

Küresel Tedarik Zincirlerinin Yeniden Şekillenmesinde Ticari Diplomasi ve Türkiye'nin Çok Kutuplu Dünyadaki Rolü

Emrullah Bardakçı¹

Özet

Bu bölüm, küresel tedarik zincirlerinde son yıllarda yaşanan dönüşümün nedenlerini ve Türkiye'nin bu süreçte ticari diplomasi aracılığıyla nasıl stratejik bir konum elde edebileceğini incelemektedir. 2008 küresel finans krizi, ABD-Çin ticaret savaşı, COVID-19 pandemisi ve Rusya - Ukrayna Savaşı gibi gelişmeler, dünya ekonomisini tek kutuplu yapıdan çok kutuplu bir düzene taşımıştır. Bu yeni düzende Asya, Batı ve Küresel Güney eksenleri arasında ekonomik ve lojistik dengeler yeniden şekillenmiştir. Çalışma, bu dönüşümün ekonomik güvenlik, teknoloji transferi, enerji arzı ve lojistik ağlar üzerindeki etkilerini tartışmaktadır. Ticari diplomasi, yalnızca devletler arası müzakereleri değil, özel sektör ve sivil toplum etkileşimini de kapsayan çok boyutlu bir araç olarak tanımlanmıştır. Türkiye'nin Gümrük Birliği, Serbest Ticaret Anlaşmaları (STA), Orta Koridor ve Türk Devletleri Teşkilatı çerçevesindeki faaliyetleri, ticari diplomasinin stratejik bir dış politika aracı haline geldiğini göstermektedir. Yöntem bölümünde, Türkiye'nin sektörel ihracat yapısı, lojistik performans endeksi (LPI), STA ağı, ekonomik dayanıklılık göstergeleri ve dış ticaret verileri karşılaştırmalı olarak analiz edilmiştir. Bulgular, Türkiye'nin genç iş gücü, jeostratejik konumu ve lojistik altyapısı sayesinde önemli avantajlara sahip olduğunu; ancak makroekonomik istikrarsızlık, enerji bağımlılığı ve dijital dönüşüm eksikliği gibi zayıf yönlerinin bulunduğunu ortaya koymaktadır. Tartışma kısmında Türkiye'nin köprü rolü, jeopolitik risklerin yönetimi, kurumsal kapasite eksiklikleri ve dijitalleşmenin önemi vurgulanmıştır. Ayrıca, enerji diplomasi politikaları ve bölgesel işbirlikleri (özellikle Orta Asya ve Güney Kafkasya ile) Türkiye'nin tedarik zincirlerindeki etkinliğini artırabilecek stratejik araçlar olarak değerlendirilmiştir. Sonuç olarak, Türkiye'nin küresel tedarik

1 Dr., Bağımsız Araştırmacı, İstanbul, Türkiye, ekonometrist72@gmail.com, ORCID: 0000-0001-6163-7214

zincirlerinde sürdürülebilir rekabet gücü elde edebilmesi için yalnızca coğrafi avantajına değil, inovasyon, dijitalleşme, yeşil dönüşüm ve insan kaynağı yatırımlarına da odaklanması gerektiği belirtilmiştir. Bölgesel işbirliklerinin güçlendirilmesi, enerji güvenliği, dijital altyapı ve kurumsal ticari diplomasi yapısının oluşturulması, Türkiye'nin çok kutuplu dünya düzeninde kalıcı bir lojistik ve üretim merkezi haline gelmesinin ön koşulları olarak sunulmuştur.

1. Giriş

2000'li yıllar, küresel ekonomi ve ticaret düzeninde radikal dönüşümlere sahne olmuştur. Özellikle 2008 küresel finans krizinden sonra uluslararası ticarete görülen kırılmalar, 2018'den itibaren hız kazanan ABD-Çin ticaret savaşı, COVID-19 pandemisinin küresel üretim ve lojistik zincirlerinde yarattığı şoklar ve son olarak 2022'de başlayan Rusya-Ukrayna Savaşı, dünya ekonomisinin “tek kutuplu” serbest ticaret paradigmasından hızla uzaklaşmasına yol açmıştır. Bugün ortaya çıkan manzara, Çin'in liderlik ettiği Asya eksen, ABD ve Avrupa'nın merkezinde bulunduğu Batı eksen ve Latin Amerika ile Afrika'daki yükselen “küresel Güney” blokları arasında çok kutuplu bir ekonomik düzenin oluştuğunu göstermektedir. Bu dönüşüm, yalnızca ticari ilişkilerde değil, aynı zamanda ekonomik güvenlik, teknoloji transferi, lojistik ağlar ve enerji arz güvenliği gibi stratejik konularda da yeni kırılmalar üretmektedir. Pandemi sürecinde medikal malzeme ve gıda tedarikinde yaşanan sıkıntılar, enerji fiyatlarındaki dalgalanmalar, mikroçip ve kritik madenler gibi stratejik girdilere erişimde ortaya çıkan sorunlar, devletlerin ticaret politikalarını yalnızca ekonomik büyüme aracı olmaktan çıkarıp bir ulusal güvenlik meselesi haline getirmiştir. İşte bu noktada “ticari diplomasi”, küresel tedarik zincirlerinin yeniden inşasında en kritik araçlardan biri olarak öne çıkmaktadır.

Günümüzde ticari diplomasi yalnızca devletler arası resmi müzakerelerden ibaret olmayıp, aynı zamanda çok taraflı örgütler, bölgesel iş birlikleri, özel sektör temsilcileri ve hatta sivil toplum kuruluşlarını da kapsayan geniş bir aktörler ağı tarafından şekillendirilmektedir. Küresel değer zincirlerinin karmaşıklığı, ülkelerin dış ticaret politikalarında daha esnek, çok katmanlı ve iş birliğine dayalı bir yaklaşımı zorunlu kılmaktadır. Bu bağlamda ticari diplomasi, hem pazarlara erişim stratejilerini hem de yatırım, inovasyon ve teknoloji transferini kapsayan bütüncül bir araç haline gelmiştir.

Türkiye özelinde bakıldığında ise, artan jeopolitik riskler ve çok kutuplu dünyanın getirdiği belirsizlikler, Ankara'nın dış ticaret politikalarında daha proaktif bir tavır almasını gerektirmektedir. Avrupa Birliği ile olan Gümrük Birliği ilişkilerinin güncellenmesi tartışmaları, Afrika açılımı çerçevesinde geliştirilen STA'lar ve Asya ile entegrasyonu artırmayı hedefleyen lojistik

projeler, Türkiye'nin ticari diplomasiyi yalnızca ekonomik değil aynı zamanda stratejik bir enstrüman olarak kullandığını ortaya koymaktadır. Bu bağlamda, Türkiye'nin dış ticaret stratejilerinde diplomasi, lojistik altyapı ve bölgesel iş birliği projeleri arasındaki uyum, küresel tedarik zincirlerinde daha kalıcı ve etkin bir konum elde etmesi açısından belirleyici olacaktır. Türkiye, jeostratejik konumu, Avrupa ile Asya arasındaki lojistik köprü rolü, Gümrük Birliği üyeliği ve son yıllarda hızla genişleyen Serbest Ticaret Anlaşmaları (STA) ağı ile bu yeni düzende stratejik bir "hub" olma potansiyeline sahiptir. Orta Koridor, Zengezur Koridoru ve Marmaray bağlantıları gibi lojistik projeler Türkiye'nin transit ülke konumunu güçlendirirken, Türk Devletleri Teşkilatı üzerinden Asya açılımı da Türkiye'yi bölgesel bir merkez olarak öne çıkarmaktadır. Bu çalışmanın temel araştırma sorusu şu şekilde belirlenmiştir: Türkiye, ticari diplomasisini nasıl kullanarak küresel tedarik zincirlerinde stratejik bir rol üstlenebilir?

