



**DÜNYA'DA TÜRKİYE'NİN LOJİSTİK SEKTÖRÜNDE
REKABET GÜCÜNÜ ARTIRMAK AÇISINDAN
TRANSİT TİCARETE YÖNELİK MODEL ÖNERİSİ**

(Yüksek Lisans Tezi)

Mustafa Yasin BAŞTUĞ

Kütahya - 2021

T.C.
KÜTAHYA DUMLUPINAR ÜNİVERSİTESİ
LİSANSÜSTÜ EĞİTİM ENSTİTÜSÜ
Uluslararası Ticaret ve Finansman Anabilim Dalı

Yüksek Lisans Tezi

**DÜNYA'DA TÜRKİYE'NİN LOJİSTİK SEKTÖRÜNDE REKABET
GÜCÜNÜ ARTIRMAK AÇISINDAN TRANSİT TİCARETE
YÖNELİK MODEL ÖNERİSİ**

Danışman:
Prof. Dr. Ercan TAŞKIN

Hazırlayan:
Mustafa Yasin BAŞTUĞ

Kütahya - 2021

Kabul ve Onay

Lisansüstü Eğitim Enstitüsü Müdürlüğüne,

Bu çalışma, jürimiz tarafından

Uluslararası Ticaret ve Finansman Anabilim Dalında YÜKSEK LİSANS TEZİ olarak kabul edilmiştir.

Tez Jürisi	İmza	
	Kabul	Red
Prof. Dr. Ercan TAŞKIN (Danışman)		
Prof. Dr. Aydın KAYABAŞI		
Doç. Dr. Hakan KİRACI		

Onay

Prof. Dr. Şahmurat ARIK
Enstitü Müdürü

Bilimsel Etik Bildirimi

Yüksek Lisans tezi olarak hazırladığım “Dünya’da Türkiye’nin Lojistik Sektöründe Rekabet Gücünü Artırmak Açısından Transit Ticarete Yönelik Model Önerisi” adlı çalışmanın öneri aşamasından sonuçlandığı aşamaya kadar geçen süreçte bilimsel etiğe ve akademik kurallara özenle uyduğumu, tez içindeki tüm bilgileri bilimsel ahlak ve gelenek çerçevesinde elde ettiğimi, tez yazım kurallarına uygun olarak hazırladığımı, bu çalışmamda doğrudan veya dolaylı olarak yaptığım her alıntıya kaynak gösterdiğimi ve yararlandığım eserlerin kaynakçada gösterilenlerden oluştuğunu beyan ederim.

.../.../2021

Mustafa Yasin BAŞTUĞ

Özgeçmiş

İlköğrenimini Simav Osman Bey İlköğretim Okulunda tamamladı. Lise öğrenimini Simav Nurullah Koyuncuoğlu Anadolu Lisesi Eşit Ağırlık Bölümünde tamamladı. 2008 yılında Kırgızistan Celal-Abad İktisat ve Girişimcilik Üniversitesi Uluslararası İlişkiler bölümünde öğrenim görmeye başladı. 2012 yılında mezun oldu. 2017 yılında Dumlupınar Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Uluslararası Ticaret ve Finansman Anabilim Dalı Yüksek Lisans programında okumaya hak kazandı. 2012 yılından beri dış ticaret alanında çeşitli görevlerde çalıştı.

Severek yapılan her işte başarının kaçınılmaz olduğu gerçeğini tecrübe ederek her sayfasını keyifle yazdığım tezimde desteği ile yanımda olan Hocam Sn. Ercan TAŞKIN'a ve Aileme teşekkürü borç bilirim.

ÖZET

DÜNYA'DA TÜRKİYE'NİN LOJİSTİK SEKTÖRÜNDE REKABET GÜCÜNÜ ARTIRMAK AÇISINDAN TRANSİT TİCARETE YÖNELİK MODEL ÖNERİSİ

BAŞTUĞ, Mustafa Yasin

Yüksek Lisans Tezi, Uluslararası Ticaret ve Finansman Anabilim Dalı

Tez Danışmanı: Prof. Dr. Ercan Taşkın

Mayıs, 2021, 124 sayfa

Köklü ticari geçmişine sahip ülkeler dış ticarete yalnızca ürettikleri ürünleri ihraç ederek değil, transit ticaret ve re-eksport yaparak ülkelerine döviz getirmekte, lojistik üsler kurarak ürünlerini hızlı, güvenli ve daha düşük maliyetlerle kapıdan kapıya zamanında teslim ile multimodel taşımacılık sistemleri kullanarak gerçekleştirebilmektedirler. Küresel ticarete ülke ekonomilerine büyük katkılar sağlayan lojistik üsler, uluslararası ticarete yeni trendlere bakıldığında, global ticarete başarılı olabilmek, dış ticareti geliştirebilmek ve lojistik üslerin buldukları bölgelerde sağladıkları gelişim ve istihdamın artması açısından Türkiye için büyük önem arz etmektedir. Rekabetin her geçen gün daha çetin hale geldiği günümüzde dış ticarete ihracat dışında transit ticaret ve re-eksport gibi farklı ticari enstrümanları da kullanan ülkeler rekabet üstünlüğü elde edebileceklerdir. Bu çalışmanın temel amacı; Türkiye’de lojistik sektöründe transit ticaretin rekabet gücüne etkisini belirlemek ve bunu artırmayı sağlayacak öneriler geliştirmektir. Bununla birlikte araştırmanın sonucunda ortaya çıkabilecek öneriler doğrultusunda transit ticaret ve re-eksport ile rekabet ortamının Türkiye’ye kattığı değer ve transit ticaret ile ilgili uygulanabilir projeler sunabilmektir.

Türkiye’nin lojistik sektöründe transit ticaretin rekabet gücüne etkisinin incelenmesini amaçlayan bu çalışma nitel bir çalışma olup, amacı kişi ya da kişilerin içerisinde buldukları çevre ve bu çevreden, elde ettikleri tecrübeyi nasıl algıladıklarını ve yorumladıklarını analiz etmektir. Veri toplama yöntemlerinden biri olan yarı yapılandırılmış görüşme yöntemi kullanılarak araştırmanın verileri elde edilmiş, veriler içerik analizi yardımıyla çözümlenerek temalar altında yorumlanmıştır. Araştırmanın sonucunda; Transit ticaretin lojistik sektöründe Türkiye’nin rekabet gücüne etkisi açıklanarak mevcut duruma göre öneriler sunulmuştur.

Anahtar Kelimeler: Lojistik, Lojistik Üs, Rekabet, Rekabet Gücü, Transit Ticaret, Re-eksport

ABSTRACT**MODEL PROPOSAL FOR TRANSIT TRADE TO INCREASE THE COMPETITIVENESS IN TURKEY'S LOGISTICS SECTOR IN THE WORLD****BAŞTUĞ, Mustafa Yasin****M.A. Thesis, Department of International Trade and Finance****Supervisor: Prof. Dr. Ercan Taşkın****May 2021, 124 pages**

Countries with a long-standing commercial history, not only by exporting their products that they produce, but also provide foreign exchange income to their countries by doing transit trade and re-export. By establishing logistics bases, they can send their products quickly, safely and with lower costs, door-to-door delivery and using multimodal transportation systems. Logistics bases, which make great contributions to the national economies in global trade, are of great importance for Turkey in terms of being successful in global trade, developing foreign trade and increasing employment and development in the regions where logistics bases are located. Countries that use different commercial instruments except export, such as transit trade and re-export in foreign trade will be able to compete in today's world where competition is getting more and more fierce day by day. The main purpose of this study is; To determine the impact of transit trade on the competitiveness of the logistics sector in Turkey and to develop suggestions to increase this. However, in line with the suggestions that may arise as a result of the research, it is to be able to offer applicable projects related to transit trade, the value added by the competitive environment to Turkey.

This study, which aims to examine the effect of transit trade on competitiveness in the logistics sector of Turkey, is a qualitative study, and its purpose is to analyze the environment in which the person or persons live and how they perceive and interpret the experience. The data of the research was obtained using the semi-structured interview method, which is one of the data collection methods, and the data were analyzed with the help of content analysis and interpreted under themes. As a result of the research; By explaining the effect of transit trade on Turkey's competitiveness in the logistics sector, suggestions were made based on the current situation.

Keywords: Logistics, Logistics Centres, Competition, Competitiveness, Transit Trade, Re-export

İÇİNDEKİLER

Sayfa

ÖZET.....	v
ABSTRACT	vi
İÇİNDEKİLER	vii
TABLolar LİSTESİ.....	x
ŞEKİLLER LİSTESİ.....	xi
KISALTMALAR	xii
GİRİŞ	1

BİRİNCİ BÖLÜM ÇALIŞMANIN ARKA PLANI

1.1. LOJİSTİK	4
1.1.1. Lojistiğin Önemi	6
1.1.2. Taşıma Türleri.....	7
1.1.3. Kombine Taşımacılık.....	12
1.1.4. Lojistik Uygulama Türleri	13
1.1.5. Lojistik Üs, Lojistik Merkez/Bölge, Lojistik Köy Kavramlarının Tanımı	18
1.1.5.1. Lojistik Üs	18
1.1.5.2. Lojistik Merkezler	19
1.1.5.3. Lojistik Köy	20
1.2. REKABET VE REKABET GÜCÜ	20
1.2.1. Rekabet Stratejisi ve Rekabet Gücünü Etkileyen Unsurlar	21
1.2.2. Türkiye'de Lojistik Sektörünün Rekabet Gücü.....	22
1.2.3. Lojistik Performans Kavramı.....	24
1.2.3.1. Performans ve Performans Yönetimi	24
1.2.3.1.1. Lojistik Performans	25
1.2.3.1.2. Lojistik Performans İndeksi (LPI)	25
1.3. TRANSİT TİCARET	28
1.3.1. Transit Rejimi	29
1.3.2. Transit Ticaret Türleri.....	29
1.3.3. Transit Ticaretin Faydaları.....	30
1.4. SERBEST BÖLGELERİN TRANSİT TİCARETTE ETKİNLİĞİ	30
1.4.1. Serbest Bölgelerin Tanımı	31
1.4.2. Serbest Bölge Türleri	31
1.4.3. Serbest Bölgelerin Amacı	32
1.4.4. Serbest Bölgelerin Fayda ve Zararları	33
1.5. GÜMRÜK ANTREPO REJİMİ VE TRANSİT TİCARET	34

1.5.1. Antrepo Tanımı.....	35
1.5.2. Antrepo Türleri	35
1.5.3. Antrepoların Taşınması Gereken Nitelikler ve Şartlar	37

İKİNCİ BÖLÜM

DÜNYADA VE TÜRKİYE’DE TRANSİT TİCARET

2.1. DÜNYADA LOJİSTİK ÜSLER.....	40
2.2. AVRUPA LOJİSTİK MERKEZLERİ	41
2.2.1. Avrupa’da Lojistik Merkezlerde Verilen Hizmetler.....	42
2.2.2. Hollanda Rotterdam Limanı	44
2.2.2.1. Rotterdam Limanı Büyüme Stratejisi	48
2.2.2.2. Rotterdam Limanı Hinterland Taşımacılığı Konsepti	48
2.2.2.2.1. Rotterdam Limanı Hinterland Taşımacılığı ve Karayolları ...	50
2.2.2.2.2. Rotterdam Limanı Hinterland Taşımacılığı ve Demiryolları ..	50
2.2.2.2.3. Rotterdam Limanı Hinterland Taşımacılığı ve Nehiryolları ..	52
2.2.2.2.4. Rotterdam Limanı Hinterland Taşımacılığı ve Denizyolu	53
2.2.3. Almanya Hamburg Limanı	54
2.2.3.1. Hamburg Limanı Teknolojik Altyapısı	57
2.2.3.2. Hamburg Limanı İnşaat ve Altyapı Yatırımları	58
2.2.3.3. Hamburg Limanı Karayolu Bağlantıları.....	60
2.2.3.4. Hamburg Limanı Demiryolu Bağlantıları	62
2.2.3.5. Hamburg Limanı Nehiryolu ve Denizyolu Bağlantıları.....	63
2.2.4. Belçika Antwerp Limanı.....	64
2.2.4.1. Antwerp Limanı Karayolu Bağlantıları.....	64
2.2.4.2. Antwerp Limanı Demiryolu Bağlantıları	65
2.2.4.3. Antwerp Limanı Nehir yolu ve Denizyolu Bağlantıları	66
2.2.4.4. Brexit Süreci ve Antwerp Limanı.....	68
2.3. ASYA PASİFİK LOJİSTİK MERKEZLERİ.....	68
2.3.1. Asya’nın Lojistik Merkezi Singapur.....	69
2.3.2. Hong Kong Lojistik Merkezi.....	70
2.4. AMERİKA LOJİSTİK ÜSLERİ.....	73
2.5. TÜRKİYE LOJİSTİK ÜSLERİ.....	74

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

DÜNYA’DA TÜRKİYE’NİN LOJİSTİK SEKTÖRÜNDE REKABET GÜCÜNÜ ARTIRMAK AÇISINDAN TRANSİT TİCARETE YÖNELİK MODEL ÖNERİSİ

3.1. ARAŞTIRMANIN PROBLEMİ.....	78
3.2. ARAŞTIRMANIN ÖNEMİ	79
3.3. ARAŞTIRMANIN AMACI	79

3.4. ARAŞTIRMANIN YÖNTEMİ.....	80
3.4.1. Araştırmanın Modeli.....	80
3.4.2. Araştırma Evreni ve Örneklemi.....	82
3.4.3. Verileri Toplama Tekniği.....	83
3.4.4. Araştırmanın Sınırlılıkları.....	84
3.4.5. Verilerin Analizi.....	84
3.4.5.1. Verilerin Kodlanması.....	85
3.4.5.2. Temaların Bulunması.....	85
3.4.5.3. Verilerin Kodlara ve Temalara Göre Düzenlenmesi ve Tanımlanması.....	86
3.4.5.4. Bulguların Yorumlanması.....	86
3.4.6. Kodlama ve Temaların Oluşturulması.....	86
3.5. ARAŞTIRMA BULGULARI.....	86
3.5.1. Strateji Geliştirme Süreci.....	86
3.5.1.1. Performans.....	88
3.5.1.2. Kaynaklar.....	89
3.5.1.3. Yetenekler.....	89
3.5.2. Lojistik Sektöründe Rekabet Gücünün Belirleyicileri.....	90
3.5.2.1. Gümrük ve Sınır Ticaretinin Etkinliği.....	92
3.5.2.2. Ticaret ve Ulaştırma Altyapısının Kalitesi.....	92
3.5.2.3. Fiyat.....	93
3.5.2.4. Kalite ve Yeterlilik.....	94
3.5.2.5. Takip ve İzleme.....	95
3.5.2.6. Zamanlama.....	96
3.5.3. Lojistiğin Rekabet Gücüne Etkisi.....	97
SONUÇ VE ÖNERİLER.....	99
EKLER.....	106
KAYNAKÇA.....	114
DİZİN.....	124

TABLolar LİSTESİ**Sayfa**

Tablo 1.1: Uluslararası Lojistik Performans İndeksi 2018 İlk 20 Ülke	27
Tablo 1.2: Yıllara Göre Türkiye'nin Lojistik Performans İndeksi (2007-2018).....	27
Tablo 2.1: Dünya Havalimanları Trafik Raporu	41
Tablo 3.1: Katılımcı Sektör, Görev ve Çalışma Yılları.....	83
Tablo 3.2: Strateji Geliştirme Süreci.....	87
Tablo 3.3: Lojistik Sektöründe Rekabet Gücünün Belirleyicileri.....	91
Tablo 3.4: 2010-2019 İthalat ve İhracat Rakamları	97
Tablo 3.5: Ulaştırma ve Depolama Sektörleri ve GSYH Büyüme Karşılaştırması	98



ŞEKİLLER LİSTESİ

Sayfa

Şekil 1.1: E-Lojistiğin Gelişimi	17
Şekil 2.1: Rotterdam Limanı'nın Başlıca Bölgeleri: Eemhaven, Botlek ve Maasvlakte.....	46
Şekil 2.2: Distripark Maasvlakte ve ECT Konteyner Terminalinin Konumları.....	47
Şekil 2.3: Rotterdam Limanı Demir Yolu Bağlantıları	51
Şekil 2.4: Hamburg Limanı Taşıma Rakamları Toplam İşlemler	56
Şekil 2.5: Hamburg Limanı Taşıma Rakamları Konteyner İşlemleri.....	56
Şekil 2.6: Çekirdek Ağ Koridorları	61
Şekil 2.7: Antwerp Limanı Demiryolu Ağ Bağlantıları	66
Şekil 2.8: Antwerp Limanı Denizyolu Bağlantıları.....	68

KISALTMALAR

AB	Avrupa Birliği
ABD	Amerika Birleşik Devletleri
APEC	Asia-Pacific Economic Cooperation
BOTAŞ	Boru Hatları İle Petrol Taşıma Anonim Şirketi.
EDI	Electronic Data Interchange Technology
ERTMS	European Rail Traffic Management System
ESI	Environmental Ship Index
HKCTOA	Hong Kong Container Terminal Operators Association Limited
HPA	Hamburg Port Authority
HPH	Hutchinson Port Holdings
IMO	International Maritime Organization
İSKİ	İstanbul Su ve Kanalizasyon İdaresi
LNG	Liquefied Natural Gas
LPI	Logistics Performance Index
MPA	The Maritime and Port Authority of Singapore
TEN-T	Trans-European Transport Network
TRACECA	Transport Corridor Europe-Caucasus-Asia
TCDD	Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları
TOBB	Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği
TİM	Türkiye İhracatçılar Meclisi
TEU	Twenty-foot Equivalent Unit
UNCTAD	United Nations Conference on Trade and Development
UNESCAP	United Nations Economic and Social Commission for Asia and the Pacific
YDLM	Yurt Dışı Lojistik Merkez



TEZ METNİ

GİRİŞ

Günümüz global dünyasında dışa açık ekonomilerde ülkeler ve firmalar iç ve dış pazarlarda rekabet edebilmek, pazar paylarını artırabilmek için hangi avantajlara sahip olmaları gerektiği, bu avantajları oluşturmak için neler yapılması gerektiği üzerine yoğunlaşmaktadırlar (Gökmenoğlu, Akal ve Altunışık, 2012).

