşımacılığı
- Boru hattı taşımacılığı
- Nehir yolu taşımacılığı (Çancı ve Erdal, 2013: 31).

Bu taşıma türleri arasında karayolu, demiryolu, denizyolu, havayolu geleneksel fiiliyatta kullanılan taşımacılıklardandır.

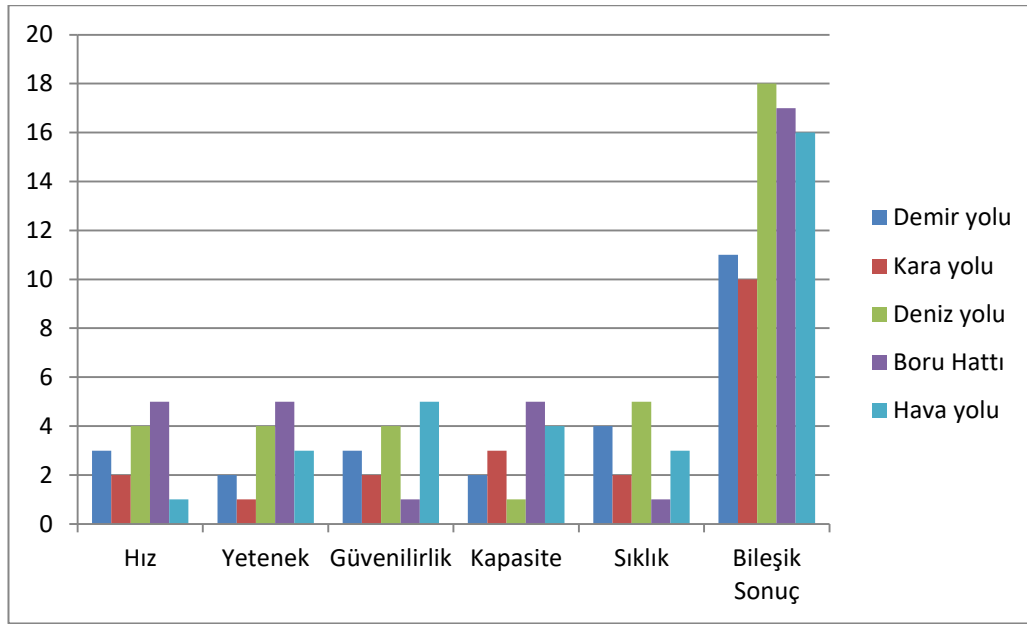
Şekil 3. Taşıma Modlarına Göre İhracat Oranları



Kaynak: Türkiye İhracatçılar Meclisi. (2016)

Denizyolu ile ihracat 2015 senesinde % 54,3 oranla oldukça yüksek bir orana sahiptir. Karayolu taşımacılıklarının oranı ise % 32,5 olmuştur. Altın ihracatının artması ise havayolu taşımacılığı ile yapılan ihracat oranını %12'ye yükseltmiştir.

Şekil 4. Taşıma Türlerinin Özellikleri



Kaynak: Karagöz. (2012)

2.3.1.1. Karayolu Taşımacılığı

Karayolu taşımacılığı pratikte en yaygın ve en geniş çapta kullanılan taşımacılık türüdür. Türkiye'de yaklaşık %90'ın üzerinde yapılan taşımalar karayolu ile gerçekleştirilmektedir (Tek ve Karaduman, 2012: 252). Şu anda Avrupa'da kara ulaşımının %77'sini karayolu taşıması oluşturmaktadır. Ancak bu durum; beraberinde karayolunda sıkışıklık, kazalar, kirlilik gibi önemli tehlike ve riskleri gündeme getirmektedir. Bu nedenle AB, hükümetler, taşıtıcılar, demiryolu kuruluşları mobil itenin korunması için en uygun yöntemin kombine taşımacılık olduğu konusunda görüş birliği içindedirler. Ülkemizde şehirlerarası yolcu taşımalarının yüzde 90,5'i, yük taşımalarının yüzde 87,4'ü karayoluyla gerçekleşmektedir. Taşımaların ulaştırma türleri arasında dengeli bir şekilde paylaşılması gerekmektedir (Türkiye Cumhuriyeti Kalkınma Bakanlığı, 2014). Kısa mesafeli nakliyelerde ağır ürünlerde efektif olarak değerlendirilen karayolu taşıması, diğer taşıma modlarına oranla daha esnek, çok yönlü kullanıma açık ve ağır ürünlerin taşınmasında maliyeti oldukça uygundur (Yarmalı, 2012)

2.3.1.1.1. Avantajları

- Kapıdan kapıya taşımacılığın en elverişli olduğu taşıma şeklidir. Bu sebeple dahi tercih edilme sebebidir (Tek ve Karaduman, 2012: 252).
- Araç bulma kolaylığı, sık sefer yapabilme imkanı için elverişli bir taşıma türüdür.
- Uygun coğrafi koşullar altında transit yolların sayılarındaki artışa bağlı olarak ulaşım ağı neredeyse sınırsızdır (Çancı ve Erdal, 2013: 31).
- Çıkış ve varış zamanlarını kolay ayarlayabilme imkanı vardır.
- Terminal ihtiyacı genellikle azdır ve ya çok ayrıntı gerektirmez.
- Taşıma aracı büyük oranda göndericinin ve ya taşıyıcının kontrolündedir.

2.3.1.1.2. Dezavantajları

- Transit ülkelerde gümrük işlemleri ve araç geçişlerinde ilave bekleme süreleri mevcuttur. Bu da maliyetlerde artışa sebep olmaktadır (Çancı ve Erdal, 2013: 31).
- Uzun mesafeli taşımalarda yüksek taşıma maliyetleri ortaya çıkar.
- Kaza riski oldukça fazladır.
- Çevre kirliliği, trafik yoğunluğu gibi olumsuz durumları mevcuttur.
- Pazar dalgalanmalarında fiyat belirsizliği vardır.

2.3.1.1.3. Ana Geçiş Güzergahları

Türkiye'nin dış ticaretin en yoğun olduğu ülkeler AB ülkeleridir. Bu sebeple yapılan ithalat ve ya ihracın nasıl ne şekilde yapıldığı da maliyet analizi bakımından oldukça önemlidir.

Türkiye'nin ana güzergahları şu şekildedir:

- Kapıkule veya Hamzabeyli (veya İpsala-Yunanistan)- Bulgaristan-Romanya-Macaristan-Avusturya veya Almanya

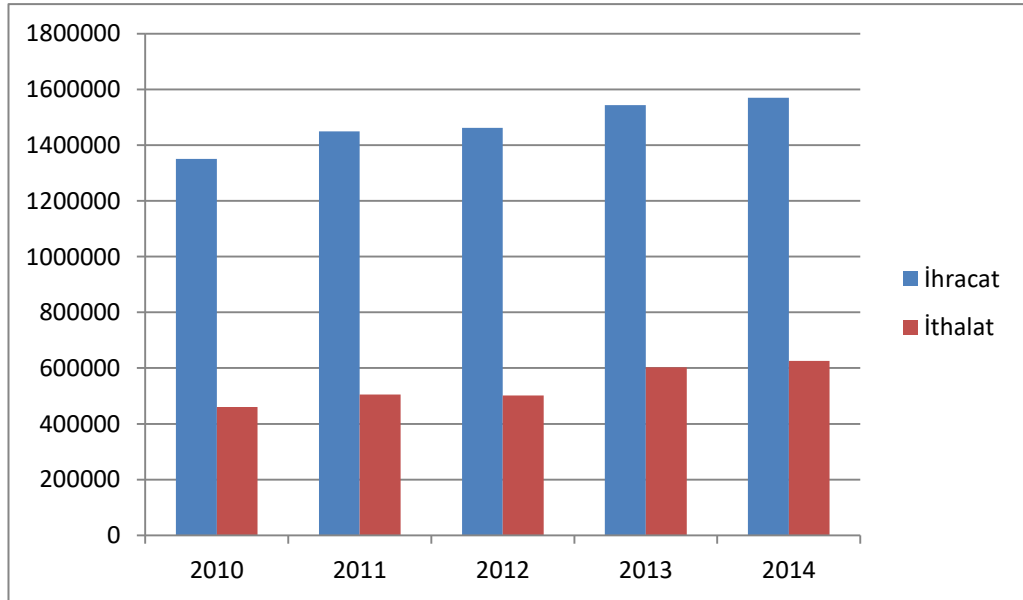
- Kapıkule veya Hamzabeyli (veya İpsala-Yunanistan)- Bulgaristan- Sırbistan ve Karadağ- Macaristan- Avusturya veya Almanya
- Kapıkule veya Hamzabeyli (veya İpsala-Yunanistan)- Bulgaristan- Sırbistan ve Karadağ- Hırvatistan- Slovenya- Avusturya veya Almanya
- Trieste (Ro-Ro)- İtalya- Avusturya veya Almanya
- Çeşme- İtalya- Avusturya veya Almanya (Görçün, 2008).

Türkiye'de uluslararası karayolu eşya taşımacılığı sektöründe, Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı'ndan alınan yetki belgeleri ile faaliyet gösteren 3 bin'e yakın firma C türü yetki belgeleri ile kendi filosunu işletmektedir.

Firma Adedi: 2.817 (C ve L2 belgeli firma adedi)

Çekici: 68.495 adet, Kamyon: 15.138 adet, Yarı Römork: 82.468 adet, Kamyonet: 3.527 adet, Römork: 2.573 (Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği (TOBB), 2014)

Şekil 5. Türkiye üzerinden karayolu ve ro-ro gemileriyle gerçekleştirilen ihracat ve ithalat taşımaları (sefer adedi)



Kaynak: Türkiye İstatistik Kurumu. (2014)

2010 senesinde ihraç taşımaları yıllık 1.349.947 seferden %16 artış göstererek 1.569.793 sefere çıkmıştır. Bu taşımaların %80'i yerli nakliyeciler tarafından gerçekleştirilmiştir. Karayolu ithalat taşımaları 625.384 sefer olup ülkemiz üzerinden gerçekleştirilen transit taşımalarında son 3 yılda % 25'e yakın bir artış yakalanmıştır.

2.3.1.2. Denizyolu Taşımacılığı

Denizyolu taşımacılığı tarihin en eski zamanlarından beri yapılmaktadır. Yavaş gitme koşuluyla gerekli çekim kuvveti yüzen araçta tekerlekli araca göre daha azdır (Tek ve Karaduman, 2012: 254). Günümüzde hızlandırılmaya çalışılan demiryolu taşımacılığı ile rekabet halindedir. Denizyolu taşımacılığı havayoluna göre 22 kat, demiryoluna göre 3,5 kat, karayoluna göre 7 kat ucuz taşıma olması sebebi ile en yaygın kullanılan taşıma şeklidir (Çancı ve Erdal, 2013: 32). Yakın zamanda dünya ticaretinin deniz aşırı ülkelere kayması, ticareti sınır tanımaz duruma getirirken deniz yolunun çok fazla ve büyük hacimli yüklerde kullanımını sağlamaktadır (Dölek, 2015). Ayrıca transit sürenin pek fazla önemli olmadığı, uzun mesafeli yollarda oldukça tercih edilmektedir (Yarmalı, 2012)

Türkiye; Avrupa, Orta Asya ve Orta Doğu arasında transit bir köprü konumunda olması sebebi ile taşımacılık noktasında sahip olduğu büyük potansiyel, deniz yolu ile fazlası ile giderilmektedir. Türkiye, üç kıtanın geçiş yollarında olan coğrafi konum nedeniyle, Cebelitarık Boğazı ile Atlas Okyanusu'na, Süveyş Kanalı ile Arap Yarımadası ve Hint Okyanusu'na, İstanbul ve Çanakkale Boğazları ile Avrasya ve Uzakdoğu'ya kadar ulaşan ağın merkezinde konumlanmıştır. Tüm bu verilerin kazanıma dönüşmesi deniz yolu taşımacılığı ile gerçekleşebilmektedir.

2.3.1.2.1. Avantajları

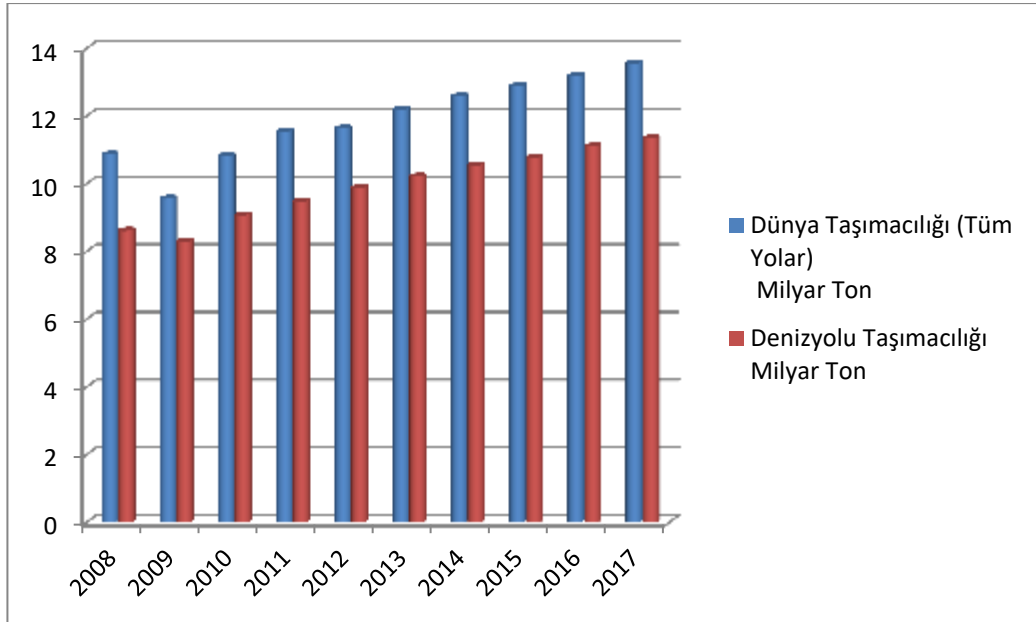
- Uluslar arası alanda en yaygın kullanılan taşıma türüdür.
- En düşük maliyetli taşıma türüdür (Tek ve Karaduman, 2012: 255).
- En çok tercih edilen taşıma türüdür.

- Çıkış ve varış limanları arasında herhangi bir transit geçiş ve gümrük işlemi yoktur.
- Büyük tonajlı, geniş hacimli malların taşınması için uygundur (Dölek, 2015)
- Diğer taşıma türlerine göre daha çok sistematik özelliğe sahiptir.
- Diğer taşıma modlarına göre uluslararası hukuk kuralları daha düzenli ve köklüdür.

2.3.1.2.2. Dezavantajları

- Ürünleri ulaştırmada en yavaş taşıma türüdür.
- Hizmet verilen yer sayısı sınırlıdır.
- Taşıma alt yapısı için, özellikle liman yapımı yüksek maliyet gerektirmektedir (Tek ve Karaduman, 2012: 254).
- Taşımacılıkta tek başına az tercih edilmektedir.
- Mevsimsel koşullarda en çok etkilenen taşıma türlerindedir.

Şekil 6. Dünya Taşımacılığında Denizyolunun Payı



Kaynak: Clarksons Research. (2017)

Dünya taşımacılığının 2008-2017 yıllarındaki toplam taşıma modlarına göre 2016 yılında denizyolunun payı % 84 olarak gerçekleşmiş olup, 2017 yılı için de öngörülen değer % 84'tür. 2009 yılı global krizde tüm ulaşım modları ile yapılan küresel mal taşımaları %12 azalmış, fakat toplam uluslararası mal taşımaları içindeki deniz taşımacılığının payı 2008 yılındaki %79'dan 2009'da % 87'e yükselmiştir.

Şekil 7. 2006-2016 Denizyolu İthalat ve İhracat Taşımaları (Ton)

Yıllar	Toplam Dış Ticaret	İhracat	İthalat	T/B Gemi Payı	TB %	YB %
2006	202.718.284	63.311.978	139.406.306	42.615.725	21	79
2007	222.059.619	68.660.270	153.399.349	36.992.141	17	83
2008	224.776.283	73.244.972	151.531.311	31.791.383	14	86
2009	213.632.353	73.770.263	139.862.090	29.965.566	14	86
2010	246.570.931	83.945.162	162.625.769	40.494.118	16	84
2011	255.334.712	81.779.528	173.555.184	42.396.010	17	83
2012	283.782.414	91.307.486	192.474.928	38.712.247	14	86
2013	277.335.605	89.553.990	187.781.615	34.610.534	12	88
2014	283.316.220	88.544.792	194.771.428	33.624.322	12	88
2015	300.478.930	92.152.622	208.326.308	36.479.586	12	88
2016 (*)	311.676.224	95.896.320	215.779.904	38.951.265	12	88

Kaynak: Deniz Ticaret Odası. (2017)

Türk Bayraklı gemiler ile Türk armatörlerinin yabancı bayraktaki gemilerinin 1999-2016 yılları arasındaki gelişimine bakıldığında, 1999 yılında Türk armatörlerinin kontrolündeki filo 9.6 milyon DWT olup, % 90,48'i Türk Bayraklı, % 9,52'si ise yabancı bayraktaki gemilerden oluşmaktadır.

2016 yılı başı itibariyle Türk armatörlerinin gemileri dikkate alındığında, % 28,4'ü Türk bayrağında, % 71,6'sı ise yabancı bayraktadır.

1 Ocak 2016 ile Temmuz 2016 itibariyle Türk armatörlerinin yabancı bayraklı gemileri ile Türk bayraklı gemileri %1,1'lik bir düşüşle dünya sıralamasında 14'ten 15. sıraya düşmüştür.

Şekil 8. 2015 Yılı Türkiye'nin En Fazla İhracat ve Transit Yükleme Yapılan İlk 20 Limanı (Miktar/Ton)

YÜKLEME					
LİMAN BAŞKANLIĞI	İHRACAT			TRANSİT YÜKLEME	TOPLAM
	TÜRK BAYRAKLI	YABANCI BAYRAKLI	İHRACAT TOPLAM		
KOCAELİ	1.310.676	11.295.243	12.605.919	33.210	12.639.129
ALİAĞA	1.023.222	11.558.235	12.581.457	805	12.582.262
MERSİN	1.531.204	10.640.775	12.171.979	2.295	12.174.274
AMBARLI	1.934.933	8.490.186	10.425.119	4.176.315	14.601.434
BOTAŞ(CEYHAN)	76.798	8.146.706	8.223.504	53.736.518	61.960.022
İSKENDERUN	354.958	5.318.439	5.673.397	37.965	5.711.362
GÜLLÜK	1.669.482	3.648.242	5.317.724	0	5.317.724
İZMİR	940.809	3.731.177	4.671.986	12.481	4.684.467
GEMLİK	847.001	3.783.350	4.630.351	10.429	4.640.780
ANTALYA	299.118	2.568.686	2.867.804	0	2.867.804
TUZLA	2.066.677	1.140	2.067.817	3.000	2.070.817
KARABİGA	282.185	1.344.139	1.626.324	0	1.626.324
ÇANAKKALE	3.000	1.524.387	1.527.387	1.327	1.528.714
SAMSUN	25.975	1.119.011	1.144.986	0	1.144.986
TEKİRDAĞ	96.898	1.026.411	1.123.309	492.286	1.615.595
BANDIRMA	183.028	790.856	973.884	0	973.884
MARMARA A.	15.200	560.499	575.699	0	575.699
ÇEŞME	572.737	2.600	575.337	0	575.337
TAŞUCU	0	563.656	563.656	0	563.656
KARADENİZ EREĞLİ	84.317	439.062	523.379	0	523.379
DİĞER	436.592	1.845.012	2.281.604	90.573	2.372.177
TOPLAM	13.754.810	78.397.812	92.152.622	58.597.204	150.749.826

Kaynak: Türkiye Cumhuriyeti Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı. (2015)

Tablo incelendiğinde İktisadi gelişmişlik ile liman hacimleri arasında doğrusal bir oran olduğu görülmektedir. Tüik 2017 verilerine göre ihracatta ilk 15 il aşağıda yer almaktadır. Aşağıdaki verilere göre limanı olan şehirler ön plana çıkmaktadır. Bu şehirlerden 8 tanesi liman şehirleri olup, diğerleri ise liman şehirlerine komşu illerdir.

Şekil 9. 2017 TÜİK İhracat Verileri

İSTANBUL	56.984.704,53
BURSA	12.907.021,19
KOCAELI	11.463.902,81
İZMİR	7.960.559,31
GAZİANTEP	5.964.887,14
ANKARA	5.936.066,77
SAKARYA	4.728.206,32
MANİSA	3.576.205,53
DENİZLİ	2.792.090,71
HATAY	2.078.350,42
ADANA	1.638.228,25
KAYSERİ	1.466.401,07
KONYA	1.417.687,26
MERSİN	1.345.384,05
ANTALYA	1.069.543,11

Kaynak: TÜİK. (2017)

Tablodan anlaşılacağı üzere ihracatta en ön planda olan illerin denize kıyısı ve ya iyi bir karayolu ile demiryolu ağına sahip şehirler olduğu görülmektedir. Türkiye'deki ihracatın artması ve bölgeler arası kalkınma farklarının ortadan kaldırılması için şehirlere iyi bir lojistik alt yapı sağlanmalıdır. Her ne kadar coğrafi durum bölgelerin kalkınma durumunda çok etkili görünse de gelişmiş teknoloji ile açılacak ulaşım koridorları bu sıkıntıyı ortadan kaldıracaktır.

Şekil 10. En Fazla İhracat ve Transit Yükleme Yapılan Ülkeler 2015 (Miktar/Ton)

YÜKLEME					
ÜLKE	İHRACAT			TRANSİT YÜKLEME	TOPLAM YÜKLEME
	TÜRK BAYRAKLI	YABANCI BAYRAKLI	TOPLAM		
İTALYA	4.990.959	7.656.141	12.647.100	30.495.658	43.142.758
MISIR	836.260	7.837.630	8.673.890	1.153.583	9.827.473
İSPANYA	634.796	5.813.304	6.448.100	872.904	7.321.004
YUNANİSTAN	1.512.015	4.846.549	6.358.564	613.239	6.971.803
A.B.D.	195.811	4.706.307	4.902.118	1.041.285	5.943.403
FRANSA	692.836	1.136.742	1.829.578	3.087.103	4.916.681
İSRAİL	1.094.064	2.641.574	3.735.638	271.248	4.006.886
B.ARAP EMRLİKL.	144.000	3.498.728	3.642.728	99.351	3.742.079
MALTA	8.250	3.616.814	3.625.064	68.368	3.693.432
BELÇİKA	20.596	3.253.898	3.274.494	136.329	3.410.823
RUSYA FED.	310.650	2.559.164	2.869.814	387.057	3.256.871
İNGİLTERE	52.389	2.736.565	2.788.954	165.326	2.954.280
ENDONEZYA	0	3.000	3.000	2.801.555	2.804.555
ÇİN	55.000	1.992.258	2.047.258	680.183	2.727.441
LİBYA	311.852	2.099.628	2.411.480	69.883	2.481.363
PORTEKİZ	11.931	828.235	840.166	1.461.295	2.301.461
SUUDİ ARABİSTAN	91.955	1.848.634	1.940.589	95.322	2.035.911
GÜRCİSTAN	573.151	233.866	807.017	1.103.656	1.910.673
ROMANYA	413.371	1.212.820	1.626.191	158.134	1.784.325
LÜBNAN	194.664	1.324.814	1.519.478	37.191	1.556.669
DİĞER	1.610.260	18.551.141	20.161.401	13.798.534	33.959.935
TOPLAM	13.754.810	78.397.812	92.152.622	58.597.204	150.749.826

Kaynak: Türkiye Cumhuriyeti Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı. (2015)

Tabloya göre 2015'de denizyolu taşımacılığı ile ihracat yapılan ülkeler arasında 1. sırada İtalya, 2. sırada Mısır ve 3. sırada ise İspanya yer almaktadır.

En fazla transit yükleme ülkeleri ise % 52 ile İtalya ilk sırada, İtalya'yı % 5,2 ile Fransa ve % 4,8 ile Endonezya takip etmektedir. (Deniz Ticaret Odası, 2017)

Şekil 11. En Fazla İthalat Yapılan Ülkeler 2015 (Miktar/Ton)

ÜLKE	BOŞALTMA				
	İTHALAT			TRANSİT BOŞALTMA	TOPLAM BOŞALTMA
	TÜRK BAYRAKLI	YABANCI ÜLKE BAYRAKLI	TOPLAM		
RUSYA FED.	3.250.766	33.463.031	36.713.797	464.588	37.178.385
UKRAYNA	3.331.325	12.575.249	15.906.574	313.297	16.219.871
MISIR	3.488.613	10.952.515	14.441.128	155.116	14.596.244
A.B.D.	856.740	11.542.791	12.399.531	91.463	12.490.994
KOLOMBİYA	0	11.605.460	11.605.460	0	11.605.460
İTALYA	3.413.310	4.805.472	8.218.782	300.284	8.519.066
YUNANİSTAN	1.794.477	6.111.623	7.906.100	431.966	8.338.066
BREZİLYA	44.250	6.117.417	6.161.667	18.063	6.179.730
İRAN	413.831	5.668.599	6.082.430	0	6.082.430
BELÇİKA	115.215	5.646.662	5.761.877	150.989	5.912.866
İSRAİL	334.880	5.458.893	5.793.773	23.078	5.816.851
ÇİN	140.514	4.861.086	5.001.600	356.746	5.358.346
IRAK	145.549	4.971.436	5.116.985	0	5.116.985
ROMANYA	1.378.721	3.128.523	4.507.244	561.037	5.068.281
GÜNEY AFRIKA	0	4.601.771	4.601.771	9.774	4.611.545
CEZAYİR	59.377	4.347.804	4.407.181	11.934	4.419.115
İNGİLTERE	133.972	4.258.199	4.392.171	2.971	4.395.142
BULGARİSTAN	883.320	2.421.698	3.305.018	442.317	3.747.335
AVUSTRALYA	0	2.801.408	2.801.408	555	2.801.963
MALTA	7.790	2.740.691	2.748.481	9.277	2.757.758
DİĞER	2.932.126	37.521.204	40.453.330	1.144.438	41.597.768
TOPLAM	22.724.776	185.601.532	208.326.308	4.487.893	212.814.201

Kaynak: Türkiye Cumhuriyeti Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı. (2015)

2015 senesine göre denizyolu taşımacılığı ile en fazla ithalat yapılan ülkeler arasında 1. sırada Rusya yer almaktadır. Rusya'yı 17.5 milyon ton ile Ukrayna ve 14.8 milyon ton ile A.B.D. takip etmektedir.

İthalatta Rusya ve Ukrayna'nın ilk sıralarda yer almasının nedeni petrol gaz ithalatındandır.

En fazla transit boşaltma yapılan ülkeler arasında ise % 12 ile Romanya 1. % 10,3 ile Rusya 2. ve % 9,8 ile Bulgaristan 3. olmuştur. (Deniz Ticaret Odası, 2017)

2.3.1.3. Demiryolu Taşımacılığı

19. yüzyıl ile beraber yaşanan sanayi devrimi ekonominin ihtiyaç duyduğu hammaddelerin limanlardan iç pazarlara ucuz ve efektif şekilde ulaştırılmasında demiryolları oldukça etkili olmuştur. Demiryolları ortaya çıktığı 19. yy'dan itibaren ekonominin lokomotifi konumunda olmuştur (TCDD, 2016).

15 Eylül 1830 tarihinde İngiltere'de Liverpool- Manchester hattının açılmasıyla ilk modern demir yolları yapılmıştır (Engin, Uçar ve Doğan, 2012: 309). Demiryolu küreselleşmenin ilk adımlarından birisidir. Gelişmiş ülkeler son dönemde çevresel sorunlar ile küresel iklim değişikliği nedeniyle çevre dostu taşımacılık türleri olan demiryolu, denizyolu ve iç su yolu taşımacılığının paylarının artırılmasına, karayolunun çok yüksek olan payının azaltılarak ulaştırma türleri arasında dengeli bir dağılım sağlanmasına yönelik politikalar üretmekte ve uygulamaktadırlar. Demiryolu taşımacılığı ağır ve hacimli yükler için çok yüksek maliyete katlanılmadan yapılabilecek bir taşıma modudur. Şehirler ve bölgeler arasında çok miktarda, ağır, hacimli malların taşınmasına imkan tanır (Tek ve Karaduman, 2012: 254)

Günümüzde demiryollarının gelişimi ile kapıdan kapıya teslimi demiryolu taşımacılığı almaktadır. Demiryolu taşımacılığı büyük sanayi merkezlerinin içine girerek tüm üretim alanları ile entegre olmaktadır. Limanlar, aktarma merkezleri demiryolu ile bağlanarak demiryolu taşımacılığı denizyolu ile entegre bir hale gelmektedir.

Şekil 12. Taşımacılığın Ulaştırma Sektörlerine Göre Yüzde (%) Dağılımı

Yıllar	Yük (Netton-km)				Yolcu (Yolcu-km)			
	Karayolu	Demiryolu	Denizyolu	Havayolu	Karayolu	Demiryolu	Denizyolu	Havayolu
1950	25	68,2	6,8	0	50,3	42,2	7,5	0
1960	45	52,9	2	0,1	72,9	24,3	2	0,8
1970	75,4	24,3	0,2	0,1	91,4	7,6	0,3	0,7
2000	90,1	5,4	6,4	0,1	96	2,2	0	1,8
2010	89,9	5,3	5	0	97,8	1,6	0,7	-
2015	89,8	3,9	6,3	0	89,2	1,1	0,6	9,1

Kaynak: TCDD İşletmesi Genel Müdürlüğü. (2016)

1950 ile 2016 seneleri karşılaştırıldığında dengeli bir ulaştırma politikaları yürütülmediğinden demiryollarının ulaştırma sistemi içerisindeki yolcu taşıma payı % 42,2'lerden 2016 yılında % 1,1'e düşmüştür. Eşya oranı ise % 68,2'den 2016 senesinde 3,9 seviyesine inmiştir.

2.3.1.3.1. Avantajları

- Ağır ve hacimli yükler için oldukça elverişlidir, yüksek maliyetlere katlanılmaz (Çancı ve Erdal, 2013: 32).
- En güvenilir taşıma modları arasındadır.
- Uzun vadede taşıma maliyetleri oldukça düşüktür (Tek ve Karaduman, 2012: 254).
- Çevreye saygılı, düşük enerji tüketimi olan taşıma türüdür (Erdal, Güvenler, ve Sandalcı, 2009: 21).
- İklim koşullarından etkilenme düzeyi düşüktür.
- Karayolu ile karşılaştırıldığında gümrük geçişleri hızlı ve kolaydır (Dölek, 2015)

2.3.1.3.2. Dezavantajları

- Her zaman düzenli sefer bulunmaz, yükleme saatleri kısıtlıdır (Tek ve Karaduman, 2012: 254).
- Başlangıç yatırım maliyetleri oldukça yüksektir (Çancı ve Erdal, 2013: 33).
- Kapıdan kapıya teslim için başlangıç ve bitiş noktalarında karayoluna ihtiyaç vardır.
- Özel sektörün kullanımı çok sık değildir.
- Taşınacak mal durumuna göre istenen nitelikte vagon ve yükleme gereçlerinin bulunması zordur.

2.3.1.4. Havayolu Taşımacılığı

2. Dünya savaşından sonra başta sivil havacılık olmak üzere hava yollarında büyük gelişme kaydedilmiştir. 1925 yılında Türk Tayyare Cemiyeti'nin kurulması ile Türk havacılığının temelleri atılmıştır. Havayolu taşımacılığı gelişimin son yüzyıl içinde gerçekleştiren en son taşımacılık modudur (Soysal, 2007). Havayolunda en büyük engel petrol fiyatlarında yaşanan dalgalanma ve artışlar olsa da, yaşanan tüm fiyat artışlarına rağmen tüm dünya da ilgi artmaktadır (Çancı ve Erdal, 2013: 30). Havayolu taşımacılığında fayda sağlarken 3 temel beklenti vardır. Bunlar, emniyetli, konforlu ve ekonomik bir uçuş hizmetidir (Karagülle ve Birgören, 2013: 3). Türkiye’de son yıllarda havacılık sektöründe oldukça fazla artış meydana gelmiştir. Özellikle havalimanı sayılarındaki artış, kapasite doluluk oranlarını düşürmeye yetmemektedir (Başol, 2012)

2.3.1.4.1. Avantajları

- Yüksek hızda taşıma ile teslim süresi en kısa taşıma türüdür (Tek ve Karaduman, 2012: 258).
- Yüksek emniyet ve güvenilirlik vardır.
- Kargoların elleçlenmesi ve yüklenmesinde gösterilen özen oldukça fazladır.
- Elleçleme ve yükleme işlemleri özenle gerçekleştirildiğinden, ürünlerde fire ve kayıpları azaltmaktadır (Başol, 2012: 34)
- Yükleme ve boşaltmaların sık aralıklarla yapıldığı güvenilir ve esnek taşımacılıktır (Çancı ve Erdal, 2013: 32).