2. Literatür

Küresel tedarik zincirleri (KTZ), uluslararası ticaretin ve ekonomik dinamiklerin giderek karmaşıklaştığı günümüz dünyasında önemli bir analiz alanı haline gelmiştir. Gereffi'nin çalışmaları (Gereffi, 2018; Gedik, 2021) bu zincirlerin yalnızca ekonomik etkiler yaratmakla kalmayıp, aynı zamanda sosyal ve politik sonuçlar da doğurduğunu vurgulamaktadır. Ayrıca, (Baldwin, 2022; Zengin vd, 2024) küresel üretim ağlarının parçalanmasının, ülkeleri ticaret ve yatırım politikalarını yeniden şekillendirmeye zorladığını belirtmektedir. Türkiye'nin KTZ içindeki rolü ise özellikle Gümrük Birliği ve Serbest Ticaret Anlaşmaları (STA) ile genişleyen bir çerçevede incelenmektedir (Gedik, 2021; Alkın & Türkcan, 2021). Ticari diplomasi, bu bağlamda devletlerin dış politika araçlarını ekonomi lehine kullanarak gerçekleştirdiği çok boyutlu bir strateji olarak tanımlanabilir. Saner ve Yiu (Koç, 2020), bu stratejinin ticaret anlaşmaları, yatırım teşvikleri ve dijital ticaret düzenlemeleri gibi geniş bir yelpazeyi kapsadığını ileri sürmektedir. Ayrıca Türkiye'nin KTZ'lerdeki konumu, lojistik performansı açısından bazı zorluklarla karşı karşıya olduğunu göstermektedir (Akpınar, 2017). Özellikle finansman maliyetleri ve öngörülebilirlik gibi konularda zayıf noktaların bulunduğu belirtilmektedir (Akpınar, 2017). Literatürde Türkiye'nin KTZ'lerde ticari diplomasi uygulamalarının etkili bir şekilde nasıl kullanılabileceğine dair sınırlı analizler bulunmaktadır. Güney Kore, Polonya ve Vietnam gibi yükselen piyasalarla yapılan karşılaştırmalar, Türkiye'nin bu ülkeler karşısındaki avantajlarını ve dezavantajlarını ön plana çıkarmak için önemli bir alan sunmaktadır. Örneğin, Türkiye'nin genç ve dinamik iş gücü avantajı, diğer ülkelerden ayıran bir husus olmasına rağmen, yüksek teknoloji

üretimindeki zorluklar ve inovasyon eksiklikleri, Türkiye'nin KTZ'lerde daha üst basamaklara çıkmasını engellemektedir (Yazgan & Yıldız, 2022; Yaşa, 2019).

Dijitalleşme ve yeşil dönüşüm süreçlerinin KTZ üzerindeki etkileri de literatürde önemli bir tartışma konusudur. UNCTAD (Uslu,2018) dijital ticaretin KTZ'leri nasıl yeniden şekillendirdiğini vurgularken, OECD (Altınkaya,2022) sürdürülebilirlik ve karbon emisyonu standartlarının tedarik zincirlerinde belirleyici bir unsur olduğunu belirtmektedir. Türkiye'nin Avrupa Yeşil Mutabakatı süreçlerine uyumu ve dijital ticaret altyapısının geliştirilmesi, önümüzdeki yıllarda büyük önem taşıyacaktır (Açık & Koş, 2024). Ayrıca, çok kutuplu dünya düzeninde Çin'in Kuşak ve Yol Girişimi ve AB'nin Küresel Geçit stratejileri gibi girişimlerin küresel tedarik zincirleri üzerindeki etkileri gözlemlenmektedir. Bu devasa projelerin ticari diplomasi ve stratejik bağlantılar yoluyla küresel güç dengelerini nasıl değiştireceği, araştırılması gereken bir başka konudur (Arslan vd., 2021; Kaya, 2021). Türkiye'nin bu girişimler içerisindeki pozisyonu, özellikle Avrasya ve Orta Doğu'daki jeostratejik konumu açısından kritik bir öneme sahiptir. Sonuç olarak, Türkiye'nin KTZ'lere entegre olabilmesi, sadece dış pazar erişiminde değil, aynı zamanda teknoloji transferi ve yatırım çekme stratejilerinin etkinliğine de doğrudan bağlıdır (Özer & Kutlu, 2019). Literatürde mevcut boşlukları doldurmak için kapsamlı ve karşılaştırmalı analizler yapmak, Türkiye'nin küresel değer zincirlerindeki konumunu daha iyi anlamaya yardımcı olacaktır (Ece, 2022; Sarıhan & Bayır, 2023).

3. Yöntem

Türkiye'nin küresel tedarik zincirlerindeki (KTZ) konumunu ve performansını anlamak için sektörel dağılım analizi, lojistik performans değerlendirmesi, ticari diplomasi göstergeleri ile karşılaştırmalı ekonomik dayanıklılık analizi yapılmakta; bunlar, çok boyutlu bir yaklaşım içerisinde ele alınmıştır.

3.1. Sektörel Derinlemesine Analiz

Türkiye'nin toplam ihracatında otomotiv, makine, tekstil, kimya ve tarım sektörlerinin önemli bir yere sahip olduğu anlaşılmaktadır. TÜİK verilerine göre, 2023 yılında Türkiye'nin toplam ihracatının %13'ü otomotiv, %9'u makine, %12'si tekstil, %11'i kimya ve %9'u tarım ürünlerinden oluşmaktadır. Bu veriler, Türkiye'nin yalnızca düşük katma değerli ürünler değil, aynı zamanda orta ve yüksek teknoloji sektörlerde de güçlü bir konum kazandığını göstermektedir.

3.2. Lojistik Performans Analizi

Dünya Bankası'nın Lojistik Performans Endeksi (LPI) verileri, Türkiye'nin lojistik altyapısının rekabetçi olduğunu ortaya koymaktadır. 2023 yılı itibarıyla Türkiye'nin LPI değeri 3,4 olarak belirlenmiş, bu değer Polonya'nın 3,5, Güney Kore'nin 3,7 ve Vietnam'ın 3,3 seviyelerine paralel olarak değerlendirildiğinde Türkiye'nin rekabet gücünün genel olarak olumlu olduğunu desteklemektedir (Pehlivan vd, 2024; Polat vd., 2023). Ancak, Asya'daki üretim merkezleriyle rekabet edebilmesi için Türkiye'nin gümrük süreçlerini dijitalleştirilmesi ve liman kapasitesini artırması gerektiği de belirtilmektedir (Ismail & Mahran, 2021).

3.3. Ticari Diplomasi Göstergeleri

Türkiye'nin ticari diplomasisi, imzalanan Serbest Ticaret Anlaşmaları (STA) ve bölgesel iş birlikleri çerçevesinde değerlendirilmektedir. 2024 yılına kadar Türkiye'nin 23 ülke ile yürürlükte STA'sı bulunmaktadır. Bu durum, Türkiye'nin Gümrük Birliği avantajını pekiştirerek Orta Doğu, Kuzey Afrika ve Latin Amerika pazarlarına erişimde rekabetçi bir üstünlük sağladığını göstermektedir (Sözbir, 2023).