Küreselleşen dünyada iletişim teknolojilerindeki gelişmeler, internet kullanımının yaygınlaşması, teknoloji kullanımının ucuzlaması sayesinde bilgi tüm insanlığın erişimine sunulmuştur. Günümüzde bilgiye erişim ucuz, kolay ve hızla gerçekleşebilmektedir. Teknoloji şirketlerinin artan arge yatırımları sayesinde bu hız gelecekte dünyayı daha entegre hale getirebilir. Yaşanan bu değişimler hem ülkeler hem de firmalar açısından dış ticaret ve lojistiği önemli bir rekabet unsuru haline getirmiştir. Dış ticaret işlemleri küreselleşme ile birlikte daha karmaşık bir yapıya bürünmüş, bu durum lojistiğin önemini artırmıştır (Erkan, 2014).

Günümüzde artan rekabet dış ticaret alanında, ihracat dışında transit ticaret ve re-eksport gibi farklı ticari enstrümanların kullanımını da zorunlu hale getirmiştir. Türkiye'nin coğrafi açıdan konumu Asya, Avrupa ve Afrika kıtaları arasında bulunması sebebiyle transit işlemlerin yapılabileceği stratejik bir konuma sahiptir. Türkiye aynı zamanda üç tarafı denizlerle çevrili, güçlü limanlara sahip bir ülkedir. Bu sebeple Türkiye lojistik üsler, lojistik merkezler kurarak, multimodel taşımacılık sistemleri ile karayolu, demiryolu, havayolu ve liman bağlantılarını güçlendirerek rekabet gücünü artırabilir. Ortadoğu, Türki Cumhuriyetler ve Avrupa arasında köprü konumunda olan Türkiye, avantajlı pozisyonu nedeniyle lojistik bir merkez olarak görülmektedir. Dünya enerji rezervlerinin birçoğu Ortadoğu, Kafkaslar ve Türki Cumhuriyetlerde bulunduğu göz önüne alındığında Türkiye'nin doğu ve batı arasında enerji kaynaklarının aktarımında büyük önem taşıdığı anlaşılmaktadır. Aynı zamanda uzun sahil şeridi ve üç kıtanın kesişim noktasında bulunması nedeniyle deniz taşımacılığında ithal ve ihraç yüklerin taşınması ve transit taşımacılık açısından ciddi avantajlara sahiptir (Şekkeli, 2016).

Üretici ihracatçı bir ülke olan Türkiye coğrafi konumunun avantajlarını kullanarak lojistik üsler kurarak düşük maliyetlerle, hızlı ve güvenli bir biçimde hem ürettiği eşyaları ihraç ederken hem de serbest bölge ve antrepolara koyduğu ürünleri yeniden ihraç ederken, kapıdan kapıya teslim ile alıcılarına ulaştırabilir. Türkiye

yalnızca transit ticaret yaparak değil aynı zamanda transit ticaret yapan ülkelerin, Türkiye’de ki lojistik merkezlerini kullanımı sebebiyle limanda depolama, elleçleme, tartım vb. işlemlerin yapılması suretiyle liman gelirleri elde edebilir. Fakat coğrafi konum tek başına avantaj sağlamamakla birlikte, sektördeki lojistik firmaların, devlet kurumlarının üzerlerine düşeni yapması gerekmektedir. Devlet öncelikle ulaşım alt yapı yatırımlarını yapmalı, gerekli yasal düzenlemeler ve mevzuat çalışmalarını tamamlamalı, firmalar ise gerçekçi ve büyü hedefler koymalı, stratejik planlarını yapmalı ve bunları gerçekleştirmek için çaba sarf etmelidir. Böylece Türkiye lojistik sektöründe bir marka olabilecek, yüksek istihdam sahaları açabilecek ve sektöre ilişkin pazardan hak ettiği payı alabilecektir (Şekkeli, 2016).

Bu çalışmanın amacı transit ticaret ve re-eksport açısından lojistik sektöründe Türkiye’nin rekabet üstünlüğünü incelemektir.

Çalışmanın birinci bölümünde lojistik, rekabet gücü, transit ticaret terimleri kavramsal açıdan ana hatları ile irdelenmiştir.

Çalışmanın ikinci aşamasında güçlü lojistik üslere sahip ve transit ticarete başarılı olan Avrupa’da Hollanda, Almanya, Belçika, Asya Pasifik’te Singapur ve Hong Kong, Amerika Kıtası’nda ABD ve lojistik üsleri ve son olarak Türkiye lojistik üsleri, taşıma türleri ve modları açısından ana hatları ile incelenmiştir.

Çalışmanın son aşamasında ise literatürden elde edilen bilgiler ile Türkiye’nin lojistik sektöründe açısından transit ticaretteki durumu hakkında bulgulara yer verilmiştir. Sonuç bölümünde ise Türkiye için bazı önerilere değinilmiş, yapılan çalışma ile gelecekte yapılabilecek benzer çalışmalar için araştırmanın nasıl geliştirilebileceği ile ilgili öneriler sunulmuştur.



BİRİNCİ BÖLÜM
ÇALIŞMANIN ARKA PLANI

Bu bölümde lojistik, rekabet ve rekabet gücü, transit ticaret terimlerinin kavramsal olarak açıklanmasına yer verilmektedir. Sonrasında uygulamada transit ticarete sıkça kullanılan serbest bölgeler, gümrük antrepoları ve üçgen ticaret kavramları tanımlanmaktadır.

1.1. LOJİSTİK

Lojistik kavramsal olarak literatürde birden çok tanım ile ifade edilmektedir. Bunun nedeni lojistiğin geniş bir alanda var olması, her sektörün kendi içinde barındırdığı özelliklere göre değerlendirmesi ve katkıda bulunmasıdır.

Kelime olarak lojistik öncelikle askeri birlikler için kullanılmış olup, Yunan dilinde “Logos” kelimesinden türetilmiştir. Albay Chauncey B. Baker tarafından 1905 yılında “malzeme, bakım ve yenilenme, ekipman, taşıma, tedarik” şeklinde faaliyetleri içeren askeri bir fonksiyonu ifade etmek için kullanıldığı bilinmektedir. Lojistik askeri anlamda, muharip unsurlara taktik ve stratejilerine uygun olarak gerekli ikmal ve hizmet desteğinin sağlanması adına yapılan faaliyetler anlamına gelmektedir (Gülen, 2011).

En genel tanımıyla günümüzde lojistik hammadde kaynağından ürünün tüketimindeki son safhaya kadar hareketi sırasında imalat hariç tüm mal, hizmet, para, bilgi akışındaki faaliyetleri kapsamaktadır. Aynı zamanda günümüzde lojistik tüketilmiş olan ürünlerin geri dönüştürülmesi ve yeniden ekonomiye kazandırılmasında da faaliyet göstermektedir. Lojistik yalnızca müşteri isteklerine konu olan ürünlerin iş yerinden müşteriye ulaştırılması demek değildir. Lojistik yalnızca sevkiyattan ibaret değildir, içerisinde her biri bilimsel araştırma konusu olarak değerlendirilebilecek stok yönetimi, sipariş, depolama, kuruluş yeri, seçim ve yönetimi, elleçleme, tahminleme, ambalajlama, ulaştırma vb. faaliyetleri barındıran, çok ciddi entegre bilimsel hazırlıklar ve stratejiler geliştirilmesi gereken faaliyetleri kapsamaktadır (Gülen, 2011).

Lojistik ürün ya da yükün tüm malzeme hareketlerinde çıkış ya da varış noktaları arasında ki koordinasyonudur. Nakliye ve depolama faaliyetlerinin gümrükleme, iade, paketleme, tersine faaliyetler, stok yönetimi, tedarik, dağıtım vb. faaliyetlerle birleşmesi ile alanı geliştirilir (Tanyaş, 2011).

Tezin konusuna giren lojistik kavramı farklı kaynaklara birden çok tanım ile ifade edilmiştir. Bunlardan bazıları aşağıda sunulmuştur.

Lojistiğin küresel düzeyde önem kazanması ile forwarder hizmeti ve lojistik hizmetler ortaya çıkmıştır. Bu hizmetler bir ya da birden fazla taşıma türü kullanılarak gerçekleştirilen lojistik faaliyetler için konsolidasyon, depolama, elleçleme, paketleme, dağıtım dışında bunlara ek işlemler, danışmanlık, taşıma hizmetleri, gümrükleme, sigorta, operasyon, tahsilat, gibi işlemleri de kapsayan hizmetler zincirini ifade etmektedir. Forwarder hizmetleri tedarik zinciri yönetimi uygulamaları, taşıma, elleçleme, depolama, bilişim, telekomünikasyon, lojistik hizmetleri gibi faaliyetler ile hareket eder, hizmet sunarken esnekliği sağlayabilmek için dış kaynak kullanımına gider (Babacan, 2003).

Lojistik işletmelerin maksimum kar amacı ile ürün, malzeme, parçaları ve nihai ürünleri stratejik bir biçimde depolayan, bir yerden başka bir yere hareketini sağlayan ve kontrol eden, yönetsel sorumluluk bağlamında dizayn etmeye çabalayan bir sistemdir (Demir, 2008).

Lojistiğe sistem olarak baktığımızda lojistik faaliyetler olarak sıraladığımız operasyonlardan en az üçünün sevk ve idare edildiği sistemler “lojistik”, en az üç ya da daha fazla operasyonu yönetenlere de lojistikçi diyebiliriz. Buna göre sadece nakliye/ulaştırma faaliyetlerinden sorumlu olanlara “ nakliyecisi” yalnızca depolama yapanlara “ambarcı”, yalnızca satın almadan sorumlu olanlara “tedarikçi” gibi isimler verilirken ancak bu üç operasyon birlikte yürütüldüğünde lojistik operasyondan söz etmek mümkündür. Örnek olarak ev eşyası taşıması yapan bir firma, bir limandan bir depoya 5-10 kamyonluk bir filo ile ücreti ile yük taşıyan bir firma ya da şehirlerarası yolcu taşıyan bir otobüs firması, “nakliye” firmalarıdır. Sebze, meyve gibi ürünleri soğuk hava depolarında muhafazasını sağlayan bir işletmeci, yüksek hacimli beyaz eşyaları depolayan bir girişimci, limanlardan gümrük işlemleri biten malları teslim alarak, sahiplerine verilinceye kadar depolayan bir işletmenin yapmış olduğu faaliyet “ambarcılık ya da depoculuktur”. Bir üretici ya da kurum için malzeme ihtiyaçlarını satın alan ve tedarikini yapan bir satın alma biriminin yaptığı faaliyet “tedarik ya da satın alma” faaliyetidir. Bu faaliyetlerin lojistik faaliyet olarak nitelendirilebilmesi için, bu işlemlerden en az 3 tanesinin profesyonel anlamda bir organizasyon tarafından yapılıyor olması gerekir (Keskin, 2008).

Uzun yıllar askeri anlamda kullanılan lojistik kavramı artık günlük hayatımızda, iş hayatımızda iç içe bir kavram haline gelmiştir. Teknolojik gelişmeler ve küreselleşme ile birlikte lojistik faaliyetler işletmelerin başarısı için hassasiyetle

üzerinde durulan bir konudur. Bir ülke ve işletmelerinin rekabet üstünlüğü elde edebilmesi için önemli bir faktör olarak değerlendirilmektedir. Bilişim teknolojileri ve gen teknolojileri ile birlikte lojistik 21. Yüzyılda en önemli üç sektörden biri olarak işaret edilmektedir. Lojistik sektörü bu iki sektörden ve gelişmelerden etkilenmekte, sürekli gelişim ve değişim içerisinde olmaktadır. 2000’li yıllarda ülkemizde yalnızca eşyaların nakliyesi olarak adlandırılıp düşünülen lojistik, bilinçlenen tüketici ve artan ihtiyaçlar doğrultusunda faaliyet alanlarını genişletmekte ve her geçen gün yeni kavramlar geliştirmektedir. Yoğun rekabet ortamı, artan tüketici istekleri, teknolojik gelişmeler sayesinde, lojistik firmaları buna kayıtsız kalmamakta ve yeni bir kavram olan e-lojistik uygulamalarından da faydalanmaktadır. Geleneksel lojistiğin aksine e-lojistik, daha fazla bilgi ve hizmetin sunulduğu teknoloji kullanımının arttığı daha verimli bir modeldir (Gülenç ve Karağöz, 2008).

Lojistik zihinlerde nakliye, tedarik gibi hizmetler ile sınırlı olduğunun düşünülmesinin aksine ürünün üreticiden nihai kullanıcıya kadar gerçekleşen altyapı, hizmet, operasyon süreçleri vb. geniş yelpazedeki birçok faaliyeti kapsamaktadır. Teknolojik gelişmeler ve artan tüketici ihtiyaçlarına pazarlama faaliyetleri karşılık verebilmek için lojistiğin bileşenleri olan tedarik, nakliye, depolama, aktarma, elleçleme, paketleme, nakliye, dağıtım ve bunların operasyonel süreçleri ve araçları takip eden firmalar ile, artan taleplere daha hızlı cevap verebilmek için kalifiye ve uzman işgücü gerektiren uzman şirketler ve bu şirketlerin yoğunlaştığı merkezlere olan ihtiyacı artırmıştır (Zorlu, 2009).

Lojistik, dünyanın her yerine yedi gün, yirmi dört saat devam etmekte, ürün ve hizmete ihtiyaç duyulduğu anda ihtiyaçlara cevap verebilmeyi konu edinmektedir. Pazarlama faaliyetleri, üretim ve küresel ticarete başarılı olmak lojistik ile mümkündür. Gelişmiş endüstriyel toplumlar lojistikteki yeterliliğe çok önem verirler, ürünleri satın alan tüketiciler, zamanında ve söz verildiği gibi sağlam ve güvenli biçimde teslim almayı beklerler. Günümüzde Türkiye’de sektörde kendisini geliştirmiş, yerli ve yabancı firmalar ile ortaklıklar ve işbirlikleri yaparak hizmetlerini çeşitlendirmiş ve kalitelerini artırarak, dinamik bir sektör haline gelmiştir (Gülenç ve Karağöz, 2008).