2.3.1.4.2. Dezavantajları

- En pahalı taşıma türüdür. Yakıt tüketimi ve işletme maliyeti oldukça yüksektir (Tek ve Karaduman, 2012: 258).
- Kapıdan kapıya taşıma için müsait değildir.
- Havalimanı varlığı sınırlıdır (Çancı ve Erdal, 2013: 32).

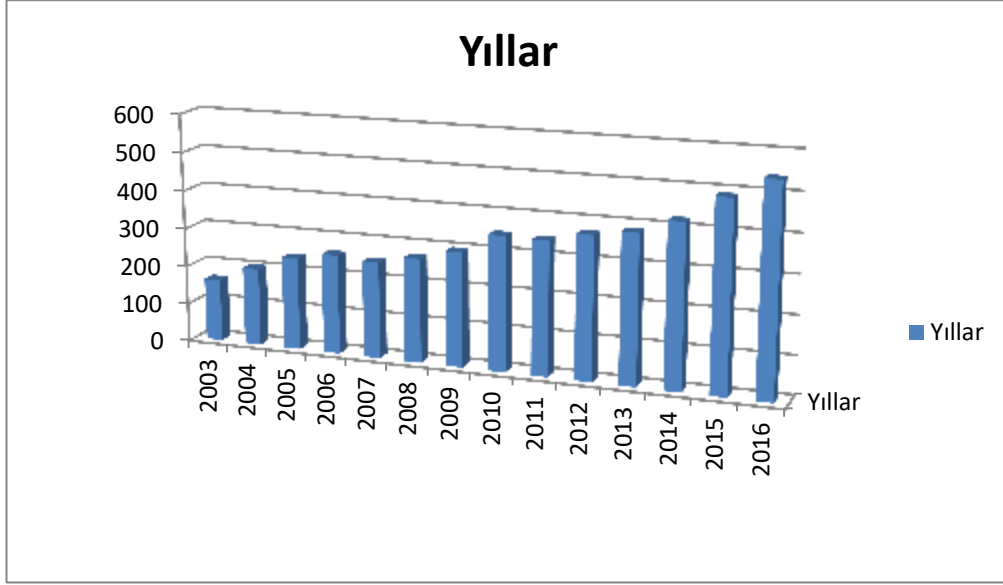
Şekil 13. Taşınan Yük (Kargo, Posta ve Bagaj) (Ton)

Yıllar	İç Hat	Dış Hat	Toplam
2003	188.979	775.101	964.080
2004	262.790	901.559	1.164.349
2005	324.597	979.644	1.304.241
2006	389.206	971.344	1.360.550
2007	414.294	1.131.890	1.546.184
2008	424.555	1.219.459	1.644.014
2009	484.833	1.241.512	1.726.345
2010	554.710	1.466.366	2.021.076
2011	617.835	1.631.639	2.249.474
2012	633.076	1.616.057	2.249.133
2013	744.028	1.851.289	2.595.317
2014	810.858	2.082.142	2.893.000
2015	871.327	2.201.503	3.072.830
2016	851.864	2.090.920	2.942.784

Kaynak: Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü. (2016)

Tabloda görüldüğü üzere havayolu ile taşınan yük miktarında düzenli artışlar gerçekleşmiştir. Her yıl artış olmasında açılan havalimanlarının etkisi oldukça fazladır. 2003 senesinde iç hatlarda 2 merkez olan 26 noktadan uçuş gerçekleştirilirken 2016 senesi itibari ile 7 merkez 55 noktadan uçuş sağlanmaktadır. 2004 senesi dış hatlarda 60 noktaya uçuş sağlanırken 2016 senesinde 286 noktaya uçuş sağlanmaktadır.

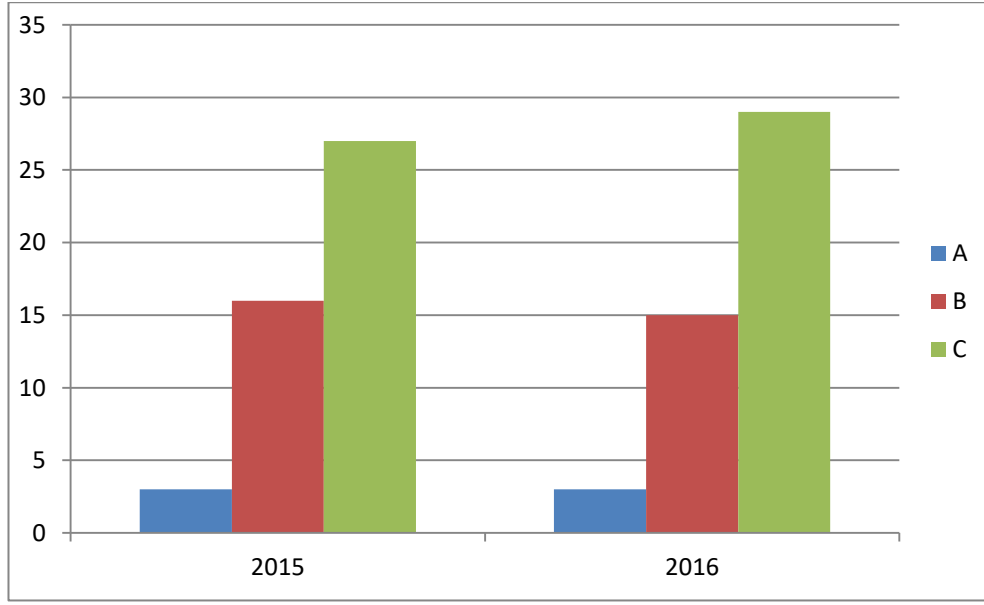
Şekil 14. Yıllara Göre Uçak Sayıları



Kaynak: Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü. (2016)

Türk Sivil Havacılık Alanında, kargo veya yük taşımacılığı yapan şirketlerin bünyesinde 2015 yılında 489 olan uçak sayısı, 2016 yılında % 10 artışla 540'a yükselmiştir. Bu uçakların 515'i yolcu, 25'i kargo uçağıdır. Havayolu filosunun toplam koltuk kapasitesi 100.365, kargo uçaklarının toplam yük kapasitesi de 1.821.600 kg'dır.

Şekil 15. Yer Hizmeti Veren Kuruluşlar



Kaynak: Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü. (2016)

A grubu çalışma ruhsatı; En az üç uluslararası trafiğe açık havaalanında teşkilatlanarak hava taşıyıcılarına yer hizmeti yapmak üzere yetkilendirilmiş olanlara verilmektedir.

B Grubu Çalışma Ruhsatı; Yer hizmet türlerinin tamamını veya bir kısmını kendileri için yapacak hava taşıyıcılarına her bir hizmeti yapmak üzere yetkilendirilmiş olanlara verilmektedir.

C Grubu Çalışma Ruhsatı; Temsil, gözetim ve yönetim, uçak özel güvenlik hizmet ve denetimi, ikram servis ile uçuş operasyon hizmetini yapmak üzere yetkilendirilmiş olanlara verilmektedir.

2.3.2. Depolama

Temel lojistik faaliyetleri içerisinde yer alan depolama son yıllarda oldukça stratejik hal almıştır. Güncel anlamda depolama faaliyetleri işletmelere maksimum kar sağlayan unsurlar arasına girmiştir.

2.3.2.1. Deponun Tanımı

Depolama taşımacılık ile birlikte lojistiğin en önemli unsurlarından olup çoğunlukla firmaların bünyesinde yer alan tedarik zincirleri arasında unutulmuş üvey evlat gibidir (Blanchard, 2017). Depo kısaca malların saklandığı yer şeklinde tanımlanabilir (Tek ve Karaduman, 2012: 194). Ancak geniş tanımıyla depo, ürünlerin hammadde aşamasından üretim ortamına, oradan da tüketim merkezlerine dağıtımına kadar geçen sürede stratejik rol oynayan ara noktalardır (Çancı ve Erdal, 2013: 100). Depolama ise belirli noktalardan gelen yüklerin teslim alınıp, belirli bir süre korunup, belirli noktalara gönderilmek üzere hazırlanması şeklinde tanımlanmaktadır (Long, 2016).

Depolar bir kaç yıl öncesine kadar sadece ürünlerin bir alan olarak algılanmaktayken, artık işletmeler için rekaber araçları olarak görülmektedir (Erdal, Görçün ve Saygılı, 2010: 2). Lojistik işlemleri arasında tedarikçiler, üreticiler, dağıtıcılar için depolar oldukça önemlidir. Uluslararası ticarete ithalat, ihracat ve gümrük süreçlerinde geçici depolama alanlarına, eşyaların muhafaza edildiği, stoklandığı, her türlü olumsuzluklara karşı korunduğu ve dağıtımına hazır hâle getirildiği açık veya kapalı stoklamalara ihtiyaç vardır.

2.3.2.2. Depolamanın İhtiyacı

Lojistikte ihtiyaca binaen alınan malların saklanması ve daha sonra satılan malların en kısa sürede teslim edilmesi esastır. İşletmeler için bir ürünün “kalite ve fiyat” dışında önem taşıyan iki özelliği vardır. Bu özellikler “fayda ve bulunabilme”dir. İşletmenin ürettiği ürünün kalitesi ne olursa olsun, o ürünün kalitesi, müşterinin ürünü rafta bulabildiği kadardır. Fayda ise, ürünün istenen hizmeti vermesini sağlayan tasarımı ve yapısı ile belirlenmiştir. Ayrıca ileri ve geri akışlar ve stoklama hizmetleri açısından, lojistik hizmetleri tüketim noktasına doğru yönelmiş olan sadece ileriye akışlar ve stoklamalar üzerine yoğunlaşmıştır (Murphy ve Knemeyer, 2016: 5). Depolamanın ihtiyacı bu sebeple son zamanlarda ciddi şekilde hissedilmektedir

Müşteri satın aldığı malı zamanında (istediği zamanda) teslim alabilirse hem faydayı hem de bulunabilirliği satın almış olacaktır. Bir işletme için fayda kadar ürünün bulunabilirliğini sağlamak çok önemlidir. Çağdaş lojistik anlayışında müşteri odaklı işletme anlayışı ile hareket etmek zorunluluğundan dolayı eski anlayışın aksine müşteri adına “malın bulunabilirliği ve dolayısıyla depolama üzerinde” çok daha fazla durulmaktadır. Günümüzde “malın bulunabilirliği” ve daha da ötesinde “malın istenen özel koşullarda bulunabilirliği” çok önemli bir özellik olarak fayda ile birlikte öne çıkmaktadır. Lojistik içerisinde en önemli faaliyet bölümlerinden birisi depolar, depo işlemleri ve depo süreçleridir (Canitez, 2011: 78)

2.3.2.3. Depolarda Yapılan İşlemler

- Depo alanında malların uygun şekilde istiflenmesi, paletlenmesi
- Depolama alanını iş süreçlerine uygun şekilde hazırlamak (Çancı ve Erdal, 2013: 101).
- Operasyon özelliklerine göre yükleme-boşaltma-sipariş hazırlama için uygun araç gereçler seçilir (Erdal, Görçün ve Saygılı, 2010: 2).
- Depo içerisinde RFID Barkod teknolojilerini kullanmak
- Depolama alanında forklift, raf, palet ve transpalet gibi aletlerden faydalanmak
- Gelen malların kontrol edilmesi, taşıma senedi, navlun ücretlerinin kayda geçirilmesi (Tek ve Karaduman, 2012: 211).
- Depo içerisini nem, ısı, ışık gibi fiziksel etmenlere karşı uygun durumda tutmak,
- Eşyanın depolama alanına boşaltılması, stoklanması, ürün birleştirme işlemlerini gerçekleştirilmesi

Şekil 16. Depo İş Süreçleri



Kaynak: (Çancı ve Erdal, 2013: 101)

2.3.3. Gümrükleme

Gümrük, Bir ülkenin giriş ve çıkışlarında mal hareketlerin denetim ve gözetimlerinin yapıldığı yerlerdir. Türkiye Cumhuriyeti Gümrük Bölgesi, Türkiye Cumhuriyeti topraklarını kapsar. Türkiye kara suları, iç suları ve hava sahası gümrük bölgesine dahildir. (Gümrük Kanunu Madde 2). Türkiye Cumhuriyeti içerisine gelen ve giden eşya ilgili gümrük mevzuatlarına göre değerlendirilir.

Bir devletin gümrük haklarını uygulayabilmesi için hükümlerlik hakkının olması gerekmektedir. Hükümlerlik hakkı devletlerin sahip olduğu toprak, deniz, hava sahalarını kapsamaktadır.

Devletin hükümlerlik haklarını kullanarak gümrük mevzuatını uygulayabildiği yerler gümrük kanununda gümrük alanı ve ya gümrük hattı olarak ifade edilmektedir.

Gümrük mevzuatı devletin hükümlerlik haklarına dayandığı için ve kanunun bu mevzuat gereği bireylere kanundan doğan yaptırımlar uygulayabildiğinden, gümrük mevzuatı doğrudan kamu hukukunun bir alanı olarak değerlendirilmektedir (Görçün, 2008).

Gümrük mevzuatından gerçekleştirilen son düzenlemeler ile bir kısım gümrük işlemlerinin Gümrük Müşavirleri tarafından yerine getirilmesini sağlamıştır (Çancı ve Erdal, 2013: 209).

2.3.4. Sigortalama

2.3.4.1. Sigorta sözleşmesi

6102 sayılı Türk Ticaret kanununda Madde 1401'de sigorta sözleşmesini şu şekilde tanımlamaktadır."Sigorta sözleşmesi, sigortacının bir prim karşılığında, kişinin para ile ölçülebilir bir menfaatini zarara uğratan tehlikenin, rizikonun, meydana gelmesi halinde bunu tazmin etmeyi ya da bir ve ya birkaç kişinin hayat süreleri sebebiyle ya da hayatlarında gerçekleşen bazı olaylar dolayısıyla bir para ödemeyi ve ya diğer edimlerde bulunmayı yükümlendiği sözleşmedir."

2.3.4.2. Sigorta eksperisi

Sigorta konusu risklerin gerçekleşmesi sonucunda ortaya çıkan kayıp ve hasarların miktarını, nedenlerini ve niteliklerini belirleyen ve mutabakatlı kıymet tespiti, ön ekspertiz ve hasar gözetimi gibi işleri mutad meslek olarak yapan tarafsız ve bağımsız kişiyi ifade eder (5684 No'lu Sigortacılık Kanunu).

Lojistik süreçlerinde yaşanabilecek en büyük risk, lojistik şirket adına hareket eden çalışanların sebep olduğu risklerdir. Çalışanların sebep olduğu hatalı teslim, yanlış yükleme ve evrak tanzimi gibi nedenlerle ortaya çıkabilecek kayıp rizikolarını teminat altına almak, lojistik şirketi için önemli bir görevdir (Çancı ve Erdal, 2013: 218).

2.3.5. Elleçleme

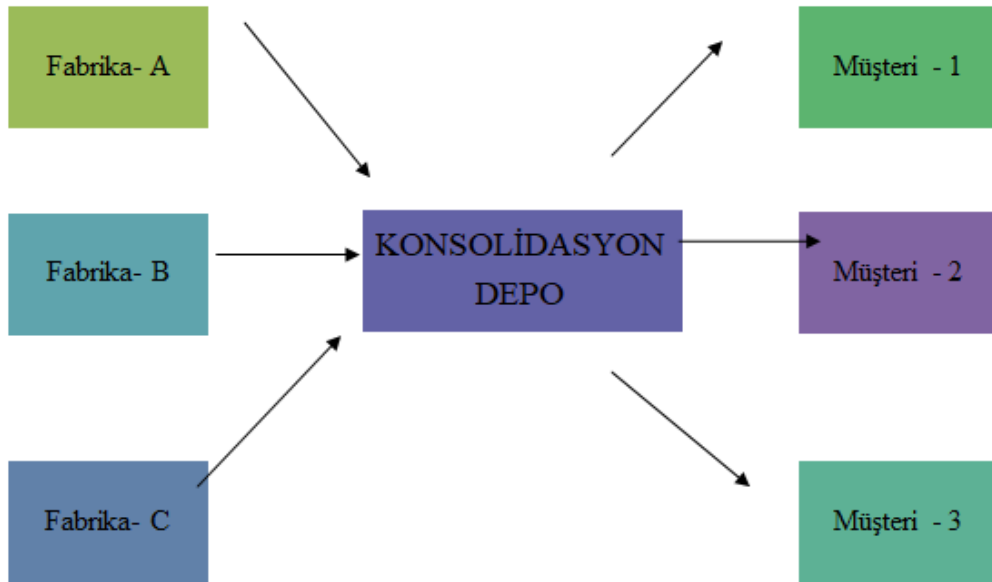
Ürünlerin yüklenmesi, taşınması ve boşaltılması anlamına gelmektedir. Amerika Malzeme Elleçleme Enstitüsü ise "Doğru malzemenin doğru yere, doğru miktarda

doğru koşullarda doğru sıklıkla doğru yönlendirme ile doğru zamanda doğru yöntem kullanımı ile doğru maliyette sağlayan bilimdir". şeklinde tanımlamıştır. (Erdal, Görçün ve Saygılı, 2010: 114).

Tek ve Karaduman ise elleçlemeye Lojistik Yönetimi kitabında markalama, işaretleme, etiketleme faaliyetlerinin de eklenilebileceğini belirtmiştir.

Konsolidasyon kavramı ise; "farklı merkezlerden gelen benzer ürünlerin depo içerisinde birleştirilmesi işleminde sonra aynı müşteriye ait olan mallar özel bir alanda toplanır. kalite kontrol ve ambalajlama işlemlerinden sonra dağıtımın gerçeleştirilebilmesi için hazırlanırlar." şeklinde tanımlanmaktadır.

şekil 17. Konsolidasyon



Kaynak: Çancı ve Erdal. (2013)

2.3.6. Talep Planlama

Müşterilerin herhangi bir zaman içerisinde isteyecekleri mal ve hizmet miktarının belirlenmesidir. Ne kadar mal talep edileceğinin önceden bilinmesi,

işletmenin pazarlama, talep tahmini, tutundurma stratejisinin belirlenmesi, fiyatlandırma stratejileri bakımından önemlidir (Tek ve Karaduman, 2012: 22). Lojistik yönetiminde talep planlaması için müşterinin ne zaman ne kadar partilerle dağıtım ve taşımanın gerçekleşeceğini bilmesi gereklidir. Bu da ne kadar ve hangi adetlerle stoklama yapılacağını tetikler.

2.3.7. Sipariş yönetimi

Operasyonel yönetimlerle alınan siparişlerin işlenmesi, düzeltilmesi, faturalandırmanın yapılması, muhasebe ile iletişim halinde olunması gibi süreçlerdir. Bir işletmenin sipariş işleme faaliyetlerinin hız ve doğruluğu müşteri hizmet düzeyi ile doğrudan ilgilidir (Tek ve Karaduman, 2012: 24). Ayrıca yüzlerce alt parçadan oluşan ürünlerin üretilmesinde ve işletme içerisinde kullanılan diğer malzemenin envanter durumunun görülmesinde ve buna bağlı sağlıklı tedarik ve satın almanın gerçekleştirilmesinde önemli rol oynar (Çancı ve Erdal, 2013: 42).

2.3.8. Satın Alma ve Tedarik

Tedarik kavramı satın alma ile eş anlamlı olarak kullanılsa da satın alma, tedarikten daha kapsamlı bir kavramdır (Tek ve Karaduman, 2012: 424). Satın alma kavramı, bedeli verilerek bir şeyi temin etme olarak tanımlanabilir. Satın almanın yapıldığı kaynak, satıcı olarak tanımlanırken, tedarik işleminde tedarikçi tanımı kullanılmaktadır. Tedarikçiler tedarik zincirinin üyeleri olarak tedarik zinciri yönetimindeki önemli paydaşlardan birini oluşturmaktadır. Bu sebeple tedarikin sorumluluk alanı ve kullanımı satın almadan daha geniştir (Erturgut, 2016: 141)

İşletmenin ihtiyaç duyduğu hammadde, hazır parça ve yarı mamullerin uygun tedarikçiler arasında kaynak araştırması yapılarak seçimi, pazarlık, tedarik ortaklığı programının yürürlüğe sokulması satın alma içinde yer alır (Çancı ve Erdal, 2013: 43).

2.4. Dünyada ve Türkiye'de Lojistik

19. Yüzyıl'dan itibaren dünya da gelişen ve değişen yeni ekonomik trendlere bağlı olarak lojistikte payını almış, sanayicilerin teşviki ve ülkelerin uluslararası rekabette öneme çıkmaları için gerekli yatırımları almıştır. Gerek ulusal gerekse uluslararası rekabet lojistiği öne çıkarmaya başlamıştır.

Dünya Bankası'nın 2010 yılında yayınladığı raporda "Dünya genelindeki ticaret hacmi, giderek artan oranda küresel ve verimli lojistik ağ alt yapılarının bulunduğu ülkeler arasında gelişmektedir." şeklinde bir değerlendirme yer almaktadır. Bu bakış açısı doğrultusunda, günümüzde lojistik sektörünün önemi gittikçe artmakta ve tüm işletmeler tarafından lojistik hizmetlerinde farklılık yaratma rekabetçi üstünlük aracı olarak ele alınmaktadır. Artan ticaret hacmi, lojistik hizmetlerin daha etkin ve verimli yapılmasını zorunlu kılmaktadır (Türkiye Cumhuriyeti Kalkınma Bakanlığı, 2014).

Dünya Bankası tarafından yapılan araştırmada, dış ticaret yüklemelerinde yaşanan bir günlük gecikmenin ticaret hacmini % 1 oranında azalttığını tahmin etmektedir. Yine aynı araştırmada, bu etkinin zamana duyarlı olan tarım ürünlerinde ihracatı % 7 oranında azaltacağını göstermiştir.

Dünyada lojistik, özellikle içerisinde bulunan fonksiyonlarının rekabette avantaj sağlamasından dolayı gelişmektedir. Lojistik şirketleri tedarik zinciri kavramının işletmecilik dünyasında gördüğü önem, bu felsefenin işletmelere, özellikle önemli rekabet avantajları sunması gibi sebepler ile hizmetlerini geliştirmekte, dış kaynak kullanımının işletmeler tarafından benimsenmesi sayesinde hizmetlerini arttırmaktadırlar (Aydın, 2007).

Ülkemizde lojistik sektörü, milenyum çağında, yerli şirketlerin yanında uluslararası şirketlerle de işbirliğine giren, yurtdışına şubeler açan, hizmet kalitesi devamlı artan, dinamik bir sektör durumuna gelmiştir (Babacan, 2003: 10).

Güçlü alt yapının destekleyicileri ile doğru yöntemler ve teknikler kullanılarak tamamlanan lojistik iş süreçlerinin mikro ve makro ölçekte yaratacağı katma değer

göz ardı edilemeyecek kadar önemlidir (Koban ve Keser, 2013: 321). Globalleşmeyle artık küçük bir köye dönen dünyada ulusal ve uluslararası rekabette lojistik performanslar etkin ve önemli bir rol oynamaya başladı. Ülkeler arası rekabet kullanılan tedarik zincirlere doğru kaymaya başladı. Şirketler arasında rekabet şekil değiştirmiş, tedarik zincirleri arasında rekabet egemen hale gelmiştir. Tedarik zincirleri arasındaki rekabette taşıma hızı ve maliyetleri son derece önemlidir. Tedarik kaynaklarının ve pazarların küreselleşmesi lojistiğin alanlarından intermodal taşıma ihtiyacını hızlandırmıştır (Erdal, Güvenler ve Sandalcı, 2009: 41)

Lojistik performans Endeksine göre 155 ülke arasında 2007 yılında 34'üncü sırada, 2010 yılında 39'uncu sırada bulunan Türkiye, 2012 yılında 27'inci sıraya yükselmiştir. (Türkiye Cumhuriyeti Kalkınma Bakanlığı, 2014). Lojistik Performans İndex 2014'te belirtildiği üzere aşağıda ülkelerin performans sıralaması yer almaktadır.

Şekil 18. Lojistik Performans İndeksi

Ülke	LPI Sıralaması	LPI Puanı
Almanya	1	4,12
Hollanda	2	4,05
Belçika	3	4,04
Birleşik Krallık	4	4,01
Singapur	5	4,00
İsveç	6	3,96
Norveç	7	3,96
Lüksemburg	8	3,95
ABD	9	3,92
Japonya	10	3,91
Birleşik Arap Emirlikleri	27	3,54
Çin	28	3,53
Katar	29	3,52
Türkiye	30	3,50
Polonya	31	3,49
Çek Cumhuriyeti	32	3,49
Macaristan	33	3,46
Afganistan	158	2,07
Kongo	159	1,88
Somali	160	1,77

Kaynak: Türkiye Cumhuriyeti Gümrük ve Ticaret Bakanlığı. (2014)

Lojistik Performans Endeksinin değerlendirilmesi yapılırken uluslararası alanda 160 ülke bir çok kategoride değerlendirilmektedir. 2014 yılına göre:

- “Gümrük İşlemlerinin Verimliliği” kategorisinde Türkiye 2012 yılına göre iki sıra gerileyerek 160 ülke arasında 34 üncü sırada yer almıştır. 2014 LPI endeksinde Türkiye “Ticaret ve Taşımacılık ile İlgili Altyapının Kalitesi” kategorisinde 27 inci sırada yer almıştır.
- Türkiye “Rekabetçi Fiyatla Sevkiyat Gönderebilme Kolaylığı” kategorisinde 2012 yılına göre 18 sıra alta inmiş, 48 inci sırada yer almıştır.
- Türkiye “Lojistik Hizmetlerin Yeterliliği ve Kalitesi” kategorisinde 2012 yılına göre dört sıra iyileşmiş 160 ülke arasında 22 inci sıraya çıkmıştır.

- Türkiye “Sevkiyatların İzleme ve Takip Edilebilirliği” kategorisinde 19 uncu sırada yer almıştır.
- Türkiye “Alıcıya Zamanında Ulaşan Sevkiyatların Sıklığı” kategorisinde 2012 yılına göre 14 sıra inmiş, 41 inci sırada yer almıştır.

Türkiye'de 10'u ro-ro limanı (12 ro-ro hattı) olmak üzere toplam 21 karayolu sınır kapısı ve Gümrük İdaresi bulunmaktadır. Türkiye'deki gümrük kapıları arasında en yoğun ihracat çıkışı yapılanlar kapılar; batıda “Kapıkule” doğuda “Sarp ve Gürbulak”, güneyde “Habur” ve kuzeyde “Zonguldak Limanı”dır. Karayoluyla, ülkemizden 3 kıtada toplam 100'ün üzerinde ülkeye, her yıl ortalama olarak toplam 1.5 milyon ihracat seferi ve 500.000 ithalat seferi gerçekleştirilmektedir. İhraç taşımalarında Türk plakalı araçların payı %80, yabancı plakalı araçlarınsa %20 iken, ithalat taşımalarında %68 Türk aracı payına karşılık %32'lik yabancı araç payı söz konusudur. 2014 yılında Türk araçlarıyla toplam 1,25 milyon ihraç seferi, 431.263 ithalat seferi gerçekleştirilmiştir. (Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği, 2014)

Türkiye üzerinden 75 ülkeye transit taşıma yapılmakta olup transit amaçlı olarak ülkemizden yılda ortalama 100.000 taşıma yapılmakta, bunların %74'ü yabancı ülke araçlarıyla gerçekleştirilmektedir (Uluslararası Nakliyeciler Derneği (UND), 2014). UND 2014 verilerine göre Türk Araçlarının Varış Ülkelerine Göre İhracat Taşımaları aşağıda yer almaktadır.

Şekil 19. Türk Araçlarının Varış Ülkelerine Göre İhracat Taşımaları

Gittiği Ülke	2010	2011	2012	2013	2014	Değişim
Irak	481.652	530.053	580.613	605.538	558.979	-8%
Suriye	106.750	83.519	14.449	56.434	122.544	117%
Almanya	80.684	90.104	87.889	85.577	87.532	2%
Azerbeycan-Nahçıvan	74.328	86.018	62.880	97.614	77.409	-21%
İtalya	34.628	36.004	37.776	40.620	41.842	3%
İran	23.872	38.080	31.035	22.596	33.585	49%
Gürcistan	34.983	38.170	78.573	60.782	45.192	-26%
Türkmenistan	24.963	27.995	25.415	28.231	34.094	21%
Fransa	27.869	28.633	28.204	27.884	27.237	-2%
Romanya	35.585	31.263	28.136	23.830	23.849	0%
Yunanistan	20.406	18.846	16.977	16.204	17.744	10%
Birleşik Krallık	16.208	15.742	17.088	17.059	16.802	-2%
İspanya	7.574	7.135	8.165	10.514	11.582	10%
Bulgaristan	14.972	10.898	12.355	11.973	13.399	12%
Hollanda	10.750	10.967	12.012	10.632	11.639	9%
Rusya Federasyonu	7.583	9.135	11.586	12.360	13.733	11%

Kaynak: TOBB. (2014)

Tabloya göre Türkiye'nin ihraç taşımalarında Irak ve Suriye'deki artış dikkat çekmektedir. Özellikle son zamanlarda Ortadoğu'ya ihracattaki artış, dış ticaretin çeşitlenmesi adına yapılan atılımlar ile Türk nakliyecilerin gözünün bu bölgeye çevrilmesine neden olmuştur.

2013 yılında İzmir'de “2023 ortak Akıllı Gelecek Tasarımı” Kamu-UND Arama Konferansı'nda ortaya konulan 40 projede aşağıdaki konular dış ticaretin ve taşımacılığın çeşitlenmesi adına dikkat çekmektedir.