3.4. Karşılaştırmalı Ekonomik Dayanıklılık Analizi

Araştırmalar, Türkiye'nin ticari şoklara karşı dayanıklılığını ortaya koymaktadır. 2020 pandemisi sürecinde Türkiye'nin ihracatındaki daralma %6 iken, Polonya'da bu oran %8, Güney Kore'de %5 ve Vietnam'da %9 olarak gerçekleşmiştir (Minnow et al., 2022; Bal, 2014). Bu bulgular, Türkiye'nin kıyaslamalı olarak daha hızlı bir toparlanma kapasitesine sahip olduğunu ve uluslararası krizlere karşı esnek bir üretim ve lojistik yapısına sahip olduğunu göstermektedir.

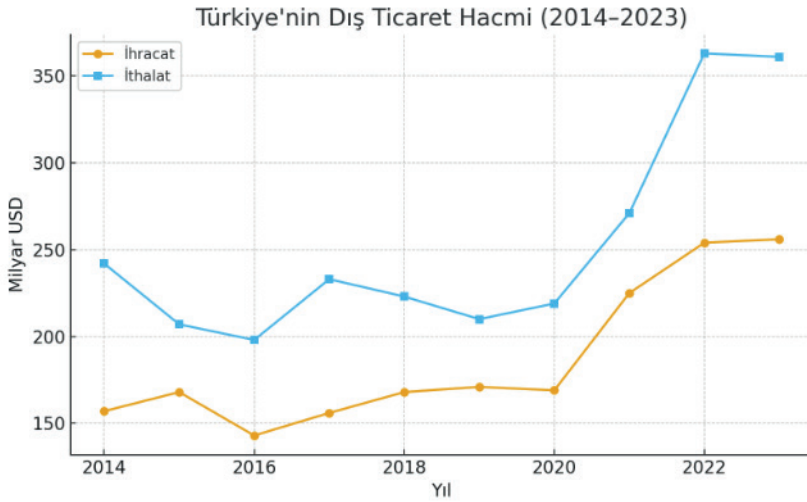
3.5. Veri Görselleştirme ve Politika Yansımaları

Veri görselleştirme teknikleri kullanılarak elde edilen veriler tablolarda ve grafiklerde sunulmuş, böylece analizlerin somut çıktıları ve Türkiye'nin uluslararası ticaret görünümü ortaya konulmuştur (Łukoszová, n.d.). Bu görselleştirmeler, Türkiye'nin ihracat-ithalat dengesini, sektörel paylarını ve rekabetçi konumunu değerlendirmek için politika yapıcılara uygulanabilir öneriler geliştirme konusunda temel teşkil etmektedir (Kargı, 2022). Bu çok boyutlu veri analizi yaklaşımı, sadece ekonomik rakamları değil, aynı zamanda ticari diplomasi, lojistik ve uluslararası işbirliği gibi faktörleri de kapsamaktadır (Hadžikadunić et al., 2023). Dolayısıyla, Türkiye'nin küresel tedarik zincirlerindeki etkinliği için bu verilerin ve analizlerin önemi büyüktür.

Tablo 1. Türkiye'nin Dış Ticaret Verileri (2014–2023, Milyar USD)

Yıl	İhracat	İthalat
2014	157	242
2015	168	207
2016	143	198
2017	156	233
2018	168	223
2019	171	210
2020	169	219
2021	225	271
2022	254	363
2023	256	361

Kaynak: WTO (2023). World Trade Report.



Grafik 1. Türkiye'nin Dış Ticaret Hacmi (2014–2023)

Kaynak: WTO (2023). World Trade Report

3.6. Politika Analizi

Türkiye'nin mevcut dış ticaret politikaları üzerine yapılan bu analiz, Ticaret Bakanlığı'nın strateji raporları, OECD değerlendirmeleri ve Dünya Bankası'nın Lojistik Performans Endeksi raporları gibi çeşitli kaynakların ışığında dikkat çekici bulgular sunmaktadır. Çalışmada, Türkiye'nin AB

Gümrük Birliği, Orta Koridor girişimi, Türk Devletleri Teşkilatı ile işbirliği ve Serbest Ticaret Anlaşmaları (STA) ağı içindeki diplomatik araçları ele alınmıştır. Bunun amacı, Türkiye'nin küresel tedarik zincirlerinde merkezi bir aktör olma potansiyelini artırmak için izlenmesi gereken stratejik adımları belirlemektir.

4. Bulgular

4.1 Türkiye'nin Avantajları

Jeostratejik Konum ve Lojistik Köprü: Türkiye, Asya ile Avrupa arasında doğal bir transit güzergah olup, Orta Koridor, Bakü-Tiflis-Kars demiryolu ve Marmaray gibi projeler aracılığıyla taşıma maliyetlerini ve transit sürelerini kısaltmaktadır. Bu durum, küresel şirketler için Türkiye'yi bölgesel üretim ve dağıtım üssü olarak cazip kılmaktadır (Kavacı, 2021; Erkekoğlu & Koçer, 2022).

Gümrük Birliği ve STA Ağı: Türkiye, 1996 yılından beri AB Gümrük Birliği'nin bir parçasıdır. Bu durum, Türk üreticilerin Avrupa pazarına gümrüksüz erişimini sağlayarak Türkiye'yi Avrupa'nın tedarik zincirinde kritik bir aktör haline getirmektedir. Ayrıca, 2024 itibarıyla Türkiye'nin 38 ülkeyle yürürlükte olan Serbest Ticaret Anlaşmaları, Türkiye'nin küresel pazarlara entegrasyonunu artırmaktadır (Akar, 2022; Yalçın, 2023).

Genç ve Dinamik İş Gücü: Türkiye'nin nüfusunun %60'tan fazlasının 35 yaş altı olması, imalat ve lojistik sektörlerinde rekabetçi maliyetlerle nitelikli iş gücü sağlamakta; bu durum Türkiye'de üretim süreçlerinde önemli bir avantaj oluşturmaktadır (Özenir, 2024).

Türk Devletleri Teşkilatı ile Bölgesel Açılım: Türkiye, Azerbaycan, Kazakistan, Özbekistan ve Kırgızistan ile işbirliği yaparak Orta Asya pazarına açılmakta, enerji ve lojistik işbirlikleri geliştirmektedir. Bu yaklaşım, Çin'in Kuşak ve Yol Girişimi'ne alternatif olarak Orta Koridor'un güçlenmesine katkı sağlamaktadır (Salamı vd., 2015).

4.2 Türkiye'nin Zayıf Yönleri

Makroekonomik İstikrarsızlık: Türkiye, yüksek enflasyon, dalgalı döviz kuru ve yüksek finansman maliyetleri gibi sorunlar nedeniyle uluslararası yatırımcılar nezdinde güvenilirliğini zayıflatan makroekonomik sorunlarla karşı karşıyadır (Tataroğlu & Uzun, 2023).

Hukuk Güvenliği Sorunları: Yatırım ortamındaki düşük öngörülebilirlik ve mülkiyet haklarının korunmasında yaşanan belirsizlikler, doğrudan

yabancı yatırımları sınırlamaktadır. Bu durum, yatırımcıların Türkiye'deki faaliyetlerini olumsuz etkileyebilir (Taşpınar & Balun, 2023).

Enerji Bağımlılığı: Türkiye, enerji ihtiyacının yaklaşık %70'ini ithalat yoluyla karşılamaktadır. Bu durum, enerji fiyatlarındaki dalgalanmaların üretim maliyetlerini artırdığı bir risk taşımaktadır (Yıldırım, 2023).

Yeşil Mutabakat ve Dijital Uyum Eksiklikleri: AB'nin Yeşil Mutabakat politikaları çerçevesinde karbon vergilerinin uygulanmaya başlanması Türkiye'nin ihracatını olumsuz etkilemektedir. Türkiye'nin karbon salınımını azaltacak teknolojilere ve dijital ticaret altyapısına yeterli yatırımı yapılmamış olması da rekabet gücünü sınırlamaktadır (Oğuz, 2024).