1.1.1. Lojistiğin Önemi

Küreselleşme ve sanayileşme ile birlikte lojistiğin önemi artmaktadır. Günümüzde lojistik tüm organizasyonlar için önem arz etmektedir.

Lojistik birçok alanda olduğu gibi son yıllarda giderek karmaşık bir yapıya bürünmekte ve hızlanmaktadır. Eski dönemlerde daha yavaş ve basit olan lojistik faaliyetler günümüze gelene kadar çoğu sektörde olduğu gibi evrim geçirmiştir (Gülen, 2011).

Teknolojik know-how ve gelişmelere hızla sahip olabilmek ya da yeni pazarlarda yer alabilmek için işletmeler stratejik ortaklıklar kurmaktadır. Yeni üretim işletmeleri şeklinde adlandırdığımız bu organizasyon ve stratejik ortaklıklar birlikte entegre olmaktadır. Bu küresel ağlar pazarın taleplerine cevap verecek şekilde hız ve esnekliğe sahip biçimde oluşturulmuşlardır. Bununla birlikte; ekonomik ortam, rekabet, ticari alandaki değişiklikler ve belirsizlikler yeni yapılanmalara sebep olmuş ve olmaya devam edecek gibi gözükmektedir. Birçok yönetici ve bilim adamı için çok yeni olmayan bu üretim ağlarının esnekliği ve etkinliğinin ortaya çıkmasında lojistiğin payı vardır. Yeni üretim ve yönetim stratejilerinin başarılı olabilmesi için tüm faaliyetleri içeren lojistik uygulama ve sistemlerinin gelişmiş olması önem arz etmektedir. Bütün faaliyetleri içerisinde barındıran lojistik, stratejik olarak birleşen işletme ya da örgütlerin içinde ya da aralarındaki bütünleşmiş lojistik faaliyetleri ile bilinmektedir (Demir, 2008).

1.1.2. Taşıma Türleri

Taşıma, eşya, ürün yük ya da malın bir yerden başka bir yere taşınması, müşteri istek ve ihtiyaçlarının giderilmesi için üretilen malların istenilen bölge ve yerlere nakli anlamına gelmektedir. Bu bağlamda taşımacılık, eşyanın nakli için gereken evrakların hazırlanmasından başlayarak, müşterinin deposuna ya da belirttiği yere, birçok hizmeti de barındıran kapsamlı ve karmaşık bir süreçtir (Erdal ve Çancı, 2013).

İnsan ya da eşyanın bulunduğu yerden başka bir yere nakli taşıma olarak tanımlanmaktadır. Bu faaliyetlerin içerisinde gönderici, alıcı ve taşıyıcı olmak üzere üç unsur yer almaktadır. Taşıyıcı gönderici ve alıcıya taşıma hizmeti sunmaktadır. Taşıma hizmetlerini etkileyen en önemli unsur ulaştırma maliyetleridir. Navlun ne kadar ucuzlarsa talep o kadar artmaktadır. Taşımanın temel bileşeni insan ve eşyanın yer değiştirmesi ve hareketini sağlayan taşıma türleridir. Kara, hava, su yolları olarak 3 ana grupta toplanan taşıma türleri ulaşım ağları açısından, karayolu, denizyolu, iç su yolları, demiryolu, havayolu ve boru hattı olmak üzere 6 gruba ayrılmaktadır. Taşımacılık faaliyetleri ve iktisadi kalkınma iç içe geçmiş durumdadır. Bir ülkenin rekabet gücünü

etkileyen en önemli faktörlerden birisi haline gelmiştir. Bu bağlamda taşıma türlerinin etkin biçimde kullanılması, sürdürülebilir, verimli ve çevreye zarar veren unsurlar azaltılarak, daha az girdi ile daha çok değer üreterek rekabet gücü artırılmalıdır. Bu yüzden taşıma türleri maliyetler açısından ve ekonomik anlamda avantajları tespit edilerek dışsal maliyetleri etkileyen faktörler tespit edilerek yöntemler geliştirmelidir (Bayraktutan ve Özbilgin, 2015).

a. Karayolu Taşımacılığı

Karayolu taşımacılığı geniş ağ yapısı, kapıdan kapıya teslimat yapılabilen olması, transit yolların giderek artması, esnek yapısı, yükleme boşaltmaların hızla gerçekleştirilebilmesi, hızlı teslimat gibi nedenlerle sıkça kullanılan bir taşıma türüdür. Akaryakıt giderlerinin fazla olması, tamir, bakım, uluslararası taşımacılıktaki gümrük masrafları karayolu taşımacılığının yüksek maliyetlerle yapılmasına neden olmaktadır (Erdal ve Çancı, 2013).

Karayolu taşımacılığı insanlığın kullandığı en eski taşımacılık biçimidir. Diğer taşıma türlerine göre karayolu taşımacılığı rekabetin yüksek olduğu bir sektördür. Hükümetlerin aldığı kararlar doğrultusunda diğer taşıma türlerine göre ayrıca rekabet yaşanmaktadır (Bayraktutan ve Özbilgin, 2015).

Karayolunun diğer taşıma türlerine göre birçok avantajı da bulunmaktadır. Bunlar (Karadayı, 2012);

- Karayolu ilk yatırım maliyetlerinin düşük olması, neredeyse birçok araziye hızla ağ kurulabilmesi.
- Esnek bir yapıya sahip olan karayolu taşımacılığı kapıdan kapıya hizmet verebilmekte, aktarma yapılmadığı için eşyanın zarar görme ihtimali diğer modlara göre daha düşüktür.
- Araçların kapasitelerine göre daha az miktardaki eşyanın taşınmasına olanak sağlar. Böylece firmalara alternatifler sunabilir.
- Ulaşımın zor olduğu bölgelere erişim sağlayarak, kullanılmayan kaynaklara ulaşım imkanı sağlar.
- Her çeşit eşya ülke geneline dağıtılabilir, ekonominin canlanmasına imkan sağlar.

Karayolu taşımacılığının güçlü olduğu yönleri olduğu gibi zayıf yönleri de bulunmaktadır. Bunlar (Erkayman, 2007);

- Karayolu mevzuatından kaynaklı ağır yükler ve yüksek hacimli yüklerin taşınma imkanı kısıtlıdır.
- Petrol bazlı akaryakıt kullanımı nedeni ile çevre kirliliğine sebep olmaktadır.
- İstatistiklere bakıldığında en yüksek kaza oranına sahip taşıma türüdür. Güvenlik açısından diğer taşıma modlarına göre daha zayıftır.

b. Denizyolu Taşımacılığı ve İç Suyolları

Tarihi M.Ö. 3200'lere dayanan denizyolu taşımacılığı ilk örnekleri Mısırlıların kullandığı sahil botları ile başlayarak teknolojik gelişmelerle denizyolu taşımacılığı da gelişmiş ticarete önemli rol oynamaktadır. İnsanların ve eşyanın denizde hareket eden bir araç vasıtası ile bir noktadan diğer bir noktaya taşınması olarak tarif edebileceğimiz denizyolu taşımacılığı, coğrafi keşifler ile yeni yerlerin keşfi ve endüstrileşme ile birlikte buhar teknolojisinin gemilerde kullanılmasıyla daha uzun seyahat edebilecek, geçmişe göre daha fazla yük taşıma imkânına sahip gemiler inşa etme olanağı bulunmuştur. Denizyolu taşımacılığı sistemi deniz araçları, uğradıkları limanlar ve ulaştırma araçlarının fabrikalardan terminallere, dağıtım yerlerine, hedeflenen pazarlara taşıma altyapısını oluşturan ağı ifade etmektedir. (Tatar, Özer ve Kartal, 2019).

Taşıma sistemlerinin içinde en yüksek taşıma kapasitesine sahip taşıma şekli denizyolu taşımasıdır. Bu yüzden, taşıma birim maliyeti düşük, güvenli, enerji tüketimi açısından ise diğer taşıma şekillerine göre orta seviyededir. Yüksek miktardaki ürünlerin diğer taşıma şekillerine göre nakliyesi çok daha düşük maliyetlerle ülkeler ve kıtalar arası taşınması denizyolu taşıması ile mümkündür (Hitay ve Atay, 2010).

Türkiye Batı Avrupa ve Asya ülkeleri arasında transit taşımacılıkta köprü konumundadır. Türkiye Avrupa ilişkileri, Bölgesel Kalkınma Programları, insan kaynakları, eğitim gibi faktörler nedeni ile Türkiye'nin lojistik stratejileri, başta denizyolu taşımacılığı olmak üzere etkilenmektedir. Dünya'da ve Türkiye'de ihracat ve ithalat da maliyet unsurları ve güvenlik sebebi ile denizyolu kullanım oranı çok yüksektir. Bu sebeple, ulaştırmada hız ve verimliliğin artırılması, maliyetlerin minimize edilerek karlılıkların artırılması gerekmektedir (Saatçioğlu ve Çankırı Kolbaşı, 2012).

Denizyolu Taşımacılığı ve İç Suyolları Önemi

Denizyolu genel olarak ada ya da yarım adaya sahip ülkelerde şehir içi ya da şehirlerarası yolcu taşımacılığı olarak, okyanusa sahip ülkelerde ise turist ve yolcu taşıyan trans Atlantik kruvazörler ile sağlanmaktadır. Yük taşımacılığında ise yük

kapasitelerinin yüksek olması, navlun açısından minimum maliyetler ile taşımacılık yapılabilmesi nedeni ile küresel ticarete büyük önem arz etmektedir. Ağır ve hacimli yüklerin uzun mesafelere ulaştırılmasında, yükler birimlere ayrılarak konteynerler ile taşınmakta, liman yatırımları yapılırken konteyner ve Ro-ro taşımacılığına uygun terminaller oluşturulmaktadır. İç suyolları olarak adlandırılan nehir, göl ve kanallar denizyolları kadar önem arz etmese de ekonomik olması nedeni ile tercih edilmektedir. Tuna nehri bu anlamda dünyanın en işlek nehir yoludur (Kaya, 2012).

Lojistikte birçok ulaştırma biçimi bulunmaktadır. Karayolu, demiryolu, denizyolu, havayolu, boru hattı başlıca örneklerdir. Üretilen bir ürün hedef pazarlara ulaştırılmadığı sürece çok az önem taşımaktadır. Ülkelerin kalkınmaları, ekonomilerinin güçlenmeleri, dış ticaret hacimlerinin artması lojistik ile mümkündür. Denizyolu taşımacılığında lojistik maliyetlerin düşük olması ülkelerin kalkınmaları açısından önem arz etmektedir. Bu nedenle küresel ticarete denizyolu kullanımı çok fazladır. Denizyolu taşımacılığı tarifeli ve tarifesiz olmak üzere iki ana kategori ile ayrılır. Dünya çapında yüklerin dörtte biri taşınan malların değerinin yüksek olması ve hizmet kalitesinin iyi olması nedeni ile tarifeli olarak taşınmaktadır. Denizyolu taşımacılığının birçok avantajı vardır. Bunlardan bazıları (Aras, 2012);

- Yakıt tüketimi açısından maliyetleri en düşük olan taşıma şeklidir.
- Yolcu ve yük taşımacılığında daha ekonomik, konforlu ve güvenlidir.
- Yük alma kapasitesinin yüksek olması yüksek hacim ve ağırlığa sahip yüklerin taşınmasında avantaj sağlamaktadır.

c. Demiryolu Taşımacılığı

Ağır ve hacimli yüklerin taşınması açısından ekonomik ve güvenli olan demiryolu taşımacılığı taşıma türleri arasında sıkça tercih edilir. Demiryolları üzerindeki merkezlerin sayısına göre verilen hizmetler sınırlı olmakta, kullanılan araçların hız kapasiteleri demiryolu altyapıları ile paralellik göstermektedir. Çevre dostu olan demiryolu taşıma türü ciddi maliyet avantajlarına da sahiptir. Kömür, demir gibi madenler, tarım ve orman ürünlerinin taşınması hacimli yük kapasitesi nedeni ile demiryolu ile mümkündür. Demiryollarının inşası, işletilmesi, bakım ve onarımı, yüksek ilk altyapı maliyetlerini gerektirmektedir. Bu yüzden genellikle bu yatırımlar devlet tarafından üstlenilmektedir. Bu tür devlet tarafından işletilen demiryollarının verimliliği kamu organizasyonları verimlilik ve aktifliği ile orantılı olmaktadır. Ulusal

ve uluslararası hatlarla ilgili yeni düzenlemeler, hukuki altyapılar, tarifeli sefer sayılı gibi konular özel sektör ve kamu arasında güçlü işbirlikleri kurulmasını gerektirmektedir (Erdal ve Çancı, 2013).

Ulaştırma Bakanlığı Ana Strateji planında demiryolları ile ilgili düzenlemeler öngörülmüş, buna göre demiryolları stratejisinde birincil olarak yük taşımacılığına ağırlık verileceği vurgulanmıştır. Demiryolu taşımacılığında mod içi bir taşımacılığı planlamaktan ziyade modlar arası taşımacılığı besleyici karma taşımacılığı güçlendirici ve destekleyici çalışmalar yapılmasının altı çizilmiştir. Konu ile ilgili en önemli eksiğimiz denizyolları ve iç suyolları arasında sağlıklı bir kombinasyon kurulamamasıdır. Türkiye Cumhuriyeti'nin kuruluşunun ilk on yılında demiryolları muazzam yol kat etmiş, daha sonraki dönemde ise karayolları yatırımlarının gerisinde kalarak önemini yitirmiş hatta bazı hatların sistem dışında kalarak daha da gerilediğini söylemek mümkündür. Yolcu taşımacılığında dahi nüfus artışına bağlı olarak yolcu taşımacılığında artması beklenirken yıllara göre azalma görülmüştür. Türkiye'de yük taşımacılığında kömür ve maden cevheri taşımacılığında kullanılır olmuş, çeşitli yüklerin taşınmasında geri planda kalmıştır. Dünya üzerinde demiryolları kullanımı mod içi kullanımdan ziyade intermodel taşımacılığa adapte edilmiş, diğer taşıma modlarına entegre edilmiştir (Tanyaş, 2015).

d. Havayolu Taşımacılığı

Havayolu taşımacılığı, havayolu terminaleri arasında gerçekleşen, hızlı ve zaman bakımından çok avantajlı bir o kadar yeni ve maliyetlerin yüksek olması sebebi ile çok fazla tercih edilmeyen taşıma türüdür. Yolcu taşımacılığı haricinde çabuk bozulabilen, yaş meyve sebze, numune gönderimleri, ilaç, mücevherat gibi yükte hafif pahada ürünlerin gönderiminde tercih edilmektedir (Douglas ve Stock, 1999).

Birim ağırlık başına en yüksek maliyetlerle yapılan havayolu taşımacılığı aynı zamanda en hızlı taşıma şeklidir. Genellikle ulaşılmadaki hızı nedeni ile tercih edilmektedir. 500 km'den daha çok olan mesafeler için tercih edilebilir, hız avantajı nedeni ile depolama maliyetleri de bir o kadar düşüktür. Değerli ürünlerin, küçük miktarda paketlenmiş olarak gönderimi diğer taşıma modlarına göre hızlı ve güvenlidir (Birdoğan, 2004).

Havayolu taşımacılığı yükleme ve boşaltmaların sık yapıldığı, güvenilir, esnek yapıda bir taşıma türü olmasına karşın karayolu taşımacılığında olduğu gibi kapıdan

kapıya hizmet verilememektedir. Günümüzde küresel rekabet havayolu taşımacılığının hızla gelişmesine neden olmakta, teknolojik ürün ve araçlar geliştirerek, modern havalimanları ile gelişmiş kapasite ve ileri depolama sistemleri ile yaygın bir şekilde tercih edilmesine imkan sağlamaktadır (Erdal ve Çancı, 2013).

e. Boruhattı Taşımacılığı

Hem kısa hem uzak mesafeler için kullanılabilen bu taşıma türü ilk yatırım maliyeti yüksek olmakla birlikte, uzun vadeli programlanan sürekli taşıma için çok elverişlidir. Yer altı ve yer üstü olmak üzere iki gruba ayrılır. Genellikle petrol, doğal gaz gibi sıvı eşyanın taşınmasında kullanılmaktadır. Esneklik derecesi son derece düşük olan bu taşıma şekli diğer taşıma şekilleri ile kıyaslandığında son derece güvenli, ekonomik ve yüksek kapasite imkanı sağlayan bir yapıya sahiptir (Erdal ve Çancı, 2013).