- İslamabad-Tahran-İstanbul ulaşım koridorunun hayata geçirilmesi
- Irak ve diğer ülkeler üzerinden Suudi Arabistan güzergâhının oluşturulması
- İslamabad-Tahran-İstanbul ulaşım koridorunun hayata geçirilmesi
- Hazar Denizi geçişi için tarife ve kapasite artırımı
- Karayolu Taşıma Anlaşması olmayan ülkeler ile anlaşma

Türkiye'nin lojistik pazarlarındaki konumunu değerlendirirken dünya mal akışının Asya ve gelişmekte olan ülkelere doğru kaydığını göz önüne almak gerekecektir. Türkiye bulunduğu konum itibari ile Avrupa, Kuzey Afrika, Orta Asya, Orta Doğu arasında yeni ticaret merkezinde yer almaktadır (Koban E. , 2017)

3. İPEK YOLU GÜZERGÂHINDA YAPILAN LOJİSTİK ETKİNLİKLER

3.1. Hicaz Demiryolu

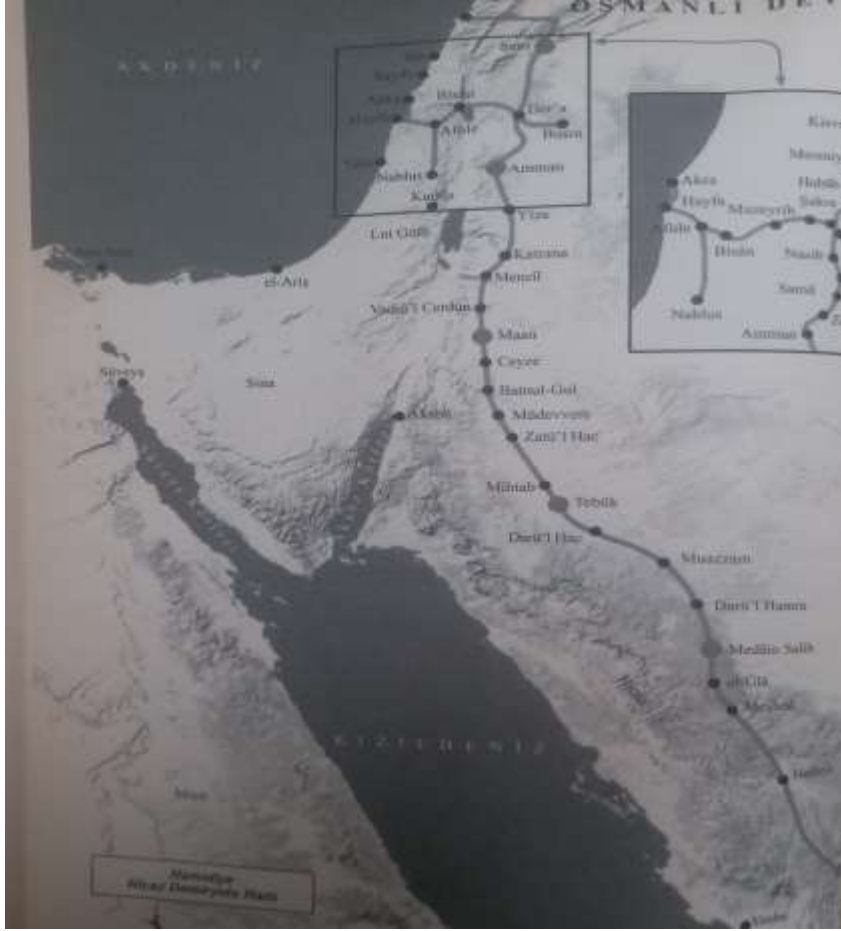
‘‘Hiçbir akli başında insan 1200 kilometrelik bu kutsal hattın yapılabileceğine inanmaz’’. Marschall

Almanya'nın Osmanlı Büyükelçisi Marschall'in Almanya Dışişleri Bakanlığı'na çektiği telgraf. (Özyüksel, 2000)

3.1.1. Hicaz Demiryolunun Özeti

‘‘Hicaz Demiryolu benim eski rüyamdı’’ (Yılmaz, 2011: 22) diyen 2. Abdülhamit'in Bağdat Demiryolu ile beraber 20. yüzyılın başına damga vuran en önemli projesidir. Hicaz bölgesi Müslümanlar için dini bir öneme sahip Mekke, Medine, Taif gibi şehirlerinde içinde yer aldığı bir bölgedir. Hicaz özellikle ticaret yollarının geçtiği önemli bir bölgede yer almaktadır. Osmanlı Devleti'ne Yavuz Sultan Selim zamanında katılan bu bölge yaklaşık 400 sene Osmanlı egemenliğinde kalmıştır. Petrolün bulunması, Süveyş Kanalı'nın yapılması ile iktisadi önem kazanmıştır. İmparatorluğun son zamanlarında devlet bütün gücü ile bu bölgeye demiryolu vasıtasıyla hakim olmak istemiş, bölgenin geri kalmışlığını yapılacak demir yolları ile çözmek istemiştir.

Şekil 20. Hicaz Demiryolu



Kaynak: Hūlagu. (2008)

3.1.2. Hicaz Demiryolu İçin Yapılan Proje Teklifleri

Hicaz'a demiryolu dūşūncesi ilk olarak 19. Y.y'da ortaya çıkmıştır. Amerikalı mūhendis Zimpel 1864'de, Kızıldeniz ile řam'ı birleştirecek bir demiryolu hattı inşası için Osmanlı Devleti'ne teklifte bulunmuştur. Bařlarda pek cevap verilmese de yapılan incelemeler sonunda, hattın bōlgede yaşayan kabilelerin tepkilerine yol açabileceği ve denizyolu taşımacılığının demiryolu yapımına gōre daha ucuz olduğu dūřūnölerek teklif reddedilmiştir. (Engin, Uçar, ve Doęan, 2012: 237). Devletin yaşadığı iktisadi ve siyasi sıkıntılarında projeye sıcak bakılmamasında etkisi olmuştur (etin, 2009: 22).

1872’de tanınmış Alman mühendisi Wilhelm von Pressel, yapılacak demiryolu projesinin gerçekleşmesi halinde Hicaz’ın askeri kontrolü açısından fayda sağlayacağını belirtmiştir. 1874’de Osmanlı ordusunda görevli Ahmet Reşid isimli bir binbaşından gelen teklifte, Şam’dan Mekke’ye ve oradan da Cidde’ye uzatılacak bir demiryolunun stratejik önemine vurgu yapılmış, bu hattın Hicaz’da devletin gücünü artıracığı söylenmiştir.

1878’de Elphinstone Dalrmples adlı bir İngiliz ise, İstanbul Hükümeti’ne, Hayfa veya Akka’dan başlayarak Orta Arabistan üzerinden Kuveyt’e giden ve buradan bir yan hatla Basra’ya kadar inen bir başka demiryolu teklifi sunmuştur.

Nafia Nazırı Hasan Fehmi Paşa 1880’de bir rapor düzenlemiştir. Bu raporda Anadolu’dan Arap topraklarına bir demiryolu inşa edilmesinin gerekliliği, bu demiryolunun şube hatlarıyla Hicaz’a doğru uzatılmasının önemini belirtmiştir. Hicaz Valisi ve Kumandanı Osman Nuri Paşa Şam, Hicaz ve Yemen arasında döşenecek demiryolu ve telgraf hatları ile, bölgenin dışarıdan gelebilecek tehlikelere karşı başarıyla korunabileceğine dair yazıyı 1884’te Osmanlı hükümeti ve Padişaha takdim etmiştir. Yine 1892’de Osman Nuri Paşa İstanbul’a bir rapor göndererek Cidde-Mekke arasına döşenecek bir tren yolunun bölge için gerekliliğine dikkat çekmekteydi. Ayrıca Paşa demiryolunun geçeceği arazinin son derece elverişli olduğunu belirtmiştir. 1886’da Mustafa Tevekkül isminde bir Müslüman tüccar, Cidde-Mekke demiryolu için 30 yıllık imtiyaz talebinde bulundu. Aynı şahıs hattın toplam otuz bin liralık bir masrafla yapılabileceğini iddia etmişse de, yaptığı teklif 12 Mayıs 1886’da yapılan Meclis-i Vükelâ toplantısında görüşüldüyse de, demiryolu inşaatının kutsal toprakların asliyetini bozacağı gerekçesiyle reddedilmiştir. Hicaz bölgesine denizyoluyla 1890’da giden Kaymakam Şâkir Cidde ile Arafat arasında dönüştürülecek bir demiryolunu önemini Padişaha takdim etmiştir. Ahmet İzzet Efendi Şam ile Medine arasında bir demiryolu yapımı teklifinde bulunmuştur. Yapılacak bu hat ile Osmanlı otoritesinin Hicaz yarım adasında tesis edileceği gibi iç ve dış tehditlere karşı da fayda sağlayacağını belirtmiştir. 1892 yılında Surre Emaneti’ne memur edilen babasıyla birlikte Mekke-i Mükerrerme’ye doğru yola çıkan Kolağası Süleyman Şefik, demiryolu projesi çıkarmıştır. Hicaz Seyahatnâmesi adıyla Sultan

İkinci Abdülhamit'e arz edilen projede Osmanlı Devleti ile İngiltere veya diğer Avrupa devletleri arasında çıkabilecek bir savaşta İngilizlerin Süveyşi kapatması halinde Hicaz ve Yemen'e denizden yapılan sevkiyatın sekteye uğrayacağı, bunun engellenmesi için de Suriye sahillerinden Akabe Körfezine 200 kilometrelik bir demiryolu hattı yapılması yer almıştır (Hülagu, 2008: 20-40).

Şekil 21. Hicaz Demiryolu



Kaynak: Eseoğlu. (2013)

Yapılacak demiryolu projeleri arasında en ayrıntılı olan 2. Abdülhamit'in Erkan-ı Harbiyye Feriki Mehmed Şakir Paşa'ya yaptırdığı tekliftir. Şam'dan başlayarak Medine'ye kadar getirilecek demiryolunun hem Hicaz'a karşı dış saldırıları önlemeye yönelik hem de bölgede çıkabilecek isyanlara karşı önemli bir görev üstleneceği belirtilmiştir. Raporda ayrıca maliyet hesaplaması ile birlikte Hicaz

Demiryolu'nu bir şube hattı ile Akabe Körfezi'ne bağladığını gösteren harita da yer almaktadır (Gülsoy, 1994: 37). En dikkat çeken tekliflerden birisi Mısır Fevkalâde Komiseri Ahmed Muhtar Paşa'nın teklifidir. Paşa 1897 tarihinde padişaha yönelik yazısında, İngilizler'e atıfta bulunmuş, kısa zamanda önlem alınmadığında Hicaz ve Yemen sahillerinin karşısında bulunan Sevakin gibi bazı stratejik noktaların işgal edilebileceğini belirtmiş, bununla da kalmayarak Sevakin limanının İngilizlerin işgaline girmesiyle mukaddes toprakların bir dış gücün tehdit ve etki sahasına gireceğini belirtmiştir. Dolayısıyla Ahmed Muhtar Paşa, en kısa sürede acil tedbirler alınmasını istemiş ve hemen Konya-Şam Demiryolu yapılmasını teklif etmiştir. Teklif edilen raporda Süveyş Kanalına kadar demiryolunun uzaması halinde Osmanlı Devleti'nin bölgedeki siyasi ağırlığı artacağını, Hindistan ve Afrika yolunun kilidi olan Mısır'a da istenildiği zaman asker ve silah nakledileceğini belirtmiştir. Hindistanlı Müslüman gazeteci Muhammed İnşaallah da, aynı tarihlerde, yapımını Osmanlı Devleti'nin üstleneceği, finansmanını ise dünya Müslümanlarının karşılayacağı mukaddes bir hattın, Şam-Mekke-Yemen demiryolunun propagandasını yapmıştır (Engin, Uçar ve Doğan, 2012: 235-240),

Görüleceği üzere 1897 yılından 2017 senesine 120 sene geçmiş olmasına rağmen Sevakin Adası tekrar gündeme gelmektedir. Cumhurbaşkanı Recep Tayyip Erdoğan'ın Aralık 2017 senesinde Sudan ziyaretinde Sevakin Adası'nın tahsis ve tahkimi için Sudan Cumhurbaşkanı Ömer El-Beşir'den istemiştir. 120 senelik geçen zaman diliminde önemini koruyan ada, şüphesiz İpekyolu güzergahında stratejik bir bölgede yer almaktadır.

Ayrıca Hicaz Demiryolu projesi için yapılan birçok tekliften görüleceği üzere Hicaz bölgesi ile Anadolu, Avrupa arasında kesintisiz, hızlı, konforlu ulaşım için bir çok çaba sarfedilmiştir.

3.1.3. Hicaz Demiryolunun Yapılış Sebepleri

3.1.3.1. Ekonomik Sebepler

Demiryolu, şüphesiz bir bölge için tarım, hayvancılık ve ticaret açısından en önemli kalkınma araçlarındandır (Çetin, 2009: 30). Osmanlı Devleti'nin topraklarının 3 kıtaya yayılmış olması, geniş coğrafyada yer edinmesi; ilkel ziraai işlemleri, hayvancılığı ve ticareti oldukça kötü etkilemiştir. Bu durum devletin iktisadi gelişme gösteremeyen bölgelerinin sürekli aynı kalmasına yol açmıştır. İmparatorluğun Asya ile Hicaz bölgeleri yüzlerce yıldır ihmal edilmiş olduğu için devletin bu bölgeleri demiryolu vasıtasıyla oldukça hızlı bir kalkınma içine girmesi düşünülmüştür. Mekke ve Medine'de alışverişin artması, Arabistan'da maden arayışlarının başlatılması, bölgede sanayi tesislerinin kurulması, hayvancılığın geliştirilmesi gibi bir çok etmen projenin gerçekleştirilmesini desteklemiştir (Aybi, 2009: 55). Ayrıca ucuz taşımacılıkla pazarlara ürünlerin satılacak olması Mekke ve Medine başta olmak üzere bölgede zirai üretimi teşvik etmesi düşünülmüştür (Gülsoy, 1994: 51)

Özellikle imparatorluk merkezine oldukça uzak Hicaz bölgesinde Beyrut Limanı ile Suriye-Şam Demiryolu hattında muazzam bir ticaret artışının sağlanması, daha allta Mekke-Cidde arasında yapılması düşünülen demiryolu bağlantı hattı ile de Kızıldeniz'de Cidde Limanı'nın önemli bir ticaret merkezine dönüşmesine ek olarak Hindistan-Pakistan-Uzakdoğu bölgesinden gelecek hacı kabilelerinin oluşturacağı potansiyel İstanbul hükümetini demiryolu projesine iten en önemli ekonomik sebeplerden birisi olmuştur.

Ayrıca Hicaz Demiryolu'nun yapılması ucuz taşıma potansiyeli ile bölge için önemli bir sebep olmuştur. Demiryolu aracılığı ile yetiştirilecek tarım ürünleri istenilen bölgeye nakledilebilecek idi. Anadolu-Hicaz Demiryollarının birbiri ile entegre edilmesi ile Anadolu, Hicaz bölgelerinde tarım ve hayvancılık ticaretinin geliştirilmesi düşünülmüştür.

Akdeniz'den Arabistan'a nakillerde İngilizler'in işletmeciliğindeki Süveyş kanalındaki yüksek geçiş ücretlerinden kurtulması ayrı bir ekonomik sebep olmuştur (Kürekli, 2009: 93). Hatta son yıllarda Süveyş Kanalı'nın taşıma ücretlerindeki artıştan dolayı Mısır Fevkalade Komiseri Ahmet Muhtar Paşa "bir senenin kanaliye masrafı" ile Akabe-Maaan hattının yapılacağını belirtmiştir (Özyüksel, 2013: 173).

Hicaz Bölgesinde son zamanlarda keşfedilen maden ve petrol zenginliklerinin demiryolu vasıtası ile ihracat yapılacak olması, taşıma maliyetlerini oldukça azaltması dahi en önemli ekonmik sebepler arasında yer almıştır. Demiryolu güzergahı boyunca inşa edilecek köprüler, viyadükler ile bölgenin kalkınması, uçsuz bucaksız çöl arazilerinde dahi yerleşim yerlerinin kurularak ticaretin artması düşünülmüştür (Çetin, 2009: 31)

Şekil 22. Hicaz Demiryolu Hayfa- Der'a Şubesinin Güzergahı

Mevkilerin İsimleri	Başlangıçtan Mesafesi	Mevkilerin İsimleri	Başlangıçtan Mesafesi
	Km		Km
Hayfa	0	El- Hüsame	96
Şumariye	10	Vadi-i Halid	107
Telu's-Şemmam	21	Eş-şecere	119
Afule	37	El-Mukarin	124
Şatta	52	Zeyzun	135
Bisan	60	Müserib	150
Cisru'l Mecami	77	Der'a	161
Samah	87		

Kaynak: Kürekli. (2009)

Hayfa- Der'a hattı ana hatta olduğu gibi 1.05 metrelik dar çaplı bir hat olmuştur. Bağlantı hattı Der'a ulaştığında 161 kilometreyi bulmuştur.

3.1.3.2. Askeri Sebepler

Osmanlı Devleti Hicaz bölgesine yüzlerce yıldır egemen olsa da devlet uzak Yemen bölgelerine tam manası ile otoritesini götürememiştir. Sıklıkla isyanla karşılaşılan Arap coğrafyası, aşağı tarafta Hindistan güzergâhında yer alan Yemen bölgesine ulaşım tedarikindeki güçlükler, devletin bu projeye oldukça sıcak bakmasına yol açmıştır. Hızlı bir şekilde asker ve araç sevkiyatları ile bölgenin kontrol altına alınması, merkezi devletin gücünün bu coğrafyada da hissettirilmesi amaçlanmıştır. Özellikle 1850’li yıllardan beri büyük bir savaşın patlak vereceği ihtimalinin artması ile ciddi bir savaş anında lojistik desteğin sağlanacağı planlanmıştır.

Çölde yaşayan bedevilerin otoriteye karşı isyan hareketlerinin son bulması ile asayişin sağlanması, böylelikle bölge halkının İstanbul yönetimine bağlılığının artırılması düşünülmüştür.

Süveyş Kanalı’nın İngilizler’in kontrolünde olduğundan herhangi bir savaşta devleti zor durumda bırakabilme ihtimali gelen raporlarla İstanbul hükümetine bildirilmiştir. Bunlardan en önemlisi Süleyman Şefik isimli bir subayın sunduğu ‘‘Hicaz seyahatnamesi’dir’’. Burada Osmanlı Devleti ile İngiltere veya diğer Avrupa devletleri arasında çıkabilecek bir savaşta Süveyş Kanalı’nın kapatılması halinde Hicaz ve Yemen’e denizden yapılan sevkiyatın kesileceği belirtilmiştir. Bunun için de Suriye sahillerinden Akabe Körfezine 200 kilometrelik bir demiryolu hattının yapılması tavsiye edilmiştir (Engin, Uçar ve Doğan, 2012: 239)

3.1.3.3. Siyasi Sebepler

Osmanlı İmparatorluğunun geniş bir coğrafyaya yayılması, devletin siyasi gücünün her bölgede aynı hissedilmesini zorlaştırmıştır. 1789 tarihinde Fransız ihtilali ile başlayan ayrılıkçı akımların da etkisi ile Hicaz bölgesinde farklı sesler yükselmeye başlamıştır. 19. Yüzyıldan itibaren petrolün iktisadi hayat girmesi sonucu emperyalist güçlerin bu bölgeye odaklanmalarına yol açmıştır. Büyük devletlerin siyasi emelleri ile bölge halkını kışkırtmaları devleti oldukça zor duruma

bırakmıştır. Osmanlı Devleti bölgeyi elinde tutabilmek ve emperyalist maksatlar peşinde koşan güçlerle mücadele edebilmek için en iyi yol olarak akılcı demiryolunu görmüştür. Demiryolunun işletmeye açılması, Suriye, Hicaz ve Yemen' e ticari bir canlılık getirebileceği gibi, bölgenin şehirleşme ve medenileşme sürecini de hızlandırabilirdi (Engin, Uçar ve Doğan, 2012: 242).

Diğer taraftan Fransızlar'ın Süveyş Kanalı'nı açmaları, daha sonra İngilizler'in kanal işletmeciliğini satın almaları bölgede büyük devletlerin etkilerinin oldukça arttırmıştır. Mısır'ın İngilizlerin denetimine girmesi ile Hicaz Bölgesi oldukça kritik bir döneme girmiştir.

İstanbul yönetimi Hicaz Demiryolu güzergahında Basra Körfezi'ne kadar bir hat düşünmüştür. Ayrıca Cidde'den Mekke'ye kadar bir şubesi açılarak Akdeniz ile Hindistan arasında en kısa ulaşımın sağlanması düşünülmüştür. Dolayısıyla Süveyş Kanalı'na olan ihtiyacın ortadan kalkması, ticaret yollarının Osmanlı kontrolüne geçmesi sonucu başta İngiltere olmak üzere o dönemde kendisine muhalif olarak gördüğü batılı devletlere karşı siyasi kozunu kuvvetlendirmesi planlanmıştır (Çetin, 2009: 30).

Çok önem arz eden Hicaz Demiryolunun yapılması ile İslam âleminde Halife Sultan 2. Abdülhamid'in prestijinin artması, tüm Müslüman dünyasına hitap ve hizmet edecek şekilde bağlantı yollarının yapılması İslam dünyasının Osmanlı Devleti ve halifesine minnet etmesini sağlayacağı düşünülmüştür. 2. Abdülhamid'in devletin bekasını temin etmek için uygulamaya çalıştığı Pan-İslamizm politikasında başarıya ulaşmasını temin edecek idi. İmparatorluk merkezi ile Mezopotamya ve Arap coğrafyası ile sıkı bir bağ kurulması da hedeflenmiştir (Kürekli, 2009: 93)

3.1.3.4. Dini Sebepler

“Bizim için ehemmiyetli olan Şam ile Mekke arasındaki demiryolunu en kısa zamanda inşa edebilmektir. Bu suretle karışıklık arttığında süratle asker göndermemiz mümkün olacaktır. Ehemmiyetli ikinci nokta da Müslümanlar

arasındaki bağı öylesine kuvvetlendirmektir ki, İngiliz hainliği ve hilekarlığı bu sağlam kayaya çarparak parçalansın.” 2. Abdülhamit

Hicaz Demiryolu yapılırken Müslüman dünyasının dikkati çekmek için en çok dini sebepler üzerinde durulmuştur. Her yıl hac ibadeti ile dünyanın dört bir yanından binlerce Müslüman’ın kutsal topraklara ulaşmak için çektikleri sıkıntılar göz önüne alındığında demiryolunun tüm Müslüman kesime hitap edeceği oldukça önemlidir. Demiryolunun Mekke-Cidde bağlantı hattının Kızıldeniz’den gelen Hindistan-Pakistan-Endonezya başta olmak üzere tüm Uzakdoğu Müslümanlarına hitap edeceği planlanmıştır. Bu bölgelerden gelen Müslümanlar Mekke-Medine arasında develerle 13 gün süren yolculuklarının yerini trenle konforlu bir seyahat ile kısılacaktır.

Hayfa ile Beyrut Limanlarının da bağlantı hatları ile ana demiryoluna bağlanacak olması İstanbul başta olmak üzere denizyolu ile bu limanlara gelen Anadolu-Avrupa Müslümanlarına fayda sağlayacaktır. Özellikle Suriye ve Hicaz yoluyla kuzeyden yapılan seyahat çok işlek bir güzergâh olmadığından ve sürekli hac kabilelerine saldıran bedevi kabilelerinin bulunmasından oldukça tehlikeli bir yol olmuştur. Üstelik Mekke-Şam yolunun 2 ay sürmesi de bu güzergâhı kullanan Müslümanların projeyi desteklemesini sağlamıştır (Engin, Uçar ve Doğan, 2012: 242). Mekke-Medine-Şam-Taif gibi bölgelere denizyolu-demiryolu entegrasi ile güvenli bir seyahat sağlaması, oluşacak güven ortamı sonucu Müslümanların Hicaza gelmesini de teşvik edeceği görülmüştür.

Müslümanların gözünde kutsal hat olarak görülen Hicaz Demiryolu, 2. Abdülhamit’in son derece kaygan bir zeminde uygulamaya çalıştığı Hicaz siyasetinin en önemli politikası olmuştur. Halife-i sultan Hicaz Demiryolunu inşa ederek Osmanlı Müslümanları ile birlikte tüm dünya müslümanlarının gözünde yerini sağlamlaştırmayı amaçlamıştır. Gerçekten de tüm İslam coğrafyasında coşkuyla karşılanan bu proje Hindistan, Mısır olmak üzere bir çok ülkenin basınında geniş yer bulmuştur. 2. Abdülhamit bu proje ile istediği saygınlığı da fazlasıyla almıştır. Sonuç olarak dünyanın herhangi bir yerinde yaşayan bir Müslümanın kutsal topraklara

gelmek istediğinde demiryolundan faydalanması düşünülmüştür. Hicaz Demiryolu bu sebeple dini açıdan tüm Müslümanların dikkatini çekmiştir.

3.1.4. Hicaz Demiryolunun Sağladığı Faydalar

Projesine 1 Eylül 1900 tarihinde başlanan Hicaz Demiryolu 1908 yılında Medine'ye varmıştır. Hayfa hattıyla birlikte inşaatın toplam uzunluğu 1.464 kilometreye ulaşmıştır. Hicaz Demiryoluna, 1 Eylül 1908 tarihinden sonra bedevi saldırılarının artması, hattın bu tarihten sonra ilerlemesini yavaşlatmıştır. İnşaatı kendi ekonomik ve siyasi çıkarlarına ters gören bedevilerin saldırıları nedeniyle hat Mekke ve Cidde'ye bağlanamamıştır. Bu da inşaat öncesinde düşünülen faydaların bazılarının gerçekleşmesini engellemiştir. Ancak Hicaz Demiryolu projesinin gerçekleştirilmesiyle ekonomik, siyasi, askeri anlamda düşünülen amaçlara fazlasıyla yararlı olduğu da görülmektedir (Çetin, 2009: 77)

Şekil 23. Filistin Kıyı Şehirlerinde 1800-1922 Yılları Arasında Nüfus Artışı

	1800	1840	1860	1880	1914	1922
Akka	8.000	1.0000	10.000	9.800	8.000	6.420
Hayfa	1.250	2.500	3.500	6.500	20.000	24.600
Yafa	2.750	4.750	6.520	10.000	40.000	47.700
Gazze	8.000	12.000	15.000	18.000	25.000	17.500

Kaynak: Kürekli. (2009)

1800'lü yıllarda Akka ve Gazze Ortadoğu'da diğer şehirlere göre büyük bir şehir iken şekilde de görüldüğü üzere 1922 senesinde nüfusu azalmış bulunmaktadır. Hayfa ve Yafa liman şehirlerinde demiryolu geldikten sonra yaklaşık 20 kattan fazla

nüfus artışı yaşanmıştır. Bu ciddi artış yıllarının Hayfa-Der'a bağlantı demiryolu hattının açıldığı 1905 yılından sonra olması dikkat çekicidir.

Bunlara ilaveten Hayfa-Şam-Medine arasında ticari eşya ve hayvan naklinde büyük artışlar olmuştur. Bu hat civarında olan yerleşim birimlerinde büyük gelişmeler yaşanmıştır. Hindistan'dan Medine'ye gelen erzak, pirinç, zahire ürünleri devlerle nakledilmesi yerine ucuz demiryolu ile taşınmaya başlamıştır. Böylece başta Hayfa ve Yafa ithalat ihracat limanına dönüşmüştür.

Süveyş Kanalı'na alternatif olan Hayfa bağlantı demir yolları devletin Süveyş kanalına uğramadan, İngilizlere yüksek vergiler ödemediği için geçmesini sağlamıştır. Hayfa demiryolu ve devamı ayrıca 1. Dünya savaşında Osmanlıların Hicaz ve Filistin cephelerinde hayati bir öneme sahip olmuştur.

Şekil 24. Filistin Limanlarına Demirleyen Gemilerin Tonaj ve Adetleri (1895-

	Gemilerin Sayısı			Tonaj		
	Vapur	Yelkenli	Toplam	Vapur	Yelkenli	Toplam
1895						
Akka	66	991	985	60.590	11.787	72.377
Hayfa	99	527	626	103.145	7.481	110.626
Yafa	457	900	1.357	533.531	20.700	554.231
Gazze	2	119	121	2.245	1.936	4.181
1913						
Akka	36	691	727	17.309	9.109	26.418
Hayfa	486	1.111	1.597	808.763	14.311	820.074
Yafa	665	676	1.341	1.160.315	16.166	1.176.481
Gazze			6			8.007

Kaynak: Kürekli. (2009)

Hayfa limanına 1895 senesinde 626 adet toplam gemi girişi gerçekleşmiş, 1913 senesinde ise sayı 1597 adede ulaşmıştır. Yafa Limanına 1895 senesinde 1357 adet toplam gemi girişi gerçekleşmiş, 1913 senesinde ise sayı 1341 adede düşmüştür.

Adette düşüklük olsa da tabloda görüldüğü gibi tonaj bazında 2 kattan fazla artış olmuştur. Tabloda hem adette hem tonajda artışın olduğu tek limanın Hayfa olduğu görülmektedir. Akka Limanı ise 985 gemiden 727 adete düşmüştür. Akka önemini bu konuda Hayfa ve Yafa Limanlarına bırakmıştır.

Hicaz demiryollarının inşasından sonra Hayfa Limanı açık liman haline gelmiştir. Eski zamanlarda önemli bir ticaret üssü olan Akka'yı geride bırakmıştır. Hicaz Demiryolu hattı Hayfa Limanı'na bağlandıktan sonra buraya çok fazla miktarda malzeme, gereç, nakledilmiştir. Hayfa demiryolu müdürlüğü ile idari binalar kurulunca, Filistin bölgesinin Suriye'ye açılan kapısı olmuştur. Ayrıca 1. Dünya Savaşından önceki 10 sene içerisinde hacıların uğrak yeri haline gelmiştir. Bu sebeple hayfa Limanı yolcu, yük ve posta gemilerinin uğrak yeri olmuştur. Bununla beraber Hayfa'nın hinterlandının genişlediğinden de söz edilebilir. Hayfa Limanı kadar olmasa da Hayfa'ya yakın bölgelerde de ticaretin arttığı gözlemlenmiştir. Örneğin Havran'dan Hayfa'ya gönderilen buğday 1910 senesinde 1903'e göre 2 katına çıkmıştır (Özyüksel, 2013: 274)

Şekil 25. Filistin'in Kıyı Kasabalarının Nüfus Yoğunluğu ve İmar Edilmiş Alanları

	1841		1917	
	Dönüm	Kişim Başı	Dönüm	Kişi Başı
Akka	220	45	220	36
Hayfa	123	20	1201	17
Yafa	98	48	1280	34
Gazze	552	21	752	33

Kaynak: Kürekli. (2009)

Tabloya göre surlarla çevrili olan Akka, Hayfa ve Yafa şehirlerinin 1841 senesinde dönümleri 100-200 arasındadır. Surlar ile sınırlandırılmayan Gazze ise daha geniş alana yayılmış 552 dönüme sahip bir şehirdir. 1917 senesinde ise Hayfa ve Yafa Limanları oldukça genişlemiş, ekili dikili arazi yaklaşık 10 katına çıkmıştır.

1905 yılında Hayfa-Şam Demiryolunun açılmasıyla Hayfa Limanı'nın iç bölgelere yakınlığı arttı. Şam-Hayfa hattında her gün, Şam-Medine hattında ise haftada üç gün karşılıklı seferlerin yapılması ticareti oldukça arttırmıştır. Yoğunluğa ve ihtiyaca bağlı olarak inşaat malzemelerinin taşınması, askeri, erzak sevkiyatları ile hacılar için ilave seferler düzenlenmiştir.

1905 senesinden itibaren trenler Hayfa'dan Şam'a oradan da Ürdün'e transit gelip gitmeye başlayınca Hayfa'nın genişlemesi ve büyümesinde ciddi patlama yaşanmıştır. Ancak yaşanan tüm nüfus artışı ve büyüme küçük bir kasaba olan Hayfa Yafa gibi şehir limanlarında enflasyonun yaşanmasına sebebiyet vermiştir. Demiryolunun gelmesinden sonra bu liman şehirlerinde memurların ve askeri personellerin gelmesi kiralarda artışa sebep vermiştir.

Vise-counsel'un 1905-1907 yılları arasında hazırladığı bir raporda bir kişi daireye 25 Fransız pound'u öderken 1907'de bu rakam 55 pound'a çıkmıştır (Kürekli, 2009: 96)

Şekil 26. 1904-1907 Arası Hayfa Kazasındaki Enflasyon

Gıda	1904	1907
Et	16.5 per rotl	22.5 per rotl
Balık	12.0 per rotl	24.0 per rotl
Süt	1.0 per litre	2.5 per litre
Pirinç	124 per bag	165 per bag
Tereyağı	22 per rotl	35 per rotl
Zeytin Yağı	10.5 per rotl	18.0 per rotl

Kaynak: Kürekli. (2009)

Burada per litre, litre anlamına gelmektedir. Per bag ise çuval anlamına gelmektedir. Rotl ise Arap dünyasında ağırlık anlamına gelmektedir. Tablodan da anlaşılacağı üzere et, balık, süt gibi ürünlerde oldukça pahalılaşma meydana gelmiştir.

Şekil 27. 1310 ile 1329 Yılları Arası Hayfa Limanı Gümrük Varidatı

Sene	Hayfa Limanı*
1310	305.830
1311	316.682 ³⁷³
1315	547.000
1320	572.000
1328	4.300.000
1329	5.000.000

Kaynak: Kürekli. (2009)

Hicri 1310'un karşılığı: (1892-1893), Hicri 1311'in karşılığı: (1893-1894): aradaki farkın makul bir artış olduğu, Hicri 1315'in karşılığı: (1897-1898): aradaki farkın makul bir artış olduğu, Hicri 1320'nin karşılığı: (1902-1903): aradaki farkın makul bir artış olduğu görülmektedir. Hicri 1328'in karşılığı: (1910-1911), Hicri 1329'un karşılığı: (1911) yıllarında ise oldukça ciddi artışlar söz konusudur. Bu artışın sebebi şüphesi Hayfa Demiryollarının 1905-1906 döneminde açılmasıdır. 5. Dönemde ilk dört dönemin toplamı kadar fazla gümrük varidatı oluşmuştur.

İşte demiryolu geldikten sonraki Hayfa'nın zengin hali budur. Küçük bir kasaba olan Hayfa, demiryolu ulaştığında bölgesel liman olma yolunda büyük bir gelişme göstermiştir. 1870'lerde 5000 civarında nüfusu olduğu tahmin edilen kasaba 1914 senesinde 23000'e ulaşmıştır. 1904'te 296.855 ton olan ihracat rakamı 1913'de 808.763 tona ulaşarak Filistin bölgesinin en hızlı gelişen merkezi olmuştur. (Gülsoy, 1994: 246).