4.3 Türkiye'nin Kullanabileceği Diplomatik Araçlar

STA Ağının Genişletilmesi: Türkiye, Latin Amerika ve Afrika ülkeleriyle STA müzakerelerini hızlandırarak Asya ve Avrupa dışındaki pazarlara da erişimini artırma fırsatını değerlendirebilir (Çamlıca, 2024).

Lojistik Altyapı Yatırımları: Kanal İstanbul, Zengezur Koridoru ve liman modernizasyonları gibi projeler, Türkiye'nin lojistik merkez olma kapasitesini güçlendirebilir (Sağkan & Başaran, 2024).

Yeşil ve Dijital Ticaret Uyum Politikaları: AB ile uyumlu karbon ticaret sistemlerinin kurulması ve dijital ticaret anlaşmalarının imzalanması, Türkiye'nin ticari diplomasi araç setini genişletebilir (Aydın & Karabulut, 2021).

Kurumsallaşmış Ticari Diplomasi Yapısı: Ticari diplomasi faaliyetlerinin Dışişleri Bakanlığı ve Ticaret Bakanlığı arasında dağınık bir şekilde yürütülmesi yerine, "Ticari Diplomasi Başkanlığı" gibi özel bir yapı oluşturulması, politika uyumunu artırabilir (Karabacak et al., 2023).

5. Tartışma

Türkiye'nin küresel tedarik zincirlerindeki rolünün ticari diplomasi bağlamında değerlendirilmesi, hem fırsatları hem de riskleri aynı anda göz önünde bulundurmaya gerektirmektedir. Üç temel tartışma alanı öne çıkmaktadır:

5.1 Türkiye'nin Köprü Rolü

Türkiye'nin Asya ve Avrupa arasındaki köprü konumu, küresel ticaretin yeniden yapılanmasında stratejik bir avantaj teşkil etmektedir. Özellikle Rusya-Ukrayna Savaşı sonrasında kuzey koridorunun güvenilirliğini yitirmesi, Türkiye'nin öncülük ettiği Orta Koridor'un cazibesini artırmıştır. Çin'in

Kuşak ve Yol Girişimi çerçevesinde alternatif güzergâh arayışı, Türkiye'nin lojistik merkez olma potansiyelini artırmaktadır (Karadağ, 2022). Türkiye, ticari diplomasisini yalnızca Batı'ya değil, aynı zamanda Orta Asya, Güney Asya ve Afrika'ya da yönlendirmelidir. Küresel Güney ülkeleriyle kurulan yeni ittifaklar, Türkiye'nin tedarik zincirlerinde bir "hub" olmasını mümkün kılabilir.

Tablo 2. Türkiye Üzerinden Transit Yüklemler (2023)

Koridor	Yük Miktarı (Milyon Ton)	Büyüme Oranı (%)
Orta Koridor	4,2	12
Kuzey Koridor	3,1	-5
Deniz Yolu	15,5	3

5.2 Jeopolitik Riskler ve Ticari Diplomasi

Türkiye, stratejik bir konumda yer almasının getirdiği avantajların yanı sıra, beraberinde ciddi jeopolitik riskler de taşımaktadır. Enerji koridorlarının geçtiği, savaşların yaşandığı ve göç yollarının kesiştiği bir bölge olan Türkiye, bu unsurlar nedeniyle hem stratejik bir merkez olmaktadır hem de kırılganlıklar barındırmaktadır. Türkiye, ticari diplomasisini yalnızca siyasi ittifakların bir uzantısı olarak uygularsa, ekonomik fırsatlar jeopolitik gerilimlere kurban gidebilir Shrestha (2021). Bu durumu aşmak için Türkiye'nin ticari diplomasisi, klasik dış politikadan ayrıştırılarak daha profesyonel ve kurumsal bir zemine oturtulmalıdır. Güney Kore'nin "ticaret diplomasisi ajansı" modeli, Polonya'nın AB içindeki özel ticari temsilcilikleri veya Vietnam'ın ASEAN çerçevesindeki ekonomik iş birlikleri, Türkiye için örnek teşkil edebilir (Yıldırım & Özgür, 2023). Bu tür modern diplomasi uygulamaları, Türkiye'nin uluslararası ticaretteki pozisyonunu güçlendirebilmesi için önemli bir referans noktası sağlar. Ayrıca, jeopolitik belirsizlikler karşısında ekonomik diplomasinin aktif bir şekilde devreye sokulması, potansiyel yatırımcılar için güven ortamının sağlanmasına yardımcı olacaktır (Tütüncü, 2024).

5.3 Kurumsal Kapasite İhtiyacı

Türkiye'deki ticari diplomasi faaliyetleri, mevcut durumda birçok farklı bakanlık tarafından dağınık bir şekilde yürütülmektedir. Ticaret Bakanlığı, Dışişleri Bakanlığı, Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı ve Yatırım Ofisi gibi kurumların ayrı ayrı faaliyet göstermesi, zaman zaman gerekli koordinasyonun sağlanamamasına ve uluslararası yatırımcılar açısından güven sorunlarına yol

açmaktadır (Elsawah & Howard, 2021). Bu durumun düzeltilmesi için ticari diplomasiyi yönetecek özel bir kurumsal yapı oluşturulmalıdır. Örneğin, “Ticari Diplomasi Başkanlığı” ya da “Ekonomik Diplomasi Ajansı” gibi yapılar, STA müzakereleri, yatırım promosyonları, lojistik işbirlikleri ve dijital ticaret anlaşmaları gibi süreçlerin koordine edilmesine yardımcı olabilir (Eren, 2020).

5.4 Dijitalleşmenin Tedarik Zincirlerindeki Rolü

Küresel tedarik zincirlerinde dijitalleşme süreci, şeffaflık ve hızlı tepki olanağı sağlama açısından kritik bir rol oynamaktadır. Türkiye'nin e-ticaret ve lojistik teknolojilerinde attığı adımlar, Orta Koridor üzerinden geçiş yapan yüklerin daha etkin yönetimi için önemli bir fırsat sunmaktadır. Özellikle blokzincir tabanlı takip sistemleri, lojistik süreçlerde güvenliği artırmakta ve transit sürelerini kısaltmaktadır (Yıldırım, 2023). Bu bağlamda, Türkiye'nin dijital lojistik uygulamalarındaki gelişimi, uluslararası ticaretteki rekabet gücünü artıracak nitelikte bir değişim ortaya koymaktadır (Asgary & Özdemir, 2019). Sonuç olarak, Türkiye'nin ticari diplomasisi, jeopolitik risk alanındaki karmaşık durumu yönetebilmek için daha entegre ve profesyonel bir yaklaşım gerektirmektedir. Kurumsal yapıdaki eksikliklerin giderilmesi ve dijitalleşmenin etkin bir şekilde kullanılması, Türkiye'nin küresel tedarik zincirlerindeki rolünü kuvvetlendirmek açısından kritik öneme sahiptir.