Boru hatları ile taşınan yıllık cevher miktarının artmasına bağlı olarak taşıma maliyetleri azalmakta, demiryoluna kıyasla çok daha ekonomik olmaktadır. Boru hatları ile yapılacak taşımalar özellikle cevher taşınmasında karayolu ya da demiryolu yetersiz kalmakta, ülkemizde bu tür eşyanın taşınmasında boru hattı tercih sebebi olmalıdır (Avcı, 1985).

1.1.3. Kombine Taşımacılık

Küreselleşme ve teknolojik gelişmelerin etkisiyle birlikte taşımacılık anlayışı hızla kombine taşımacılık anlayışına evirilmektedir. Uluslararası taşımacılıkta müşterilere minimum maliyetlerle, güveli ve hızlı biçimde kapıdan kapıya teslim anlayışı ile ürünlerini teslim edebilmek için karayolu, denizyolu, iç suyolları, havayolu hatlarının birbirine güçlü biçimde entegrasyonu ile gerçekleştirilebilir. Kombine taşımacılık müşteri istek ve ihtiyaçlarına cevap verecek şekilde, bir biri ile uyum içinde, zamanında teslim ile hizmet verme anlayışıdır. UNCTAD “Birleşmiş Milletler Ticaret ve Kalkınma Konseyi taşıma modlarını aşağıdaki gibi tanımlamıştır. Bunlar (Erdal ve Çancı, 2013);

a. Tek Modlu Taşımacılık (Unimodal Transport)

Kara, hava, denizyolu, nehir yolu, demiryolu gibi taşıma türlerinden yalnızca bir tanesi ile bir ya da birden fazla taşıyıcı tarafından tek bir taşıma türü kullanılarak ürünlerin taşınmasıdır.

b. Modlar Arası Taşımacılık (Intermodal Transport)

Demiryolu-karayolu, karayolu-havayolu, denizyolu-demiryolu gibi taşıyıcının tüm taşıma sürecine dahil olduğu ya da yalnızca bir kısmına dahil olduğu birden çok taşıma türünün kullanıldığı taşıma modudur.

c. Çok Modlu Taşımacılık (Multimodal Transport)

Çeşitli taşıma araçları ile birden çok taşıma türünü kullanarak gerçekleştirilen lojistik faaliyetlerdir.

d. Kombine Taşımacılık (Combined Transport)

Tek ya da aynı taşıma ünitesi ile birden fazla taşıma türü kullanılarak gerçekleştirilen lojistik faaliyetlerdir. Yani eşya elleçlenmeden, vagon ya da konteyner değişikliği yapılmadan konteynerin denizyoluya geldiği gibi karayoluna aktarımı ile ürünlerin teslimi kombine taşımacılığa bir örnektir. Yük iki ya da daha fazla taşıma modu kullanılarak nakliyesi sağlanır.

1.1.4. Lojistik Uygulama Türleri

Kavramsal açıdan lojistiği tanımlarken birçok tanımı olduğunu ve küresel ticaret ve teknolojiadaki gelişmelerin lojistiği karmaşık bir boyuta taşıdığını gördük. Lojistik faaliyetlerdeki gelişmeler uygulamada lojistiği çeşitlendirmiştir. Sürdürülebilir bir lojistik için farklı alternatifler ve ihtiyaca göre çeşitlilikler oluşmuştur. Maliyetlerin düşürülmesi, rekabet gücünün artırılması, daha iyi hizmet vererek müşteri memnuniyetinin sağlanması vb. unsurların yanı sıra çevre bilinci ile canlılara ve doğaya zarar vermeden faaliyetlerin yürütülmesi sağlanmaya çaba sarf edilmektedir. Aşağıda bu faaliyetlere değineceğiz.

a. Tersine Lojistik

Tersine lojistik, dünyada ki nüfus artışı ve bundan kaynaklı hammadde kullanımının artmasına karşılık, hammadde yerine kullanılacak malzemeleri geri dönüşüm ile sağlama ihtiyacı ile ortaya çıkmıştır. 1970'lere kadar çevresel ya da sürdürülebilir kalkınma kaygı verici boyutlara ulaşmamış takip eden süreçte çevre kirliliği kaygı verici boyutlara taşındığında politikacılar, medya, akademisyenler ve toplumun diğer kesimlerinin dikkatini çekmeye başlamıştır. Çevre konularının önem kazanması ile 70'li ve 80'li yıllarda tersine lojistik gündeme taşınmıştır. Geri dönüşüm

ile ürünlerin yeniden kullanımı yeni bir olay değildir. Metal, kâğıt, plastik hurda toplama, cam şişe vb. ambalaj atıklarının ekonomiye yeniden kazandırılması uzun zamandır yapılmaktadır, ürünlerin yeniden kullanıma hazır haline getirilmesi, yok edilmesine göre daha avantajlıdır. 80'li yıllarda tersine lojistik ürünün nihai müşteriden üreticiye doğru hareketi olarak sınırlandırılarak tanımlanmış, daha sonra tekstil ürünleri ve elektronik eşyalarda uygulanmaya başlanmıştır. 90'lı yıllarda ise şirketler karlılıklarını artırabilmek, Pazar odaklarını genişletebilmek için stratejik olarak tersine lojistikten faydalanmışlardır. Bu yıllarda üreticiler nihai müşteriye ürünlerini sunduktan sonra ürün ile alakalı sorumluluk üstlenmemişler, kullanılan ürünler ya çevreye toplu halde boşaltılmış, ya da yakılarak imha edilmişlerdir. Ancak 2000'li yıllara gelindiğinde hem tüketiciler hem de yetkililer üreticilere bu atıkların azaltılması sorumluluğunu yüklemişlerdir. Tersine lojistik, hammadde, yarı mamul ya da nihai ürünün tüketiciden üreticiye doğru değer kazandırma ya da uygun şekilde imhasının sağlanmasına yönelik planlama, uygulama ve kontrol faaliyetleridir (Şengül, 2011).

Tersine Lojistiğin Avantajları

Tersine lojistik üreticiye birçok faydalar sağlamaktadır. Tedarik zinciri hiyerarşisinde üretici dağıtıcı ve tüketiciye göre gruplama yapılmaktadır. Buna göre ürünlerin geri çağırılması ya da toplanmasında üretim sürecinde gerçekleşen üretim dönüşleri, son ürünün tüketiciye ulaştırılmasında gerçekleşen dağıtım dönüşleri, son ürünü kullanan tüketicilerce gerçekleştirilen müşteri dönüşleri ve bunlara ek olarak üreticinin ürünleri geri çağırması, ürünlerin yeniden kullanılabilir olması özelliğinden kaynaklanan dönüşler gibi iki farklı türden bahsedebiliriz. Yasal sebepler, ürünlerdeki hatalardan kaynaklı ürünün geri çağırılması, garanti kapsamındaki eşyanın, tamiri ve yeniden kullanımı, hurda olarak değerli materyale sahip eşyanın değer kazanımı gibi faktörler tersine lojistiğin avantajları hakkında farkındalık oluşturmuştur. Müşteri ve tedarik zinciri ortakları ile iyi ilişkiler geliştirmek, maliyetlerin azaltılması, yeni üretilmiş ürün yerine kullanılmış üründen kaynaklanan kar artış tersine lojistiğin avantajları arasında sayılabilir (Nakıboğlu, 2007).

b. Yeşil Lojistik

Ürün, bilgi ve kaynakların ve hizmetin taşınması için gereken bütün faaliyetlerin koordineli biçimde yönetimi olarak tanımladığımız lojistik, hammadde, nihai ürün ve tüketici arasında ürün, bilgi ve hizmet faaliyetlerini içerir ve tüm bu

faaliyetler içerisinde, hammaddenin kaynağından başlayarak, üretim, dağıtım, tüketim noktası ve tersine lojistik yani tersine tedarik zincirine kadar gider. Lojistik nakliye, depolama, envanter yönetimi gibi basit faaliyetlerden oluşmakta yer ve zaman sağlamak amacı ile müşterilere minimum maliyet ile bilgi, ürün ya da hizmeti sağlamaktır. Geçmişte bu maliyetler parasal anlamda ifade edilmekte iken, günümüzde dışsal etkenler olan çevre bilincinden kaynaklanan maliyetlerde gündeme alınmaya başlamıştır. Çevre kirliliği, gürültü kirliliği, kimyasal, plastik, metal atıklar, kaynakların azalması, toprak kirliliği, güvenlik, sağlık vb. dışsal maliyetlerde lojistiğin konusu haline gelmiştir. Böylece günümüzde ekonomik, çevresel, sosyal anlamda sürdürülebilir yeşil lojistik hedeflenmektedir. Yeşil lojistik günümüzde hem strateji belirlerken hem de rekabet üstünlüğü sağlayabilmek için lojistikte önemli rol oynamaktadır (Karadoğan, 2012).

Çevreye duyarlı ürün, hizmet geliştirme stratejilerinden oluşan bir yaklaşım olan yeşil lojistik, kaynakların yeniden kullanımını etkinleştirmek amacı ile, ürün ve hizmetlerin çevre bilinci ile üretilmesi, tüketilmesi, dağıtılması, ömrü biten ürünlerin geri dönüştürülmesi ve değer kazandırılması, iade ya da kusurlu ürünlerin farklı satış kanalları ile yeniden tüketici ile buluşturulmasını kapsamaktadır. Yeşil lojistiğin amacı, çevre bilinci ile tedarik zinciri boyunca ürünlerin son kullanıcıya uygun ve asgari maliyetlerle, geri dönüşebilir kaynaklar ile depolama, ambalajlama, ulaştırma gibi faaliyetleri gerçekleştirmektir (Gültaş ve Yücel, 2015).

Yeşil lojistik ile çeşitli dağıtım stratejileri ile çevresel etkilerin ölçülmesi, lojistikte enerji kullanımının ve atıkların azaltılması çevre kirliliği ve bunun toplumdaki etkileri anlaşılabilir lojistik faaliyetlerin gerçekleştirilmesi amaçlanmaktadır. Artan nüfus ile birlikte lojistik faaliyetlerinde artması ve bundan kaynaklanan çevresel etkilere bakıldığında uzun süreli olarak faaliyetlerin sürdürülebilir olmadığı ortaya atılmıştır. İşletmeler karbon ayak izlerini ölçmeye başlayarak çevresel etikleri gözlemleyebilmiş, aynı zamanda hükümetlerin politikalarında da yer bulmuştur. Yeşil tedarik zinciri, yeşil üretim lojistiği, yeşil ulaşım lojistiği, yeşil paketleme, yeşil dağıtım süreci, yeşil dağıtım lojistiği, atık malzeme lojistiği olarak yedi farklı bileşenden oluşmaktadır. Lojistiğin temeli gelecekte, yeşil lojistikten geçmektedir (Zengin ve Ocalir Akuna, 2017).

c. E-Lojistik

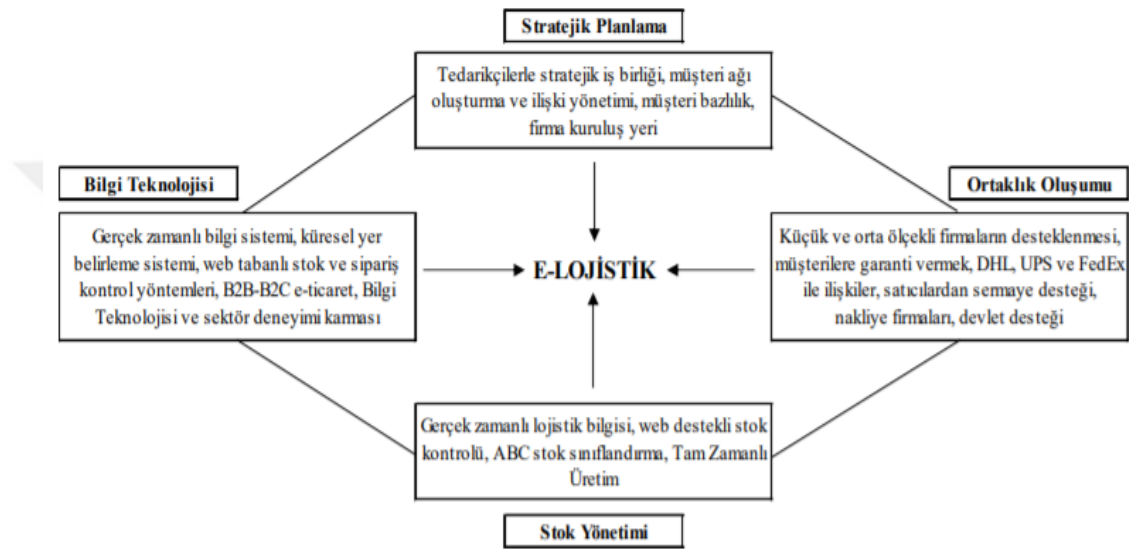
İnternet teknolojilerinin kullanımının temel alındığı, adından da anlaşıldığı gibi e-lojistik elektronik tabanlı lojistiktir. Geleneksel lojistiğe göre daha fazla bilgi ve hizmet içerir. Lojistik temel olarak bilgi, hizmet ve ürünlerin çıktığı noktadan varış noktasına kadar, yani tüketiciye ulaştığı noktaya kadar gerçekleşen hareketlerin uygulanması ve kontrol edilmesidir. Görüldüğü gibi mal ve hizmet tüketiciye ulaştırılırken, bunlarla ilgili bilgi aktarımı da yapılmaktadır. İnternet günümüzde hem kurumlara hem de kullanıcılara sınırsız bilgi erişimi sağlamaktadır. Buna bağlı olarak e-ticaretteki büyüme günden güne büyüyerek artmaktadır. E-ticaretin gerçekleşebilmesi lojistiğe bağlıdır. Diğer taraftan tüm bu gelişme ve trendlere lojistik şirketler uyum sağlamak zorundadır. Böylesine hızlı büyüyen bir sektörde lojistik firmaları, doğru ürünün, doğru zamanda, doğru yerde bulunmasını sağlamak vazifesidir. E-lojistik alanına yatırım yapan lojistik firmaları bu süreçte araç yatırımları yerine teknolojik altyapılarına yatırım yapacaklardır (Çağlar, 2011).

E-lojistik ile ilgili çeşitli ülkelerde yapılan çalışmalara bakıldığında Avustralya'daki firmalar üzerinde lojistik alanında yapılan çalışmalar elektronik iş süreçlerinin uygulanması hakkında kritik faktörler ortaya çıkarmıştır. Elektronik iş süreçlerinin kullanımının karar verilmesi sürecinde yalnızca fayda değil, bunun yanı sıra maliyetler, işletme bakım giderleri, finansal kısıtlar dikkate alınması gerektiği ortaya konulmuştur. Başka bir inceleme ise 27 Avrupa ülkesini kapsayacak şekilde yapılmıştır. Türkiye'nin de dahil edildiği bir e-lojistik çalışmasında ise, hizmet alan işletme yöneticilerinin e-lojistik faaliyetlerinde hizmet kalitesinin artırılmasını beklemekte ve kısa süre içerisindeki denemelerde operasyonel faydalar sağladıkları geri bildirim alınmıştır. Aynı zamanda e-lojistik kullanımı açısından bir takım operasyonel kısıtların olduğu ortaya çıkmıştır. 2002'de Delfman'ın yaptığı bir çalışmaya göre e-ticaret faaliyetlerinin lojistiğe etkisi araştırılmış buna bağlı olarak lojistik hizmet veren şirketlerin küresel çapta varlıklarını artırabilmeleri, esnek kapasite ile faaliyet gösterebilmeleri için iyi bir araç olduğu gözlemlenmiştir. Bu alanda faaliyet gösteren ve uzmanlaşmış lojistik şirketleri müşterilerce tercih edilmekte ve uzun dönemli işbirliği oluşmaktadır (Karayün ve Uca, 2018).