Şekil 28. Akka, Hayfa, Yafa ve Gazze'nin Çesitli Yıllardaki Dış Ticaret Verileri
£

		1825-26	1851	1857	1880-81	1912
Akka	İthalat	2.834			53.881	
	İhracat	13.036			851.703	
	Toplam	15.870			905.584	
Hayfa	İthalat				9.946	530.000
	İhracat				74.431	346.700
	Toplam		5000	5833	84.377	875.700
Yafa	İthalat	6.599			246.078	1.090.019
	İhracat	4.696			248.538	774.162
	Toplam	11.295			494.616	1.864.181
Gazze	İthalat				20.708 *	99.495
	İhracat				222.069	67.000
	Toplam				242.777	166.495

Kaynak: Kürekli. (2009)

Şekilde dikkat çeken husus zaman içerisinde liman şehirlerindeki ithalat-ihracat rakamlarının değişmesidir. 1880 yıllarında ihracatları fazla iken ithalatların az olduğu, 1912 senesinde ise ithalatların ihracatları geçtiği hatta ikiye katladığı görülmektedir. Bunun sebebi ise sanayileşen ülkelerin ürettiği sanayi ürünlerini uygun pazarlara satıp onlardan gıda ve hammadde almalarıdır.

Hicaz Demiryolu'nun Akdeniz'e açılan yegane çıkış kapısı olan Hayfa'nın 1907 senesinde ihracatı 270.000 sterlin, 1912 senesinde 340.000 sterlin olmuştur. İthalat ise 1912 senesinde 240.000 sterlin, 1914 senesinde 375.000 sterlin olmuştur (Gülsoy, Hicaz Demiryolu, 1994, s. 246). Tüm bu istatistiki veriler bölgeye yapılan demiryolunun hissedilir derecede fayda sağladığını göstermektedir (Gülsoy, 2010: 36)

3.1.5. Hicaz Demiryolunun Değerlendirilmesi

Hicaz Demiryolu projesi 266 kâgir köprü ve menfezden, 7 demir köprü, 9 tünel, 96 istasyon, 7 gölet, 37 su deposu, 2 hastane, 3 atölyeden oluşmaktadır (Top, 2016:

138). Demiryolu inşaatlarında normalde yılda 150 kilometre yol yapılması gerekirken, Hicaz Demiryolu hattında çöl sıcakları, maddi imkânsızlıklar ve diğer olumsuz şartlara rağmen yılda 288 kilometre ray döşenerek büyük bir başarı elde edilmiştir (Doğan ve Kılınç, 2010: 46)

Hicaz Demiryolu bölgesel bir yatırım olmanın ötesinde dinî ve siyasî öneme sahip bir proje olduğundan tüm ayrıntılarıyla değerlendirmek gereklidir. 2. Abdülhamid döneminde telgraf haberleşmesi için Sevakin telgraf kablosu Cidde'den Mekke ve Taif'e kadar uzatılıp yeni telgraf hatları inşa edilmiş, böylece tüm Hicaz bölgesi ve etrafının tam manasıyla haberleşme ve ulaşımı sağlanmıştır.4 (Barlak, 2013: 93)

Hicaz Demiryolları Osmanlı'nın kendi toprakları üzerine tıkanmışlığının bir göstergesi olmuştur. Akabe'de İngilizler'in, Suriye ve Filistin'de Fransızlar'ın, Mekke'de ise bedevilerin isteksizlikleri demiryolundan istenen performansın alınmasını engellemiştir. Osmanlı Devleti'nin otoritesinin güçlendirilmesinde sağladığı yarar oldukça büyük olsa da tam anlamıyla bağlantı ve iltisak hatlarının yapılamayışı istenen ticaretin geliştirilmesine katkı sağlayamamıştır. Hayfa- Der'a hattında çok ciddi ticari artış sağlansa da Mekke-Medine istikametinde istenen canlanma olamamıştır (Şenyiğit, 2002: 44).

Hicaz Demiryolları dini anlamda hacılara büyük hizmet etmiştir. Açıkıldıktan sonra büyük mikatarda yolcu ve hacı artışları meydana gelmiştir. Hicaz Demiryolunun hizmete girmesi ile birlikte 1914 senesine kadar hac ve diğer sebeplerle Medine'ye giden yolsu sayısı 300.000 olmuştur (Hülagu, 2008: 27).

Hicaz Demiryolunu diğer demiryollarından ayıran en önemli unsur bu projenin müslümanlar tarafından yapılmış olmasıdır. Başlarda yabancı teknisyen ve mühendisler yer alsa da özellikle kutsal topraklara yaklaşıldıkça, alt yapı tamamen Osmanlı vatandaşları tarafından gerçekleştirilmiştir. Bu sebeple Osmanlı Hicaz Demiryolu sebebi ile demiryolunda vasıflı, işi bilen, teknisyenler, işçiler ve mühendislere sahip olmuştur. Kısa süre sonra 1. Dünya savaşının başlaması,

arkasından Cumhuriyet'in kurulması ile yeni devletin demiryolu teknik bilgisine sahip yerli kadrolar Hicaz Demiryolu çalışanlarından sağlanmıştır.

Hicaz Demiryolu büyük devletlerin yakın takibinde yer alması ve zaman zaman projenin içeriğine bu devletlerin müdahalesi bakımından dikkat çekmektedir. İngilizler ve Fransız projenin başından sonuna kadar menfi tutum içinde olmuşlardır. Fransızlar Filistin bölgesindeki nüfuzunun gitmesinden korkmuş, Kudüs-Afule hattının yapılmasına itiraz etmişlerdir. İngilizler'in de Akabe-Maan hattının yapılmasına itiraz etmeleri sonucu demiryolu hattı Akabe'ye ulaşamamıştır. Ayrıca İngilizler sömürgelerindeki Müslümanların Hicaz Demiryolu'na maddi katkı yapmalarını engellemek için olumsuz propagandalar yapmış, yine de demiryoluna katkı sağlayanlara devlet tarafından verilen 'Hicaz Demiryolu Madalyası'nın takılmasını yasaklamıştır (Hülagu, 2008: 35). 1. Dünya savaşında İngilizler'in temel hedeflerinden birisinin Hicaz Demiryolu'nun ele geçirme çalışmalarının olması bu demiryolunun ne kadar bölgesel ve kıtasal önem taşıdığını göstermektedir.

Hicaz Demiryolu'nun açılmasındaki temel gaye askeri olmuştur. Hattın yapılmasından sonra da askeri anlamda oldukça fayda sağlanılmıştır. Örneğin 1905 senesinde Yemen'de çıkan isyanı bastırmak için 28 Suriye taburu Şam'dan Maan'a bu hat ile 2 günlük yolculukla gönderilmiştir (Hülagu, 2008: 236). Daha önce 10-11 gün süren nakil işinin Hicaz Demiryolu ile kıyaslandığında lojistik desteğe ne kadar fayda sağladığı açıktır.

20. yüzyılın en önemli projelerinden biri olan Hicaz Demiryolu Ortadoğu'da Osmanlı-Alman dolayısıyla Avusturya bloğuna karşı İngiliz-Fransız bloğunun rekabetini ortaya çıkarmıştır (Özyüksel, Hicaz Demiryolu, 2013: 5) Bu rekabete Bağdat Demir Yolları da eklendiğinde sonu savaşla biten büyük bir mücadele ortaya çıkmıştır.

3.2. Bağdat Demiryolu

Şark demir yolları olarak bilinen imparatorluğun doğu demiryolu hatlarını Basra Körfezi'ne bağlayacak Bağdat Demiryolu Padişah Abdülhamit'in en büyük eserlerindedir. Anadolu ve Suriye'de var olan demir yolları ile birleştiğinde İstanbul'u Halep-Şam-Beyrut-Musul-Bağdat'a bağlayarak doğu-batı ekseninde kesintisiz bir lojistik altyapı sunulması projenin en önemli özelliklerindedir. Berlin-Bağdat Demiryolu olarak tasarlanan ve Basra körfezine kadar uzayacak büyük bir Osmanlı demiryolu sisteminin imparatorluğun uzak köşelerini birbirlerine ve başkente yakınlaştırması planlanmıştır. Böylelikle 4000 kilometrelik bir demiryolu, İstanbul'dan Basra'ya uzanarak, devletin en önemli üç bölgesini, Anadolu, Mezopotamya ve Suriye'yi, yeni bir canlılığa kavuşturacak, 15. yüzyılın kervan yollarının yerini demiryolları almış olacaktır.

Ayrıca projenin yapılması; İstanbul yönetiminin Kürt-Arap aşiretleri üzerinde otoritesini güçlendireceği gibi Ortadoğu müslüman dünyasının halifesi olarak da padişan itibarını kuvvetlendirmesi düşünülmüştür.

“Güney illerinin, İmparatorluğun öbür bölgelerinden büyük uzaklıklara ayırmış olması, yalnız bunların kontrolünü güçleştirmekle kalmamış, aynı zamanda kuzeyden gelen tehlikelere, Türkiye'nin bütün dikkatini toplamasını da engellemiştir. Şunu unutmamak gerekir ki Osmanlı İmparatorluğu Tuna boylarında ve Balkanlar'daki savaşlar da güçlerinin yalnız yarısını seferber edebilmiştir. Uzak iller yalnız orduya asker vermemekle kalmamışlar, aynı zamanda gösterdikleri başkaldırma tehlikesi yüzünden büyük kuvvetleri de buralarda bağlı tutmuşlardır. Basra Körfezi ve Kızıl Deniz'e uzanan demiryolları tamamlandıktan sonra bu durum bütünüyle değişecektir. O zaman imparatorluk gençleşecek, yeni bir güce kavuşacaktır” General von der Goltz (Earle, 1923: 35)

Bağdat Demiryolu Projesi büyük ülkelerin birbirleri ile olan ekonomik çatışmalarının bardağı taşıran damlası olmuştur. Ortadoğu coğrafyasının iktisadi ve siyasi kalkınması için büyük umutlar veren Bağdat Demiryolu, Birinci Dünya Savaşının patlak vermesine sebep olan uluslararası rekabet unsurlarından en büyüğü haline gelmiştir. Profesör Jastrow'un "20.yüzyılın hayaleti" olarak nitelendirdiği Alman-Osmanlı yapımı Bağdat demir yolları İngilizler'in Süveyş Kanalı, Ruslar'ın Trans – Sibiryaya Demir Yolları ile emperyalist çatışmalara, siyasi entrikalara, askeri ittifaklara ve ve son olarak toplu bir savaşa yol açmıştır.

Almanya'ya imtiyazı verilen Bağdat Demiryolu'nu İngiltere, Rusya, ve Fransa istememiş, farklı farklı sorunlar çıkartarak engellemeye çalışmışlardır. Büyük devletlerin mücadelesine neden olan Bağdat Demiryolu Almanya'nın milli prestiji haline gelmiştir. Gerektiğinde silah ya da askeri ittifaklarla savunulacak mücadele sahasının ekonomik ve siyasi sebebi, savaş öncesi diplomasinin en büyük kozu olmuştur. Bu sebeple Bağdat Demiryolu'nu askeri, ekonomik, siyasi sebepler olarak incelemek yerine, dünyaya yön veren büyük devletlerin demiryoluna bakış açıları ile incelemek daha gerçekçi olacaktır.

Şekil 29. Anadolu Bağdat Demiryolu



Kaynak: Şenyiğit. (2002)

3.2.1. Dünya Savaşı'nın Ekonomik Sebebi Olarak Bağdat Demiryolu

3.2.1.1. Osmanlı'nın Bağdat Demiryoluna Bakışı

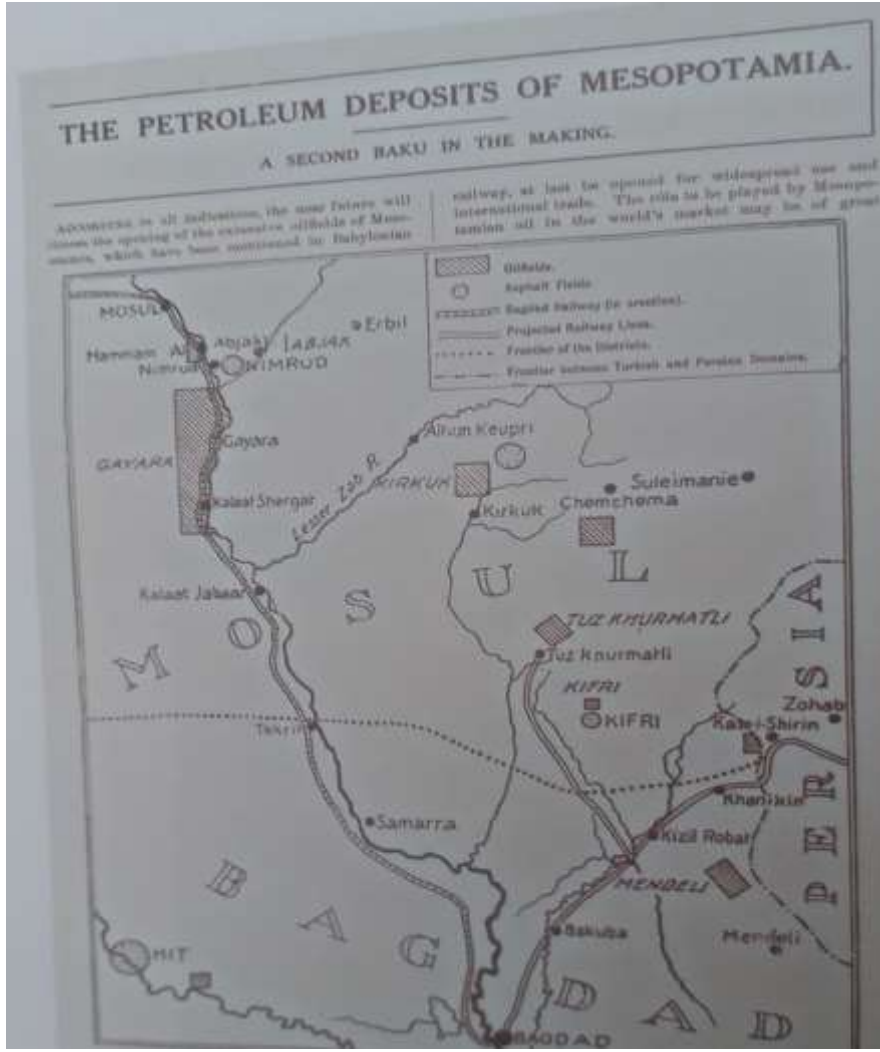
Geniş topraklara yayılan Osmanlı coğrafyasında farklı din, farklı mezhep, farklı etnik unsur yüzlerce yıldır beraber yaşamıştır. İmparatorluk bünyesinde bu farklı kültürlerle kurulan egemenlik genelde başarılı bir siyasetle yönetilse de son yüzyıldır ayrılıkçı hareketler, büyük devletlerin bu halklar arasındaki hakimiyet mücadeleleri, en son olarak Fransız İhtilali'nin verdiği bağımsızlık akımları başarılı siyasete zarar vermiştir. Devletin Anadolu-Ortadoğu topraklarında Türkler, Kürtler, Araplar, Ermeniler, Yahudiler başta olmak üzere farklı dil ve inanışlara sahip etnik unsurlar bulunmuştur. Ermeniler Ruslar'ı kendilerine yakın görerek, bu büyük devletin himayesi ile bağımsızlık istemişlerdir. Araplar ise İngilizler'in kışkırtmaları ile isyan halinde bulunmuşlardır. Sürekli karışıklık çıkartan halkları bir arada tutmanın güçlüğüne, gerektiğinde asker, araç gereç sevkiyatları gibi durumlara, Anadolu'nun coğrafik durumu da eklendiğinde devletin otoritesi zor durumda kalmıştır. Osmanlı'yı Hicaz ve Bağdat Demiryollarına iten sebeplerin başını İngilizler'in Mezopotamya bölgesinde sürdürdüğü yayılmacı politikası çekmiştir. İngilizler Süveyş-Mısır ile zaten kutsal bölgelere oldukça yakınlaşmış, petrol bölgelerini tehdit eder hale gelmiştir. Alman oryantalist von Oppenheim raporunda açıkça İngilizler'in kutsal kentler ile halifeliği Osmanlı'dan koparmak için çaba gösterdiğini yazmıştır. Mekke ve Medine'yi güneyde Yemen, kuzeybatıda Akabe ve kuzeydoğuda Kuveyt ile üç yönden kuşattığını belirterek, Medine'ye ulaşacak demiryolunun kuzeybatıdan gelecek tehde karşı etkili bir koruma unsuru olacağını yazmıştır (Özyüksel, 2013: 178-179)

Anadolu insanı tarım ve hayvancılıkla uğraşmakta iken, yaptıkları ekim ve dikimler sadece kendilerine kadar olmuştur. Pazarlara ulaşmak oldukça zor ve meşakkatli olduğundan köylü ancak kendisine yetecek kadar üretmekte, ihtiyaç fazlasını ise üretme gereksinimi duymamıştır. Köylünün kendisi ve ailesi kadar ekimle uğraşması, ihtiyacından fazlasını üretmemesi yıllarca köylünün haksız yere tembellikle suçlanmasına sebep olmuştur (Earle, 1923: 24). Özellikle imparatorluğun

uzak coğrafyası olan Bağdat, Basra taraflarında ekim dikim meselesi ekonomik kalkınmanın en büyük engeli olmuştur. Yapılacak demiryoluna ek olarak iyi bir sulama yatırımı ile ciddi bir tarım kalkınmasının gerçekleşeceği tespit edilmiştir. Viyana’da yayınlanan Zeit gazetesinin 31 Ağustos 1901 tarihli sayısında sulama tesislerinin ve Bağdat Demiryolu’nun ekonomik sonuçları ile ilgili “Anadolu, Kuzey Suriye, Mezopotamya ve Irak bugün bütün Rusya’nın ihraç ettiği kadar buğdayı dışarıya satacaktır.” diye yazmıştır. Ayrıca Mezopotamya’nın şüphesiz dünyanın en büyük tahıl ambarlarından biri olacağını belirtmiştir. Nil Nehri’nin sulama planlarını gerçekleştiren meşhur İngiliz mühendisi Sir William Willcocks Fırat ile Dicle nehirlerinin baskınları kontrol altına alındığı takdirde bu iki nehrin deltası tarihin görmediği bir zenginliğe ulaşacağını, verimlilikte Mısır’a rakip olabileceğini söylemiştir (Earle, 1923: 29).

Enerjide petrol ve türevlerine geçişin yaşanmaya başladığı yıllarda ülkeler petrol, gaz gibi maden araştırmalarına önem vermiştir. Suriye, Irak bölgesi yüzlerce yıldır sessiz bir şekilde Osmanlı egemenliğinde bulunurken son yıllarda yapılan araştırmalarda petrol ve doğalgaz başta olmak üzere enerji kaynaklarının bulunması ile tüm gözler buraya çevrilmiştir. 1871 yılında bir uzmanlar kurulu tarafından yapılan araştırmalarda zengin petrol kuyuları bulunmuş, ancak taşıma maliyetlerinden dolayı Rus ve Amerikan petrolü ile yarışamayacağı bildirilmiştir. 1901 senesinde, Alman araştırma grubu Mezopotamya petrol kaynakları üzerinde bir inceleme gerçekleştirmiş, ‘**gerçek bir petrol gölü**’ olarak belirttiği raporda ayrıca, bu kaynakların, hiçbir kar için olmasa bile, Ruslarla anlaşp dünya tekeline ele geçirme yolunda bulunan Amerikan Standart Kampanyası’nı (**bugünkü Mobil**) belini kırmak için işletilmeye değer olduğu da bildirmiştir. Musul ve civarına seyahat eden ünlü Alman gazeteci Dr. Paul Rohrbach, bölgenin her karış toprağının petrole ve tabii gazlara bulanmış olduğunu yazarak, işletildiği takdirde Rusların Kafkasya’daki petrol kuyularında kazandıklarından daha çok kazandıracağını belirtmiştir (Earle, 1923: 27).

Şekil 30. 1914 Mezopotamya Petrol Yerleri



Kaynak: Özyüksel. (2013)

Ayrıca;

- Tarımda yeni bir dönem açılarak köylüler ürünleri için pazarlar bulabileceklerdi.
- Bursa, İzmir, Adana, Mersin, İskenderun limanlarının demiryolu ile hinterlandları genişleyecekti.
- El değmemiş maden kaynaklarına ulaşarak, ucuz taşıma gerçekleştirilecekti.
- Kürtlerin ve Arapların ayaklandıkları bölgelere kısa sürede jandarma ve asker sevkıyatı yapılacaktı.

- Ülkenin bütün şehirlerinde zorunlu askerliği uygulamak, vergileri toplamak kolaylaşacaktı.
- Askeri anlamda ileride Süveyş Kanalı'nı ele geçirmek için yapılacak askeri operasyonlarda oldukça faydalı olacaktı. Bağdat Demiryolu Suriye'deki kolları sayesinde Türk askerleri Süveyş Kanalı'nın 320 kilometre yakınında bir noktaya kadar taşınabilecekti. Böylece Süveyş Kanalı'nın ele geçirilmesi ile İngiltere'nin Doğu ile bağlantısı kesilecekti.
- İmparatorluk demiryolunun ana omurgasını oluşturacak Bağdat Demiryolu'nun yapım işini güvenilir, Osmanlı Devleti ile iyi geçinebilecek, topraklarında işga gözü olmayan bir devlete verilmesi, projenin yapılabilirliği için temel şart olmuştur.

Başta Padişah Sultan Abdülhamit olmak üzere Osmanlı yöneticileri Bağdat Demiryolunun imtiyazını vermek için yabancı sermaye konusunda çok titiz davranmışlardır. Osmanlı İmparatorluğu'nun başka ülkeler tarafından, özellikle Rusya tarafından istila edilebilme tehlikesi ile 1877-1878 Osmanlı-Rus Savaşının tazeliğini koruması demiryolunun Ruslar'a verilmemesini sağlamıştır. İngilizler'in 1882'de Mısır'ı işgal etmeleri, 1877-1878 Osmanlı-Rus Savaşının sonucunda Kıbrıs'a konmaları, bu devletin Osmanlı'nın toprak bütünlüğü karşısında sergilediği tutumu göstermiştir. Avusturya'nın Balkanlar, İtalyanla'ın Kuzey Afrika'da gözlerinin olması, padişah 2. Abdülhamit'in, demiryolları meselesinde büyük devletler arasında en çok Almanya'ya güvenebileceğini sağlamıştır. Ayrıca Almanya'nın sömürgeleri arasında müslüman bir toplumun olmaması da Osmanlı ile Almanya'yı birbirine yaklaştıran bir sebep olmuştur (Şenyiğit, 2002: 34).

3.2.1.2. Almanya'nın Bağdat Demiryoluna Bakışı

19. Yüzyılın sonlarına doğru artık doğrudan sömürge alanının kalmaması, sanayileşmesini geç tamamlayan, ihtiyacından fazla üretime geçen Almanya'yı alternatif yayılma politikaları üretmeye itmiştir. Almanya barışçı yayılma politikası ile henüz değerlendirilmemiş hammadde kaynaklarına sahip Osmanlı'ya gözünü çevirmiştir. Daha önceden Osmanlı ile ilişkilerini Rusya ile olan ilişkilerine göre

belirleyen Almanya, kendi sanayi atılımları için yeni hayat alanlarına ihtiyaç duymuş ve İngiltere gibi güçlü bir deniz filosuna sahip olmadığından kıtasal bir genişleme ihtiyacı hissetmiştir (Yılmaz E. , 2015: 79). Bu sebeple Viyana, Sofya, İstanbul, Şam Bağdat, Basra güzergahı ile bölgelere alt yapı yatırımları vasıtasıyla ekonomik ilişki içinde bulunmuştur. 1920’de I. M. Keynes tarafından yazılan “Barışın Ekonomik Sonuçları” adlı eserde Almanya’nın barışçıl yayılma politikası ile ilgili “Almanya bu ülkelerde yalnız ticaret yapmakla kalmamış aynı zamanda kalkınmaları için de gerekli olan sermayenin büyük bir kısmını vermiştir. Savaş öncesinde Almanların yaptıkları toplam 6,5 milyar dolarlık yatırımın en az 2,5 milyarı Rusya, Avusturya-Macaristan, Bulgaristan, Romanya ve Türkiye’ye gitmiştir. Almanlar, bu “barış yolu ile sızma sistemi” sayesinde yalnız bu ülkeleri iktisaden kalkındırmakla kalmamışlar, aynı zamanda yeniden örgütlenmelerini de sağlamışlardır. Ren nehrinin doğusunda kalan bütün Avrupa böylece Alman sanayiinin yörüngesine girmiş ve iktisadi hayatı buna göre ayarlamıştır” yazmaktadır. (Earle, 1923: 73).

Almanlar’ın meşhur politikacısı Bismarck, Bağdat Demiryolu yatırımının Osmanlı-Alman bloklaşmasını sağlarken, Almanya’nın batıda İngiliz-Fransız doğuda ise Rus bloğunu karşısına alacağını belirtmiş, bu yakınlaşmaya sıcak bakmamıştır. Bismarck’ın en büyük korkusu Almanya’nın Osmanlı ile yakınlaşması sonucu Rusya’yı karşısına alması, böylece Fransız- Rus ittifakı arasında kalması olmuştur (Armaoğlu, 2005: 22-23). Bu sebeple Bağdat Demiryolu imtiyazı ile sonuçlanan Alman İmparatoru 2. Wilhem’i İstanbul yolculuğundan vazgeçirmeye çalışmış, bunu sağlayamayınca Rusya diplomasisinde mekik dokumuştur. Alman Dışişleri Bakanlığı arşivlerinde bulunan Ekim 1889 tarihli bir muhtıradan Bismarck, Rus Çarı ile yaptığı bir görüşme hakkında şunları yazmıştır. *‘Kayzer’in yakında Şark’a yapacağı yolculuğa gelince, Çar’a, hükümdarlarımızın böyle bir ziyarette bulunmaları sebebinin, Atina’ya gitmişken İstanbul’u da görmek isteği olduğunu söyledim. Kendisine, Almanya’nın Karadeniz ve Akdeniz’de siyasî emelleri bulunmadığını, onun için hükümdarlarımızın ziyaretlerinin siyasî bir görüşmeye sebep olmasının imkânsızlığını hatırlattım. Türkiye’yi Üçlü İttifak’a almanın bizim için imkânsız olduğunu, çünkü Bağdat’ın geleceği için Rusya ile savaş zorunluğunu Alman halkına yükleyemeyeceğimi söyledim.’* (Earle, 1923: 60-79)

Almanya ile Osmanlı yakınlaşmasını sağlayan Bağdat Demiryolu projesi Almanya’da oldukça desteklenmiştir.1903 yılında ünlü bir Alman gazetecisi şöyle yazmıştır.“Mezopotamya ve Suriye’nin eski uygarlığının yeniden uyanmasında rolümüzü en enerjik bir şekilde oynamadığımız takdirde, bu, Almanlar açısından, en büyük aptallık olacaktır. Bizim yapmadığımızı, ya Fransızlar, ya İngilizler ya da Ruslar muhakkak yapacaklardır. Bağdat Demiryolu sayesinde elde edebileceğimiz ekonomik yararları kaybetmekle kalmayacağız, bu yararları kullanan rakiplerimiz hem iktisadî, hem de siyasî bakımdan güçleneceklerdir.” Friedrich Naumann, 1889 yılında Kayzer’in Yakınoğuya yaptığı ziyaret hakkında: “ Dünya savaşının, Osmanlı İmparatorluğu’nun dağılmasından önce başlaması mümkündür. O zaman İstanbul’daki Halife bir kere daha Sancak-ı Şerif’i açarak cihat ilan edecektir. ‘Hasta Adam’ seslenirken, onu yatağında kimin dik tutacağını bilmek çok önemlidir” Almanlar’ın düşüncesine göre; Bağdat ve Hicaz Demiryolu projeleri İngiltere’den gelen tehdide karşı, Uzakdoğu ile ulaşım yollarının kesilmesini, sömürgelerinin bağının kopmasını böylelikle iktisadi anlamda çökmesini sağlayacaktır. Dr. Rohrbach bu fikri şu sözlerle ifade etmiştir: “ İngiltere ile savaşa tutuşulduğu zaman bu, Almanya için bir ölüm-kalım meselesi olacaktır. Olayların lehimize dönmesi ihtimali tamamen ve yalnız, İngiltere’yi içine düşüreceğimiz duruma bağlı olacaktır. İngiltere’yi, Kuzey Denizi yolu ile doğrudan doğruya vuramayız. İngiltere’yi istila fikri bütünüyle saçmadır. Onun için, onu zayıf yanlarından vurabileceğimiz yolları aramamız gerekmektedir. İngiltere’yi karadan vurmanın ve ölüm derecesinde yaralamanın bir tek yolu vardır, o da Mısır’dır. Mısır’ın kaybı İngiltere’yi yalnız Süveyş Kanalı ve Hindistan yolları üzerindeki egemenliğinden yoksun bırakmakla kalmayacak, aynı zamanda Doğu ve Orta Afrika’daki sömürgelerinin kaybına da yol açacaktır. Bununla birlikte Türkiye Anadolu’da ve Suriye’de gelişmiş bir demiryolu sistemine sahip olmadıkça, Mısır’a saldırmayı hayal bile edemeyiz. Anadolu Demiryolu, Bağdat’a kadar uzatıldığı takdirde, Türkiye Mezopotamya’ya yöneltilecek bir İngiliz saldırısına karşı koyabilecektir. Türkiye ne kadar güçlenirse, İngiltere için o kadar tehlikeli olacaktır.” (Earle, 1923: 66-140). Gerçekten de Bağdat ve Hicaz demiryolları sayesinde Almanya, Osmanlı ile ittifak ederek İngilizler’i hem Hindistan, hem Mısır’da vurma şansını görmeye başlamıştır (Özyüksel, 2013: 178)

Sonuç olarak Abdülhamit Mezopotamya taraflarına yapılacak demiryolunun İngilizler'e verilmesinin, Mısır-Suriye-Irak bölgesinin imparatorluktan kopma anlamına geleceğini görmüştür. Fransızlar'ın ise Lübnan bölgesindeki emelleri, bu ülkeye güvenilmeyeceğini göstermiştir. İngilizler ve Fransızlar Bağdat Demiryolunu Doğu Akdeniz limanları ile Basra Körfezi arasında bağlamak isterken, Anadolu'yu baştanbasa Bağdat ve Basra'ya bağlamak isteyen Almanlar ön plana çıkmıştır (Tekinoğlu, 2011: 173). Ortadoğu'da İngiliz, Rus rekabeti, Fransızlar ile İngilizler'in gizliden gizliye birbirlerinin kuyusunu kazmaya çalışmaları, Bağdat Demiryolu'nun inşası için diplomatik durumun Anadolu'da yeni çıkarlar elde etmek isteyen Almanya lehine olduğunu göstermiştir.

3.2.1.3. İngiltere'nin Bağdat Demiryoluna Bakışı

İngilizler uzun yıllardır sömürgeleri ile bağlantısını kısaltmak amacıyla Süveyş-Mısır-İskenderun-Basra arasında alternatif çözümler aramışlardır. Süveyş Kanalı açılmadan Akdeniz-Basra Bölgesinde demiryolu yapım işinde istekli olmuşlardır. Hatta 1899 senesinde Mr. E. Rechnitzer tarafından temsil edilen İngiliz bankerleri, İskenderun'dan Bağdat ve Basra körfezine uzanacak bir demiryolu inşası talebinde bulunmuşlardır. İngiliz bankerlerinin ileri sürdükleri şartlar o güne kadar yapılmış olan tekliflerin en iyisi olmasına rağmen red edilmiştir (Earle, 1923: 71). Süveyş Kanalı'nın yönetimini ele geçirmeleri ve Mısır'ı işgal altında tutmalarından dolayı İngilizler de Bağdat Demiryolunun yapılması fikrine hiçbir zaman sıcak bakmamıştır. İngilizler, sömürgelerine giden en kestirme yol olan Süveyş Kanalı'nın işletmesini almış, Mısır'ı işgal etmiş olduğundan, Süveyş'e alternatif istememiştir. Ancak Almanlar'a verilme ihtimaline karşın da sürekli bu projeye yakın durmuşlardır.