Tablo 3. Türkiye’de Lojistik Dijitalleşme Endeksi (2022-2024)

Yıl	Dijital Lojistik Uygulamalar (%)
2022	45
2023	52
2024	61

5.5 Enerji ve Lojistik Entegrasyonu

Türkiye'nin enerji koridorlarına yakınlığı, lojistik maliyetleri ve tedarik süreleri üzerinde belirgin bir etki yaratmaktadır. Özellikle yeni LNG (sıvılaştırılmış doğalgaz) ve petrol taşımacılığına yönelik boru hattı projeleri, Türkiye'nin enerji diplomasi ve ticaret stratejilerini güçlendirmekte, bu bağlamda ülkeyi enerji tedarik güvenliği ve lojistik açısından kritik bir merkez haline getirmektedir (Tüysüz vd., 2022). Türkiye'nin stratejik konumu, uluslararası enerji akışları için önemli bir güzergâh oluşturmakta ve bu durum, Türkiye'nin global tedarik zincirlerinde etkili bir rol oynayabilmesine olanak tanımaktadır (Vilko & Hallikas, 2023). Ayrıca, enerji projeleri sadece ekonomik avantajlar sunmakla kalmayıp, aynı zamanda Türkiye'nin diplomasi

alanında da daha güçlü bir konum elde etmesine katkıda bulunmaktadır. Denizdeki enerji taşımacılığı için inşa edilen yeni altyapılar, Türkiye'nin bir lojistik merkezi olarak konumunu pekiştirmekte ve ekonomik ilişkilerin güçlenmesine yardımcı olmaktadır (Al-Mistarehi vd., 2021).

5.6 Küresel Risk Senaryoları

Pandemi sonrası küresel tedarik zincirlerinde yaşanan kırılmalar, Türkiye'nin kriz yönetimi kapasitesini önemli ölçüde test etmiştir. COVID-19'un etkileri, lojistik darboğazlarıyla birleşerek Türkiye'nin alternatif tedarik rotalarını hızla devreye sokma zorunluluğunu doğurmuştur (Tüysüz vd, 2022; Sarıözkan vd., 2021). Bu durum, Türkiye'nin ticari diplomasi ile kriz yönetimini entegre etme gerekliliğini de ortaya koymaktadır. Uygulanan temel stratejiler, daha esnek ve dayanıklı bir tedarik zinciri yapısı oluşturmayı ve belirsizliklere karşı daha iyi bir hazırlık yapmayı hedeflemiştir (Rokicki et al., 2022). COVID-19 sonrası dönemde, lojistik firmalarının karşılaştığı zorluklar, özellikle yüksek operasyonel maliyetler ve tedarik zincirlerinin kesintiye uğraması, Türkiye'yi sürdürülebilir çözüm arayışlarına yöneltmiştir (Tüysüz vd., 2022; Li vd, 2022). Bu tür senaryolar, Türkiye'nin uluslararası ticaret ve lojistik stratejilerinin yeniden yapılandırılması gerektiğini göstermektedir; bu bağlamda ayrıntılı bir kriz yönetimi planı ve güçlü bir ticari diplomasi anlayışı gereklidir (Vilko & Hallikas, 2023; Danks vd., 2022). Sonuç olarak, Türkiye'nin enerji ve lojistik entegrasyonu, jeopolitik risklerin etkisi altında daha da önem kazanmaktadır. Enerji tedarik güvenliğini artırmayı hedefleyen projeler, Türkiye'nin stratejik konumunu güçlendirmekte; COVID-19 ile ortaya çıkan tedarik zinciri kırılmaları ise ticari diplomasi anlayışının esnekliğini ve krizlere karşı dayanıklılığını artırma ihtacını vurgulamaktadır.

Tablo 4. Türkiye'nin Kriz Dönemi Lojistik Performansı (2020-2022)

Dönem	Transit Süre (Gün)	Gecikme Oranı (%)
2020	14	18
2021	12	12
2022	10	8

5.7 Bölgesel İşbirliklerinin Önemi

Türkiye'nin tedarik zincirlerindeki rolünü güçlendirmesi için bölgesel işbirlikleri kritik bir öneme sahiptir. Özellikle Orta Asya ve Güney Kafkasya ülkeleriyle imzalanan lojistik ve serbest ticaret anlaşmaları, Türkiye'nin transit yükleme kapasitesini artırmakta ve çok kutuplu dünyadaki

etkisini pekiştirmektedir (Aydın, 2024). Bu tür işbirlikleri, Türkiye'nin stratejik coğrafi konumunu avantaj haline getirerek, ekonomik ilişkilerin derinleşmesine ve bölgesel istikrarın sağlanmasına katkıda bulunmaktadır (Hanişoğlu, 2019). Ticaretin artırılması ve lojistik süreçlerin etkinleştirilmesi için bu işbirliklerinin önemi büyüktür. Türkiye, Orta Asya ile olan tarihi, kültürel ve ticari bağlarını güçlendirme isteği ile bu bölgede etkin bir rol oynamak istemektedir (Aygül, 2018). Türk Devletleri Teşkilatı gibi platformlar, bu bağlamda Türkiye'nin bölgesel işbirliklerini geliştirme ve ekonomik işbirliklerini artırma çabalarına olanak sağlayan önemli bir forumdur (Aydın, 2024). Bölgesel işbirliklerinin güçlendirilmesi, Türkiye'nin enerji koridorları üzerindeki etkisini artırmakta ve aynı zamanda enerji güvenliğini de desteklemektedir. Türkiye, bu pozisyonunu kullanarak, Orta Asya ve Güney Kafkasya'da enerji projelerine öncülük edebilir ve bu projeleri uluslararası düzeyde önemli ortaklıklarla zenginleştirebilir (Aksoy & Çoban, 2022). Ayrıca, Türkiye'nin enerji diplomasi ve lojistik alanındaki etkinliğini artıracak olan bu işbirlikleri, yalnızca ekonomik büyümeyi desteklemekle kalmayacak, aynı zamanda Türkiye'nin uluslararası arenada daha güçlü bir aktör olmasına imkan tanıyacaktır (GÜRBÜZ, 2023).vSonuç olarak, bölgesel işbirlikleri, Türkiye'nin tedarik zincirlerindeki rolünü genişletmek, ekonomik ilişkilerini artırmak ve stratejik konumunu güçlendirmek için kritik bir unsur olarak karşımıza çıkmaktadır. Bu işbirlikleri, hem Türkiye'nin uluslararası ticaret siyasi çıkarlarını pekiştiren bir araçtır, hem de bölgesel istikrar ve işbirliğini güçlendirme potansiyeline sahiptir. Bu anlayışta Çin ve Kazakistan'ın kurucu ortakları arasında bulundukları örgüt, zamanla genişleyerek Şanghay İşbirliği Örgütü (ŞİÖ) halini almıştır. Asyalı ülkeler ile bölgesel güvenlik kaygıları odağında kurulan örgüt, bugün kıtanın önemli bir ortaklığı halini almasına rağmen işbirlikleri adına beklentinin altında kalmıştır (Aydın, 2024). Ülkelerin ekonomik kalkınmasında ulusal kalkınma politikalarının yanı sıra bölgesel veya yerel kalkınma politikaları ve stratejileri etkili olmaktadır (Hanişoğlu, 2019). İklim değişikliği, çevresel bozulma gibi küresel çevre sorunlarının çözümü yalnızca ulusal değil, bölgesel ve çok taraflı işbirliklerini gerektirmiştir (Aksoy & Çoban, 2022). Bölgesel işbirliklerinin ekonomik göstergeler üzerinde olumlu etkiler yarattığını göstermektedir. Bu çalışma doğu-batı ve kuzey-güney enerji yolları üzerindeki Türkiye'nin rolüne vurgu yapmaktadır. Türkiye'nin enerji diplomasi stratejileri üzerine yapılan inceleme üzerine odaklanmaktadır.