E-lojistik nihai müşterinin istek ve ihtiyaçlarını karşılamak için tedarik edilen ya da üretildiği yerden doğru ambalaj ile doğru ürünü, doğru paketleyerek son kullanıcıya eksiksiz ve zamanında teslim edilmesi gereken yere cayma ve iade haklarını

saklı tutarak ters lojistik sürecini de doğru biçimde yöneten faaliyetler olarak adlandırabiliriz. Standart, ekonomik, yeterli stok ile cevap verebilme, esnek olma, kaynakların doğru ve verimli kullanımı açısından sade olma, sorunlara hızla cevap verebilmek için izlenebilirlik ve şeffaflık, koordinasyon, işbirliği, güvenilirlik e- lojistik sistemleri kullanımında başarı sağlanabilmesi için gereken prensiplerdir (Savut, tarih yok).

Şekil 1.1: E-Lojistiğin Gelişimi



Kaynak: Karayün ve Uca, 2018.

d. Yalın Lojistik

Lojistik hammadde tedarikinden başlayarak, üretim noktasından son kullanıcıya kadar ürün, hizmet bilgi aktarımıdır şeklinde bilgi vermiştik. Yalın lojistik ise, tedarikçiler ile eş zamanlı bilgi akışı sağlayarak, karşılıklı işbirliği kurularak, gereksiz maliyet ve aşırı stok birikiminin önüne geçer, daha verimli ve kaliteli ürün ve hizmet sunmaya imkan sağlayarak, istenilen hizmet kalite ve düzeyinde hammaddenin, stokların depolama işlemleri ve taşıma işlemlerini kontrol etmek amacı ile oluşturulan bir sistemdir (Yangınlar ve Bal, 2019).

İlk başlarda karışık bir uygulama gibi gelen tedarik zincirinde yalın uygulaması “lean supply chain” uygulama temelde anlaşıldığında, adında olduğu gibi sade ve basittir. Japonya’da ilk uygulaması otomobil endüstrisinde olmuştur, süreç içerisinde gereksiz olan her şey devreden çıkarılarak, geriye sadece değer kazandıracak adımların

kalması hedeflenmiştir. Aşağıda yalın lojistiğin dört ana prensibi yer almaktadır (Dünya Gazetesi, 2010).

- Değer üretmeyen her şeyden kurtul, sonuç için olumlu değer katan her şeyi öne çıkar. Gereksiz olandan kurtulup, değer oluşturmeyen her adım atık olarak görülmelidir. İlk işi ilk seferde doğru olarak yap, gereksiz üretim, gereksiz stok, gereksiz elleçleme, gereksiz gecikme ve operasyondan kurtul.
- Değer oluşturan faaliyetlere odaklanan, eğitim ile ekip çalışmasına önem vererek, işgücü, bilgi, süreci planlayanları, karar veren ve organize edenleri bir arada tutun.
- Değer oluşturmaya talep noktasından itibaren başlayın.
- Bağlantıları optimize edin, departmanın maksimum kapasite ile çalışması verimliliği artırmaz. Biraz zaman ve biraz bilgi birikimiyle, ilerleyen süreçte problemleri öngörebilir, önceden çözebilir hale getirebilirsiniz.

1.1.5. Lojistik Üs, Lojistik Merkez/Bölge, Lojistik Köy Kavramlarının Tanımı

Kavramlar literatüre yurtdışından girdiği için, bazı tercüme farklılıkları ya da kültürel farklılıklar olabiliyor. Bundan kaynaklanan kavram kargaşasından dolayı konu yanlış anlaşılmaktadır. Firma yatırım maliyetlerinin azaltılması, nakliye maliyetinin düşürülmesi, stok maliyetinin düşürülmesi güvenlik, çevre temizliği gibi giderlerin ortak kullanım ile düşürülmesi re-export ve transit ticarete gelişebilmemiz ve rekabet gücümüzü artırabilmemiz için lojistik üs, lojistik merkez, lojistik köy kavramlarının iyi anlaşılması gerekmektedir (Tanyaş, 2011).

1.1.5.1. Lojistik Üs

Lojistik üsler; tabanı ne olursa olsun(deniz ya da havalimanı) faaliyetlerini belirli bir merkezden yöneterek, dünyadaki her ülkeye erişim olanağı sağlar. Teknik altyapısı, hukuki yapıları ve coğrafi koşulları el verdiği sürece önce kendi bölgesinde daha sonra bulunduğu ülkesinde, coğrafyasında ve bütün dünyada lojistik açıdan cazibe merkezi haline gelebilen üslerdir

Birçok lojistik üs modeli bulunmaktadır. Bir yerin lojistik üs haline gelebilmesi için altyapısının yeterli olması ve ulaşılabilir olmasıdır (Gülen, 2011).

Lojistik üsleri dört sınıfta toplayabiliriz. Bunlar yerel üsler, bölgesel üsler, uluslararası lojistik üsleri ve küresel üslerdir.

Yerel üsler; genellikle ulusal sınırlar içerisinde faaliyet gösterirler. Ülkedeki üretim ve tüketim merkezleri ve yurtdışına çıkan ve giren eşyada, ithalat-ihracata katkıda bulunmaktadır.

Bölgesel üsler; belirli bir bölgede faaliyet gösteren üslerdir. Ürünlerin gideceği yere göre organize olmasına yardımcı olurlar. Ağırlıklı olarak bir taşıma türü ön planda olurken, diğer taşıma türleri ile de koordine olurlar. Örnek olarak denizyolu taşımacılığının önemli olduğu bölgesel bir üs, limanları ön plandayken öte yandan demiryolu, karayolu gibi bağlantılara sahiptir. Anadolu'nun ücra bir köşesinden demiryolu ile vagonlara yüklenen yükler, bu bağlantılar sayesinde limanlara sevk edilir. Uluslararası lojistik üsler; içinde bulunduğu ülkeni belli bir coğrafi alanında yer almakla birlikte uluslararası ulaştırma sistemi ve malların sevki için önem arz etmektedir. Tüm ürünlerin özellik ve gidecekleri yerler bakımından birleştirme ve ayırıştırma faaliyetlerinin yapılabileceği bir alana ve altyapıya sahiptirler. Özellikle taşımacılık faaliyetleri açısından denizyolu ve limanları ile ön planda olan bir üs aynı zamanda çok güçlü karayolu, demiryolu, havalimanı bağlantılarına da sahiptirler. Küresel lojistik üsler; kıtalararası taşımacılıkta bağlantı noktaları olarak görev alırlar. Bu tür üsler yapı ve konum itibari ile buldukları coğrafyanın alt yapı ve olanaklar yönünden en elverişli bölümünde bulunmaktadır. En önemli avantajı tüm taşıma türlerinden yararlanabilmesi ve bölgedeki birçok ülkeye yakınlığıdır. Mal ve hizmet üreten firmalar, bu ürün veya hizmetleri tüketen merkezleri birbirlerine bağlarlar. Çok çeşitli mallar bu üslerde toplanma, depolanma ve dağıtım organizasyonlarını oluşturarak alıcılara sevk etmektedirler (Gülen, 2011).

1.1.5.2. Lojistik Merkezler

Lojistik merkezler kentsel lojistik sorunlarına çözüm getirirler. Lojistik merkezler dağıtım firmaları, nakliye firmaları, lojistik hizmet veren firmalar-3PL ve resmi kurumların sürece dahil olduğu, çeşitli ulaştırma ağlarına bağlantıları bulunan yükleri çeşitli taşımacılık faaliyetleri içerisinde düşük maliyet, hızlı, güvenli aktarma donanımına sahip olarak faaliyet gösteren lojistik bölgelerdir. Lojistik Merkez; ticari temele dayanan çeşitli işletmelerce faaliyetlerin yerine getirildiği ulusal ve uluslararası giren çıkan eşya hareketlerinde taşıma, lojistik ve dağıtım organizasyonlarının yerine

getirildiği merkezlerdir. Maliyetlerin azaltılması, hizmet kalitesinin yükseltilmesi, şehir merkezlerindeki trafik tıkanıklığının önüne geçilmesi, şehir merkezlerinde çevre dostu dağıtım olanaklarının sağlanması gibi imkânlar sunduğu için fabrikalar ve taşımacılık şirketlerini cezbetmekte, bölgenin ekonomik gücü ve rekabet gücünü artırmaktadır (Tanyaş, 2011).

1.1.5.3. Lojistik Köy

Lojistik köyler ve lojistik merkezler faaliyet ve tesisleri açısından bir birine çok benzemekle beraber aralarında bazı farklar bulunmaktadır. Lojistik merkezler planlama ile kurulan, yasal bir yapıya sahip kurumlardır. Bunun yanı sıra, lojistik köyler geri planında genelde bir girişimcilik hikâyesi olan, ihtiyaçtan ortaya çıkmış özel veya halka açık kurumlardır. Lojistik merkezler yalnızca lojistik ihtiyaçları karşılarken, lojistik köyler otel, banka, lojistik hizmet veren firmaların ofisleri, kongre merkezleri gibi birçok faaliyeti bir arada bulundurlar (Acar A. Z., 2017).

Görüldüğü gibi konu ile ilgili birçok farklı tanımlar yapılmıştır. Tanımlardan anlaşıldığı gibi bu kavramların temel amacı verimli bir intermodel taşımacılığın gerçekleştirilebildiği bölgeler olmasıdır.

1.2. REKABET VE REKABET GÜCÜ

Literatürde rekabet ve rekabet gücü kavramları küreselleşme ve teknolojik gelişmelerden dolayı sıkça bahsedilmektedir. Rekabet serbest piyasa ekonomisinde temel paradigma niteliğinde olan önemli bir kavramdır. Rekabet, rekabet gücü olgusunu da peşinden getirmektedir. Rekabet gücü, bir firmanın ürettiği ürünlerin müşteriler tarafından alternatif ürünler içerisinde istikrarlı biçimde tercih etmesi ve firmanın bu yeteneğini devam ettirebilme yeteneği olarak adlandırılabilir (Kayabaşı, 2010).

Günlük yaşamımızda, menfaat elde edebilmek için başkalarını geçmeye çalışmak, ya da belli bir amaca yönelik yarar sağlayabilmek adına yarışarak üstün olmaya çalışmak gibi anlamlara gelir. İktisat açısından ise rekabet iktisadi faaliyetlerin etkin bir biçimde devamlılığının sağlanabilmesi için gereken stratejik bir unsurdur. Bu bağlamda iktisadi faaliyeti yürüten kişi veya girişimcinin başka bir kişi veya girişimci tarafından faaliyetlerinin sınırlanmadığı ya da büsbütün engellenmediği faaliyetlerini etkin bir biçimde gerçekleştirebildiği ideal ortam olarak adlandırabiliriz. Rekabet bununla birlikte piyasa yapısını anlatmak içinde kullanılır. Piyasanın rekabet derecesi,

firmaların piyasayı ve piyasa fiyatlarını etkileme derecesini ifade eder. Piyasanın rekabetçiliği arttığında şirketlerin piyasayı ve piyasadaki fiyatları etkileme gücü aynı ölçüde azalır. Şirketlerin piyasayı etkileme gücünün büyük ölçüde azalmasına bağlı olarak piyasanın toplam arz-talebin belirlediği fiyata her birinin uyması gerekir. Bu nokta piyasanın rekabet derecesinin en zirve noktasıdır (Aktan ve Vural, 2004).

Rekabet, piyasa ekonomisinin etkin bir biçimde çalışması için gereken en önemli unsurlardan birisidir. Adam Smith'e göre rekabet; kendi çıkarlarını ön planda tutan bireylerin anarşi ya da kaos yerine, ekonomi açısından daha uygun, sosyal anlamda daha adil ve istenen piyasa sonuçlarına ulaşmayı sağlayan karar verme ve faaliyete geçmenin en önemli unsurudur (Aktan ve Vural, 2004).

Kavramsal olarak rekabet serbest piyasa sistemine katılan en az iki kurumun ya da firmanın karlarını ve pazar paylarını artırmak için giriştikleri yarış olarak nitelendirilebilir. Fiyat ve fiyat dışı faktörlerle gerçekleşen bu yarış sürdürülebilir ekonomik sistemin ayrılmaz bir parçasıdır. Artan rekabet gücünün bir ülkenin gelişimine katkıları yadsınamayacak düzeydedir. Buna göre devletlerin rekabet politikaları ve uygulamalarının ekonomik büyüme üzerinde etkilerinin önemi anlaşılmaktadır (Kösekahyaoglu ve Özdemir, 2019).

1.2.1. Rekabet Stratejisi ve Rekabet Gücünü Etkileyen Unsurlar

Teknolojik gelişmeler ve küreselleşme ile birlikte dünya çok hızlı bir değişim içerisine girmiş, Avrupa'nın tek pazar oluşturma çabası, küresel çapta rekabetin artması, uluslararası pazarlara gelişmekte olan, yeni sanayileşen ülkelerinde dâhil olması, tüketicinin bilinçlenmesi, çevre bilincinin oluşması, global olarak nüfus artışı ve sanayileşmenin artması kıt kaynakların verimli kullanılmasını gerektirmesi sonucu işletme düzeyinde yeni bir anlayış arayışını doğurmuştur. Bu anlayış arayışı ulusal sınırları da aşarak çok kısa sürede küresel çapta uzlaşmaya dönüşerek küresel bir anlayış haline gelmiştir. Bu uzlaşmanın çözüm üretebilmesi kritik faktörlerin neler olduğunun bilinebilmesi ile mümkündür. Küreselleşmenin dört kritik faktörü, işbirliği, verimlilik, bilgilenme ve bütünleşmedir. Bu dört kritik unsura göre işletme ve kurumların rekabet stratejileri geliştirebilmeleri mümkündür. Bu kritik unsurlar dikkate alınarak geliştirilecek rekabet stratejileri ile işletmelerin yurtdışına açılması, uluslararası pazarlarda rekabet edebilmeleri mümkün olacaktır (Elmacı, 1992).

Stratejik rekabet gücü, yapısal anlamda iktisadi farklılıklar ve rekabet gücü elde edilmesi bakımından rekabet gücüne erişilebilmesi, ulaşılabilir hedeflere maliyet liderliği, tasarımsal bakımdan ya da teknolojik anlamda ürün farklılığı oluşturulması, odaklanma, hız, esneklik, kalitenin artırılması uzun dönemli global dünyada konumlanabilir ürünlerle rekabet avantajı elde edilebilir. Uluslararası standardizasyon, test ve analizler, sertifikalar, akreditasyon, gibi unsurlar ile ürün ve hizmet kalitesinin artırılmasını teşvik edici ulusal kalite alt yapısının oluşturulması ile rekabet kabiliyeti geliştirilebilir. Ürün farklılaştırma stratejileri bakımından rekabet gücü stratejileri maliyet düşürücü faktörlerdir. Maliyet liderliği, farklılaştırma ve odaklanma bu stratejilerde rakipleri devredişi bırakan faktörlerdir. Bunun yanı sıra rekabet edebilmek için hız, esneklik, verimlilik, farklılık gibi faktörlerde rekabet gücü kazanımı açısından önemlidir. Rekabet gücünün artırılmasında önemli olan, bilgi tabanlı ürünler (knowledge based) üretebilmek, yani üretim faktörleri olan 6M “Man, Machine, Material, Money, Marketing, Management” ve bunların tam ortasında ki bilgi yani “know-how” ile yüksek katma değer oluşturabilmek için üretim faktörlerinin iyileştirilmesi ve rekabet kabiliyetinin kazanımı ile mümkün olur. Bir ekonominin performansını ölçmede en önemli unsur verimliliktir. Makro düzeyde üretim hacmi ve üretimde kullanılan unsurların oranı verimliliktir. Verimlilikte ana unsur kaynakların karın maksimize edilecek biçimde, maliyetlerin ise minimize edilecek biçimde dağılımıdır (Çiftçi ve Erşahinoğlu, 2016).