Diğer taraftan İngiltere'nin Bağdat Demiryoluna bakış açısıyla, Hicaz Demiryolu'na bakış açısının aynı olduğunu belirtmek gereklidir. Aynı coğrafyada yer alan bu 2 önemli proje aslında birbirinin tamamlayıcısı olarak düşünüldüğünden İngilizler sürekli iki projeye olumsuz yaklaşmışlardır. Hicaz Demiryolunun Alman tekniği ile yapılan Bağdat Demiryoluna entegre edilmesi İngilizler'i her zaman

tedirgin etmiştir. İngilizler bu sebeple Kızıldeniz'in ucundaki Akabe körfezine demiryolu hattının uzatılmasına karşı çıkmış, bunun için Mısır'ı kışkırtmak, bedevileri saldırtmak gibi yoğun propaganda işini girmiştir (Gülsoy, 1994: 132-133)

İngiliz tüccarlar yıllardır Fırat, dicle nehirlerinde, Basra-Avrupa hattında gemi işletmeciliği yaptığından bu bölgede deniz ticareti İngiltere'nin tekelinde olmuştur. Ancak Bağdat Demiryolu ile bu tekel ortadan kaldırılmıştır. Demiryoluna ek liman imtiyazı da alan Almanlar Basra-İngiltere, Basra-Almanya hattında taşımacılığa başlamış, hatta navlun fiyatlarında bazen yarı yarıya indirim yaparak sert rekabetin oluşmasına neden olmuşlardır.

3.2.1.4. Fransa'nın Bağdat Demiryoluna Bakışı

Fransa Bağdat Demiryolunun Ortadoğu'da çıkarlarına zarar vereceğini düşünmüştür. Çünkü Fransızlar Calais ve Marsilya ile Hindistan arasında giden deniz ticaretinin değişmesinden korkmuşlardır. Bağdat Demiryolu gerçekleştiğinde Avrupa ticaret yolunun Münih-Köln-Viyana yolu ile İstanbul'a buradan da Bağdat-Basra istikameti ile Hindistan'a varacağını düşünmüşlerdir. Hatta Fransız meclisinde "İkinci Panama Kanalı" doğduğunu dile getirmişlerdir. Fransızlar hem Marsilya Limanının önemini kaybedeceğini, hem de Fransız Demiryolları işlerinin büyük bir kısmını Orta Avrupa demiryollarına kaptıracağını varsaymışlardır. Ayrıca Fransa bu demiryolu ile Osmanlı'nın güçleneceğini, İstanbul'daki halifenin zamanı geldiğinde Fransız işgali altında bulunan Kuzey Afrika sömürgelerini kışkırtıp ayaklandıracağını düşünmüştür. Yine Fransızlar Bağdat Demiryolu vasıtasıyla Türk-Alman ekonomik iş birliğinin siyasi ve askeri ittifaka yolaçtığını ön görmüştür. M.Deschanel Fransız Meclisi'nde 19 Kasım 1903 de yaptığı konuşmada Bağdat Demiryolu'nun Süveyş kanalından doğuya giden trafiğin bir kısmını alacağını, Marsilya Limanı ve Fransız demiryollarının öneminin azalacağını, yeni bir sömürge politikasının doğacağını belirtmiştir (Earle, 1923: 173).

Fransızlar başta olmak üzere büyük devletler, Osmanlı demiryolu ihtiyaçları için tahvil çıkarttığı sırasında, gümrük vergilerinde artış isteğinde de zorluk çıkartmışlardır. Osmanlı ile büyük devletler arasında olan bir anlaşmaya göre

gümrük resmi, malın değerinin % 8'i olarak tespit edilmişti. 1903 yılında, Bağdat Demiryolu ilk tertip tahvillerinin çıkarıldığı günlerde, Osmanlı hükümeti gümrük resimlerini yüzde on bire çıkarmak iznini istemiş, fakat ilgili ülkeler bunu kabul etmemiştir. Daha sonra % 3'lük bir atışı kabul etmelerine rağmen, zammın ertesi yılın Temmuz ayında yürürlüğe girmesi, elde edilen fazla gelirin demiryolu garantilerine aktarılması yerine fazla gelirlerin büyük bir kısmının Makedonya'daki ve gümrük idaresindeki reformlara harcanması gibi demiryoluna yaramayan şartlar koşmuşlardır.

Fransa tüm karşı direncine rağmen bu demiryoluna gerekli ilgiyi de göstermiştir. Kendilerinin Suriye'de yaptığı demiryollarına bağlantı hattı kurarak, Akdeniz kıyılarından Basra körfezine uzanacak bir demiryolu yatırımı yapmayı istemişlerdir.

3.2.1.5. Rusya'nın Bağdat Demiryoluna Bakışı

Rusya Bağdat Demiryolunun gerçekleştirilmesine, projenin başından, sonuna kadar karşı çıkmış ve yapılmaması için çaba göstermiştir. İtirazının arkasında stratejik sebepler olduğu görülmektedir.

Rusya 18040'lı senelerden itibaren lojistik altyapısını güçlendirmeye çalışmış, hatta uzun demiryolu koridorları için çok ciddi yatırımlar gerçekleştirmiştir. Batı'da, Transpersian Demiryolu olarak adlandırılan Hazar Denizi'nden İran'ın başkenti Tahran'a giden bir demiryolu ağı gerçekleştirmiş, devamında ise Tahran'dan Kafkasya, Ermenistan ve Doğu Anadolu yolu ile İskenderun'a uzatmayı planmıştır. Böylece Rusya'nın güney koridoru ile Akdeniz'e inmesi tasarlanmıştır. Diğer taraftan Kafkasya coğrafyasında Sibiryayı boydan boya aşan demiryolunu bitirmişlerdir. Ancak Anadolu-Bağdat Demiryolunun Mezopotamya'ya ulaştığında önce İran, sonra Afganistan pazarlarını Alman rekabetine açacağı gibi, Alman sermayesinin Fırat ve Dicle vadileri geliştirip buraların tarım ürünlerinin artmasını, toprak sahibi Rus zenginleri zarara uğratması öngörülmüştür. Mezopotamya bölgesindeki petrol kuyularının gerçekten zengin çıkması da Rusya'nın Kafkasya'daki petrol geleceğini zarara uğratacaktı. İşte bu Bağdat Demiryolu projesi

Rusya-İran demiryolunun başarısını azaltacağı gibi, Sibirya demir yolları sistemine karşı bir rakip olacaktı.

1877-1878 Osmanlı Rus Savaş'ında Osmanlı Devleti Şam'dan, 5. Kolorduyu, Bağdat'tan 6. Kolorduyu zorunlu ve uzun bir yürüyüşle nakletmiş, yolda askerlin büyük kısmı telef olmuş, asker sevkiyatı geç kaldığından Kars işgali ve Erzurum kuşatması engellenememiştir. Ruslar bu savaş esnasında demiryolu vasıtasıyla o bölgeden yapılacak sevkiyatların kendilerine ne kadar zarar verebileceğini görmüşlerdir.

Rusya tüm bu sebeplerden dolayı projeye karşı çıkmış, bunun için bahaneler türetmiştir. Osmanlı Devleti'nin kilometre başına kar garanti vermesi sebebiyle, devlet hazinesine yük olacağını bildirmiş, Osmanlı'nın kendisine verdiği 1877-1878 yıllık savaş tazminatını ödeyemeyeceğini belirtmiştir. (Ruslar, Berlin Antlaşması gereği savaş tazminatı olarak Konya aşar gelirlerini almıştır.) Bu sorun Konya demiryolu hattı kilometre garantisi için Trabzon ve Gümüşhane sancaklarının aşar gelirleri gösterilerek çözülmüştür (Yılmaz E. , 2015: 85). Ancak yine de Çar'ın İstanbul'daki elçisi Zinoviev, İstanbul hükümetine, Bağdat Demiryolunun Ankara ve Doğu Anadolu üzerinden Musula uzatılmasının Kafkasya sınırı için stratejik bir tehlike olacağını, Rusya'nın böyle bir teşebbüse razı olmayacağını, Rusya'nın itirazlarına kulak verilmediği takdirde, 1878 Berlin antlaşması gereğince Çar'a ödenmesi gereken savaş tazminatının vadesi geçmiş taksilerinin, 57 milyon frankın peşin ödenmesi için gereken tedbirlerin alınacağını bildirmiştir (Earle, 1923: 161). Bunun üzerine başka bir formül bulunarak Bağdat Demiryolunun Ankara-Kayseri-Diyarbakır-Musul güzergahına karar verilmiştir. Ancak buradaki inşaatın güçlüğü ve Rus mıntikasına yakınlığından dolayı, şirketin bu güzergahı yapamayacağını belirtmesi ile Konya-Adana-Halep-Musul şeklinde revize edilmiştir (İrtem, Şark Meselesi Osmanlı'nın Sömürgeleşme Tarihi, 1999: 36). Buna ek olarak Türk hükümeti Kuzey ve Doğu Anadolu'da demiryolu yaptırmak istediği zaman bu işi ya Rus vatandaşlarına yada Çar'ın kabul edeceği bir sendikaya vermesi, Rus vatandaşları aldığı takdirde onlara da Bağdat Demiryolu imtiyazcılarında tanınmış olan kolaylıklar ve hakların verilmesini kabul etmiştir. (Özyüksel, 2013: 150) .

Bağdat Demiryolu ve Kuzey Anadolu demir yolları 1. Dünya Savaşından önce tamamlanmadığından Rusya'nın korktuğu başına gelmemiştir. Şurası bir geçek Bağdat Demiryolunu kuzey ile birleştirmiş olsaydı, Kafkas Cephesinde lojistik destekle başarılı bir savunma yapılabilirdi.

Rusya'nın asıl sorunu İngiltere ve Fransa gibi demiryolunun Almanya tarafından yapılması değil, Anadolu'da inşa edilecek demiryolunun Osmanlı İmparatorluğu'nu güçlendirmesi olmuştur.

3.2.2. Bağdat Demiryolunun Kazanımları

Bağdat demir yolları bağlantı yolları ile düşünüldüğünde şüphesiz o zamana kadar dünyadaki en önemli ekonomik yatırımlar arasında yer almıştır. Büyük bir projenin elbette çok büyük kazanımları olmuştur. En önemli kazanımlarından birisi demiryolunun geçtiği arazilerde tarım ürünlerinde yaşanan artıştır. Bağdat Demiryolunun başlangıcı sayılan Konya bölgesinde yapılan sulama altyapı projesi buna güzel bir örnektir. O zamana kadar sulanmayan kıraç halde bulunan 150 bin dönüm toprak sulanarak, bölgenin iklim şartlarına bağlılığı azaltılması planlanmıştır. İşe yaramayan toprakların işlenerek, elde edilen verimle ihracat yapılması, bölgenin gelirlerinin artırılması, bunun sonucunda bölgenin alım gücünün yükselmesi planlanmıştır. Köylünün alım gücü yükseldiğinde Alman idaresindeki demiryolu şirketi daha fazla dış satım yaparak şirketin gelirleri yükselecekti (Özyüksel, 2013: 209) Bunun için gereken altyapı masraflarının bir kısmı, üretimin artması ile oluşacak nakliye artışlarına güvenen demiryolu şirketi tarafından karşılanmıştır. Planlanan sulama tesisleri 1. Dünya savaşından önce tamamlanmış, sulanan topraklarda verimin beş ila on beş katı arasında artması sağlanmıştır (Earle, 1923: 110). Almanya idaresindeki demiryolu şirketinin böyle bir teşebbüse girişmesi, artan nüfusuna karşılık buğday ihtiyacının olan talebi olmuştur.

Şekil 31. Konya Ovası Sulama Projesi Mahalli



Kaynak: Yedikıta Dergisi. (2010)

Projenin en önemli kısımlarından biri, Beyşehir Gölü'nden büyük bir kanalla gelen suların, Çarşamba Çayı üzerinde inşa edilmiş bir su köprüsü ile geçişi olmuştur. Beyşehir Gölü'nden getirilen su, kanallarla Konya Ovası'na dağıtılması planlanmıştır. Projenin ana temasını, Beyşehir Gölü'nden gelen ve Karaviran Gölü'nde kaybolan suların kaybını önlemek, bunun için kanallar vasıtasıyla Beyşehir Gölü'nden gelen suları Konya Ovası'na ulaştırmak, Karaviran Gölü'nü de kurutarak çok fazla arazinin tarıma elverişli haline getirmek olmuştur. Böylece artan tarım ürünlerinin normele göre 10.000 vagon fazla olacağı, Bağdat Demiryolu vasıtasıyla da ülke içine dağıtımının yapılması ve gerektiğinde ihracatının sağlanması, hedeflenmiştir. (Yedikıta Dergisi, 2010)

Şekil 32. Bağdat Demiryolunda Yük Taşımacılığı (Ton Olarak) Haydarpaşa-Ankara

Yıl	1.	2.	3.	4.	5.	6.		7.	8.	9.	10.
	TOPLAM TONA	TAHİL	ET	YUMURTA	MEYVE	SEBZE		KÜMES HAYVANI	ŞEKER	PETROL	MANİFATURA EŞYASI
						TAZE	KURU				
1883	54286,163	51389,866	84,021	469,614	2581,127	1906	962	197,540	775,669	1434,905	1847,133
1884	70180,394	23344,078	62,258	744,767	2748,—	1912	1210	307,322	1290,492	2126,649	1951,353
1885	86025,088	27534,818	80,992	847,184	3297,—	2105	1951	414,936	1522,620	3329,686	2150,311
1886	155445,195	105040,278	42,739	699,184	—	3529	1719	322,629	2264,531	2242,697	1894,921
1887	306900,203	243567,506	92,849	371,724	3088,—	1915	1202	101,287	3021,103	4419,849	3487,001
1888	235185,072	152316,357	75,117	402,131	3281,—	1218	1910	474,251	4657,668	4003,647	3605,618
1889	116698,754	39688,525	62,043	586,937	4684,—	1167	2086	529,641	5221,512	2614,819	3033,444
1900	230553,755	128154,522	88,249	816,361	3955,—	1372	3489	653,627	4518,836	4729,615	3540,654
1901	234014,218	245630,068	65,563	107,512	3407,—	1246	2664	584,470	5935,857	4867,675	4008,478
1902	379458,011	274409,748	134,191	1428,109	3440,—	1658	2894	506,224	7657,473	5240,366	4273,241
1903	247341,017	141004,352	112,243	1375,000	6886,—	1748	5190	457,579	2759,974	4036,242	3854,686
1904	280275,145	191477,415	63,492	2786,329	4818,—	1410	3684	408,758	6268,754	6508,297	4209,269
1905	322533,494	217764,412	162,396	3432,015	6137,—	1281	6153	485,367	5508,549	4809,093	4915,956
1906	312091,784	190729,391	155,370	3120,019	4210,—	1714	5232	680,484	8294,489	8465,750	5952,741
1907	274800,537	186915,522	110,104	4604,148	6497,—	1302	4862	594,692	10096,567	8170,866	4266,133
1908	170021,486	55749,322	163,706	3764,386	5462,—	1168	7202	682,630	7344,212	6508,308	3464,568
1909	184235,430	53958,518	251,364	4171,039	6003,—	1216	4563	573,481	7903,914	7715,899	4727,167
1910	304479,388	133308,752	187,794	4397,640	7286,—	1617	5880	556,381	8440,958	8247,709	5732,469
1911	421799,190	282148,569	159,500	5070,618	8444,—	1174	4094	849,587	10967,674	8144,486	5305,899

Kaynak: Murat Özyüksel. (2013)

Şekil 33. Bağdat Demiryolunda Yük Taşımacılığı (Ton Olarak) Eskişehir-Ankara

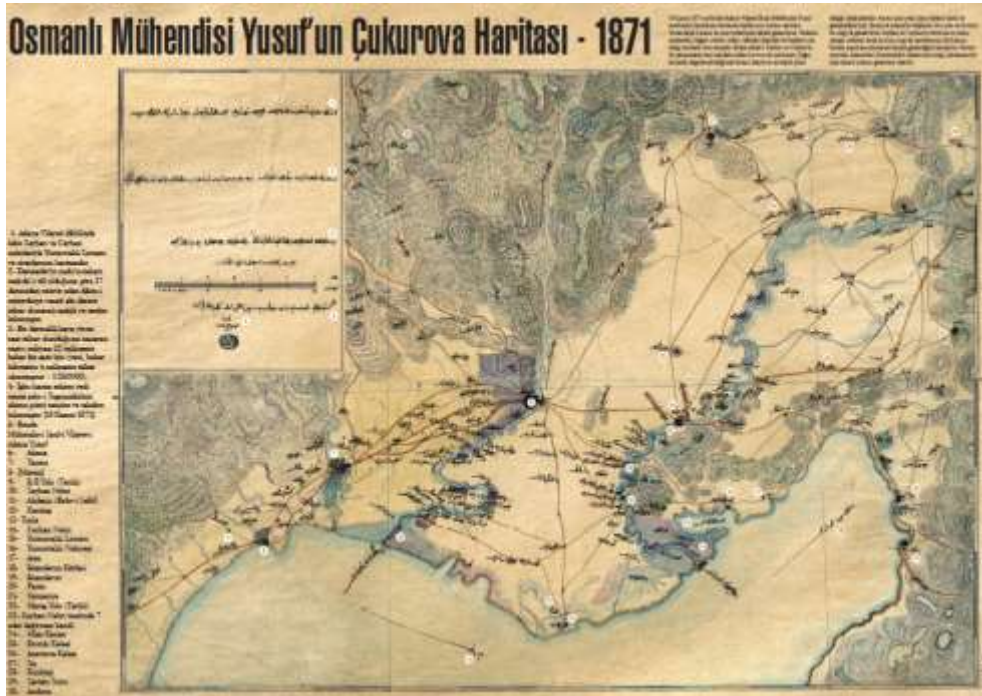
Yıl	1.	2.	3.	4.	5.	6.		7.	8.	9.	10.
	TOPLAM TONAJ	TAHİL	ET	YUMURTA	MEYVE	SEBZE		KÜMES HAYVANI	PETROL	ŞEKER	MANİFATURA EŞYASI
						TAZE	KURU				
1887	126587,525	106773,471	—	56,246	489	118	360	2,078	1963,369	1253,851	974,442
1888	79845,880	45370,812	103,618	28,103	888	116	378	3,851	1010,337	2089,903	1347,756
1889	35206,393	10786,733	-51,618	23,183	669	79	578	1,127	686,217	2072,669	1000,863
1900	100284,321	84855,803	110,929	30,283	941	70	903	0,894	1347,800	1441,282	1299,529
1901	122761,676	92010,663	74,314	45,181	829	123	607	0,305	1304,213	2079,560	1637,983
1902	164909,147	122172,438	89,862	137,074	546	107	718	0,228	1440,383	2962,105	1735,272
1903	100295,063	61364,647	82,889	259,025	999	182	1515	0,768	1230,560	2759,974	1564,109
1904	130924,372	99202,395	57,294	675,834	931	195	1406	2,436	2062,898	2334,134	1964,961
1905	162274,304	124098,649	115,684	1460,718	1241	270	2934	1,820	1627,458	2034,265	2746,136
1906	125524,261	74983,219	127,717	1012,044	1377	284	1349	3,032	2116,402	2872,385	2920,315
1907	129438,419	84130,313	65,125	1634,065	1245	211	1111	1,413	2070,522	4081,444	2471,829
1908	76247,233	31842,193	117,007	1350,159	1466	321	1583	1,658	2615,955	3018,532	2169,422
1909	64197,939	19084,048	148,468	1516,965	1160	319	903	1,614	3295,218	2892,715	2819,126
1910	146187,651	90132,025	125,919	1596,799	2287	471	652	0,747	3304,599	3415,830	3987,963
1911	215723,196	146722,699	77,532	1787,489	2119	415	978	0,362	3581,258	4767,735	4205,389

Kaynak: Murat Özyüksel. (2013)

Bağdat Demiryollarının geçtiği noktalara yatırım getirmesi konusunda bir başka örnek Çukurova yatırımlarıdır. Büyüklü küçüklü 16 oviden oluşan Çukurova Akdeniz bölgesinin en verimli noktalarıdır. Hatay-Mersin-Adana bölgesinde

konumlanmış verimli toprakların en önemli kısmı Adana'da Seyhan ve Ceyhan nehirlerinin aktığı bölgede yer almaktadır. Çukurova'da verimliliği ve hasatı arttırmak için birçok çalışma yapılmış bunlardan dikkat çekenini ise Adana Valisi Şakir Paşa'nın 1892 senesinde gerçekleştirdiği çalışmalar olmuştur. Şakir Paşa bölgedeki bataklıkların kurutulması, setler inşa edilmesi, taşkınların önüne geçen betlerin yapılması, kanallar vasıtasıyla suyun ovaya dağıtılması, suyu emen göllerin kurutulması gibi projeler ile Çukurova bölgesinde önemli tarımsal faaliyetler gerçekleştirmişlerdir. Çizilen projelere demir yolları, bağlantı yolları, iltisak hatları da eklenmiştir.

Şekil 34. Çukurova Haritası



Kaynak: Yedikıta Dergisi. (2011)

Çukurova'ya yatırımlar geldikten sonra yaşanan hasıllattaki artış oldukça dikkat çekmektedir. 1896 tarihinde pamuk miktarı 2000 balya iken 1903'de 40.000 balyaya çıkmıştır. 1090 tarihinde 76.000 balya, 1911 tarihinde 80.000 balya ve 1914 senesinde 135.000 balyaya yükselmiştir. 1920 senesinde Adana 'da pamuklu dokuma

üzerine 20 civarında fabrika olmasının sebebi bölgeye yapılan altyapı yatırımlarının sonucudur (Yedikıta Dergisi, 2011: 16-35).

3.2.3. Bağdat Demiryolunun Değerlendirilmesi

Dünyada demiryollarının yapım süreçleri incelendiğinde; ekonomik bakımdan gelişmiş ülkelerde uygarlığın sonucu olarak demiryolunun yapıldığı görülmektedir. Kıta Avrupa'sının batısı bu duruma örnektir. Batı Avrupa'da nüfus artışına paralel olarak yolcu taşımaya endeksli bir demiryolu yapımı gerçekleştirilmiştir. Ekonomik anlamda geri ülkelerde demiryolunun ilk amacı, içinden geçtiği toprakları kalkındırmak ve ilerisi için yoğun bir trafik hazırlamaktadır. Rusya'nın doğusu, Batı Amerika bölgeleri de ikici kısma örnek olarak gösterilebilir. Bağdat Demiryolu incelendiğinde ise ikinci duruma girdiği, özellikle imparatorluk coğrafyasında, nüfusun az olduğu yerleri canlandırmak, ekonomik kalkınmayı sağlamak olduğu analiz edilmektedir. Demiryolu imtiyazı esnasında üstlenici firmaya güzergah boyunca tuğla ve kiremit fabrikaları, ihtiyaç duydukları elektrik santralleri açma, depolar kurma imtiyazlarının verilmesi; devletin güzergah boyunca gerekli ticari altyapıyı kurmada ve üretilen ürünlerin yeni demiryolu vasıtasıyla ucuza taşınmasında ne kadar kararlı olduğunu anlaşılmaktadır. Bağdat Demiryolu yapımına Almanlar'ın istekli olması, ileride kendileri için hammadde, tarım, zirai ürün ihtiyacı olduğunda, lojistik altyapısı tamamlanmış bir Anadolu'dan çok kolay gerçekleştireceklerini öngörmeleri etkili olmuştur. 1913 Ekim'de Berlin'de konferansta, Anadolu'da 60-70 milyon insanın yaşayabileceği, ancak o sırada 10 milyon insan olduğu, arazilerin sadece % 3'ünden istifade edildiği belirtilmiştir (Winterstetten, 2011)

Bağdat Demiryolu İstanbul-Bağdat arasında olup geniş coğrafyaya yayılan Osmanlı Devleti'nin ana demiryolu hattı olarak planlanmıştır. Bu uzun hat yan hatları ile kuzeyde Karadeniz'e, güneyde Akdeniz'e, güneydoğuda ise Basra Körfezi'ne kadar uzatılarak imparatorluğun her cephesine ulaşan bir lojistik alt yapısı düşünülmüştür (Şenyiğit, 2002: 31)

Proje maddeleri arasında askeri makamların istediğinde icabında bütün vagonlarını kara, deniz kuvvetleri ile polis, jandarma ve subay ve erlerinin, bunların bütün silah ve donanımının taşınması için , hükümet emrine verilmesi yer almıştır. Ayrıca şirket Harbiye Nezaretinin kontrolü altında dört milyon frank harcayarak askeri istasyonlar inşa edecek işletme imtiyazı bitince, bütün demiryolu tesisleri ve malzemesi, liman tesisleri ve ek tesisler, her türlü borçtan ve ipotekten arınmış olarak Osmanlı Hükümeti'ne bırakacaktı. Bu madde devletin ciddi bir harbe hazırlandığını, bunun için gerekli lojistik altyapıyı yatırımlarını gerçekleştirdiğini göstermektedir.

Şekil 35. Konya Ovası Sulama Projesi, Beyşehir Gölü Sulama Kapakları



Kaynak: Murat Özyüksel.(2013)

Erlae Bağdat Demiryolu Savaşı isimli eserinde demiryolunu geçit vermez dağlardan ve kızgın çöllerden aşımak gibi teknik güçlüklerinin yanında son derece kaprisli olan Osmanlı devlet adamlarının dostluğunu kazanmak ve öbür ülkelerin diplomatik muhalefetini önlemek gibi siyasi güçlükleri olduğunu proje süresince entrika, diplomatik pazarlık, bir Türk devrimi ve bir dünya savaşından geçtiğini belirtmiştir.

Bağdat demir yollarının inşası aşamasında dahi ek bağlantılarının yapılması hususunda farklı ülkelerden farklı tekliflerin geldiği görülmektedir. İskenderun ya da her hangi bir Akdeniz Limanı'ndan Basra Körfezi'ne demiryolu yapılmasının istenmesi ekonomik fayda açısından dünyanın en önemli projeleri arasında olduğunu göstermektedir.

Ekonomik, siyasi ve askeri ilişkin demiryolu yapımını nasıl etkilediğini görmek açısından Bağdat Demiryolunu incelemek başlı başına bir husustur. Almanların teklifine göre demiryolu güzergahı Adana-Halep güzergahı ile Akdeniz'e paralel giderek Arabistan ile Suriye, Akdeniz ile Basra Körfezi arasındaki kervan yollarının yerini alacaktı. Demiryolu imtiyazını alanlar açısından, böyle bir demiryolunun, büyük iktisadi avantajları vardı. Toros dağlarından aşılacağı için demiryolu çok daha ucuza çıkacaktı. Hemen kazanca geçmek imkanları da çok büyüktü. İstanbul Hükümeti tarafınca ise tamamen sakıncalı bulunmuştur. Böyle bir demiryolu İmparatorluğun güney ilerinin gelişmesine yardım edecek, Türklerin anavatanı ve kalbi olan Anadolu böyle bir kalkınmadan yoksun ve güneyden kopuk kalacaktı. Bu durum, Arapların İmparatorluktan ayrılma isteklerini de arttırabilecekti. Ayrıca böyle bir demiryolunun Akdeniz ve Basra körfezindeki uçları, yabancı devletlerin donanmalarının toplarının kontrolü altında kalacaktı. Osmanlı Hükümeti'nce, iktisadi, siyasi ve askeri bakımlardan, böyle bir güzergah kabul edilmemiştir. Diğer taraftan Türk hükümeti, imparatorluk demiryolu sisteminin çekirdeğinin Anadolu Demiryolları'nın oluşturmasını istediğinden daha ucuza mal olabilecek demiryolu güzergahından vaz geçilmiştir (Earle, 1923: 75)

Bağdat Demiryolu anlaşmasının finansmanı şu şekilde gerçekleştirilmiştir. İstanbul hükümeti inşaatın masraflarını yüklenmiş, ayrıca, işletme halindeki her kilometre demiryolu için en az geliri garanti etmiştir. Bunun için de demiryolunun geçeceği bölgelerden toplanacak vergiler karşılık gösterilmiştir. Vergilerin toplanması ise Düyunu Umumiye'nin kontrolü altında gerçekleştirilerek imtiyaz sahibi şirkete aktarılmıştır. Ayrıca demiryolunun iki yanında işletici firmaya çeşitli imtiyazlar tanınmıştır.

Süveyş kanalı için ‘‘Boğazlar Devlet-i Aliyye’nin felaketine sebep oldu. Ben de Mısır’da bir boğazlar meselesi oluşturmak istemem’’ diyerek kanalın açılmasına muhalefet eden meşhur Kavalalı Mehmet Ali Paşa’nın dediği gerçekleşmiş, Süveyş Kanalı bela olmasa da kanala alternatif olarak inşa edilen demiryolu devletin yıkımına sebebiyet vermiştir (İrtem, 1999: 36)

Bağdat demir yolları; politikasıyla meşhur Prens Bismarck’ın görevden alınmasına neden olmuştur. Alman İmparator’unun Türkiye siyasetinin karşısına dikilen en büyük engellilerden olan Bismarck 1890’da, görevinden alınmış, bu durum 1. Dünya Savaşı ile son bulan Almanya-Osmanlı yakınlaşmasının başlangıcı olmuştur.

3.2.3.1. Bağdat Demiryolu-Denizyolu Entegesi

Bağdat demir yolları planlanırken ve inşaa aşamasında sade bir güzergah değil aynı zamanda denizyolu, liman bağlantıları olan bir kuşak yolu şeklinde düşünülmüştür. Projenin hangi yerinden bakılırsa bir liman ya da denizyolu bağlantısı görülmektedir. Öyle ki bazı büyük devlet de yapılması düşünülen bağlantı yollarına karşı çıkarak güzergah değişikliklerinin yaşanmasına da neden olmuşlardır.

Demiryolu şirketine Bağdat, Basra ve Basra Körfezi terminallerinde modern limanlar ile gemilerin rıhtımlara yanaşmalarına imkan verecek, bunların boşaltılıp yüklenmesini ve malların depo edilmesini sağlayacak tesisler kurma hakkı da verilmiştir. Şirketin ayrıca Dicle, Fırat nehirleri ile Şattülarab’da demiryolu yapımı ve işletmesi için gerekli malzemeyi taşımak, gemi işletmek hakkını elde etmesi İngiliz Lynch Kardeşler şirketini korkuttuğu gibi bu şirket İngiliz muhalefetinin de başını çekmiştir.

1889’da, bir grup Hamburg’lu işadami Anadolu-Bağdat demir yollarının yapılmasıyla Türkiye ile Almanya arasındaki ticaretin gelişeceğini umarak ‘‘Deutsche Levant Linie’’ gemicilik şirketini kurmuş, Hamburg Bremen, Anvers ve İstanbul arasında buharlı gemilerle seferler yapmaya başlamıştır. Yapılan demiryolu altyapısı ile başta Osmanlı-Almanya arasındaki ticaretin artacağı öngörülmüştür.

Deutsche Bank'a ilk demiryolu imtiyazının verildiği 1888 yılında, Almanya'nın Türkiye'ye ihracatı 11 milyon 700 bin mark iken 1893 senesinde demiryolunun Ankara'ya ulaştığında ihracat, 40 milyon 900 bin marka yükselmiştir. Almanya'nın Türkiye'den gerçekleştirdiği ithalat da aynı süre içinde 2 milyon 300 bin marktan 16 milyon 500 bin marka çıkararak yüzde 700 oranında yükselme olmuştur. 19. Yüzyıl sona ererken Türkiye'nin Almanya'ya ihracatı 28 milyon 900 bin mark ile rekor düzeyine ulaşması, yapılan lojistik yatırımların iki ülke arasında çok büyük ticaret artışını sağladığı göstermektedir (Earle, 1923: 47-48).

Yüzlerce yıldır Avrupa limanları ile Basra Körfezi arasında denizyolu taşımacılığı İngilizler tarafından yapılmakta iken Bağdat Demiryolu projesi başlayınca Almanlar tarafından yeni yatırımlar gerçekleştirilmiş ilk defa Almanlar tarafından Alman limanları ile Basra Körfezi arasında gemi seferleri düzenlenmiştir. O zamana kadar İngiliz tekelinde olan denizyolu ticaretinde rekabet yaşanmaya başlamıştır. Alman Limanlarına ek olarak İngiliz limanlarından Basra'ya taşımacılık başlanmıştır. O zamana kadar gemiler yük durumuna göre kalkarlarken Almanlar İngiliz limanları ile Basra arasında düzenli hat kurarak taşımacılığı çok farklı bir duruma sokmuşlardır. Ayrıca Alman şirketleri navlun fiyatlarında yarı yarıya indirime gitmiş, böylece uzun yıllar İngiliz- Alman şirketlerinin denizyolu taşımacılığında fiyat yarışı yaşanmıştır (Earle, 1923: 123).