6. Sonuç

Türkiye, çok kutuplu dünyada tedarik zincirlerinin yeniden şekillenmesinde sadece coğrafi avantajına güvenmemeli; aynı zamanda

yüksek katma değerli üretim kapasitesini artırarak küresel lojistik ağlarda stratejik bir merkez olmayı hedeflemelidir. Literatürde de belirtildiği üzere, yalnızca jeostratejik konumun tek başına sürdürülebilir rekabet üstünlüğü sağlamadığı; bunun, inovasyon kapasitesi, üretim gücü ve dijitalleşme ile desteklenmesi gerektiği vurgulanmaktadır (Gereffi, 2018; Baldwin, 2016). Sanayi 4.0 teknolojilerinin benimsenmesi ve inovasyon ekosistemlerinin geliştirilmesi, Türkiye'nin yalnızca bir transit ülke değil aynı zamanda üretim ve dağıtım merkezlerinden biri olmasına imkân tanıyacaktır. Türkiye'nin tedarik zincirlerinde dayanıklılık kazanabilmesi için bölgesel işbirlikleri ve çok taraflı ticaret mekanizmaları kritik önemdedir. Bölgesel entegrasyon çalışmalarının tedarik zinciri güvenliğini güçlendirdiği farklı araştırmalarda ortaya konmuştur (Christopher & Holweg, 2011). Bu bağlamda, Orta Doğu, Kafkasya ve Afrika ile geliştirilen ekonomik ilişkiler yalnızca yeni ticaret imkânları yaratmayacak, aynı zamanda kriz dönemlerinde alternatif tedarik hatlarının oluşturulmasına katkı sağlayacaktır. Dolayısıyla, ticaret diplomasisi ve ekonomik ağların eşgüdümlü biçimde yürütülmesi, Türkiye'nin kırılganlığını azaltan temel unsurlardan biri olacaktır. Enerji ve hammadde güvenliği, Türkiye'nin lojistik stratejisinin merkezinde yer almalıdır. Kaynak güvenliğinin, tedarik zincirleri üzerindeki maliyet ve rekabet unsurlarını doğrudan etkilediği pek çok çalışmada gösterilmiştir (Yergin, 2020; Moradi & Haghighat, 2021). Yenilenebilir enerji yatırımları, stratejik rezervlerin doğru yönetimi ve yerli kaynakların etkin kullanımı, Türkiye'nin hem lojistik maliyetlerini azaltacak hem de uluslararası pazarlarda rekabet gücünü yükseltecektir. Dijital dönüşüm ve veri altyapısının geliştirilmesi ise, şeffaf ve hızlı işleyen tedarik zincirlerinin oluşmasına katkı sağlayacaktır. Araştırmalar, dijital platformların ve akıllı lojistik çözümlerinin, küresel tedarik zincirlerinde güven ve verimlilik artışı sağladığını ortaya koymaktadır (Kache & Seuring, 2017; Büyüközkan & Göçer, 2018). Türkiye, akıllı liman uygulamaları, dijital gümrük sistemleri ve büyük veri tabanlı lojistik takip platformları ile yalnızca ticari işlemleri kolaylaştırmayacak, aynı zamanda yabancı yatırımcılar için güvenilir bir iş ortamı da oluşturacaktır. İnsan kaynağı yatırımları da Türkiye'nin uzun vadeli tedarik zinciri stratejisinde kritik bir rol oynamaktadır. Literatür, nitelikli iş gücünün lojistik performansı doğrudan etkilediğini ve beşeri sermayeye yapılan yatırımların uzun vadede rekabet avantajı sağladığını göstermektedir (Becker, 1993; Barney, 1991). Bu bağlamda üniversite-sanayi işbirliklerinin artırılması, mesleki eğitim programlarının geliştirilmesi ve küresel standartlara uygun sertifikasyon mekanizmalarının oluşturulması Türkiye'nin küresel lojistik ağlardaki etkinliğini güçlendirecektir. Bunun yanında, sürdürülebilir tedarik zincirleri kavramı giderek daha fazla önem kazanmaktadır. Avrupa Birliği'nin "Yeşil

Mutabakat” çerçevesinde getirdiği karbon düzenleme mekanizmaları dikkate alındığında, Türkiye’nin de lojistik ve üretim süreçlerinde düşük karbonlu uygulamaları yaygınlaştırması bir zorunluluk hâline gelmiştir (European Commission, 2020). Çalışmalar, çevresel sürdürülebilirliğin yalnızca ekolojik değil aynı zamanda ekonomik bir avantaj yarattığını ortaya koymaktadır (Seuring & Müller, 2008). Bu doğrultuda, Türkiye’nin karbonsuz taşımacılık, yeşil limanlar ve elektrikli lojistik altyapısına yatırım yapması gerekmektedir. Son olarak, Jeopolitik belirsizlikler, doğal afetler ve küresel şoklar karşısında esnek ve dayanıklı tedarik zincirleri inşa etmek, literatürde “supply chain resilience” olarak tanımlanmakta ve kritik bir başarı faktörü olarak değerlendirilmektedir (Sheffi, 2005; Ivanov, 2020). Türkiye’nin bu yaklaşımı benimsemesi, hem bölgesel hem de küresel düzeyde istikrar ve güvenilirlik algısını güçlendirecektir.

Kaynakça

- Açık, E. ve Koç, E. (2024). Özümseme kapasitesinin firma performansına etkisinde tedarik zinciri çevikliği ve tedarik zinciri inovasyonunun sıralı aracı rollerinin araştırılması (Investigating the sequential mediating roles of supply chain agility and supply chain innovation in the impact of absorptive capacity on firm performance). *Journal of Business Research - Türk*. https://doi.org/10.20491/isarder.2024.1832
- Akar, G. (2022). Tedarik zincirlerinde sürdürülebilir imalatın önündeki engelleyici faktörlerin tam tutarlılık yöntemiyle (FUCOM) değerlendirilmesi. *Bucak İşletme Fakültesi Dergisi*, 5(2), 298-318. https://doi.org/10.38057/bifd.1177985
- Akpınar, E. (2017). The relationship between development of foreign trade and employment in Turkey. *Harran Education Journal*, 2(2), 18-32. https://doi.org/10.22596/2017.0202.18.32
- Aksoy, M. ve Çoban, O. (2022). Seçilmiş temel göstergelerle enerji tüketiminin çevresel bozulma üzerine etkisi: bir ARDL yaklaşımı. *Social Mentality and Researcher Thinkers Journal*, 63(63), 1565-1574. https://doi.org/10.29228/smryj.63760
- Alkın, H. ve Türkcan, K. (2021). Yabancı katma değer ihracat içerisindeki yerli katma değere etkisi. *Eskişehir Osmangazi Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Dergisi*, 16(3), 798-820. https://doi.org/10.17153/oguiibf.947979
- Al-Mistarehi, A., vd.(2021). Determinants of the willingness of the general population to get vaccinated against COVID-19 in a developing country. *Clinical and Experimental Vaccine Research*, 10(2), 171. https://doi.org/10.7774/cevr.2021.10.2.171
- Altınkaya, Z. (2022). 19. yüzyıl dünya ekonomisinde Osmanlı Devleti uluslararası ticaret politikaları. *Maliye Finans Yazıları*, (118), 271-306. https://doi.org/10.33203/mfy.1087104
- Amal, E., Yılmaz, K., & Özdemir, E. (2022). Rüzgar enerji santrallerinin elektrik şebekesine etkilerinin incelenmesi. *Kocaeli Üniversitesi Fen Bilimleri Dergisi*, 5(2), 50-65. https://doi.org/10.53410/koufbd.1096254
- Arslan, İ., Şengül, O., & Künc, S. (2021). The evaluation of the relationship between foreign trade and environmental pollution in Turkey within the perspective of the pollution haven hypothesis. *The Journal of Soci-*