1.2.2. Türkiye'de Lojistik Sektörünün Rekabet Gücü

Türkiye, konum itibari ile çok avantajlı durumda olması, doğu ve batı, kuzey ve güney arasında bir aktarma merkezi ve köprü oluşturması nedeniyle belli otoriteler tarafından lojistik üssü olmaya aday ülkeler arasında gösterilen, büyük potansiyele sahip bir ülkedir. Fakat rekabetin tüm unsurlarına bakıldığında Türkiye için bu avantajlara sahip olduğunu söylemek zordur. Türkiye'nin karayolu taşımacılığı coğrafi konumu ile entegre edildiğinde stratejik önem arz etmektedir. Bunlar yeterli olmamakla birlikte Türkiye'nin diğer enstrümanları ve alanlarında da başarılı bir şekilde rekabet gücünü artırması gerekmektedir. Böylece tercih edilme kriterlerinin sayısını artırabilir. Türkiye'nin sanayi ve üretim gücünü artırmak, bürokrasinin çabuk aşılabilmesi, kalifiye personele ulaşmanın kolaylığı gibi unsurlar avantajlı hale getirilmelidir (Gülen, 2011).

Ayrıca 5-10 yılda bir ekonomide meydana gelen dalgalanmalar ve istikrarsızlıklar kar marjlarına etki etmiş, firmalar bu krizlerden olumsuz etkilenmişlerdir. Bu da ya servis ve kaliteden ödün vererek hizmet etmeyi doğurmuş ya da haksız rekabetin artmasına sebep olmuştur. Bununla birlikte birçok firma küçülmeye gitmiş, sonunda da piyasadan çekilmişlerdir (Gülen, 2011).

Bir ülkenin ekonomik göstergelerini incelediğimizde o ülkenin kalkınma ve gelişme düzeyini anlayabiliriz. Bu göstergeler olumlu düzeyde olması o ülkenin sosyal, kültürel, psikolojik, ekonomik yönden olumlu etkilenmesine neden olmaktadır. Bu etkiler, toplumda var olan kişilerin kültürel, sosyo-ekonomik açıdan refah düzeyini artırmaktadır. Bu olumlu etkilerin ve değişimin artırılmasında en büyük rolü oynayan lojistik sektördür. Özellikle son yıllarda küreselleşme ve teknolojik gelişmelerden kaynaklanarak dış ticaretin artması ve dış ticaret işlemlerinin karmaşık hale gelmesi lojistik sektörüne olan ilgi ve önemi artırmıştır. Bu nedenle potansiyelimizi ve rekabet gücümüzü artırabilmek sürdürülebilir bir iç ve dış ticaret sistemi kurabilmemiz lojistik stratejilerimizi doğru belirlememiz ve desteklememiz gerekmektedir (Erkan, 2014).

Lojistik yalnızca kültürel, sosyo-ekonomik, psikolojik, stratejik, politik, askeri alanlarda değil, üretimin artırılmasına etki ederek, istihdam, refah seviyesinin artması, alım gücünün yükselmesi, bunlara bağlı olarak eğitim seviyesinin artması, moral ve motivasyonun artması, özellikle genç nesiller arasında karamsarlık yerine umudun yeşermesi, jeopolitik-jeostratejik önemin artması, işbirlikleri kurma, lojistik üsler kurma, rekabet gücünün artırılması, dış ticaret kapasitesinin artması gibi birçok alanda olumlu etkiler yapmaktadır (Erkan, 2014).

Bir firmanın dolayısı ile de bir ülkenin karşılaştırmalı üstünlük olarak rekabet gücünü artırabilmesi lojistik ile mümkündür. Günümüzde artan rekabetten dolayı firmalar daha uygun maliyetle ve daha hızlı bir şekilde ürün ya da hizmetlerini teslim etmek istemektedirler. Oluşan bu ortamda lojistik hizmet ve stratejilerinin önemi de artmıştır. Pazar payı ve rekabet gücünün artırmanın yolu etkili lojistik faaliyetlerinden geçmektedir. Lojistik açıdan elverişli ülkeler ihracat potansiyelini artırabilmekte, buna bağlı olarak doğrudan yabancı yatırımcıların sayısını artırmakta ve üretim potansiyelini de geliştirmektedir. Kötü lojistik performansı dış yeni teknoloji ve know-how'a erişimi engelleyebilmekte, bu nedenle üretim artış potansiyelini engelleyebilmektedir (Erkan, 2014).

Eğer bir ülkenin bilişim alt yapısı yetersizse, gümrük alt yapısı yetersizse buna bağlı olarak zamanlama hataları oluşmakta ise o ülkede lojistik işgücü ve hizmet maliyetleri de yüksektir, ülke küresel pazarlara açılmakta ve rekabet gücünü artırmakta zorluk çekmektedir (Erkan, 2014).

1.2.3. Lojistik Performans Kavramı

Küresel ticaretin gelişmesinde ana unsur lojistik ve lojistikte gelişmelerdir. Bu sebeple Dünya Bankası gümrük prosedürleri, lojistik maliyetler, altyapının kalitesi, sevkiyatların takip edilebilmesi, zamanında teslim ve yurt içi lojistik sektörünün yetkinlik ve kabiliyetlerine varana kadar tedarik zincirinin kriterleri kullanılarak ülkelerin lojistik performanslarını belirlemiştir (Kara, Tayfur ve Basık, 2009).

Burada LPI (Lojistik Performans İndeksi) inceleyeceğiz. Konuya giriş yapmadan önce performans, performans yönetimi, lojistik performans kavramlarını açıklayacağız.

1.2.3.1. Performans ve Performans Yönetimi

Batı kökenli bir kelime olan performans, Fransızca kökenlidir. Yapılan iş, uygulama, icraat, bir durum ya da olayı başarma arzusu, bir oyunu, işi, eseri vb. yaparken gösterilen başarı olarak tanımlanmıştır. Yalın haliyle performans, emek sarf edenin işinde ne kadar çaba harcadığını gösterir şeklinde tanımlanabilir. Performans yalnızca kişinin değil bir grup ya da örgütün belirlenen zaman diliminde hedeflerine, belirlenen noktaya ulaşıp ulaşmadıklarını gösterir. Tanımdan anlaşılacağı şekilde birey ya da grubun belirlenen sürede kendilerinden iş beklendiğini ve elde edilen sonuçla beklentinin kıyaslanarak birey ya da grubun performansı belirlenmektedir. Buna göre elde edilen sonuçlar olumlu ise yüksek performans ortaya konulmuş demektir, aksi olursa düşük performans gösterilmiş demektir. Kişisel, örgütsel çevresel birçok unsura bağlı olan üstün performans başarı ile eş anlamlı olarak ifade edilir. Konuşma, anlama, yazma vb. gibi bireyin sahip olduğu yeteneklerini bireyin gösterme arzusu performansı etkiler. Beklenen amaçları gerçekleştirebilmek için kişinin motivasyonunu, yeteneklerini ortaya koyması bireysel performans olarak adlandırılır. Örgütsel performans ise finansal sonuçları olan kar, pazar payını oluşturan satışlar, tüketici memnuniyeti gibi Pazar sonuçları, kalite ve yönetim vb. unsurları oluşturan yönetsel sonuçlar meydana getirir. Yapılan araştırmalara göre örgütün başarısı bireyse

performans ile mümkündür, bu yüzden performansın değerlendirilmesi gerekmektedir. Çalışan kişinin işini ne kadar iyi yaptığını ortaya koyan değerlendirme performans değerlendirmesi olarak tanımlanır. Belirlenen faaliyetlere ve sonuçlara odaklanan performans değerlendirme gelişim ve düzeltme bilgilerini de içerir. Daha geniş anlamıyla çalışanın işinde başarı ve gelişiminin sistemli biçimde değerlendirilmesidir. Bireyin performansının değerlendirilmesi psikolojik, çevresel vb. birçok etkeni içinde barındırdığından epey güçtür, yöneticilerde aranan kriz yönetimi, inisiyatif alma gibi özellikler nedeni ile diğer çalışan gruba göre değerlendirilmesi daha zordur. Bu insani ilişkiler açısından bir takım sıkıntıları da doğurabilir, ancak farkı oluşturan amacı ve sürecin yürütülmesidir. Çalışanları motive edici ve daha yüksek performansa teşvik edici performans değerlendirmesi fayda sağlar. Bu değerlendirmeleri yapacak kişilerin eğitilmiş, uzman ve koçluk yapabilecek düzeyde kişiler olması önem arz etmektedir (Uysal, 2015).

1.2.3.1.1. Lojistik Performans

1960'lı yıllarda lojistik performansın ölçüsü üretim maliyetleri iken, 1970'li yıllarda standartların yükselmesi ve rekabetle ölçüt MRP yani Malzeme Gereksinimleri Planlaması olmuştur. Bu yıllarda temel ölçü üretim ve stok maliyetleri iken 1980 yılı sonrası teknolojik gelişmeler ve devletlerin piyasalardaki kontrollerinin giderek azalması ile lojistik performans standartlarındaki değişim giderek farklılaşmıştır. Bu yıllara ortaya çıkan temel performans ölçütü ulaştırma maliyetleri olmuştur. Ulaştırma maliyetlerini etkileyen temel unsur ise ulaştırma faaliyetleridir, ulaştırma faaliyetleri maliyetleri etkileyen önemli bir unsurdur. Ulaştırma faaliyetlerinin performansını etkileyen temel faktörlerse hız, tutarlılık, maliyetlerdir (Gümüş, 2009).

Ulaştırma faaliyetlerini etkileyen unsurlar, maliyet ve hız arasındaki ilişki yani, taşıyıcı firmaların hızlı sağladıkları hizmetlerin fiyatının yüksek olması, bir diğer unsur ise hız ve tutarlılık arasındaki ilişki, yani ulaştırma faaliyetlerinin kalitesinin artırılmasıdır (Gümüş, 2009).

1.2.3.1.2. Lojistik Performans İndeksi (LPI)

Lojistik Performans İndeksi "LPI" Dünya Bankası tarafınca hesaplanmakta, ülkelerin rekabet ortamının oluşturulması ve alt yapılarını güçlendirebilmeleri için durum tespiti yapmayı hedeflemektedir. Bu sayede ülkelerin lojistik ile ilgili sorunlarını

tespit ederek, kamu- özel sektör işbirliğini sağlayarak ve reformlar yapılabilmelerine olanak sağlamaktadır (Erkan, 2014).

Çok boyutlu bir sistem olan lojistiğin ülkelerdeki performansını ölçmek kolay değildir. Lojistik Performans İndeksi'nin oluşturulmasında kullanılan metot, kolayca elde edilebilir bilgiler olan liman, gümrük işlemleri, nakliye vb. lojistik süreçlerle ilgili zaman ve maliyetleri inceleyerek elde edilir. Ülkelerin tedarik zincirlerindeki yapısal farklılıklar sebebiyle bu verilerin tutarlı biçimde toplanması kolay değildir. Lojistik süreçlerin şeffaflığı, hizmet kalitesi, öngörülebilirlik, güvenilirlik gibi sadece zaman ve maliyet odaklı bilgiler ile değerlendirilemez (World Bank, 2014).

LPI anketlerindeki altı bileşen puanları, ülkelerin lojistik puanlarını daha net gösterebilmek için son dört sürümü olan “2012, 2014, 2016, 2018” LPI sürümleri birleştirilerek oluşturulur (World Bank, 2014).

Lojistik Performans İndeksi ülkelerin ticaret lojistiğindeki performanslarını ve karşılaşılan zorlukları, global dünyada oluşan fırsatları değerlendirebilmeleri ve performanslarını iyileştirebilmeleri amacı ile oluşturulmuştur. 160 ülke arasında karşılaştırma olanağı sağlayan LPI 2018, ülkelerin ticaret yaptığı ve faaliyet gösterdiği ülkelere lojistik işbirliği ile ilgili geri bildirim almalarını sağlayan, forwarderlar ve ekspres taşıyıcılar ile birlikte küresel çapta bir anket çalışması ile oluşturulmuştur. Faaliyet gösterdikleri ülkeler ile ilgili bilgiler, ticaret yapılan ülkeler ve global lojistik faaliyetler ile ilgili deneyimleri diğer ülkelerin nitel değerlendirmeleri ile birleştirir. Alınan geri bildirimler karşılıklı işbirliği yapılan ya da çalışılan ülkedeki lojistik zincirinin esas bileşenlerinin performansı ile ilgili nicel veriler ile destekler. Hem nitel hem de nicel çalışmalar ile oluşturulan LPI ile ülkeler için lojistik dostu işbirlikleri oluşturmaya yardımcı olur. Lojistik performans ölçümü ile bir ülke içinde yerel ve küresel olmak üzere iki ayrı bakış açısı oluşturur (World Bank, 2014).

LPI'nin altı temel bileşeni (World Bank, 2014);

Gümrük: Gümrük ve sınır işlemlerinin etkinliği

Altyapı: Ticaret ve ulaşım alt yapısının kalitesi

Uluslararası Kargolar: Rekabetçi fiyatlar ile sevkiyatları organize edebilme

Lojistikte Kalite ve Yeterlilik: Lojistik hizmetlerin yeterliliği ve kalitesi

Takip ve İzleme: Sevkiyatları takip etmek ve izleme

Zamanlama: Kargoların planlanan ve beklenen teslimat süreleri içinde alıcılara ulaştırılma sıklığı

Tablo 1.1: Uluslararası Lojistik Performans İndeksi 2018 İlk 20 Ülke

Ülke	Yıl	LPI Sıralaması	LPI Skoru	Gümrük	Altyapı	Uluslararası Gönderiler	Lojistik Yetkinlik	İzleme ve Takip	Zamanlama
Almanya	2018	1	4.20	4.09	4.37	3.86	4.31	4.24	4.39
İsviçre	2018	2	4.05	4.05	4.24	3.92	3.98	3.88	4.28
Belçika	2018	3	4.04	3.66	3.98	3.99	4.13	4.05	4.41
Avusturya	2018	4	4.03	3.71	4.18	3.88	4.08	4.09	4.25
Japonya	2018	5	4.03	3.99	4.25	3.59	4.09	4.05	4.25
Hollanda	2018	6	4.02	3.92	4.21	3.68	4.09	4.02	4.25
Singapur	2018	7	4.00	3.89	4.06	3.58	4.10	4.08	4.32
Danimarka	2018	8	3.99	3.92	3.96	3.53	4.01	4.18	4.41
İngiltere	2018	9	3.99	3.77	4.03	3.67	4.05	4.11	4.33
Finlandiya	2018	10	3.97	3.82	4.00	3.56	3.89	4.32	4.28
BAE	2018	11	3.96	3.63	4.02	3.85	3.92	3.96	4.38
Hong Kong, Çin	2018	12	3.92	3.81	3.97	3.77	3.93	3.92	4.14
İsviçre	2018	13	3.90	3.63	4.02	3.51	3.97	4.10	4.24
ABD	2018	14	3.89	3.78	4.05	3.51	3.87	4.09	4.08
Yeni Zelanda	2018	15	3.88	3.71	3.99	3.43	4.02	3.92	4.26
Fransa	2018	16	3.84	3.59	4.00	3.55	3.84	4.00	4.15
İspanya	2018	17	3.83	3.62	3.84	3.83	3.80	3.83	4.06
Avustralya	2018	18	3.75	3.87	3.97	3.25	3.71	3.82	3.98
İtalya	2018	19	3.74	3.47	3.85	3.51	3.66	3.85	4.13
Kanada	2018	20	3.73	3.60	3.75	3.38	3.90	3.81	3.96

Kaynak: The World Bank <https://lpi.worldbank.org/international/global>, 2020.

Türkiye ise 47. Sırada yer almaktadır. Tablo 1.2.'de inceleyebilirsiniz.

Tablo 1.2: Yıllara Göre Türkiye'nin Lojistik Performans İndeksi (2007-2018)

	2018	2016	2014	2012	2010	2007
LPI Sıralaması	47	34	30	27	39	34
LPI Skoru	3,15	3,42	3,50	3,51	3,22	3,15
Gümrük	2,71	3,18	3,23	3,16	2,82	3,00
Altyapı	3,21	3,49	3,53	3,62	3,08	2,94
Uluslararası Gönderiler	3,06	3,41	3,18	3,38	3,15	3,07
Lojistik Yetkinlik	3,05	3,31	3,64	3,52	3,23	3,29
İzleme ve Takip	3,23	3,39	3,77	3,54	3,09	3,27

Zamanlama	3,63	3,75	3,68	3,87	3,94	3,38
------------------	------	------	------	------	------	------

Kaynak: The World Bank <https://ipi.worldbank.org/international/global>, 2020.