3.2.3.2. Bağdat Demiryolunun Dünya Savaşı Bloklaşmasına Etkisi

“Mezopotamya Demiryolu, Yakındoğuda, Sibiry demiryolunun Uzakdoğuda oynamış olduğu rolü oynayacaktır. Şu farkla ki, Uzakdoğu çatışmasında bir Avrupa devleti ile bir Asya devleti karşı karşıya gelmişlerdir. Patlak verdiği takdirde, Yakındoğu çatışmasında bütün Avrupa devletleri buna katılacaklardır ve Doğu sorunu, böyle bir buhran haline geldikten sonra, anca Avrupa ve Asya haritaları yeniden çizilerek çözümlenebilecektir.” Pofesör Sarolea (Earle, 1923: 143)

Bağdat Demiryolu, siyasi yönleri bakımından bir demiryolu olmaktan öte, denizlerdeki Alman- İngiliz yarışmasının bir unsuru, İttifak Devletleri'yle İtilaf Devletleri arasındaki büyük oyunun bir piyonu, nüfuz hakimiyeti için yapılan diplomatik mücadelenin bir dönemiydi (Earle, 1923: 139). Bağdat Demiryolun 19. yüzyıl sonu ile 20. yüzyıl başına damga vurması, dünya savaşı ile sonuçlanan büyük ülkelerin bloklaşmasını hızlandırması olmuştur.

Bir çok uluslararası ittifak ekonomik çıkarlara kurulmuştur. Dolayısıyla Osmanlı'da, bu dönemde merkezi devletlerle bir ittifaka doğru sağlam temeller atmıştır. Bağdat Demiryolu İngiliz-Fransız devletlerinin Avrupa-İstanbul-Bağdat-Basra hattında ticaretini azaltırken Alman-Avusturya gibi devletlerde artış sağlamıştır. 1900-1910 döneminde İngiliz ticareti 227 milyon mark ile 1. Sırada yer alırken, 172 milyon mark ile Almanya ikinci, 150 milyon mark ile Avusturya ticareti 3. Sırada yer almıştır. Bu döneme kadar Fransızlar İngilizler'den sonra ikinci sırada yer alırken Osmanlı İmparatorluğu'nun iktisadi hayatındaki önemli yerini yitirmiştir. 20. yüzyılın ilk on yılı içinde Fransız tüccarları, Alman, Avusturya, Macar ve İtalyan tüccarlarının gerisinde kalmışlardır. Aynı devre içinde Türkiye ile Avusturya-Macaristan İmparatorluğu arasındaki ticaret yüzde 81, Türkiye ile Almanya arasındaki ticaret de yüzde 166 artmıştır. Bu dönemde İngiliz ticaretinin Ortadoğu pazarındaki üstünlüğünü devam devam etse de bir azalma olmuştur. 1900-1910 devresinde İngiliz ticareti yüzde 25 oranında bir artış gösterirken İtalyan ticareti yüzde 172 fırlamıştır. Aynı süre içinde İngiltere'nin Türkiye'ye ihracatında bir artış olduğu halde, Türkiye'nin genel ithalatındaki yeri yüzde 35'ten yüzde 22,5'e düşmüştür. Buna karşılık Almanya'nın ihracatı 80 milyon marklık bir artış ve Türkiye'nin genel ithalatı da yüzde 11'lik bir oran yükselmesi göstermiştir. Genel anlamda Osmanlı ticari imkanlarının Üçlü İttifak devletlerine doğru kaymakta olduğu görülmektedir (Earle, 1923: 120). Bağdat Demiryolu Alman-Avusturya ittifakını güçlendirmeye de katkı sağlamıştır. Avusturya'nın Yakındoğudaki ticareti Viyana-Selanik demiryolu çevresinde, Almanya'nınki ise Berlin-Bağdat güzergahında toplanmıştır. Her iki ülke çıkarları Balkanlar'dan geçen demir yollarında buluşmuştur. Avusturya demiryolu Belgrad ve Niş'den geçerek Selanik'e inerken, Berlin Bağdat Demiryolu da Niş'e sonra Sofya'ya ayrılarak İstanbul'a

ulaşmıştır. Bağdat Demiryolu projesinde Alman sanayisine olduğu kadar Avusturya sanayisine de Anadolu'nun ve Mezopotamya'nın hammaddelerini taşıması öngörülmüştür. Demiryolunun Berlin'den Bağdat'a ulaşması, aynı zamanda Viyana'dan Bağdat'a da ulaşması demek olacağı gibi Alman sanayisinin aynı güzergahla ile Selanik yolu ile Ege'ye inmesi demektir. Almanya'nın gerçekleştirdiği Bağdat Demiryolu Fransızların doğudaki itibarlarına bir darbe indirmiş, Türkiye'yi güçlendirerek Rusya'yı huzursuz etmiş, İngiliz İmparatorluğu'nun ulaşım yollarını tehdit etmiştir. İşte Bağdat demir yolları bir tarafta Alman, Avusturya-Macaristan, İtalya, Osmanlı bloklarını sıklaştırırken, İngiliz, Fransız ve Ruslar'ı aynı blokta tutturmuştur. Demiryolunun dünya sahasını etkileyen en önemli siyasi yanı bu olmuştur.

4. DEMİR İPEKYOLU VE İPEKYOLUNUN CANLANDIRILMASI ÇALIŞMALARI

4.1. İpekyolu

İpekyolu eski zamanlardan beri doğu ile batı arasında bir köprü işlevi gören bir yol olmuştur. Orta Çağ'da, ipekyolları Çin'den başlayarak Orta Asya'dan geçmiş, buradan da Anadolu'ya ulaşmış, Trakya üzerinden ise Avrupa'ya uzanmıştır. Anadolu üzerinden birkaç farklı güzergah da kullanılmıştır. Ayrıca, Ege kıyılarında Efes ve Milet, Karadeniz'de Trabzon ve Sinop, Akdeniz'de Alanya ve Antalya gibi önemli limanları kullanarak denizyolu ile de Avrupa'ya ulaşmıştır. İpekyolu güzergahında karayolu ticareti 8. Ve 9. Yüzyıllarda tehlikeli kabul edildiğinden yerini denizyolu ticareti almıştır. Denizyolunun devamı ise karayolunun vazgeçilmezi olan kervanlar tarafından sağlanmıştır. Denizyolunun önem kazandığı bu devirde Çin'den Avrupa'ya baharat, ilaç, kereste ve porselenler taşınmıştır. 11 ve 12. Yüzyıllarda denizyollarındaki gelişmeler özellikle tuz, baharat, pirinç, buğday gibi ürünlerin taşınmasını sağlamıştır. 16. Yüzyıldan 18. Yüzyıla kadar Anadolu üzerinden Hindista'a 3 alternatif yol kullanılmıştır. Birinci yol Basra Körfezi ile denizden gelen ve sonra karadan devam eden yoldur. İkinci yol Kızıldenizyolu, üçüncü yol ise Anadolu'dan geçen karayoludur (Haksöz, Sridhar ve Ananth, 2014: 37).

İpekyolu tarih boyunca milletlerin değişmeyen kader yolu olmuştur. Yüzlerce yıldır Ruslar, Türkler, Çinliler, İranlılar başta olmak üzere bir çok ulus siyasi mücadele vermişlerdir. 17. Yüzyılda coğrafi keşiflerle Mezopotamya merkezli olan yol, yönünü Atlantik üzerine yoğunlaştırsa da ileride değinileceği üzere, Süveyş Kanalı'nın açılması ile eskisinden kat kat fazla öneme sahip olmuştur (Yıldırım, 2013:17). İpekyolu hakimiyet mücadelesi ile Transsibirya demiryolları, Transpersian demiryolları, Hicaz demiryolları, Bağdat demiryolları gibi alternatif lojistik altyapıları gerçekleşmiş, tüm bu yatırımlar 1. Dünya Savaşı'nın sebebi olmuştur. Bu

derece önemli İpekyolu güzergahına sahip olan uygarlıklar iktisadi kalkınmalarını gerçekleştirmekle kalmamış, bölgelerinde siyasi açıdan da üstünlük sağlamışlardır.

2013 senesinde Çin Devlet Başkanı Şi Cinqing tarafından ortaya konan ‘‘Bir Kuşak Bir Yol’’ vizyonu ile yeni ipekyolu projesi lojistik anlamında tüm gözlerin Çin’den Avrupa’ya uzanan güzergaha çevrilmesine yol açmıştır (Frankopan, 2018: 586). Çin’in bu proje için güzergahta yer alan ülkelere yaptığı devasa lojistik altyapı yatırımları, bu ülkenin ne kadar kararlı olduğunu göstermektedir.

4.1.1. İpekyolu Güzergahları

İpekyolu, farklı coğrafyalarda, farklı iklimlerden geçen binlerce kilometre uzunluğa sahip bir güzergah olduğundan her zaman birden çok alternatif yollar ile doğuyu batıya ulaştırmıştır. İpekyolunun rotası ve uzunluğu tartışmalı olsa da insanlık için büyük bir ticaret ve seyahat yolu olarak yedi bin kilometre uzunluğundaki coğrafyayı ifade etmektedir (Yıldırım, 2013: 30). Zaman içerisinde kervanların ve tüccarların ortak kullandıkları güzergahlar ile bu sayı üç ana güzergaha kadar inmiştir.

Karayolu ile gidilen güzergaha denizyolu ile yapılan alternatifleri de eklemek mümkündür. ‘‘Deniz İpekyolu’’ olarak adlandırılan bu yol Çin’in Guangzhou limanından Malaka Boğazı’nı geçerek Sri Lanka, Hindistan ve Doğu Afrika’ya ulaşmıştır. Deniz ipekyolu, geçtiği ülkeler arasındaki ekonomik ve ticari temasları yoğunlaştırdığı için ‘‘Doğu ve Batı Arasındaki Diyalog Yolu’’ olarak da isimlendirilmiştir. Marco Polo, Çin’e deniz ipek yolu üzerinden gelmiş, dönüşte yine Çin’in Fujian eyaletine bağlı Quanzhou limanından gemiye binerek bu yolu izleyip memleketi Venedik’e dönmüştür.

4.1.1.1. Kuzey Yolu

Kuzey İpekyolu Talas şehrinden başlayarak, Seyhun Nehri, daha sonra Dunhuang ve Yumen geçidinden geçtikten sonra batıya doğru ilerleyerek Tanrı

Dağları'nın güney eteklerinden Conglin Dağları'nı geçer, Orta Asya üzerinden güney güzergahıyla birleşirdi. Bu güzergah kara ipek yolu olarak da adlandırılmıştır. Tanrı Dağları Çin'den batıya giden kuzey ve güney yolunu doğal olarak ikiye ayırmıştır.

4.1.1.2. Orta Yolu

Çin'den Kırgızistan Pamir Dağlarından, Belh'e, buradan Merv ve Rey'e daha sonra Tharan, Hamedan ile Fırat Nehri istikametinden Menbiç'e ulaşarak Antakya'ya ulaşmıştır.

4.1.1.3. Güney Yolu

Çin'den başlayan yol Kaşgar'da ikiye ayrılarak bir güzergah Kaşgar'dan Yarkent'e, Hoten'e, Niya ve Miran'dan geçmiştir. Diğer yol ise Hindistan, Gazne, Bedeşan, Pamir ile bugünkü Kırgızistan ile Orta yola bağlanmıştır.

4.2. İpek Yolu Güzergahlarında Önemli Transit Kavşaklar

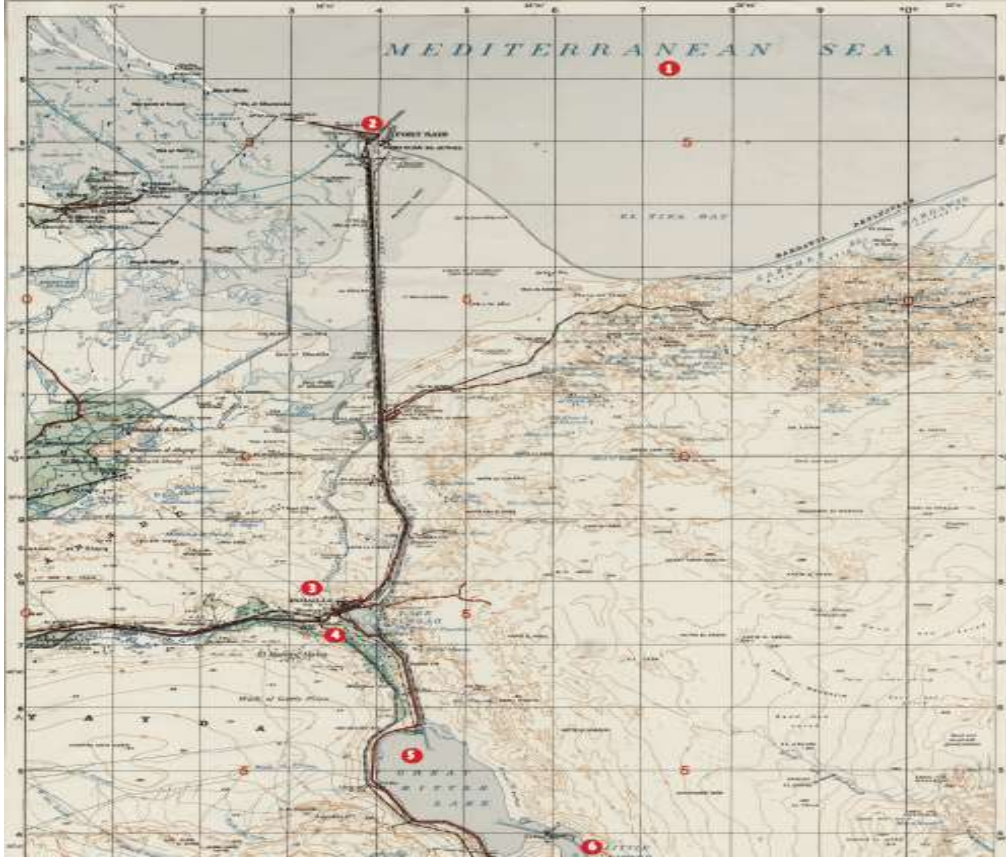
Avrasya'nın iki yakasını bir araya getiren ipekyolu bölge enerji talebinin ve fiyatlarının sürekli arttığı bir dönemde zengin petrol ve doğalgaz yataklarıyla tarihteki öneminden daha fazlasını ifade etmektedir (Yıldıran, 2013: 18). Tarihte ticaret ve transit geçiş gelirleri ile mücadeleye sahne olan ipekyolu 19. Yüzyılın sonu ile 20. Yüzyılın başında Süveyş Kanalı ile çağ atlayarak mesafeleri oldukça kısaltmış, Basra Körfezi başta olmak üzere Akdeniz limanları ve körfeze yapılan demiryolu ile dünya savaşına varan rekabet yaşamıştır. Günümüzde ise Süveyş Kanalı'nın kısalttığı mesafeyi demiryolu ile daha da kısaltmak planlanmaktadır. Eski karayolu ile yapılan güzergahın demiryoluna kayması ya da demiryolu entegreli denizyolu taşımacılığı ile zamandan tasarruf yapılması, maliyetlerin azaltılması amaçlanmaktadır.

4.2.1. Süveyş Kanalı

İkinci bölümde değinildiği üzere 1850’li yıllardan itibaren 19. Yüzyılın sonu ve 20. Yüzyılın başlarına damga vurmuştur. Açıldığı tarihten itibaren ülkelerin en büyük transit geçiş güzergahı olmuş, bu yola alternatif yapılmak istendiğinde ise dünya savaşı çıkmıştır.

Süveyş Kanalı 10 senelik bir çalışmanın ardından açılmıştır. Yaklaşık 100 mil uzunluğundaki kanal Asya ve Avrupa’yı kalıcı olarak birleştirmiştir. Süveyş Kanalı İngiltere ile Fransa’nın iki lojistik projesinin rekabeti sonucu oluşmuştur. İngilizler baştan beri İskenderiye-Süveyş demiryolunun yapılarak taşımacılıkta kolaylık sağlanmasını desteklerken, Fransızlar, kanal ile bunun gerçekleşeceğini belirtmiştir. Süveyş Kanalı’nı Fransızlar açmış, ancak projenin ortaklarından Mısır Valiliği borçlarını ödeyemeyince, kanaldaki hisselerini satışı çıkartmış, İngilizler’in hisseleri alması ile kanalda söz sahibi devlet İngiltere olmuştur (Yedikıta Dergisi, 2015). İngiltere’nin Mısır’ı işgalinden kısa süre sonra, hala yürürlükte olan ve kanalın her ne olursa olsun her ülkenin ticaret ve savaş gemilerine her zaman açık olacağını ilan eden bir antlaşma imzalanmıştır. Bugün, bütün küresel ticaretin yaklaşık yüzde 8’i ve küresel enerji tedarikinin yüzde 3’ü Süveyş Kanalı aracılığıyla gerçekleştirilmektedir.

Şekil 36. Süveyş Kanalı



Kaynak: Yedikıta Dergisi. (2015)

Süveyş Kanalı 1950'li yıllardan itibaren sömürgelerin bağımsızlık kazanması ile sömürgecilik anlamında önemini kaybetmiş gibi görünse de ticaretin ve petrolün en hızlı güzergahı olmaya devam etmektedir. 1955 yılında kanaldan geçen tüm taşıma trafiğinin üçte ikisini petrol oluşturmuştur. Avrupa'nın petrolünün üçte ikisi kanal yoluyla sevk edilmiştir. Süveyş Kanalı İran petrolünün önemli bir kısmının taşındığı güzergahdır. Ümit Burnu ile Southampton arasındaki 1100 millik mesafeyi 6500 mile indirmektedir. Süveyş Kanalı Ortadoğu'dan gelen petrole iyice bağımlı olan batılı ülkeler için 21. Yüzyılda da büyük bir öneme sahiptir (Yergin, 2016: 455).

4.2.2. Basra Körfezi

Basra Körfezi; Asya'nın güneybatısında, Umman'ın kuzeybatısında, adını aldığı Basra şehrinin güneyinde yer almaktadır. Arap coğrafyası ile İran arasında yer alan, dünyada en çok bilinen ve tanınan körfezler arasındadır. 1991 Körfez savaşı ile son senelerde adı sıkça duyulan bu bölge, başta petrol, doğalgaz olmak üzere oldukça zengin madenlere sahiptir. Dünya petrol rezervlerinin %30'luk kısmı körfez çevresinde yer almaktadır. Başta Birleşik Arap Emirlikleri, Katar olmak üzere zengin doğalgazlara sahip ülkeler körfez içerisinde yer almaktadır. Körfeze kıyısı olan ülkeler dünyada körfez ülkeleri olarak anılmaktadır. Türkiye'de doğan Fırat ve Dicle nehirleri bu coğrafyada birleşerek Şattularab Nehrini oluşturarak Basra Körfezi'ne dökülürler. Basra Körfezi bölgesinde yer alan ülkeler şunlardır:

- Kuveyt
- Suudi Arabistan
- İran
- Katar
- Irak
- Bahreyn
- Birleşik Arap Emirlikleri
- Umman

Basra Körfezi tarih boyunca çok önemli mücadelelere sahne olmuştur. İngilizler 17. Yüzyıldan itibaren Portekizliler ile körfezin egemenliğini ele geçirebilmek için çatışmışlardır. İran ile anlaşarak Hürmüz Boğazı'ndaki Portekiz hakimiyetine son vermiştir. Özellikle Berlin-Bağdat arası demiryolunun yapılması ve bağlantı hatlarının Basra Körfezine kadar uzatılmasının planlanması, İngiltere, Almanya, Rusya, Osmanlı Devleti, Fransa arasında bu ülkeleri birbirleri ile 1. Dünya Savaşı ile sonuçlanan büyük bir mücadeleye sokmuştur. Birinci Dünya Savaşı esnasında Osmanlı İmparatorluğu'na karşı savaşan İngilizler, Irak'a körfezden girmişlerdir. İkinci Dünya Savaşı'nda Rusya'ya yardımlar körfezden yapılmıştır. Dünya savaşlarından sonra dünyanın en çok petrol körfezde üretilmiştir. Yakın tarihin

önemli olaylarından Arap-İsrail savaşları, 1979 İran ile Irak Savaşı, Irak'ın Kuveyt'i işgal etmesi, 1991 Körfez Savaşı bölgede gerçekleşmiştir.

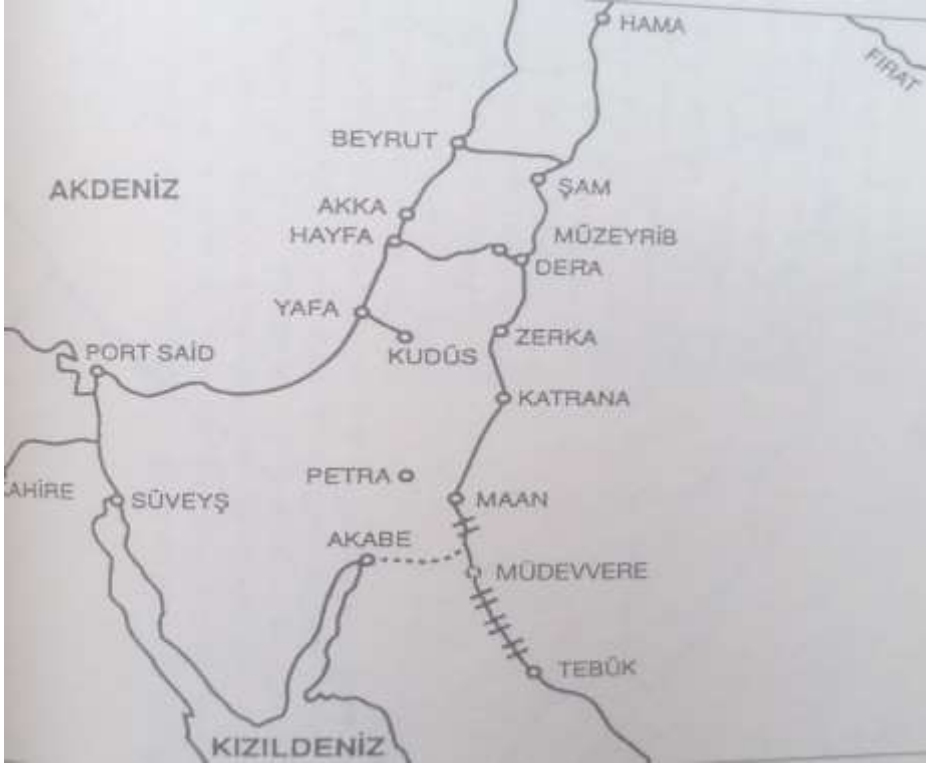
1. Dünya savaşı öncesinde Basra Körfezi'ne demiryolu projesi gündeme gelmiş, ancak çıkar çatışmalarının yaşanması sonucu gerçekleşmemiştir. 2. Dünyas savaşı, ardından yaşanan bir dizi savaşlar ile siyasi istikrar bir türlü sağlanamamaktadır. Ancak güçlü bir otorite ve siyasi istikrar gerçekleştirildiği takdirde Basra Körfezi'nden Kuveyt, Irak, Suriye ve Türkiye toprakları üzerinden transit demiryolu atyapısı gerçekleştirileceği varsayılabilir. Ortadoğu'nun, Mezopotamya üzerinden Avrupa'ya tekrar transit bağlanma durumu bölgedeki siyasi istirara bağlıdır.

4.2.3. Kızıldeniz

Kızıldeniz yaklaşık 2000 kilometre uzunluğa sahip, Afrika ile Asya arasında konumlanmış, Hint Okyanusu'na bağlı bir denizdir. Kızıldeniz kuzey tarafında Sina Yarımadası civarında ikiye ayrılır, kuzeydoğu istikametinde Akabe Körfezi, kuzeybatı istikametinde ise Süveyş Körfezi vardır. Akabe Körfezi, Süveyş'e nazaran daha kısa, dar fakat buna karşılık daha derindir. Akabe yaklaşık 180 kilometre uzunlukta iken Süveyş Körfezinin uzunluğu yaklaşık 315 kilometredir. Kızıldeniz Süveyş Kanalı ile yapay şekilde Akdeniz'e bağlanmıştır. Kızıldeniz güneyde Arap Yarımadası ucunda Bab el Mendeb Boğazı ile Hint Okyanusu'na bağlanmaktadır. Dünyanın en çok bilinen denizleri arasında yer almaktadır.

Kızıldeniz'de tarih boyunca ticaret faaliyetleri yapılmıştır. 1500'lü senelerden itibaren İslam ülkeleri, Portekizliler, Hollandalılar ve İngilizler ticari faaliyette bulunmuşlardır. Kızıldeniz sahilleri 16. Yüzyılda tamamen Osmanlı hakimiyetine girmiştir. Birinci Dünya Savaşı sonuna kadar Osmanlı Devletinin hakimiyeti devam etmiş, bundan sonra ise doğu sahilleri İtalyanlar, İngilizler ve güneyinde Fransızlar egemen olmuşlar, daha sonra bu hakimiyetlerini dolaylı olarak burada yaşayan Sudan, Habeş ve Mısırlılar ile korumaya çalışmışlardır.

Şekil 37. Akabe-Hicaz Bağlatı Hattı



Kaynak: Hülagu. (2008)

Afrikanın güney ucunda Ümit Burnu'nun keşfi üzerine Kızıldeniz Avrupa-Hindistan istikametinde ticari önemini kaybetse de, 1869'da Süveys Kanalı'nın açılması ile dünyanın en önemli ticaret noktalarından birisi olmuştur. Basra Körfezindeki zengin petrol yataklarının bulunmasıyla petrol taşımacılığı Kızıldeniz'in önemini oldukça arttırmıştır.

Kızıldeniz Akdeniz ile Hint Okyanus'unu birbirine bağladığı için sadece Süveys Kanalı bölgesi değil, her bir coğrafyası stratejik olarak önemlidir. Süveys Kanalı açıldıktan sonra Osmanlı Kızıldeniz'in diğer kolu olan Akabe Körfezine Akabe-Maan demiryolu bağlantı planları yaparak Süveys Kanalı'na demiryolu alternatifi düşünmüştür. Böylece Süveys'e ödenen geçiş parasından kurtulmuş olunacak, ayrıca deniz yolunun yavaş olması sebebi ile demiryolu alternatifi hızlı bir çözüm olarak planlanmıştır.

Şekil 38. Kızıldeniz'e Kıyısı Olan Ülkeler



Kaynak: (<http://www.nkfu.com>, 2016)

Kızıldeniz'e kıyısı olan 9 ülke vardır.

- Mısır (Kuzey ve Batı)
- Suudi Arabistan (Doğu)
- Yemen (Doğu)
- İsrail (Kuzey)
- Ürdün(Kuzey)
- Cibuti (Güney)
- Somali (Güney)
- Sudan (Batı)
- Eritre (Güney ve Batı)

4.2.4. Hazar Denizi

Hazar Denizi Avrupa ve Asya arasında konumlanmış olan, dünyanın en büyük iç denizidir. Uzunluğu 1200 kilometre, genişliği 300 kilometre olup, deniz ile bağlantısı olmadığı halde büyüklüğünden dolayı deniz olarak adlandırılmaktadır. Volga Nehri Hazar'a dökülmektedir. Son zamanlarda Volga Nehri'nden sulama ve endüstride kullanılma amaçlarıyla akış yönünün değiştirilmesi sonucu su seviyesinde belirgin düşüşler olmuştur. Hazar Denizi kıyılarında önemli şehir ve limanlar mevcuttur. Bakü, Kasnovodik ve Volga deltasında Astrakhan ile Bender Şah önemli limanlar ve şehirlerdir. Bunlar arasında demiryolu bağlantısı sağlanmıştır. Hazar Denizi'ne kıyısı olan ülkeler şunlardır:

- Kazakistan
- İran
- Rusya
- Türkmenistan
- Azerbaycan

Hazar Denizi'nde Azerbaycan'ın Başkenti Bakü ile Kazakistan'ın liman şehri Aktau ve Türkmenistan liman şehri Türkmenbaşı arasında feribot seferleri düzenlenmektedir. Hazar Denizi'nde son zamanlarda özellikle ro-ro seferleri ile alternatif lojistik güzergahlar sunulmaktadır. Rusya üzerinden transit geçmekte olan Türk nakliyecileri için Hazar feribot geçişi oldukça iyi bir seçenek olmaktadır. Rusya ile yaşanan uçak krizinde Rus sınırında bekletilen Türk tırları için Azerbaycan'ın geçiş ücretlerinde yaptığı indirim ve feribot sayısında artış sağlaması, bu güzergahın önemini ve yapılacak altyapının gerekliliğini göstermektedir.

Şekil 39. Hazar Geçişi



Kaynak: Deniz Haber Ajansı. (2015)

Çin'den Avrupa'ya yapılacak büyük demir ipekyolu projesinde alternatif güzergahlardan birisi olan Türkiye güzergahında önemli bir noktada yer alan Hazar Denizi, yapılacak mal sevkiyatlarının büyüklüğü açısından gerekli altyapı yatırımlarını son yıllarda gerçekleştirmektedir. Bölge ülkelerinden olan Türkmenistan tarihi ipekyolunu yeniden canlandırılması için Hazar Denizi kıyısında yer alan Uluslararası Türkmenbaşı Limanı'nı inşa etmektedir. Türk firması Çalık grubun inşa ettiği liman Türkmenistan'ı ulaştırma ve taşımacılık alanında uluslararası bir merkez durumuna sokacağı gibi bölgenin en büyük limanı sayesinde demir ipekyolu güzergahında bir altyapıyı daha modernize etmiş olacaktır. Hazar Denizi kıyısındaki Avaza bölgesini bir lojistik üssü ve turizm merkezi haline dönüştürmesi beklenen projenin toplam saha alanı 1 milyon 209 bin 400 metrekare olup, proje ile feribot ve yolcu terminallerinin inşası, konteyner terminali yatırımı, genel kargo limanı, gemi yapım, onarım tersanesi inşası, mevcut Ro-Ro ve terminallerinin de genişletilmesi işlemleri yapılmaktadır. Yaklaşık 5500 kilometre demiryolu hattı ile 134000 metrekare kapalı alan inşa edilecektir. Proje ile Türkmenbaşı Limanı'nın Avrupa ve Asya'nın lojistik üssü olması beklenmektedir.

Hazar Denizi geçişi ayrıca Türkiye'den yola çıkan Türk nakliyecilerin İran üzerinden kullandığı güzergaha da alternatif olmaktadır. Türkiye'nin Gürbulak sınır kapısından çıkan Türk tırları, Tahran üzerinden Orta Asya'ya taşıma yapmaktadır.

Ancak İnan ile yaşanan bazı krizler taşıma alternatiflerinin ortaya çıkmasını tetiklemektedir. İnan ile en son yaşanan Türk tırlarına petrol verilmemesi, iki ülkenin mütekabiliyet hakları ile restleşmesi, sınır kapılarında binlerce tırın beklemesine yol açmıştır. şüphesiz böyle kriz ortamlarında farklı güzergahların varlığı taşımacılar için can simidi niteliği taşımaktadır.

şekil 40. İnan Alternatifli Hazar Geçişi



Kaynak: (www.aksam.com.tr, 2014)

Orta Asya taşımalarında 45 bin araç geçişi İnan güzergahı ile , 6 bin araç geçişi Rusya güzergahı ile, 5 bin araç ise Azerbaycan ve Hazar Denizi koridoru kullanılmaktadır. Türkiye'nin daha çok kullanmak istediği Hazar koridorunun yıllık 30 bin aralık geçiş kapasitesi bulunuyor. Türkiye ile İnan arasında geçiş ücretlerindeki restleşme akabinde İnan'ın 'Türk tırlarına yakıt satmayacağız' açıklaması ile tırmanan kriz sonucu Türkiye yönünü Azerbaycan'a çevirerek, İnan ile Türkiye arasında yaşanan lojistik krizine '**Hazar geçişi**' are aramıştır. Navlun ücretlerindeki uygunluk, İnan güzergahından yıllık 30 bin tırın Hazar geçişini kullanmasını sağlayacaktır.