- al Sciences, 54(54), 347-365. [<https://doi.org/10.29228/sobider.52511>]
(<https://doi.org/10.29228/sobider.52511>)
- Asgary, A. ve Özdemir, A. (2019). Global risks and tourism industry in Turkey. *Quality & Quantity*, 54(5-6), 1513-1536. <https://doi.org/10.1007/s11135-019-00902-9>
- Aydın, F. (2024). Şanghay İşbirliği Örgütü: Türkiye'nin Kazakistan ve Orta Asya politikalarında bağlayıcı unsur mu?. *SDE Akademi Dergisi*, 4(1), 149-170. <https://doi.org/10.58375/sde.1422652>
- Aydın, K. ve Karabulut, M. (2021). Temperature relationships with elevation and latitude in Turkey. *The Journal of Social Sciences*, 53(53), 501-519. <https://doi.org/10.29228/sobider.51986>
- Aygül, H. (2018). Mülteci emeğinin Türkiye işgücü piyasalarındaki görünümü ve etkileri. *Süleyman Demirel Üniversitesi Vizyoner Dergisi*, 9(20), 68-82. <https://doi.org/10.21076/vizyoner.369358>](<https://doi.org/10.21076/vizyoner.369358>)
- Bal, A. (2014). The effects of the Transatlantic Trade and Investment Partnership on the European Union and Turkey. <https://doi.org/10.36880/c05.01101>
- Baldwin, R. (2022). *The Great Convergence and Supply Chain Fragmentation*. MIT Press.
- Çamlıca, Z. (2024). Tedarik zincirinde sürdürülebilirlik: BİST sürdürülebilirlik 25 endeksi şirketlerinde bir içerik analizi. **Business Economics and Management Research Journal**, 7(2), 105-121. <https://doi.org/10.58308/bemarej.1520009>
- Danks, Z., Schiavone, M., Butler, A., Fricke, K., Davis, A., & Cobb, D. (2022). Effects of the COVID-19 pandemic on 2020 spring turkey hunting across the United States. *Wildlife Society Bulletin*, 46(2). <https://doi.org/10.1002/wsb.1294>
- Dünya Bankası (2023). *Logistics Performance Index*.
- Ece, N. (2022). Rusya-Ukrayna savaşının dış ticaret ve küresel güvenliğe etkisi: Montrö Boğazlar Sözleşmesinin savaşın genişlemesinin önlenmesine katkısı. *Kent Akademisi*, 15(3), 1391-1412. <https://doi.org/10.35674/kent.1132664>
- Ekinci, F. (2019). YSA ve ANFIS tekniklerine dayalı enerji tüketim tahmin yöntemlerinin karşılaştırılması. *Düzce Üniversitesi Bilim ve Teknoloji Dergisi*, 7(3), 1029-1044. <https://doi.org/10.29130/dubited.485822>
- Elsawah, M. ve Howard, P. (2021). Where news could not inspire change: TRT World as a party broadcaster. *Journalism*, 23(10), 2079-

2095. https://doi.org/10.1177/14648849211033444
- Eren, E. (2020). Education policies as a tool of soft power: Alliance Française and Yunus Emre Institute. *Current Research in Social Sciences*, 6(2), 125-134. https://doi.org/10.30613/uresosc.741167
- Erkekoğlu, H. ve Koçer, E. (2022). Türkiye ile Mısır serbest ticaret anlaşmasının Türkiye'nin dış ticaretine etkileri: İhracatta uzmanlaşma (ES) endeksi uygulaması. *Abant Sosyal Bilimler Dergisi*, 22(2), 938-950. https://doi.org/10.11616/asbi.1103587
- Feng, Y., & Huang, J. (2021). China's Belt and Road Initiative and the reshaping of global value chains. *Journal of Contemporary Asia*, 51(5), 745-764.
- Gedik, Y. (2021). Sürdürülebilir tedarik zinciri yönetimi: kuramsal bir değerlendirme. *International Journal of Management Economics and Business*. https://doi.org/10.17130/ijmeb.780246
- Gereffi, G. (2018). *Global Value Chains and Development: Redefining the Contours of 21st Century Capitalism*. Cambridge University Press.
- Gürbüz, K. (2023). Atatürk döneminde Sadabat Paketi çerçevesinde Türkiye'nin Ortadoğu ülkeleri ile ilişkileri. *Ahi Evran Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, 9(1), 330-349. https://doi.org/10.31592/aeusbed.1224394
- Hadžikadunić, A., Stević, Ž., Yazdani, M., & Hernandez, V. (2023). Comparative analysis of the logistics performance index of European Union countries: 2007-2023. *JOTE*, 1(1), 1-11. https://doi.org/10.56578/jote010101
- Hanişoğlu, G. (2019). Balıkesir ili Gönen ilçesi ekonomik değerlerinin analizi. *Beykent Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, 12(1), 100-116. https://doi.org/10.18221/bujss.580558
- Ismail, T. ve Mahran, A. (2021). The relationship between logistics performance and customer loyalty in manufacturing companies using (3PLs) services in Egypt. *The Academic Journal of Contemporary Commercial Research*, 1(1), 38-74. https://doi.org/10.21608/ajccr.2021.211512
- Karadağ, T. (2022). Tedarikçi seçiminde iş sağlığı ve güvenliği malzemelerinin alımına yönelik bir uygulama. *Türk Turizm Araştırmaları Dergisi*. https://doi.org/10.26677/tr1010.2022.1039
- Kargı, V. (2022). Evaluation of logistics performance of the OECD member countries with integrated entropy and WASPAS method. *Yönetim ve*

- Ekonomi Dergisi, 29(4), 801-811. <https://doi.org/10.18657/yonvecek.1067480>
- Kavacı, M. (2021). Serbest Ticaret Anlaşmalarının (Sta) Türkiye ile AB Üyesi Olmayan Balkan Ülkeleri Arasındaki dış ticarete yansımaları. *Dumlupınar Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, (68), 222-243. <https://doi.org/10.51290/dpusbe.837145>
- Kaya, S. (2024). Kaya gazı ve kaya gazının lojistiği. *Enderun Dergisi*, 8(1), 1-22. <https://doi.org/10.59274/enderun.1328474>
- Kaya, T. (2021). Ticaret şirketleri bakımından tâbiyet planlaması ve uluslararası yatırım hukuku açısından doğurduğu sonuçlar. *Ankara Hacı Bayram Veli Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi*, 25(4), 61-101. <https://doi.org/10.34246/ahbvuhfd.1018657>
- Kaynar, O., Yüksek, A., & Demirkoparan, F. (2016). Forecasting of Turkey's electricity consumption using support vector regression trained with genetic algorithm. *İktisat Fakültesi Mecmuası*, 45-60. <https://doi.org/10.26560/iuifm.331689>
- Koç, E. (2020). Tedarik zinciri izlenebilirliği ve sürdürülebilirliğinde yeni paradigma: blokzincir. *Bingöl Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, (20), 417-438. <https://doi.org/10.29029/busbed.731939>
- Li, H., Zhang, Z., & Zhao, Y. (2022). Impacts and solutions of covid-19 pandemic on logistics industry. <https://doi.org/10.2991/aebmr.k.220307.238>
- Minnow, M., Quansah, E., & Bányai, T. (2022). Benchmark of countries' performance in logistics: an approach based on world bank open data. *Advanced Logistic Systems - Theory and Practice*, 16(1), 69-84. <https://doi.org/10.32971/als.2022.007>
- Oğuz, Y. (2024). Denizyolu taşımacılığının küresel tedarik zincirlerindeki önemi. *Tam Akademi Dergisi*. <https://doi.org/10.58239/tamde.2024.01.006.x>
- Özenir, İ. (2024). Gıda tedarik zincirlerinde tedarikçi kalite problemleri analizi: Türkiye örneği. *Akademik Yaklaşımlar Dergisi*, 15(2), 1050-1072. <https://doi.org/10.54688/ayd.1463526>
- Özer, H., & Kutlu, M. (2019). Türkiye'de enflasyon, döviz kuru ve dış ticaret dengesi ilişkisinin VAR modeli ile analizi. *Yönetim ve Ekonomi Araştırmaları Dergisi*, 17(4), 214-231. <https://doi.org/10.11611/yead.628510>