2018 yılı itibari ile Türkiye'nin sıralamasına bakıldığında Türkiye'nin gerilediğini görmekteyiz.

1.3. TRANSİT TİCARET

Transit ticareti anlayabilmemiz için öncelikle transit, transit tacir kavramlarının anlaşılması gerekmektedir. Transit kavramı, bir eşyanın bir ülkeden başka bir ülkeye herhangi bir vergi, resim, harç ödemediği şekilde ulaştırılması şeklinde tanımlanabilir. Başka bir ifade ile yurtdışından transit olarak gelen eşyaların serbest dolaşıma girmeden yani herhangi bir ithalat resmi ödenmeden başka bir ülkeye gönderilmesidir (Erdoğan ve Ener, 2005).

Transit tacir, transit ticaret faaliyetinde bulunan, vergi numarası olan, ticaret ve sanayi odası ya da esnaf ve sanatkârlar odasına kayıtlı üretim faaliyetinde bulunan esnaf ve sanatkârlar ya da işletmeler, ticari faaliyetlerde bulunan gerçek ya da tüzel kişiler ile bağlı ortaklıklar ya da konsorsiyumlar olarak tanımlanabilir (Kaçmaz, 2015).

Transit tacir, ticari faaliyette buldukları ülkesinin mevzuatına göre değil, uluslararası ticaret kuralları ve mevzuatlarına bağlı olarak faaliyet yürütmektedirler (Kaçmaz, 2015).

Transit ticaret 06.06.2006 tarih 26190 sayılı resmi gazetede yayınlanan ihracat yönetmeliğine göre “yurt dışında veya serbest bölgede yerleşik bir firmadan ya da antrepodan satın alınan malın, ülkemiz üzerinden transit olarak veya doğrudan doğruya yurt dışında veya serbest bölgede yerleşik bir firmaya ya da antrepoya satılmasını” şeklinde tanımlanmaktadır. Gerçekleşen bu ticari faaliyette mallar transit olarak ülkemizden geçebilir ya da doğrudan satıcı ülkeden, alıcı ülkeye de sevk edilebilir (Resmi Gazete, İhracat Yönetmeliği, 2006).

İlgili yönetmeliğin on üçüncü maddesini incelediğimizde uluslararası anlaşmalara göre ticaretinin yasaklandığı eşyalar ve müsteşarlığın madde politikasınca transit ticaretinin yapılmasını uygun görmediği eşyaların transit ticaretinin yapılamayacağı, ithalat ve ihracat yapılması yasaklanan ülkeler ile transit ticaret yapılmasına müsaade edilmediği anlaşılmaktadır (Resmi Gazete, İhracat Yönetmeliği, 2006).

Transit ticaretin mantığı, bir ülkeden uygun şartlardaki ürünün, talep eden başka bir ülkeye sevk edilmesi ile döviz kazancı sağlanmasıdır (Bağrıaçık ve Güler, 1996).

1.3.1. Transit Rejimi

4458 sayılı Gümrük Kanununun 84. Maddesinde Transit Rejimi anlatılmaktadır. İthalat vergileri ödenmemiş, ticaret politikası önlemlerine tabi tutulmayan, serbest dolaşıma girmemiş, ihracat ile ilgili gümrük işlemleri tamamlanmış eşyanın gümrük gözetimi altında Türkiye gümrük bölgesi içerisindeki bir noktadan diğer bir noktaya taşınmasında uygulanır şeklinde açıklanmıştır (4458 Sayılı Gümrük Kanunu, madde 84).

Aynı madde de transit rejim uygulanan eşya yabancı bir ülkeden yabancı bir ülkeye, yabancı bir ülkeden ülkemize, ülkemizden yabancı bir ülkeye, ülkemizden yabancı bir ülkeye veyahut bir iç gümrük idaresinden başka bir iç gümrük idaresine taşınmasına izin verir şeklinde tanımlanmaktadır (4458 Sayılı Gümrük Kanunu, madde 84).

1.3.2. Transit Ticaret Türleri

Transit ticaretin literatür ve uygulamada farklı türleri bulunmaktadır. Ülkeye döviz girdisi sağlamak için, yabancı menşeli eşyaların, ticareti gerçekleştiren bir ülkedeki tacir tarafından başka bir ülkeye transit olarak (reeksport) ya da doğrudan switch olarak satılmasıdır (Erdoğan ve Ener, 2005).

Yabancı bir ülkeden ithal edilen eşyanın ihraç edilmesine reeksport denilmektedir. Genelde reeksport siyasal ya da ekonomik açıdan sorunlar yaşayan ülkeler ile olan ticaretin üçüncü bir ülke tarafından üstlenilmesi ile gerçekleşmektedir. Aracı ülke ihracatçı ülkenin mallarını ithal eder, ürünlerin ambalaj ve etiketlerini değiştirerek yeni bir marka ile menşe şahadetnamesi düzenleyerek alıcı ülkeye ihraç eder. Reeksport işlemini gerçekleştiren ülkenin kazancı genelde belli bir komisyon yüzdesi ile gerçekleşmektedir. Switch ise, iki ülke arasında üçüncü bir ülkedeki tacirin vasıtası ile yapılan ihracattır. Eşyalar direkt olarak ihracatçı ülkeden ithalatçı ülkeye gönderilmektedir. Üçüncü ülke yalnızca işlemleri gerçekleştirmektedir. Transit ticaretin türleri arasında ele almamız gereken bir diğer husus ise sınır ticaretidir. Bölgesel

ihtiyaçların karşılanmasına yönelik komşu ülkelerin sınır illerinde yaşayan vatandaşlar ile gerçekleştirilen özel bir dış ticaret işlemidir (Erdoğan ve Ener, 2005).

1.3.3. Transit Ticaretin Faydaları

Transit ticaretin faydalarından söz ederken, transit ticaretin üzerinden transit geçilen ülke olması açısından faydalarını da bahsetmemiz gerekmektedir.

Transit gelen eşyada liman hizmetleri verilmekte ve buradan bir gelir elde etmemizi sağlamaktadır.

Karayolları için alınan ücretler, taşıtların bakım ve onarımından elde edilen gelirler, akar yakıt satışları ve konaklama tesislerinden elde edilen gelirler. Ülkeden geçen tüm taşıtların alacağı hizmetler karşılığı yapacağı ödemeler döviz olarak ödeneceği için, döviz girdisi sağlanabilir (Erdoğan ve Ener, 2005).

1.4. SERBEST BÖLGELERİN TRANSİT TİCARETTE ETKİNLİĞİ

Serbest bölgeler transit ticaretin mevzuattaki tanımında da geçtiği üzere vergi, fon, resim, harç ödemeksizin işlemlerin yapılabilmesi için önem arz etmektedir. Serbest bölgelerin anlaşılması transit ticaretin de anlaşılmasını kolaylaştıracaktır.

Gelişmiş ve gelişmekte olan ülkelerde serbest bölge uygulamaları mevcuttur. Özellikle 20.yy.'da hızla artan serbest bölgeler ve uygulamaları Türkiye'de 80'lerde dışa dönük politikalarla daha çok yerini bulmuştur (Bedestenci ve Canitez, 2012).

Küreselleşmenin rekabeti tetiklemesi ile serbest bölgelerin önemi de artmıştır. Global ekonomide gelişmiş ülkelerin dış ticaretteki payı oldukça yüksektir. Bu gelişmişlik düzeyi ile serbest bölgelerin rekabet gücüne etkisi de anlaşılmaktadır. Türkiye'de Cumhuriyet dönemi öncesi ve sonrası serbest bölge teşebbüslerinde bulunulmuştur. Ancak 80'ler de küreselleşmenin etkisi ile dışa dönük politikalarımız sayesinde daha çok önem verilmiştir (Bedestenci ve Canitez, 2012).

Serbest bölgeler belirli farklılıklarla ülke içindeki sermayeye muafiyet ve destekler sağlayarak rekabet gücünü artıran özel alanlardır. İlk olarak serbest bölgeler ticari faaliyetler gerçekleştirilmesi amacı ile ortaya çıkmış olsa da zamanla sınai üretim amacı güden bölgelerde ortaya çıkmıştır. Ulusal ekonomi içerisinde ticari engellerin kaldırılmasının mümkün olmadığı ya da istenmediği dönemlerde, serbest bölgeler

sermayeye istediği hareket kabiliyetini kazandırmış, sermayenin küresel anlamda ilerlemesine yardım etmiştir (Acar ve Gültekin Karakaş, 2017).

1.4.1. Serbest Bölgelerin Tanımı

Literatürde çeşitli serbest bölge tanımları mevcuttur. Esas olan serbest bölgelerin ulusal sınırlar içerisinde olması ve gümrük bölgesi dışında sayılmasıdır.

Serbest bölgeler, ulusal sınırlar içerisinde bulunmasına rağmen dış ticaret mevzuatı ve gümrük mevzuatının uygulanması açısından gümrük bölgesi dışında sayılmaktadır. Ülkelerin diğer kısımlarından fiziki olarak ayrılan, ülke içindeki mali ve ticari yasal düzenlemelerin uygulanmadığı, daha çok muafiyet ve teşviklerin sunulduğu özel alanlardır. Serbest bölgelerin gümrük dışında tutulması, denetlenmeyen, kontrol dışı bölgeler olduğunu göstermez. Serbest bölgeler gümrük idarelerinin kontrolüne tabidirler ve diğer yerlerden farklı gümrük prosedürlerine tabi olmaları nedeni ile farklılaşırlar (Bedestenci ve Canitez, 2012).

1.4.2. Serbest Bölge Türleri

Serbest bölgelerin türleri gelişmiş, gelişmekte olan, az gelişmiş ülke olmasına bağlı olarak farklılıklar gösterebilmektedir. Gelişmiş ülkeler serbest bölgelerden ticari anlamda faydalanırlarken, gelişmekte olan ya da az gelişmiş ülkelerde üretim odaklı fayda sağlamaktadırlar (Bedestenci ve Canitez, 2012).

Serbest bölgeleri sınıflara ayırmak istersek 2 kriterden yararlanabiliriz. İlk olarak serbest bölgenin kullanımının üretim yönümü yoksa ticari yönümü olduğunu anlamamız gerekmektedir. İkinci olarak, serbest bölgenin iç pazara mı yoksa ihracat odaklı dış pazara mı yönelik olduğunu değerlendirmeliyiz. İç Pazar odaklı üretim gelişmiş ülkelerde yasaklanmıştır. Farklı ülkelerin farklı iktisadi, ticari uygulamaları ve politikaları olması sebebi ile serbest bölgeler çeşitli tanımlarla adlandırılmaktadır. Bunlardan bazıları aşağıdaki gibidir (Bedestenci ve Canitez, 2012);

- Serbest Ticaret Bölgesi (Free Trade Zone)
- Serbest Üretim Bölgesi (Free Production Zone)
- Serbest Liman (Free Port)
- Transit Bölge (Transit Zone)
- Gümrüksüz Bölge (Customs Free Zone)

- İkiz Fabrikalar (Maquilador)
- Serbest Ekonomik Bölge (Economic Free Zone)
- İhraç Ürünleri İşleme Bölgesi (Export Processing Zone)
- Gümrüksüz Havaalanı (Customs Free Airport)
- Vergisiz Bölge (Tax Free Zone)
- Antrepo (Entrepot)
- Serbest Şehir (Free City)

1.4.3. Serbest Bölgelerin Amacı

Serbest bölgeler ülkelerin ekonomik rekabet gücünün artırılmasına yönelik kurulan özel alanlardır.

Ülkenin rekabet gücünü artırmaya yönelik bu alanlar ihracat kapasiteni artıracak üretim alanlarının oluşturulması, muafiyet ve istisnalar sağlayarak yabancı sermaye için cazibe merkezleri oluşturulması amacı ile inşa edilmektedir.

- Yabancı yatırımların artırılması,
- İhracat potansiyelinin artırılması,
- Üreticinin küresel anlamda rekabet gücü kazandırılması,
- Yeni istihdam sahalarının oluşturulması,
- İleri teknoloji transferinin gerçekleştirilmesi,
- Ulusal ekonominin global ekonomiye uyumunun sağlanması,
- Uluslararası finansman ihtiyaçlarının karşılanması,
- Katma değer sağlamak,
- Depolama,
- Dağıtım,
- Bankacılık ve Sigortacılık Hizmetleri,
- Bakım onarım hizmetleri,
- Yükleme Boşaltma Hizmetleri
- Re-eksport imkanları

Serbest bölgelerin amaç ve fonksiyonları yukarıda belirttiğimiz şekilde sıralanabilir (Bedestenci ve Canitez, 2012).

1.4.4. Serbest Bölgelerin Fayda ve Zararları

Birçok şeyde olduğu gibi bu konuda da zarar ve faydalar vardır. Rekabet gücünün artırılması için yapılan bu uygulamalarda elbette faydalarının zararından fazla olması serbest bölgelerin yaygınlaşmasında başat rol oynamaktadır. Serbest bölgelerin sağladığı faydalar aşağıda ki gibi sıralanabilir (Bedestenci ve Canitez, 2012);

- Eşyanın ithalatı ve depolanması hızlı bir biçimde gerçekleşir.
- Bölge içerisinde nakit akışı fazladır.
- Örnek numune gösterimi ile sergi alanlarında satış yapılabilir.
- Bölgedeki muafiyet ve istisnalar sayesinde sağlandığı avantajlarla iş hacmi artmaktadır.
- Yerli ve yabancı sermayeye uygun ve hazır kurulum imkanı oluşturur.
- İç piyasadaki şirketler serbest bölgelerden ucuz ve kolay girdi sağlarlar.
- Serbest bölgede yapılan üretimlerde maliyetler düşeceği için firmaların küresel pazarlarda rekabet gücü artacaktır.
- Vergi avantajı sağlar.
- İstihdamı artırır.
- Ulusal pazarlardan alınan mal ve hizmetler karşılığında ülkeye döviz girdisi sağlar.
- İthal girdilerden kaynaklanan günlük ödemelerin bir kısmını oluşturan gümrük ödemeleri ile ülke kazanç elde etmektedir.

Hiç şüphesiz ki serbest bölgeler buldukları ülkeye dış ticaret hacmi, ödemeler dengesi, üretim kapasitesinin artırılması, istihdam, ileri teknoloji transferi, ithalat ve ihracatın kolaylaştırması gibi birçok faydalar sağlamaktadır. Serbest bölgelerin birçoğunda bankacılık ve sigortacılık faaliyetlerinin önem kazanması ile serbest banka ve sigortacılık bölgeleri de oluşmuştur (Bedestenci ve Canitez, 2012).

Serbest bölgeler buldukları ülkeden elektrik, su, haberleşme, inşaat, iş gücü vb. aldıkları hizmetler ile tüketim artışı sağlamakta, bir çarpan etkisi oluşturarak ülke ekonomisine yarar sağlamaktadır. Serbest bölgelerin ülke ekonomisi için sakıncaları da bulunmaktadır. Bu dezavantajları aşağıdaki gibi inceleyebiliriz (Bedestenci ve Canitez, 2012).

- Yabancı sermayenin yerel sermayeden rekabet açısından üstün olma durumu.
- Yabancı firmaların üstünlüğü nedeni ile iç piyasada ithalata eğilimin artması.

- Yabancı sermayenin yerli üretim girdisi ile yerel sermayeden küresel pazarlarda da rekabetçi olması.
- Ucuz girdiler nedeni ile ithalat uygun hale gelmekte, serbest bölgedeki firmalar, yerel firmaların ciddi birer rakibi haline gelebilmektedir.
- Serbest bölgede üretilen eşyaların, iç pazara satılması, iç piyasadaki firmaların rekabet gücünün kırılmasına sebep olması.
- Bölgede uygulanan muafiyet ve istisnalar sayesinde avantaj elde eden serbest bölgedeki firmalar tekelleşebilir.
- Sanayicilerin yatırımlarını serbest bölgelere kaydırması ile dengesizlikler meydana gelebilir.
- Uluslararası standartlara uygun serbest bölgelerin kurulumu oldukça maliyetlidir. Bölge çok uzun sürede yapılan yatırımı amorti edebilmekte ve ülkelere yük olabilmektedir.
- Çevre kirliliğine neden olabilmektedir. Örneğin liman trafiğindeki artışın denizi kirletmesi gibi.