4.2.5. İstanbul Boğazı

İstanbul Boğazı, Ege Denizi'ni Marmara üzerinden Karadeniz'e bağlayan aynı zamanda, Avrupa'yla Asya'yı da birbirinden ayıran dünyanın en önemli boğazlarından birisidir. Asya ile Avrupa arasındaki ilk köprü 1973'te, Boğaz Köprüsü ile kurulmuştur. Fatih Sultan Mehmet Köprüsü ise 1988 yılında hizmete girerek Asya'yla Avrupa'yı ikinci kez birbirine bağlamıştır. 2017 yılında Boğaz'ın üçüncü köprüsü Yavuz Sultan Selim Köprüsü 4 şeritli karayolu ve 2 şeritli demiryolu şeklinde açılmıştır.

İstanbul Boğazı, yaklaşık 30 kilometre uzunluğunda Marmara Denizi ile Karadeniz'i birbirine bağlayan bir geçit konumundadır. Yaklaşık 7 bin yıl önce oluştuğu tespit edilen Boğaz'ın derinlik ortalaması 60 metre olup, en derin noktası 120 metredir. En dar yeri 760 metre ile Rumelihisarı bölgesindedir. Karadeniz'i açık denizlere bağlayan tek güzergah olduğundan, tarih boyunca çok önemli bir ticaret yolu olmuş, her zaman tüm devletlerin egemen olmak istediği konum durumunda kalmıştır. İstanbul Boğazı, şu anda da Karadeniz'e kıyısı olan ülkeleri Marmara, Ege, Akdeniz ve nihayetinde okyanuslara götüren yolun alternatifsiz ve tek giriş kapısıdır. İşte bu sebeple her sene, ham petrol ve LPG gibi tehlikeli maddeler de dahil olmak üzere çeşitli yükler taşıyan binlerce ticari gemi ve tanker İstanbul Boğazı'nı kullanmaktadır.

İstanbulda ulaşım tarih boyunca her zaman büyük bir mesele olmuştur. İki kıtayı ayıran boğazın bir şekilde geçilmesi bu meselenin odak noktasını teşkil etmiştir. Gemilerin nakliye vasıtası olarak kullanılmaya başlamasıyla biraz rahatlayan bir boğaz ulaşımı daha sonraları nüfusun ve kara araçlarının artmasıyla köprü ihtiyacını ortaya çıkarmıştır. Bu sebeple boğazın iki yakasını birbirine bağlayacak köprü ve tünel (tüp geçit) çalışmaları özellikle son yüzyıllarda gündemden hiç düşmemiştir. Bu sebeple İstanbulun kara tarafında uygulanmak üzere tüneller ile yine boğazı birbirine bağlayacak köprüler ve denizin içinden tüp geçit için projeler yapılmıştır.

Boğaziçine ilki köprü projesi 16. yüzyılda Leonardo da Vinci tarafından Sultan İkinci Bayezid Han'a sunulmuştur. Bu projede Haliç üzerine bir köprü düşünülmüş ayrıca bir açılır kapanır köprünün de Boğaza yapılması teklif edilmiştir.

2. Abdülhamit İstanbulu kuzeyden güneye dolaşacak demiryolu projeleri çizdirmiş, projede tünellerde yer almıştır. İstanbul boğazının Sarayburnu-Üsküdar ve Rumeli Hisarı-Kandili arasında bağlayacak iki köprü projesi çizilmiştir. Fransız inşaat mühendisi F.Arnodine köprü tasarımını yapmış, köprülerin Eyfel Kulesinin inşa edildiği çelik teknolojisiyle gerçekleştirilmesi planlanmıştır.

Şekil 41. Boğaziçi'ne Köprü Projesi (Cisri Hamidi)

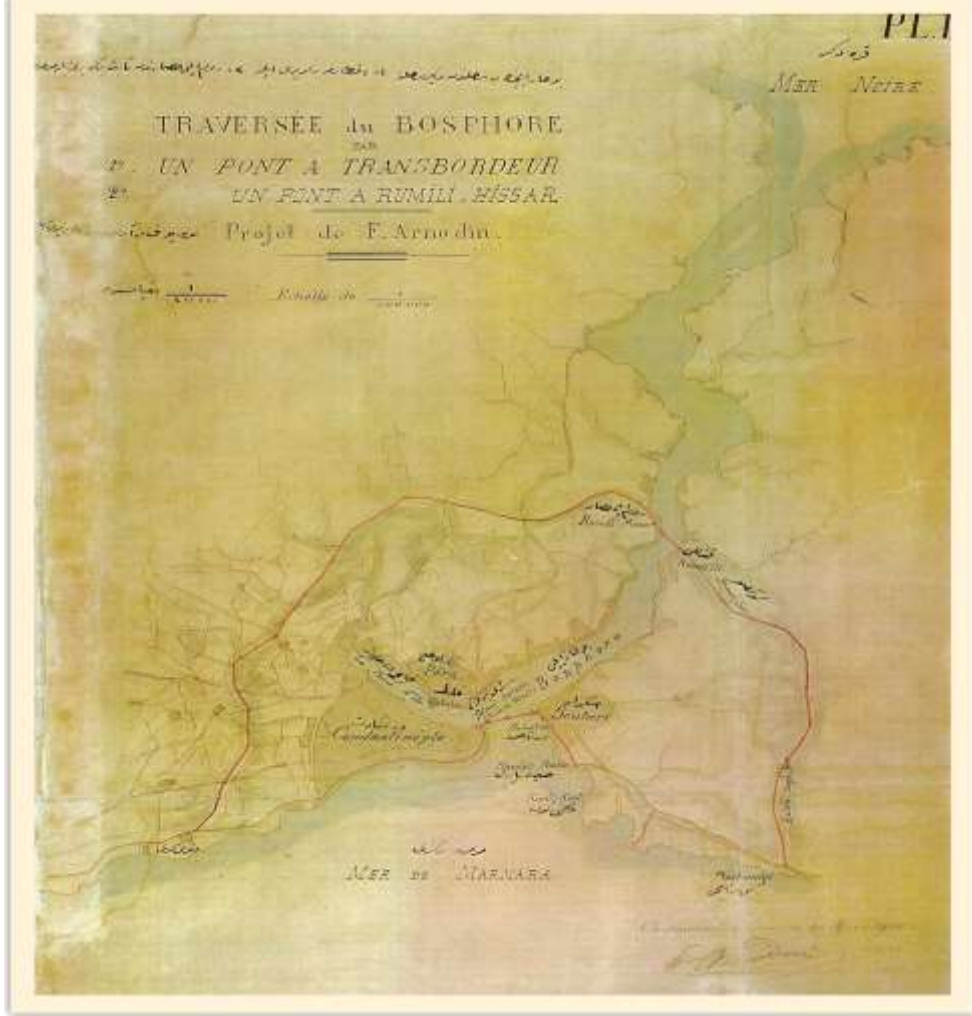


Kaynak: Yedikıta Dergisi. (2008)

Rumeli Hisarı-Kandilli arasında Cisri-i Hamidi (Hamidiye Köprüsü) isimli bir köprü yapılması planlanmıştır. İstasyonların Bakırköy ve Bostancıya kurulması hedeflenen demiryolunun boğaziçinde yapılacak köprü ile Bağdat Demiryolu hattına bağlanması önemli bir husustur. Cisri-i Hamidi projesi büyük bir bina üzerine minarelerle ve Kuzey Afrika mimarı tarzında kubbelerle süslü som kargir destekler arasına kurulu çelik halatlarla havada asılı demirden bir bina, kubbelerden her biri granitten yapılmış bir sütun üzerinde, bunların üzerine toplar kurulmuş şeklinde tasarlanmıştır. Bu köprü ile de gerektiğinde Medine'den trene binen birinin

Viyana'da trenden inebilmesini sağlayacak şekilde kesintisiz bir demiryolu taşımacılığı hedeflenmiştir.

Şekil 42. İstanbul Boğazı'na Planlanan Köprü Güzergahları



Kaynak: Yedikıta Dergisi. (2008)

Sarayburnu-Üsküdar arasındaki aktarma köprüünün iki kara tarafından ayakları arasındaki uzaklık 1700 metre olup, beş ayak üzerine kurulması planlanan köprüünün orta ayağının 32 metre derinlikteki deniz tabanına oturtularak yapılması düşünülmüştür. Denizden 50 metre yüksekliğinde olacak köprüye asılacak teleferiklerle vagonların taşınması hedeflenmiştir.

Şekil 43. Boğaziçi Tüp Geçit Projesi Cisri Enbubi



Kaynak: Yedikıta Dergisi. (2009)

Üç Amerikalı mühendis Frederic E. Storm, Frank T. Lindman ve John A. Hilliker taraflarından 2. Abdülhamit'e proje sunulmuştur. 1902 yılında çizdirilen projede köprülerin çelik teknolojisiyle yapılması planlanmıştır. Tünel-i Bahri ismi verilen ve ünvan kısmında Cisr-i enbubi fi l-bahr yani subaküs viyadik denilen bu tüp geçit denize sabitlenmiş 16 büyük sütun üzerinden geçirilmiş, tüp geçidin içinden iki vagon yolcu, bir vagon eşya taşıması yapacak demiryolu taşımacılığı yapılması hedeflenmiştir. Yenikapı ile Harem arasındaki tüp geçidin Harem kısmının demiryolu ile Hayadarpaşaya bağlanarak Avrupa ile Asya arasında transit demiryolu ulaşımının sağlanması düşünülmüştür (Engin, Uçar ve Doğan, 2012: 196).

4.2.6. Çanakkale Boğazı

Çanakkale Boğazı; Marmara Denizi'ni Ege Denizi'ne, Asya ile Avrupa kıtalarını birbirine bağlayan önemli bir boğazdır. Kıtalar arasında ulaşım feribotlarla sağlanmaktadır. Ege, Marmara ve Karadeniz'e kıyısı olan ülkeler diğer dünya ülkeleriyle ticaret yapmak için bu boğazı kullanmak zorundadırlar. Boğazın darlığı, sularında ters bir akıntı olması, boğaz çevresinde dağ kütlelerinin olması; boğazın geçilmesini zorlaştırmıştır.

Çanakkale boğazının Akedeniz'i dolayısıyla okyonusları Marmara ve Karadeniz'e bağlaması, özellikle devleti son yüzyılda ciddi bir şekilde alternatif

taşıma çözümlerine itmiştir. Çanakkale Boğazı'nda bir köprü düşüncesi tarih boyunca var olmuştur. Bunlardan proje aşamasına gelenlerden birisi Çanakkale Boğazı'na yapılacak bir köprü ve entegre demiryolları ile İstanbul'u İzmir'e bağlamayı hedeflemiştir.

Şekil 44. Çanakkale Boğazı Köprü Projesi (1879)



Kaynak: Yedikıta Dergisi. (2017)

Proje, Gelibolu Yarımadası'nı bir tren hattıyla Rumeli demiryoluna bağlamayı ve Çanakkale Boğazı'nın en dar mahalline 1500 metre uzunluğunda metalik bir köprü inşa ederek İzmir'i İstanbul'a bağlamayı hedeflemektedir. Proje ile yetersiz kalan Dedeoğaç Limanı'na alternatif olacak ve Avrupalı rakipleri ile rekabet edecek büyüklükte ve donanımda Saros Körfezi'ne bir liman inşa etmek hedeflenmiştir. İnşa edilecek demiryolunun uzunluğu İzmir dâhil 430 km olup, denizyoluyla 37 saat süren İzmir, İstanbul arasını, demiryoluyla 19 saate indirecektir. Ayrıca bölgenin refah ve stratejik önemi artacak, kolaylaşan nakliye aracıyla üretimin artmasına ve ilerleyen zamanda bölgede yetişen tarım ürünlerinin işlenerek hammadde olarak değil de hazır mamul şeklinde ihracatını mümkün kılabilmesi öngörülmüştür.

Joseph İsella tarafından çizilen haritada inşa edilecek liman, demiryolu ve köprünün etki alanında hinterlandı Anadolu, Ortadoğu, Balkanlar, Doğu Avrupa ve

Kuzey Afrika olarak belirtilmiştir. Hattın liman ve köprü şeklinde inşa edilip, Anadolu demiryollarına entegre edilere, Konya, Adana üzerinden Ortadoğu'ya ulaşacak olan Bağdat Demiryolu'na bağlanması en dikkat çekici husus olmuştur. Diğer taraftan Saros Körfezi'ne inşa edilecek liman ile Çanakkale Boğaz Köprüsü'nün hinterlandı Kuzey Afrika'da İskenderiye ve Kızıldeniz'de Port Said'e kadar uzanması öngörülmüştür.

4.2.7. Akdeniz Limanları

14. Yüzyıldan itibaren Akdeniz limanları önemini korumuştur. Avrupalılar tarafından gerçekleştirilen coğrafi keşifler ile ticari önemini kaybetse de Süveyş Kanalı ile tekrar dünya ticareti bu yöne kaymıştır. Çin'in başını çektiği yeni ipekyolu projesinde denizyolunun yerini hız avantajıyla demiryolunun alması beklenmektedir. Çin'den Kuzey Avrupa'ya demiryolu taşımacılığı projenin en önemli kısmını oluşturmaktadır. Yeni ipekyolunda tek güzergah olmaması, alternatif güzergahların da oluşturulması şüphesiz süreklilik ve uluslar arası rekabet için kaçınılmazdır. Bunun için yeni ipekyolu için oluşturulan bazı alternatiflerden birisi de Akdeniz'e kadar denizyolu ile taşınma yapılması, daha sonra demiryolu ile hızlı bir sevkiyat yapılması planlanmaktadır. Bu sebeple hız ve maliyet avantajı için demiryolu entegreli denizyolu taşımacılığı ön plana çıkmaktadır.

Şekil 45. Akdeniz Limanları



Kaynak: (<http://www.denizhaber.com>, 2012)

Dünyada en yaygın taşıma yolunun deniz yolu olması, Akdeniz ülkeleri içinde geçerlidir. Ancak rekabet ortamının oldukça keskinleştiği, hız, maliyet, zaman dahil bir çok unsurun ortaklaşa katıldığı rekabet ortamında farklı alternatifler her zaman meydana getirilmektedir. Kuzey Avrupa’da en önemli limanlar Rotterdam (Hollanda), Hamburg (Almanya), Antwerp (Belçika), ye almaktadır. Uzak doğu ile Avrupa arasındaki ticaret yükünü bu limanlar taşımaktadır.

Demiryolu taşımacılığının geliştirilerek, Asya, Avrupa arasında Hamburg ve Rotterdam limanlarına giden konteyner yüklerinde Akdeniz limanlarının tercih edilerek deniz ve demiryolu kombin edilmiş halde taşımacılık yapılabileceği ön görülmektedir. Örneğin, Akdeniz’de bulunan Trieste Limanı, Hamburg’dan daha yakın olup, Singapur’dan 22 gün mesafede yer almaktadır. İtalyan limanından demiryolu ile ulaşım ise sadece bir kaç gün sürmektedir. Cebelitarık Boğaz’ından Kuzey Avrupa’ya giden güzergah kısaltılarak, artan sürenin de hıza yansıtılması,

böylece gemilerin daha yavaş giderek, çok fazla yakıt tasarruf etmelerinin önü açılmış olacaktır. Böylelikle teslim zamanı etkilenmeden yakıt tasarrufu sağlanacaktır.

Akdeniz ülkelerinde yer alan önemli limanlar İskenderiye, Port Said, Mersin, İskenderun, İzmir, İstanbul, Pire, Trieste yeni oluşturulacak alternatifte öne çıkmaktadır.

4.2.8. Karadeniz Limanları

Karadeniz, güney sahillerini ve Akdeniz'i Rusya coğrafyası ile birleştiren önemli bir konumdadır. Türkiye'nin Karadeniz sahili boyunca Samsun, Zonguldak, Sinop, Trabzon, Rize limanlarına sahip olup bunlar arasında en büyüğü Samsun Limanıdır. Samsun Limanına demiryolu bağlantısı sağlanmış olup, demiryolu bağlantısının olması bölgede bu limanı avantajlı duruma getirmektedir.

Türkiye'nin Karadeniz limanları arasında bölgeden Rusya'nun Soçi, Tuapse, Novorossiysk, Gürcistan'ın Batumi, Poti ve Suchumi limanları; Azak Denizi'nde Azov, Taganrog, Jdanov, Yalta, Berdyansk, Genişesk; Kırım'da Mis. Kız-Oğul, Feodosiya, Yalta, Todor, Sevastopol, Yevpatorskiy; Ukrayna'da Nikolayev, Odesa, İliçhevski; Romanya'da Köstence; Bulgaristan'da Varna limanları ile deniz taşımacılığı yapılmaktadır.

İpekyolu güzergahında Karadeniz limanlarına büyük görevler düşmektedir. Bunun için yapılacak en önemli unsur, demiryolu ulaşımının konteynerin deniz dışındaki ulaşımı için en ideal ulaştırma modlarından birisi olmasından dolayı, mevcut demiryolunu iç tarafla uzatarak liman hinterlandının genişletilmesi ve tüm limanlara demiryolu yatırımının sağlanmasıdır. Karadeniz limanlarının bölgede aktif ve verimli olması için, hizmet sunduğu art alana ulaşımında karayolu ve demiryolu bağlantılarının sağlanması büyük gerekliliktir.

4.3. İpek Yolu İçin Yapılan Çalışmalar

4.3.1. Trececa

Ülkeler üstü bir statüye sahip Trececa , Karadeniz, Kafkasya ve Orta Asya’da devletler arasında taşımacılığı geliştirmeyi ve siyasi-ekonomik ilişkileri, ticareti ve ulaştırma bağlantılarını ilerletmeyi amaçlamaktadır. Temeli Özbekistan, Kazakistan, Ermenistan, Tacikistan, Türkmenistan, Azerbeycan, Avrupa Komisyonu, Gürcistan ülkelerinin katılımı sonucu 1993 senesinde düzenlenen konferans ile atılmıştır. Bulgaristan, Türkiye, Ukrayna, Moldova, Litvanya, İran ve Romanya da bu projeye dahil olarak ülke sayısı 14’e çıkmıştır. “Avrupa-Kafkasya-Asya Ulaşım Koridorunun Geliştirilmesi için Çok Taraflı Temel Uluslararası Ulaştırma Anlaşması”na (MLA) kabul edilerek Kafkasya, Orta Asya, Avrupa arasında taşımacılığı geliştirmek ve bir güzergah oluşturmak hedeflenmektedir.

TRACECA ile Kafkasya, Hazar Denizi, Avrupa ve Asya’da karayolu, denizyolu, demiryolu lojistik altyapılarının hazırlanması, trafik güvenliğinin sağlanması, bölgede yasal hukuki düzenlemelerin gerçekleştirilmesi, lojistik işlemlerde eşit rekabetin sağlanması, böylece uluslararası ekonomik ilişkilerin geliştirilmesi, ticaretin artırılması amaçlanmaktadır.

Türkiye mevcut taşımacılık potansiyelini daha yukarılara taşımak istemektedir. Bu amaç doğrultusunda kendi lojistik altyapı yatırımlarını gerçekleştirerek Avrasya ulaşım ağının hizmetine sunmayı da planlamaktadır. Kafkasya’yı Türkiye üzerinden bağlamak adına Karadeniz Sahil Yolu, Marmaray, tüp geçitler, Bakü-Tiflis-Kars hızlı tren hattı, Ankara-Sivas hızlı tren hatları yapılmaktadır. Ülke genelinde başta TCDD’nin üstlendiği lojistik merkezler yapılmaktadır.

4.3.2. Bakü Tiflis Kars Demiryolu

Türkiye, Azerbaycan ve Gürcistan'ın ortaklaşa gerçekleştirdiği yaklaşık 755 kilometrelik bir demiryolu projesidir. 2007 senesinde temelleri atılan ve Avrupa'nın Ermenistan üzerinden geçmediğinden sıcak bakmadığı proje ile Hazar Denizinden başlayan demiryolu hattı, Azerbaycan'ın başkenti Bakü, Gürcistan'ın başkenti Tiflis'ten geçerek Türkiye'de Kars'ta son bulmaktadır. 2017 senesinin Aralık ayında görkemli bir açılışı gerçekleştirilen proje, Avrupa'dan Çin'e yapılacak taşımaların ipek yolu ile gerçekleştirilmesi olan büyük demir ipek yolu projesinin bir parçasını oluşturmaktadır.

Proje ile Hazar Denizi, Bakü, Tiflis, Kars ve yapılacak Sivas-Erzurum-Kars demiryolu ile Ankara-İstanbul demiryolu hattının entegre edilmesi, devamında Marmaray geçişi ile Edirne'ye ulaşılması planlanmaktadır. Böylece Avrupa'yı Anadolu ve Kafkasya üzerinden Türkistan, Uzak Doğu ve Güney Asya'ya bağlayacak kesintisiz demiryolu ağı tesis edilmiş olacaktır. Türkiye Bakü, Tiflis, Kars hızlı tren hattının açılması ile üzerindeki büyük sorumluluklardan birisini daha yerine getirmiştir.

Bakü Tiflis, Kars projesi ile başta Kars olmak üzere, Erzurum ve diğer demiryolu güzergahları lojistik merkezlere dönüşecektir. TCDD bu bölgelerde lojistik köy yatırımlarını gerçekleştirerek, büyük projenin altyapısına katkı sağlamaktadır.

Şekil 46. Bakü-Tiflis-Kars Hızlı Tren Güzergahı

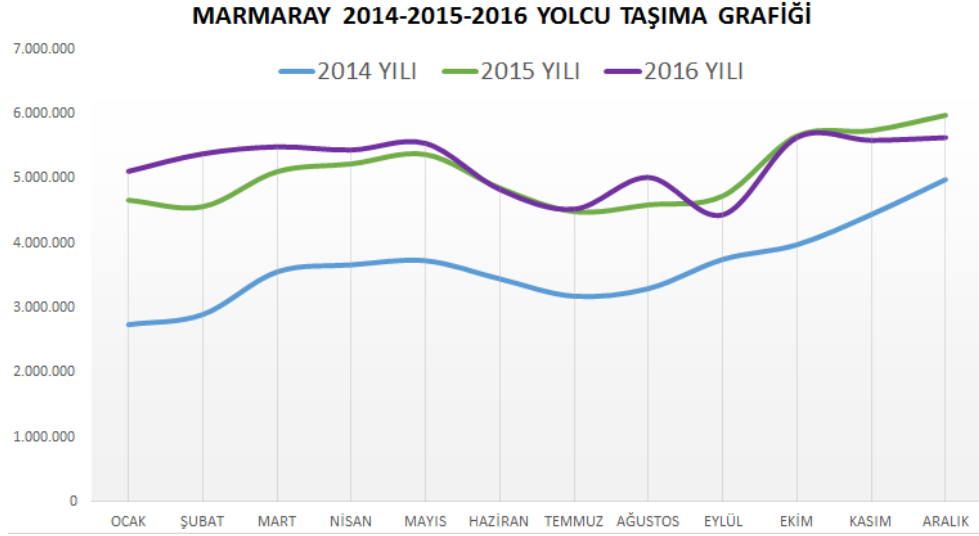


Kaynak: (<http://www.tcddtasimacilik.gov.tr/haber>, 2017)

4.3.3. Marmaray

Marmaray, İstanbul'un Avrupa ve Asya yakalarındaki demiryolu hatlarının yenilenerek metro standartlarına getirilmesi, iki yakanın boğazın altından tüp tünelle birleştirilmesi, Halkalı ile Gebze arasında 76 kilometre uzunluğunda bir demiryolu iyileştirme ve geliştirme projesidir. Projenin en önemli ayağı olan boğazın altından tünelle geçilen, Ayrılıkçeşme ve Kazlıçeşme arasındaki 14 kilometrelik kısım 29 Ekim 2013 tarihinde açılmıştır. Anadolu yakasında Ayrılıkçeşme istasyonu, Avrupa yakasında ise Kazlıçeşme istasyonları arasında tren işletmesi TCDD tarafından gerçekleştirilmektedir. Anadolu yakasında Gebze'ye kadar uzanacak kısım ile Avrupa yakasında Halkalı'ya uzanacak kısım 29 Ekim 2018 tarihinde açılacak şekilde inşaatı devam etmektedir.

Şekil 47. Marmaray İstatistikleri



Kaynak: (<http://www.marmaray.gov.tr>, 2017)

Marmaray'ın yalnızca İstanbul'un ulaşım sorunlarına çözüm üretmesinin dışında, ülke geneli demiryolu ulaşım ağının geliştirilmesi, stratejik açıdan Türkiye'ye uzun vadede bölgesel lojistik üs haline getirmesi beklenmektedir. Marmaray ile Bakü-Kars-Tiflis Hızlı Tren Hattı'nın entegre edilmesi sonucu Rusya'nın meşhur Trans Sibirya Demiryolu hattına alternatif olması böylelikle, Pekin-Londra arasında demir ipek yolunun canlandırılması projesinde, alternatif demiryolu hattının oluşturulması ulusal bazda hatta bölgesel ve kıtalar arası bir lojistik üs konumuna dönüştürmesi aşikardır. Ayrıca Marmaray, Doğu Asya'dan Batı Avrupa'ya Pekin'den Londra'ya demiryolu ile kesintisiz ulaşım sağlayarak, Türkiye'yi modern ipek yolunun en avantajlı ülkesi konumuna getirmiştir.

4.3.4. Yavuz Sultan Selim Köprüsü

15 Temmuz Şehitler Köprüsü, Fatih Sultan Mehmet Köprüsü'nden sonra üstten 3. Kez İstanbul'u kıtalar arası birleştiren Yavuz Sultan Selim Köprüsü, Kuzey Marmara Otoyolu projesi ile bir bütün olarak hem İstanbul'un hem de Türkiye'nin bölgesel anlamda büyük kazanımlar elde edeceği bir projedir. Yavuz Sultan Selim

Köprüsü, 59 metrelik genişliği ile dünyanın en geniş köprüsü ile, 1408 metrelik ana açıklığı, üzerinde raylı sistem olan dünyanın en uzun asma köprüsü ünvanının yanı sıra, 322 metreyi aşan yüksekliği ile dünyanın en yüksek kuleye sahip asma köprüsü konumundadır. Proje Sakarya'dan başlayan yeni 4x2 şeritli bir otoyol ile İstanbul'a ulaşması, 3. Köprü ile boğaz geçişi ve Tekirdağ'a kadar uzanan bir otoyol şeklinde planlanmıştır. Ayrıca 2 şeritli demiryolu içinde alan ayrılarak Asya-Avrupa arasında demiryolu geçişinin sağlanması hedeflenmiştir.

3. Köprü kısa vade de İzmit'ten Edirne'ye demiryolu güzergahı ile hizmet verecek şekilde gözüke de Marmaray ile entegre edilmesi ile Türkiye'nin doğu batı ekseninde kesintisi demiryolu ulaşımı sağlayacaktır. Küresel anlamda ise Londra-Pekin arasında kesintisi demiryolunun alternatif güzergahlarını oluşturacaktır.

4.3.5. Asya Otoyolu

Denizyolu bir ülkenin dünyaya açılan kapısıdır. Ancak denizyolu bağlantısı olmayan, limanlardan yoksun ülkeler farklı alternatif aramak mecburiyetindedir. Orta Asya'da yer alan Türkiye Cumhuriyetleri gibi denize çıkışı olmayan ülkeler, özellikle deniz aşırı piyasalarla gerçekleştirdikleri ekonomik ticarete kullandıkları transit rota üzerinde bulunan devletlere bağımlıdır. Gerçekleştirdikleri ticarete bu ülkelerdeki taşımacılık sistemlerinden, ticaret ve sınır geçişlerine ilişkin idari uygulamalardan, güvenlik durumundan ve ikili siyasi ilişkilerin durumundan kaçınılmaz olarak etkilenmektedirler. Bu ülkelerin tümü ister doğuya, ister batıya hangi yöne olursa olsun yapmış oldukları ticarete birbirlerinin transit geçiş ülkesi konumundadır. Bu durum, istismar edilmesi kolay transit geçişlerden yaratılacak ticari rantlar yerine, tüm tarafların sıkı işbirliğiyle daha karlı çıkabileceği ortak menfaatler doğrultusunda ve etkinlik sağlayıcı, toplam refah kaybına yol açmayan alternatif çözümlerin üzerinde odaklanmaları gerekir. Zira İpekyolu güzergahı gibi entegre ticaret güzergahları üzerindeki ülkelerin ticaretin kolaylaştırılması hususunda ortak menfaatleri bulunmaktadır. Çoğunluğunu Türkistan Cumhuriyetleri'nin oluşturduğu İpekyolu ülkelerinin ortak menfaatlerin korunmasının ve

arttırılabilmesinin en akılcı yolu iyi ilişkiler, sıkı işbirliği ve birlikte hareketten geçmektedir (Demirler, 2015: 108).

4.3.6. Deniz Otoyolları

Deniz Otoyolları projesi kıta Avrupa'sında ulaşım ağlarının geliştirilmesi, deniz taşımacılığında yaşanabilecek yoğunluğun ve karışıklığın azaltılması, etkin ve hızlı kombine taşımacılık ile Akdeniz ülkeleri arasında ekonomik entegrasyonun gerçekleştirilmesi hedefiyle, 2004 senesinde Avrupa Birliği Komisyonu'nun hazırladığı Beyaz Kitap'ta yer almış bir projedir. Proje, Baltık Denizi'ni, Kuzey Denizi'ni, Batı Akdeniz ile Atlantik tarafını ve Doğu Akdenizi kapsamaktadır. Karadeniz'in de daha sonraki toplantılarda dahil edilmesi planlanmaktadır.

Projenin amaçlarından biri karayolundaki yük trafiğinin azaltılarak Avrupa'nın denizyollarını en kapsamlı bir şekilde kullanması yer almaktadır. Bunun için komisyon limanlarda uluslararası denizcilik kurallarının belirlenmesi, hukuki mevzuatların, çalışanların sorumlulukları ve haklarının sağlanması, limanlarda ticari gemilerin standartlarının belirlenmesi ve denetimin sağlanması, liman altyapılarının ve hizmetlerinin iyileştirilmesi gibi çalışmalar yapmaktadır.

Türkiye'nin deniz otoyolu projesini yıllardır tek başına gerçekleştirdiği görülmektedir. Türkiye'ye uluslararası karayolu taşımacılığında yaşatılan sıkıntılar, ülkenin yerli taşımacıları tarafından pratikte kombine taşımacılığa itmiştir. Türkiye'nin farklı limanlarından, Avrupa'nın limanlarına denizyolu ile yükler taşınarak, devamında karayolu ve ya demiryolu ile kıtanın iç kesimlerine Türk nakliyeciler ulaşmaktadır.

Çeşme-Trieste (İtalya) arasında, Mersin-Toulon (Fransa) ve Pendik-Trieste-Koper (Slovenya) arasında yapılan taşımalar en önemli taşımalar arasında yer almaktadır. Bu seferler ile yılda 180 bin tır Avrupa'ya taşınmaktadır. Kıta Avrupa'sına yapılan yük taşımalarının %70'den fazlası, parasal değer ise % 55'i kombine taşımacılık (intermodal taşımacılık) ile gerçekleştirilmektedir.

Türkiye’de Ro-ro seferleri

- Haydarpaşa-Trieste (İtalya)
- Pendik-Trieste (İtalya)
- Ambarlı-Trieste (İtalya)
- Çeşme-Trieste (İtalya)
- Tekirdağ-Trieste (İtalya)
- Mersin - Trieste (İtalya)
- Samsun-Kavkaz
- Tekirdağ – Toulon (Fransa)
- Mersin – İskenderiye (Mısır)
- Kumport – Trieste (İtalya)
- Zonguldak-Skadovs (Ukrayna)
- Zonguldak-Odessa (Ukrayna)
- Samsun-Novorossisky (Rusya)
- Trabzon-Sochi (Rusya)
- Rize-Poti (Rusya)
- Mersin – Magosa (KKTC)

4.4. İpek Yolu’nun Sağlayacağı Faydalar

Lojistiğin en önemli kavramlarından hız ve maliyet unsurları herkesin dikkate aldığı rekabetin en önemli unsurları olmaktadır. 1950’li yıllardan itibaren denizyolu ağırlıklı taşımacılık segmenti, uluslararası rekabette hızının da devreye girmesi ile demiryolu-denizyolu ağırlıklı kombine taşımacılığa dönüşmektedir. Hızlı ve düşük maliyetli taşımacılık tüm lojistik süreçlerde ön plandadır. Çin’den Avrupa’ya taşımacılık bu doğrultuda ivme kazandığı için ülkeler lojistik politikalarını revize etmektedir. Ayrıca birkaç ülkenin yer aldığı lojistik projeler dikkati çekmektedir. Orta vadede Çin-Avupa ekseninde çok yüksek hacimde eşyanın kara ve demiryoluna kayması öngörülmektedir.