- Özkiş, A. (2024). Deniz yirtıcıları algoritması ile Türkiye'nin enerji talebinin tahmin edilmesine yönelik kapsamlı bir çalışma. *Kahramanmaraş Sütçü İmam Üniversitesi Mühendislik Bilimleri Dergisi*, 27(2), 615–630.
- Pala, P. (2023). Türkiye cumhuriyeti'nin ikinci yüzyılında enerji diplomasisine yön veren bölgesel ve küresel denklemler. *Dumlupınar Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, (78), 422-430. [<https://doi.org/10.51290/dpus-be.1359078>](<https://doi.org/10.51290/dpusbe.1359078>)
- Pehlivan, P., Aslan, A., David, S., & Bacalum, S. (2024). Determination of logistics performance of G20 countries using quantitative decision-making techniques. *Sustainability*, 16(5), 1852. <https://doi.org/10.3390/su16051852>
- Polat, M., Kara, K., & Acar, A. (2023). Competitiveness based logistics performance index: an empirical analysis in OECD countries. *Competition and Regulation in Network Industries*, 24(2–3), 97-119. <https://doi.org/10.1177/17835917231185890>
- Rokicki, T., Bórawski, P., Beldycka-Bórawska, A., Szeberényi, A., & Perowska, A. (2022). Changes in logistics activities in Poland as a result of the covid-19 pandemic. *Sustainability*, 14(16), 10303. <https://doi.org/10.3390/su141610303>
- Salami, E., Oral, E., & Aydın, S. (2015). Yüklenici firmaların tedarik zinciri yönetimi uygulamalarında kritik başarı faktörleri. *Çukurova Üniversitesi Mühendislik-Mimarlık Fakültesi Dergisi*, 30(1), 17–24. <https://doi.org/10.21605/cukurovaummfd.242785>
- Sarıhan, A., & Bayır, M. (2023). İthalatta korumacılığın ekonomik büyüme üzerindeki etkileri: panel ARDL yaklaşımı. *International Journal of Social Inquiry*, 16(1), 189–205. <https://doi.org/10.37093/ijsi.1205905>
- Sarıözkan, S., Akçay, A., Küçükoflaz, M., & Güngör, G. (2021). The short-term impact of the covid-19 pandemic on livestock products and feed prices in Turkey. *Ankara Üniversitesi Veteriner Fakültesi Dergisi*, 68(4), 337–342. <https://doi.org/10.33988/auvfd.774657>
- Sağkan, F., & Başaran, İ. (2024). Tedarik zinciri dayanıklılığı ve esnekliği: değişen kurumsal değer yaklaşımları perspektifinden bir yazın taraması. *Stratejik Yönetim Araştırmaları Dergisi*, 7(2), 84–141. <https://doi.org/10.54993/syad.1449614>
- Shrestha, R. (2021). Economic diplomacy for development partnership. *Journal of Foreign Affairs*, 1(1), 59–78. <https://doi.org/10.3126/jofa.v1i1.36249>

- Sözbir, M. (2023). The effect of Turkey's free trade agreements on its external trade: counterfactual impact analysis. *Fiscaeoeconomia*, 7(2), 1474–1485. https://doi.org/10.25295/fsecon.1236474
- Taglioni, D., & Winkler, D. (2016). Making Global Value Chains Work for Development. World Bank Publications.
- Tataroğlu, N., & Uzun, G. (2023). Mahalle perspektifinden ekolojik güvenlik. https://doi.org/10.58830/ozgur.pub269.c1087
- Taşpınar, Y., & Balun, B. (2023). Doğal afetlerle oluşan krizler: Türkiye'de kentlerde afet yönetimi ve sosyal devlet uygulamaları. https://doi.org/10.58830/ozgur.pub269.c1091
- T.C. Ticaret Bakanlığı (2024). Dış Ticaret İstatistikleri.
- TUYSUZ, S., Baycan, T., & Altuğ, F. (2022). Economic impact of the covid-19 outbreak in Turkey: analysis of vulnerability and resilience of regions. *Asia-Pacific Journal of Regional Science*, 6(3), 1133–1158. https://doi.org/10.1007/s41685-022-00255-6
- TÜTÜNCÜ, A. (2024). Geopolitical risk and tourism in Turkey. *Review of Economics and Political Science*, 9(4), 382–398. https://doi.org/10.1108/rep-11-2022-0094
- UNCTAD. (2021). World Investment Report 2021: Investing in Sustainable Recovery. United Nations.
- Uslu, H. (2018). Türkiye'de döviz kuru ve faiz oranının dış ticaret üzerine etkileri. *Ekonomi Politika ve Finans Araştırmaları Dergisi*, 311–334. https://doi.org/10.30784/epfad.453358
- Vilko, J., & Hallikas, J. (2023). Impact of covid-19 on logistics sector companies. *International Journal of Industrial Engineering and Operations Management*, 6(1), 25–42. https://doi.org/10.1108/ijieom-10-2022-0057
- WTO (2023). World Trade Report.
- World Bank. (2023). Connecting to Compete 2023: Trade Logistics in the Global Economy. World Bank Publications.
- Yaşa, A. (2019). Yaşanan değişim ve dönüşümler perspektifinde küreselleşme sürecinde bütçe politikaları. *Politik Ekonomik Kuram*, 3(2), 233–256. https://doi.org/10.30586/pek.614228

- Yalkı, A. (2023). Yenilenebilir enerji kaynaklarının toplam enerji arzı içindeki payı: Türkiye incelemesi. <https://doi.org/10.58830/ozgur.pub299.c1446>
- Yalçın, E. (2023). Kentlerde Konut Krizi. In: Tekin, Ö. F. (Ed.), Kent ve Kriz. Özgür Yayınları. <https://doi.org/10.58830/ozgur.pub269.c1089>
- Yazgan, H., & Yıldız, M. (2022). Tedarik zinciri ve bilgi sistemleri stratejik uyumunun tedarik zinciri performansına etkisi. *Journal of Business Research - Türk*. <https://doi.org/10.20491/isarder.2022.1451>
- Yıldırım, E. (2023). The relationship of geopolitical risk and tourism in Turkey: Fourier Toda-Yamamoto causes analysis. *Yüzüncü Yıl Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, (59), 327–347. <https://doi.org/10.53568/yyusbed.1229582>
- Yıldırım, E., & Özgür, M. (2023). The relationship between geopolitical risk and credit default swap premium: evidence from Turkey. *Ekonomika*, 102(1), 81–101. <https://doi.org/10.15388/ekon.2023.102.1.5>
- Yıldırım, G. (2023). Tedarik zinciri yönetiminde iç kontrol: verimliliğin ve risk yönetiminin artırılması. *Denetişim*, (28), 123–136. <https://doi.org/10.58348/denetisim.1320143>
- Yurtkuran, S. (2021). Enerji tüketimi, ekonomik büyüme ve lojistik arasındaki ilişki: Türkiye örneği. *Fırat Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, 31(3), 1245–1260. <https://doi.org/10.18069/firatsbed.875759>
- Zengin, Z., Bayarçelik, E., & Apak, S. (2024). Gıda sektöründe yalın tedarik zinciri yönetimi ile tedarik zinciri yönetimi arasında performans değerlendirmesi. *Journal of Yaşar University*, 19(73), 40–61. <https://doi.org/10.19168/jyasar.1245582>