Türkiye Çin-Avrupa güzergahında karayolu ve demiryolu ulaştırma koridoruyla lojistik üs olma yolunda ilerlemektedir. Türkiye; karayolu, demiryolu, deniz ve hava ulaşımını geliştirip daha verimli bir şekilde kullanılmasına imkan vererek taşımacılıkta merkez üs olma rolünü üstlenebilir (Demirler, 2015: 102).

İpekyolu güzergah noktalarının Türkiye üzerinden geçmesi demek, halihazırda yapılan dev bütçeli lojistik yatırımların ivme kazanması demektir. Türkiye üzerinden demiryolunun geçtiği güzergahlar canlandığı takdirde, endüstri, sanayi, tarım yatırımlarının gerçekleşmesi gibi olumlu etkileri görülecektir.

Özellikle karayolunda yaşadığı uluslararası sıkıntıların demiryolu vasıtasıyla azalarak, taşımacılıkta tekdüze uygulamalar ile Türkiye'ye dayatılan bürokratik engellerin, sıkıntıların yaşanmamasını sağlayacaktır. İpekyolu güzergahında farklı alternatif taşımaların ortaya çıkması, Türkiye'nin komşu ülkeleri ile yaşadığı taşımacılık engellemelerinin ortadan kalkmasını sağlayacağı gibi, siyasetin getirdiği Türkiye aleyhine olan taşımacılık kozunu ortadan kaldıracaktır. Bu durum mevcut hükümetlerin uluslararası siyasette elini güçlendirecektir.

Türkiye jeopolitik konum olarak bir tarafta zengin doğalgaz ve petrol üreten ülkeler ile diğer tarafta bunlara en çok ihtiyaç duyan ülkelerin ortasında köprü konumundadır. Yine en çok sanayi ve işlenmiş ürün üreten Avrupa ile, bunlara en çok ihtiyaç duyan Ortadoğu, Afrika, Ortaasya ekseninde köprü konumundadır. İşte yapılacak lojistik altyapı yatırımları, jeopolitik konumunun Türkiye'ye getirdiği avantajı o zaman faydaya dönüştürecektir.

Sovyetler Birliği'nin dağılmasıyla Orta Asya Türkiye Cumhuriyetleri ile ciddi bir işbirliği fırsatı kaçmış gibi olsa da ipekyolunun canlanması ile bu ülkelerdeki kültürel birlik ticari birliğine dönüşebilir. Özellikle denize kıyısı olmayan bu coğrafyanın Türkiye üzerinden Avrupa'ya, Karadeniz ve Akdeniz vasıtasıyla da dünyaya açılmaları olasıdır. Şüphesiz ticaretin oluşturacağı ivme bu ülkelerle diyoloğu da oldukça arttıracaktır.

Rusya ile yaşanan krizler, İran ile yaşanan restleşmeler, Ermenistan ile Azerbaycan arasındaki siyasi çatışmanın verdiği taraf tutma zorunluluğu gibi uluslar arası politikadaki sıkıntıların taşımıcılığa olumsuz yansımaları engellenmiş olacaktır.

Türkistan 2000’li yıllardan itibaren dünyanın eneri üretim merkezlerinden birisi olmaktadır. Bu bölgede yer alan Azerbaycan, Kazakistan, Özbekistan, Türkmenistan gibi ülkeler petrol ve doğalgaz üretimleri ve yaptıkları ihracatla dikkat çekmektedir. Uluslar arası alanda bir çok ülke bu bölgeyle enerji anlaşmaları imzalayarak ticaretlerini arttırmaktadır. Trilyon dolarlarla ifade edilen bölgedeki enerji varlığı Asya bölgesinin en önemli kısımlarını oluşturmaktadır. Bu bölgede yaşanan nüfuz mücadelesi sadece enerjiden alınacak payla ilgili olmamakta, üretilecek enerjinin dünyaya hangi hangi taşıma şekli ve güzergahı ile yapılacağı üzerine olmaktadır (Demirler, 2015: 103).

Türkiye’nin Doğu Anadolu bölgesini Karadeniz’de Trabzon Limanı’na demiryolu ile bağlaması kuzey güney istikametinde ticareti oldukça kısaltacaktır. İran’dan Trabzon’a hızlı tren vasıtasıyla Süveyş Kanalı’ndan gemilerle yapılan ticaretin bir kısmının Türkiye’ye kayması, böylece daha hızlı ticaret avantajı ile Türkiye güzergahı önemli bir alternatif olacaktır. Mısır’dan Süveyş Kanalı üzerinden yapılan ticaretin Türkiye’ye kayması ekonomik anlamda avantaj sağlayacaktır.

Şekil 48. Orta Asya Cumhuriyetleri Ekonomik Verileri

Ülkeler	Milli Gelir (Milyar Dolar)	İhracat (Milyar Dolar)	İthalat (Milyar Dolar)	Nüfus	Petrol Üretimi (Milyon Ton)	Doğalgaz Üretimi (Milyar m3)
Azerbaycan	67.298	30.9	10	9.2	43.1	17.9
Kazakistan	217.241	92.3	44.5	16.675	55.55	12.726
Özbekistan	102.286	12.4	8.6	28.7	3.5	63.5
Türkmenistan	24.500	15.4	10.1	5.0	10.5	72
Kırgızistan	5.775	1.659	4.659	5.48	-	-
Tacikistan	8.097	1.5	3.9	7.9	-	-
Toplam	425.197	154.159	81.759	72.955	112.650	166.126

Kaynak: Demirler. (104)

Enerji verileri dikkate alındığında bu ülkelerin doğalgaz ve petrol üretiminde önemli bir yere sahip olduğu görülmektedir. Bu dört ülke birlikte bilinen dünya petrol rezervlerinin %3,6'sına ve bilinen doğalgaz rezervlerinin de %6,9'una sahip durumdadır. Ayrıca bu bölgeden Türkiye üzerinden Avrupa'ya yapılacak gaz sevkiyatı, Avrupa ile mücadele halinde olan sürekli, gaz kartını açan Rusya'nın karşısında Avrupa Birliği'nin gaz çeşitliliğini arttıracaktır.

Uluslar arası alanda Avrupa Birliği'nin TRACECA gibi projeleri hayata geçirmeye çalışması bölgesel ve kıtalar arası ticaretin gelişmesi için yaptıkları çalışmaların bir göstergesidir. TRACECA projesi Türkistan ülkelerini Kafkasya üzerinden Avrupa ile demiryolu, denizyolu ve karayolu ile bağlamayı hedefleyen doğu batı eksenli ulaşım projesidir. TRACECA ile liman entegreli demiryolu ve karayolu ağında ana aktarma merkezleri olmada Türkiye kilit rol üstlenecektir. Proje ile Türkiye'nin Güney Kafkasya ve Orta Asya devletleri ile olan ticaret hacminde büyük artış olacağı gibi, Avrupa Birliği ile olan ilişkilerde Türkiye'nin önemini arttıracaktır.

5. SONUÇ VE ÖNERİLER

İnsanlığın birçok devresinde İpekyolu ticaret ve kültürel bir yol olarak tarih sahnesine çıkmıştır. İhtiyacen ortaya çıktığı görülen bu yol, zamanla ticaret ve kalkınma amacına dönüşmüştür. İlk zamanlarda adını verdiği ipek ve baharat çeşitleri ticari mal olarak kullanılsa da, belirli süreler içerisinde ürün çeşitliliği her zaman giderek artmıştır. Bazen karayolu bazense denizyolu vasıtasıyla limanlar önem kazanmıştır.

Son 150 yıldır ipekyolunun hammadde ve nihai ürün ticaretine dönüştüğü görülmektedir. Sanayi devrimi ile ülkeler ihtiyaç duydukları ürünlerden fazla üretim gerçekleştirmeye başlamışlardır. Bu da 2 şekilde sorun ortaya çıkarmıştır: Birincisi, çok fazla ürün üretimini sağlayacak hammadde ihtiyacı. İkincisi ise ürettikleri nihai ürünleri satacakları pazar ihtiyacı. Her 2 durumda farklı bölgelerden tedarik edilme olacağından taşıma işini önemli kılmıştır. Ülkeler pazarlara kolay ulaşabilmek ve kolay hammadde temini noktasında stratejik yatırımlar yapmışlardır. Özellikle sanayi devrimini yapan İngiltere'nin Hindistan taraflarından hammadde temin etmeye çalıştığı görülmektedir. Zengin yer altı ve yer üstü kaynaklarına sahip olmak ve buralarda kalıcı olmak adına Süveyş Kanalı'nı inşa ettirdiği ve buraya alternatif taşıma şekilleri istemediği görülmektedir. Rusya ise Trans Sibirya Demiryolu hattı inşa ederek uzun bir coğrafyaya yatırım yapmıştır. Osmanlı Devleti ise bulunduğu geniş coğrafyada ekonomik kalkınma, merkezi otoriteyi sağlama başta olmak üzere bir çok sebeple demiryolu yatırımları gerçekleştirmiştir. Bunlardan Hicaz Demiryolu ekonomik sebepler ile beraber dini, askeri, siyasi sebepler ile dikkat çekmektedir. Ayrıca petrolün keşfi ile çıkarılacak petrolün limanlara entegre edemiş demiryolu ile taşınmasının hedeflendiği görülmektedir. Bağdat Demiryolu ise Süveyş'e alternatif olduğu gibi Amanya'dan Basra Körfezi'ne kadar uzun bir demiryolu hattı ile büyük ittifakın lojistik ağını oluşturmuştur. Bağdat Demiryolu ile geçilen güzegahlarda tarımsal üretimin artırıldığı, ihracata dayalı üretim yapıldığı görülmektedir. Demiryolunun geçtiği şehirlerdeki üretim ile, demiryolunun bağlantısının sağlandığı liman şehirleri oldukça gelişmiştir. Ayrıca Bağdat ve Hicaz Demiryolları, uzun Çin,

Hindistan coğrafyasından Avrupa'ya uzanan güzergahın en etkin ve çatışmaların yaşandığı bölge haline getirmiştir. Bağdat Demiryolu, günümüzde onlarca ülkeyi birbirine bağlayan ticaret ve siyasi ittifak yolu olmuştur. Hicaz Demiryolu ile entegre edilerek günümüz lojistiğinin en güzel örnekleri olmuşlardır. Ayrıca Bağdat Demiryolu, Hicaz Demiryolu, Çanakkale Boğaz Köprüsü, Cisri Hamidiye Boğaz Köprüleri, Basra Liman projeleri, Filistin ve Suriye Demiryolları ve diğer liman projeleri birlikte ele alındığında muazzam birbirine entegre edilmiş, kombine taşımacılık ortaya çıkmaktadır. Sonuç olarak demiryolunun başta olmak üzere lojistik yatırımların küreselleşme yolunda dünyaya çok önemli bir ivme kattığı söylenebilir.

Şekil 49. Önemli Lojistik Etkinliklerin Karşılaştırılması

19. VE 20. YÜZYIL LOJİSTİK ETKİNLİKLER	21. YÜZYIL LOJİSTİK ETKİNLİKLER
Dünya Geneli Demiryolu Hamleleri	Bakü-Tiflis Kars YHT
Boğaza Tüp Geçit Projeleri	Marmaray
İstanbul Boğaz Köprü Projeleri	Boğaz Köprüleri
Çanakkale Boğaz Köprü Projesi	Asya Otoyolu
Bağdat Demiryolu	Deniz Otoyolları
Hicaz Demiryolu	Trececa
Süveyş Kanalı	Deniz Otoyolları
Transsibirya Demiryolu	Demir İpekyolu

Orta Asya Türk Cumhuriyetleri her ne kadar bağımsızlıklarını kazanmış olsalar da ekonomik anlamda tam bağımsız değildirler. Özellikle deniz bağlantılarının olmayışı, karadan Rusya'ya bağımlı yapmaktadır. Orta Asya ülkeleri büyük enerji ve tarımsal üretim potansiyeline sahip olmalarına rağmen bu potansiyeli hayata geçiremedikleri gibi, serbest piyasa ekonomisine geçişleri de yavaşlamıştır. Başta enerji kaynaklarının uluslararası piyasalara ulaştırılması konusunda Rusya'ya bağımlı olmaları, ekonomik bağımsızlığını elde etmelerini daha da zorlaştırmaktadır. Türkiye bu ülkelerin bağımsızlıklarını kazandıkları yıllardan beri kaçtığı ekonomik ve kültürel birlikteliği yakalama fırsatını, demir ipekyolu projesi ile sağlayabilir. Hazar Deniz geçişi, akabinde Bakü, Tiflis, Kars tren hattı, sonrasında diğer demiryolları ile Avrupa'ya ve denizlere Orta Asya'nın tarım ve enerji kaynaklarını pazarlayabilir.

Günümüzde ise Çin Devlet Başkanı Şi Cinqing'in ortaya attığı ir kuşak bir yol projesi ile demir ipekyolu yatırımları gerçekleştirilmektedir. Yaklaşık 60 ülkeden geçmesi düşünülen bu önemli projede ülkeler yatırımla yaparak transit geçiş merkezi olmayı hedeflemektedir. Yapılan tüm lojistik yatırımları sadece ülke merkezli düşünülmemeli, kolektif doğrultuda değerlendirilerek bölgesel bakılmalıdır.

Şekil 50. Modern İpekyolu



Kaynak: <https://sputniknews.com>. (2016)

Türkiye'nin son zamanlarda gerçekleştirdiği yatırımlar ise demir ipekyolunda transit kavşak olma noktasında önemli bir yer tutmaktadır. Bakü, Tiflis, Kars hızlı tren hattının yapılması, öncesinde Hazar geçişinin sağlanması ile Orta Asya, Türkiye bağlantısı sağlanmıştır. Marmaray'ın açılması, 3. Boğaz köprüsünün yapılması ile Çin'den Avrupa'ya kesintisiz demiryolunun sağlanması noktasında çok önemli yatırımlar gerçekleştirilmiştir. Çanakkale Boğaz Köprüsü ile de Marmara, Ege, İç Anadolu transit bir geçişe ve otoyola sahip olacağından bölgesel ticaretin ve taşımacılığın önü açılacaktır. Tüm bu lojistik altyapı yatırımları Türkiye'nin taşımacılıktaki üstünlüğünü pekiştirecek ve transit trafiğin Türkiye'ye yönelmesini, ve Türkiye'nin bölgesel lojistik güç olmasını ortaya çıkaracaktır. Ancak tüm bu yatırımlar tek başına yeterli kalmamaktadır, Çin'den Avrupa'ya uzun güzerhata milyonlarca ton yükün İpekyoluna kayacağı düşünüldüğünde yapılacak büyük işlerin olduğu sonucuna varılabilir.

Özetle Türkiye'nin üzerine düşen ödevler şunlardır:

- Karadeniz, Akdeniz, Ege ve Marmara Denizi'ndeki limanlar daha etkin hale getirilmeli, gerekli alt yapı yatırımları sağlanmalıdır.
- Akdeniz'e ve Marmara Bölgesi'ne en büyük konteyner gemilerinin girebileceği büyüklükte limanlar inşa edilerek, bu limanlar demiryolu ile iç bölgelere entegre edilmelidir.
- Mevcut limanların altyapıları gözden geçirilerek, özellikle liman hinterlandlarının genişletilmesi sağlanmalıdır.
- Ankara, İstanbul arası demiryolu ile Bakü, Tiflis, Kars demiryolu bağlantısı sağlanarak doğu-batı entegre demiryolu hattı kurulmalıdır.
- 3. Köprüdeki demiryolu hattı inşa edilerek alternatif demiryolu boğaz geçiş hattı yapılmalıdır.
- Karadeniz, Akdeniz limanları arasında bir demiryolu hattı yapılarak, yük trafiğine alternatif güzergah oluşturulmalıdır.
- Türkiye'nin en büyük şehirleri olan İstanbul, Ankara, İzmir, Bursa üçgeninde demiryolu taşımacılığı hattı oluşturulmalıdır. Böylece Marmara, Ege, İç

Anadolu arasında, yaklaşık nüfusun yarısının yaşadığı bir coğrafyaya hitap eden yük ve yolcu taşımacılığı gerçekleştirilecektir.

Diğer taraftan Çin-Avrupa hattı olarak bakılırsa ipekyolu güzergahında sadece ülke yatırımları düşünülmemeli, bölgesel, hatta dev bütçeli ve dev siyasi anlaşmaların olduğu projeler üretilerek, birkaç ülkenin işin içine sokulduğu projeler devreye alınmalıdır.

- Gümrükler de yaşanan ülkeler arası farklı uygulamalara son verilere, ortak çözümler üretilmelidir.
- Ülkelerin uzak pazarlarla ulaşabilmesi adına yapacağı ticaret kotaları ve taşıma engelleri ortadan kaldırılmalıdır.
- Başta Ortadoğu ülkeleri siyasi istikrara kavuşturulmalıdır. Özellikle syasi sorun bulunmayan bölge, ilk istikrar sağladığı anda 100 sene önce topraklarına yapılan Hicaz, Bağdat Demiryolu gibi projeleri hayata geçirecek, şüphesiz, Anadolu ile Basra Körfezi'ne uzanan entegre bir demiryolu sağlanacaktır.

Sonuç olarak ipekyolu, demir ipekyolu olarak yeniden canlanacaktır. İpekyolunun canlanması ile birlikte güzergah ülkelerinde taşımacılık gelişecek, pazarlara ulaşmanın verdiği avantaj ile tarım, ticaret, sanayi, gıda ve turizm sektörleri daha fazla yatırım çekecektir.

Ekonomik gelişme gösteren ülkelerin refah seviyelerindeki artışa bağlı olarak bölge ülkelerinin birbirleri ile olan ticaretleri artacak, ülkelere döviz girişleri olacaktır.

Kaynakça

- Acar, Z., & Köseoğlu, M. (2016). *Lojistik Yaklaşımıyla Tedarik Zinciri Yönetimi*. Ankara: Nobel.
- Alkan, M., & Erdal, M. (2007). *Lojistik ve Dış Ticaret Sözlüğü*. İstanbul: Zebra Matbaacılık ve Baskı Hizmetleri San. ve Tic. A.Ş.
- Armaoğlu, F. (2005). *20. Yüzyıl Siyasi Tarihi* (Cilt 1-2). Ankara: Alkım Yayınevi.
- Aybi, M. (2009). 2. Abdülhamid'in Ortadoğu Politikası. *Yüksek Lisans Tezi Muğla Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü*.
- Aydın, S. Z. (2007). *Tedarik Zinciri Yönetiminde Stratejik İttifak Olarak Üçüncü Parti Lojistik*. Isparta: Fakülte Kitabevi.
- Bakan, İ., & Şekkeli, Z. (2017). *Lojistik Yönetimi*. İstanbul: Beta Basım Yayın Dağıtım A.Ş.
- Barlak, H. (2013). Dini ve Siyasi Yönden Osmanlı Devleti İdaresinde Hicaz (1876-1909). *Doktora Tezi Ondokuz Mayıs Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü*.
- Başol, S. (2012). *Hava Yolu Lojistik Yönetimi*. Bursa: Ekin Basım Yayın Dağıtım.
- Blanchard, D. (2017). *Tedarik Zinciri Yönetimi En İyi Uygulamalar*. (M. Tanyaş, & M. Düzgün, Çev.) Ankara: Nobel.
- Canitez, M. (2011). *Uluslararası Pazarlamada Lojistik ve Uygulamalar*. Ankara: Gazi Kitabevi.
- Chopra, S., & Meindl, P. (2017). *Tedarik Zinciri Yönetimi, Strateji, Planlama, Operasyon*. (B. Emrah, Çev.) Ankara: Nobel.
- Clarksons Research. (2017). *Clarksons Research*.

- Çancı, M., & Erdal, M. (2013). *Lojistik Yönetimi*. İstanbul: UTİKAD (Uluslararası Taşımacılık ve Lojistik Hizmet Üretenleri Derneği).
- Çancı, M., & Erdal, M. (2013). *Uluslararası Taşımacılık Yönetimi*. İstanbul: UTİKAD.
- Çetin, E. (2009). Türk Basımında Hicaz Demiryolu (1900-1918). *Yüksek Lisans Tezi Erciyes Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü*.
- Demirler, M. (2015). Tarihi İpek Yolunun Yeniden Canlandırılması ve Türkiye Ekonomisine Etkisi. *Gaziosmanpaşa Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Yüksek Lisans Tezi*.
- Deniz Haber Ajansı. (2015, 12 03). <http://www.denizhaber.com.tr/turk-tirlarina-alternatif-guzergahi-hazar-denizi-olarak-belirlendi>. 04 01, 2018 tarihinde <http://www.denizhaber.com.tr/turk-tirlarina-alternatif-guzergahi>: <http://www.denizhaber.com.tr/turk-tirlarina-alternatif-guzergahi-hazar-denizi-olarak-belirlendi-haber-65237.htm> (4 Ocak 2018)
- Deniz Ticaret Odası (İMEAK). (2017). *Rakamlarla Denizcilik Sektörü ve İstatistikleri Eki*. İstanbul: Deniz Ticaret Odası .
- Doğan, O., & Kılınc, S. (2010). *Uzakları Görebilen Hükümdar Sultan İkinci Abdülhamid Han*. İstanbul: Çamlıca Basım Yayın.
- Dölek, A. (2015). *Lojistik ve Nakliye İşlemleri*. İstanbul: Umut Kitap Basım Yayın Dağıtım.
- Earle, E. (1923). *Bağdat Demiryolu Savaşı*. Milliyet yayınları.
- Engin, V., Uçar, A., & Doğan, O. (2012). *Osmanlı'da Ulaşım*. İstanbul: Çamlıca Basım Yayın.
- Erdal, M., Görçün, Ö., & Saygılı, M. (2010). *Depo Yönetimi*. İstanbul: UTİKAD.

Erdal, M., Güvenler, A., & Sandalcı, K. (2009). *Uluslararası Demir Yolu Eşya Taşımacılığı*. İstanbul: UTİKAD.

Erturgut, R. (2016). *Lojistik ve Tedarik Zinciri Yönetimi*. Ankara: Nobel.

Eseoğlu, E. (2013, 03 02). <http://www.dunyabizim.com/kitap>. 03 03, 2018 tarihinde <http://www.dunyabizim.com: www.dunyabizim.com/kitap/12608/haydi-istanbuldan-mekkeye-trenle-gidelim> (3 Mart 2018)

Frankopan, P. (2018). *İpekyolu Alternatif Dünya Tarihi*. İstanbul: Pegasus Yayınları.

Görçün, Ö. (2008). *Karayolu Taşımacılığı*. İstanbul: Beta.

Gülsoy, U. (1994). *Hicaz Demiryolu*. İstanbul: Eren Yayıncılık.

Gülsoy, U. (2010). *Kutsal Proje Ortadoğuda Osmanlı Demiryolları*. İstanbul: Timaş.

Haksöz, Ç., Sridhar, S., & Ananth, V. (2014). *İpek Yolunda Tedarik Zinciri Yönetimi*. İstanbul: Scala Yayıncılık.

Hareket Yayınları. (1974). *Siyasi Hatıratım*. İstanbul: Hareket Yayınları.

<http://www.denizhaber.com>. (2012, 20 02). <http://www.denizhaber.com/limanlar>. 03 01, 2018 tarihinde <http://www.denizhaber.com: http://www.denizhaber.com/limanlar/akdeniz-limanlari-avantajli-hale-geliyor-h27846.html> (3 Ocak 2018)

<http://www.marmaray.gov.tr>. (2017, 12 31). <http://www.marmaray.gov.tr/icerik/hakkimizda>. 04 03, 2018 tarihinde <http://www.marmaray.gov.tr: http://www.marmaray.gov.tr/icerik/hakkimizda/Yolcu-%C4%B0statistik/41> (4 Mart 2018)

<http://www.nkfu.com>. (2016, 03 29). <http://www.nkfu.com/kizildeniz-nerededir>. 03 04, 2018 tarihinde <http://www.nkfu.com: http://www.nkfu.com/kizildeniz-nerededir/> (3 Mart 2018)

- <http://www.tcddtasimacilik.gov.tr/haber>. (2017, 10 30). 02 03, 2018 tarihinde
<http://www.tcddtasimacilik.gov.tr>:
<http://www.tcddtasimacilik.gov.tr/haber/BAK%C3%9C-T%C4%B0FL%C4%B0S-KARS%20DEM%C4%B0RYOLU'NDA%20%C4%B0LK%20TREN%20YOLA%20%C3%87IKTI/116> (2 Mart 2018)
- <https://sputniknews.com>. (2016, 09 19). <https://sputniknews.com/asia>. 05 04, 2018 tarihinde <https://sputniknews.com>:
<https://sputniknews.com/asia/201609191045485549-united-nations-china-silk-road/> (5 Nisan 2018)
- Hülagu, M. (2008). *Bir Umudun İnşası Hicaz Demiryolu*. İzmir: Yitik Hazine Yayınları.
- İrtem, S. (1999). *Osmanlı Devleti'nin Mısır Yemen Hicaz Meselesi*. İstanbul: Temel.
- İrtem, S. (1999). *Şark Meselesi Osmanlı'nın Sömürgeleşme Tarihi*. İstanbul: Temel.
- Karagöz, B. (2012). *E- Lojistik Uygulamaları*. Bursa: Ekin Basım Yayın Dağıtım.
- Karagülle, Ö., & Birgören, T. (2013). *Havayolu Taşımacılığında Uçucu Ekip Yönetimi*. İstanbul: Beta.
- Kızıldaş, M. Ç. (2016). *Ülkemiz Ulaştırma Sistemi Üzerine Değerlendirmeler*. İstanbul: Akıl Fikir Yayınları.
- Koban, E. (2017). *Lojistik Hizmet Pazarlaması ve Rekabet*. Bursa: Ekin Basım Yayın Dağıtım.
- Koban, E., & Keser, H. (2013). *Dış Ticarete Lojistik*. İstanbul: Ekin Yayınevi.
- Koban, E., & Yıldırım Keser, H. (2015). *Dış Ticarete Lojistik*. Bursa: Ekin Basım Yayın Dağıtım.

- Kürekli, R. (2009). Hayfa Kazasında Sosyo Ekonomik Yapı (1900-1914). *Yüksek Lisans Tezi Erciyes Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü.*
- Long, D. (2016). *Uluslararası Lojistik Küresel Tedarik Zinciri Yönetimi.* (M. Tanyaş, & M. Düzgün, Çev.) Ankara: Nobel.
- Murphy, P., & Knemeyer, J. (2016). *Güncel Lojistik.* Ankara: Nobel.
- Nebol, E. (2016). *Tedarik Zinciri ve Lojistik Yönetimi.* Ankara: Nobel.
- Orhan, O. (2014). *Dünyada ve Türkiye'de Lojistik Sektörünün Gelişimi.* İstanbul: Gelişim Üniversitesi Yayınları.
- Özyüksel, M. (2000). *Hicaz Demiryolu.* İstanbul: Tarih Vakfı Yurt Yayınları.
- Özyüksel, M. (tarih yok). *Osmanlı İmparatorluğunda Nüfuz Mücadelesi Anadolu ve Bağdat Demiryolları.* İstanbul: Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları.
- Özyüksel, M. (tarih yok). *Osmanlı-Alman İlişkilerinin Gelişim Sürecinde Anadolu ve Bağdat Demiryolları.* İstanbul: Arba.
- Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü. (2016). *Faaliyet Raporu 2016.* Ankara: Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü.
- Soysal, C. (2007). *lojistik Hukuku.* İstanbul: Uysen Yayınları.
- Şenyiğit, Ö. (2002). Adana-Mersin Demiryolu Hattı Üzerindeki İstasyon Binalarının Tarihi ve Mimari Analizi. *Yüksek Lisans Tezi Çukurova Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü.*
- TCDD İşletmesi Genel Müdürlüğü. (2016). *Demiryolu Sektör Raporu 2016.* Ankara: Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları.
- Tek, Ö. B., & Karaduman, İ. (2012). *Lojistik Yönetimi.* İstanbul: İhlas Gazetecilik A.Ş.

- Tekinoğlu, H. (2011). *Abdülhamid Han'ın Liderlik Sırları*. İstanbul: Kum Saati Yayınları.
- Top, M. (2016). Hicaz Demiryolu ve Ürdün'deki Osmanlı Dönemi Tren İstasyonları. *Yüzüncü Yıl Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*(Ortadoğu Özel Sayısı), 135-163.
- TÜİK. (2017). *İhracat Verileri*. Ankara: TÜİK.
- Türk Dil kurumu. (2009, Kasım 14). *Türk Dil kurumu*. Şubat 10, 2018 tarihinde Büyük Türkçe Sözlük: tdkterim.gov.tr/bts/?kategori=verilst&kelime=lojistik&ayn=tam (10 Şubat 2018)
- Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları. (2011). *Sektör Raporu 2011*. Ankara: T.C.D.D.
- Türkiye Cumhuriyeti Gümrük ve Ticaret Bakanlığı. (2014). *Lojistik Performans İndeksi*. Ankara: Türkiye Cumhuriyeti Gümrük ve Ticaret Bakanlığı.
- Türkiye Cumhuriyeti Kalkınma Bakanlığı. (2014). *Onuncu Kalkınma Planı 2014-2018 Lojistik Hizmetlerinin Geliştirilmesi*. Ankara: T.C. Kalkınma Bakanlığı.
- Türkiye Cumhuriyeti Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı. (2015). Ankara: UDHB.
- Türkiye İhracatçılar Meclisi. (2016). *Ekonomi ve Dış Ticaret Raporu*. İstanbul: TİM.
- Türkiye İstatistik Kurumu (TÜİK). (2014). Ankara: TÜİK.
- Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği (TOBB). (2014). *Türkiye Ulaştırma ve Lojistik Meclisi Sektör Raporu*. Ankara: TOBB.
- Uluslararası Nakliyeciler Derneği (UND). (2014). *Faaliyet Raporu*. İstanbul: UND.

- Winterstetten, K. (2011). *Berlin Bağdat Alman Yayılmacılığı ve Osmanlı Politikaları*. İstanbul: İz Yayıncılık.
- www.aksam.com.tr. (2014, 31 10). <http://www.aksam.com.tr/ekonomi/turkiye-irani-bypass-ediyor>. 04 02, 2018 tarihinde <http://www.aksam.com.tr/ekonomi>: <http://www.aksam.com.tr/ekonomi/turkiye-irani-bypass-ediyor/haber-349975> (4 Şubat 2018)
- Yardımcıoğlu, Mahmut; Kocamaz, Hilal; Özer, Özlem. (2012, Ekim 1). Lojistik Yönetiminde Taşıma Sistemleri ve Maliyetleme Yöntemleri. 2. *Bölgesel Sorunlar ve Türkiye Sempozyumu* (s. 246). Şanlıurfa: Harran Üniversitesi.
- Yarmalı, Ö. (2012). *Lojistikte Pazarlama*. İstanbul: Nobel.
- Yedikata Dergisi. (2008, Mayıs). Cisri Hamidi Köprü Projeleri. *Yedikata Dergisi*(1).
- Yedikata Dergisi. (2009, Eylül). Boğaziçi Tüp Geçit Projesi. *Yedikata Dergisi*(13).
- Yedikata Dergisi. (2010, Haziran). Osmanlı'nın Konya Ovası Sulama Projesi. *Yedikata Dergisi*(22).
- Yedikata Dergisi. (2011, Mayıs). Çukurova'ya Bereket Getiren Projeler. *Yedikata Dergisi*(33).
- Yedikata Dergisi. (2015, Kasım). Süveyş Kanalı. *Yedikata Dergisi*(87).
- Yedikata Dergisi. (2017, Mart). Çanakkale Boğaz Köprüsü. *Yedikata Dergisi*(103).
- Yergin, D. (2016). *Petrol Para ve Güç Çatışmasının Epik Öyküsü*. (K. Tuncay, Çev.) İstanbul: Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları.
- Yıldıran, M. (2013). *İpekyolu Ekonomileri Türkiye İçin Alternatif Vizyon*. İstanbul: Hiperlink.
- Yılmaz, E. (2015). 2. Abdülhamit Döneminde Konya ve Kentin Yapısal Değişimi. *Yüksek Lisans Tezi Anadolu Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü*.

Yılmaz, Ö. (2011). *Sultan İkinci Abdülhamid Han'ın Hicaz Demiryolu Projesi*.
İstanbul: Çamlıca.