1.5. GÜMRÜK ANTREPO REJİMİ VE TRANSİT TİCARET

Antrepolar gümrük müsteşarlığı tarafından verilen izin ile gümrük idaresine bağlı olarak işletilen gözetimi altındaki eşyanın, işleticisinin tüzel kişi ya da kurum olması gereken içerisinde serbest dolaşıma girmemiş eşya veya ihracat amacı ile eşyaların konulabileceği yerlerdir (Tanyaş ve Baskak, 2012).

Antrepolar vergileri ötelemek amacı ile kullanılabilir. Bunun yanı sıra depolama amacı dışında, eşyanın niteliğini ve özelliklerini değiştirmeden, basit imalat, montaj, bakım onarım, ürünleri bölme, yeniden paketleme vb. amaçlar içinde kullanılmaktadır. Transit kabul ve sevk etme amacı ile de tercih edilmektedir (Tanyaş ve Baskak, 2012).

Transit ticarete eşyanın gümrük vergilerini ödemedi, serbest dolaşıma sokmaksızın, bu alanlarda elleçleme, yeniden paketleme, markalama gibi işlemlerden geçirilerek başka bir ülkeye sevki sağlanmaktadır.

1.5.1. Antrepo Tanımı

Ekonomik etkili gümrük rejimi olan antrepo rejimi gümrük kanununun 93. Maddesinin a ve b bendinde, “ithalat vergilerine ve ticaret politikası önlemlerine tabi tutulmamış ve serbest dolaşıma girmemiş eşyanın, gümrük antrepasına alınması halinde ihracata ilişkin önlemlerden yararlanabilecek, ihraç eşyasının bir gümrük antrepasına konulmasına ilişkin hükümleri belirler” şeklinde tanımlanmıştır (Gümrük Kanunu, Madde 93)

“Gümrük antrepoları gümrük gözetimi altındaki eşyanın konulması amacı ile kurulan kuruluşunda aranan şartlar ve özellikleri yönetmelikle belirlenen yerlerdir” (Gümrük Kanunu, Madde 93, 3.Bend).

Eşyanın gümrük antreposu olmadığı hallerde, gümrük idaresince eşyanın antrepo rejiminin tabi olarak işlem yapabileceği, gümrük antreposu olarak addedilebilecek yerler yönetmelikle belirlenmiştir (Gümrük Kanunu, Madde 93, 4.Bend).

Gümrük antrepoları özel ya da genel antrepo şeklinde olabilir (Gümrük Kanunu, Madde 94).

1.5.2. Antrepo Türleri

Antrepolar gümrük kanununa göre genel antrepolar ve özel antrepolar olarak ikiye ayrılmıştır.

“Genel antrepolar eşyanın konulabilmesi için herkesin kullandığı yerlerdir” (Gümrük Kanunu, Madde 94).

“Özel antrepolar ise sadece antrepo işleticisine ait eşyanın konulabilmesi amacı ile yapılan gümrük antrepolarıdır” (Gümrük Kanunu, Madde 94).

Patlayıcı ya da bir arada konulduğunda patlama riski taşıyan eşya ya da korunmaları için özel tertibat gerektiren eşyalar, bu eşyaların konulabilmesi için özel nitelik taşıyan genel ya da özel antrepolara konulabilir. Bu eşyalar liste olarak yönetmelikle belirlenir” (Gümrük Kanunu, Madde 94 2. Bend).

Fuar ve sergilerde sergilenen eşya serbest dolaşımda değilse, bu tür alanlarda antrepo sayılırlar” (Gümrük Kanunu, Madde 94 3. Bend).

Gümrük müsteşarlığının izni ile gümrük idarelerince antrepo işletilmediği ya da halihazırdaki işletmelerin yeterli olmadığı durumlarda antrepo açılıp, işletilebilir (Gümrük Kanunu, Madde 95).

Antrepo işletme izni yalnızca Türkiye’de yerleşik kişilere verilir. Antrepo işletmek isteyen kişiler bu tür bir ihtiyacın gerekliliğini bildiren, antrepoculuğun ekonomik yönden ihtiyaç bulunduğunu gösteren yazılı talepte bulunmak zorundadır. Verilen izinde gümrük antrepoculuğunun işletilmesi için gerekli olan şartlar gösterilir (Gümrük Kanunu, Madde 95).

Antrepo işleticisi ve depo sorumlusu açısından antrepo türleri incelendiğinde altı tip antrepo türü karşımıza çıkmaktadır.

Uygulamada ortaya çıkan farklılıklar nedeni ile genel antrepolar (A), (B), (F) tipi şeklinde, özel antrepolar ise, (C), (D), (E) tipi şeklinde ayrılmıştır.

A Tipi Antrepolar: İşletmecisinin eşyanın stok kayıtlarını tuttuğu, her hangi bir eksilme ya da kaybolma durumunda eşya ile ilgili vergileri ödemek ile yükümlü olduğu antrepo tipidir.

B Tipi Antrepolar: Bu tip antrepoda, antrepoya konulan eşyadan, eşyanın kullanıcısı sorumludur. Gümrük Kanunu 97. Maddesinin 1. Fıkrasında belirtilmiştir. Gümrük beyannamesini kullanıcısının verdiği bir genel antrepo tipidir. Antrepo işletmecisinin sorumluluğu sınırlıdır, yalnızca antrepoyu kullanıcıya kiralar. Stok kayıtları tutulmadığı için antrepo beyannamesi ve belgeler gümrük kontrolü için esas teşkil eder.

C Tipi Antrepolar: Hem işleticisi hem de kullanıcısı aynı kişi olan, antrepoya koyulan eşyanın sorumluluğunun bu kişiye ait olduğu antrepo tipidir.

D Tipi Antrepolar: İşletmeci ve kullanıcısının aynı olduğu özel antrepolardır. Eşyanın antrepoya koyulduğu tarih dikkate alınarak kıymet bazında vergiler alındığından, eşya basitleştirilmiş usulde serbest dolaşıma sokulabilir. Bu antrepo tipinde gümrük kanununun 104. Maddesinin 3. fıkrası uygulanır.

E Tipi Antrepolar: Gümrük kanununun 93. Maddesinin 4. Fıkrasına göre işleticisi ve kullanıcısının aynı kişi olduğu izin hak sahibinin depolama yerinin antrepo sayıldığı, depolama yeri olmasa dahi eşyanın antrepo rejimine tabi tutulduğu özel antrepo tipidir.

F Tipi Antrepo: Gümrük idareleri tarafından işletilen genel antrepo tipidir (Tanyaş ve Baskak, 2012).

1.5.3. Antrepoların Taşınması Gereken Nitelikler ve Şartlar

Ülkemizde geçerli olan gümrük antrepo rejim esasları 4458 sayılı gümrük kanununun 93 ile 107. maddeleri arasında düzenlenmiştir.

Antrepo açılabilmesi için yapılması gerekenler belirli şartlara bağlanmıştır.

Antrepo açılması planlanan bölgedeki bir Ticaret Odası ya da Sanayi Odası kuruluşlarından, o bölgede antrepo ihtiyacının olduğuna dair bir rapor alınması gerekmektedir. Bu rapor ile gümrük müsteşarlığına “Antrepo Açma ve İşletme Yatırım İzin Belgesi” alınması gerekmektedir. Gümrük müsteşarlığının vermiş olduğu izne istinaden Gümrük Bölge Müdürlüğü’ne dilekçe ile müracaat edilir. Bununla birlikte şirket, ortaklar, antrepo olacak yere dair belgeler, vergi borcu olmadığı, yüz kıvartıcı suç işlemediği, yeterli sermayenin olduğunu gösteren vd. belgeler hazırlanır. İlgili gümrük müdürlüğü belgeleri inceler, uygun gördüğü takdirde Baş Müdürlüğünün görüşünü de ekleyerek Müsteşarlığa gönderir. Gümrük müdürlüğü yerin gümrüğe olan mesafesinin 50 km aşıp aşmadığı, antrepo açmak isteyen kişilerin bu işi yapmaya yasaklı olup olmadığını inceler. Müsteşarlık dosyayı ayrıntılı olarak inceler ve kararı yazılı olarak açıklar.

Bununla birlikte yasaya istinaden aşağıda belirttiğim hususlarda müsteşarlık iznine bağlı olarak yapılabilmektedir. Antrepo açma ve işletme izni devredilebilir, kısmen ya da tamamen kapatılabilir, tadilat, genişletme ya da daraltma gibi işlemler yapılabilir, statüsü değiştirilebilir, montaj yapılabilir, unvan değiştirilebilir (Balcı Varol, 2009).

Gümrük kanununun 93 ile 107. Maddeleri arasında antrepoların taşınması gerektiği nitelikler şöyle belirtilmiştir.

- Aynı tip antrepolar aynı bina içerisinde bulunamazlar.
- Eşyaların saklanıp korunmasına uygun alan oluşturulması gerekmektedir, yangın çıkma ihtimaline karşı bütün önlemler alınmalıdır.
- Kaçakçılığa karşı bütün önlemlerin alınmış olması gerekmektedir.
- İçerisinde en az bir muayene yeri olması gerekmektedir

- Elleçleme yapılabilmesi için gerekli alanların oluşturulması, özel eşyalar için kilitli alanların oluşturulması gerekmektedir.





İKİNCİ BÖLÜM
DÜNYADA VE TÜRKİYE'DE TRANSİT TİCARET

Bu bölümde dünyada ve Türkiye’de transit ticaret değerlendirilecek. Singapur, Hong Kong, Hollanda, Almanya, ABD gibi ülkelerde lojistik üsler ve transit ticaretin belirgin özellikleri, lojistik açıdan maliyetlere yansımaları ve rekabet gücüne etkilerini araştıracağız.

2.1. DÜNYADA LOJİSTİK ÜSLER

Küreselleşme ve küreselleşmenin dünya ticaretine getirdiği hareketlilikle beraber lojistik faaliyetlerin gelişiminde, firmaların artan müşteri beklentilerine hızla cevap vererek, rekabet üstünlüğü elde edebilmek için yaptıkları yatırımların rolü olduğu söylenebilir. Lojistik faaliyetlerin eş zamanlı, bütünleşik biçimde gerçekleştirildiği bazı bölgelerin ortak özellikleri dikkat çekmektedir. Bunlardan bir tanesi bu bölgelerin nüfuslarının yüksek olması ya da nüfusu fazla olan yerlere yakın mesafede olmasıdır. Müşterilerin çeşitli istek ve gereksinimlerine zamanında teslim ve ürünlere değer katarak hizmet verebilmek ancak lojistik faaliyetlerin etkin ve etkili biçimde kullanılabilmesi ile mümkündür. Nüfus yoğunluğu artar yerlerde geniş pazarların meydana gelmesi ile lojistik faaliyetlerde iyileşmeler olmakta, hizmet kalitesinin arttığı görülmektedir. Bu yerlerde kullanılan gelişmiş, yazılım ve donanım alt yapıları sayesinde bölge ülkelerin ekonomilerine katkıları da artmaktadır. Bu katkılar sonucu elde edilen gelirlerin bir kısmı gene lojistik faaliyetlerin geliştirilmesi ve iyileştirilmesine aktarılmaktadır (Gülen, 2011).

Lojistik faaliyetler açısından gelişmiş olan bu bölgeler, bu ülkelerin tüm taşıma şekillerini destekleyebilecek alt yapıya sahip olması ve katma değer sağlayan faaliyetlerin gerçekleştirilebileceği coğrafi açıdan elverişli konumda olmasıdır. Dünya ticaret hacminin artması ile birlikte lojistik sektörü de gelişecek, lojistik faaliyetlere olan ihtiyaç artacak, ihtiyacı karşılayabilmek için lojistik faaliyetlerdeki hizmet kalitesi de artacaktır (Gülen, 2011).

Tablo 2.1: Dünya Havalimanları Trafik Raporu

Rank	City (Airport)	Loaded and Unloaded 2017	% Change
1	HONG KONG, HK (HKG)	5 049 898	9.4
2	MEMPHIS TN, US (MEM)	4 336 752	0.3
3	SHANGHAI, CN (PVG)	3 824 280	11.2
4	INCHEON, KR (ICN)	2 921 691	7.6
5	ANCHORAGE AK, US (ANC)	2 713 230	6.7
6	DUBAI, AE (DXB)	2 654 494	2.4
7	LOUISVILLE KY, US (SDF)	2 602 695	6.8
8	TOKYO, JP (NRT)	2 336 427	7.9
9	TAIPEI, TW (TPE)	2 269 585	8.2
10	PARIS, FR (CDG)	2 195 229	2.8
11	FRANKFURT, DE (FRA)	2 194 056	3.8
12	SINGAPORE, SG (SIN)	2 164 700	7.9
13	LOS ANGELES CA, US (LAX)	2 158 324	8.1
14	MIAMI FL, US (MIA)	2 071 722	2.9
15	BEIJING, CN (PEK)	2 029 584	4.5
16	DOHA, QA (DOH)	2 020 942	15.0
17	LONDON, GB (LHR)	1 794 276	9.4
18	GUANGZHOU, CN (CAN)	1 780 423	7.8
19	AMSTERDAM, NL (AMS)	1 778 382	4.9
20	CHICAGO IL, US (ORD)	1 721 807	12.6

Airports participating in the ACI Annual Traffic Statistics Collection.

Kaynak: <https://aci.aero/data-centre/annual-traffic-data/cargo/2017-cargo-summary-annual-traffic-data/>, 2021.

Tablo 2.1. de görüldüğü üzere Airports Council International'ın raporuna göre hava kargo trafiğinde ilk 20'ye ABD'nin 6 havalimanının girdiğini görmekteyiz. Bunun yanı sıra lojistik üsler açısından önemli olan ülkelerden, ilk sırada Hong Kong, 11. sırada Almanya, 12. sırada Singapur ve 19. sırada Hollanda havalimanlarını görmekteyiz.

2.2. AVRUPA LOJİSTİK MERKEZLERİ

Lojistik merkezlerin tanımını birinci bölümde yapmıştık. Avrupa'da lojistik merkezlerin tanımı Avrupa Lojistik Platformları derneğince; hem ulusal hem de uluslararası taşımacılığın yapıldığı, malların dağıtımı ve lojistik ile ilgili tüm faaliyetleri

içeren, çeşitli operatörler tarafından yürütülen, belirlenmiş bir alanda ticari olarak sürdürülen merkezlerdir şeklinde tanımlanmaktadır. Operatörler burada inşa edilen bina ve tesislerin (depolar, dağıtım merkezleri, depolama alanları, ofisler, nakliye hizmetleri vb.) sahibi ya da kiracısı olabilirler. Lojistik merkezi serbest rekabet kurallarına uygun olması açısından yukarıda belirtilen faaliyetlere dâhil olan tüm şirketlerin erişimine açık olmalıdır. Eğer mümkünse personel için kamu hizmetlerini ve kullanıcılar için gerekli ekipmanları içermelidir. Malların elleçlenmesine yönelik intermodal taşımacılığı teşvik etmek için, bir Lojistik Merkezinde çok sayıda taşıma modu (karayolu, demiryolu, deniz, iç su yolu, hava) ile hizmet verilmelidir. Ticari işbirliğini sağlamak adına bir Lojistik Merkezinin tek ve tarafsız bir yasal kurumda (tercihen bir Kamu-Özel-Ortaklık tarafından) yönetilmesi ön arz etmektedir. Son olarak, bir Lojistik Merkezi, ticari ve sürdürülebilir taşımacılık çözümleri için Avrupa standartlarına ve kalite performansına uymalıdır (The European Logistic Platforms Association, tarih yok).

Modern literatürde lojistik merkezler çeşitli biçimlerde tanımlanmıştır. Bazı ülkelerde lojistik köyü (Büyük Britanya), interporto (İtalya), Güterverkehrszenrum / GVZ (Almanya), olarak da tanımlanmaktadır. Bu tanımlardan birini I. Fechner yapmıştır. Lojistik merkezinin “malların alımı, depolanması, dağıtımı ve teslimi ile bağlantılı faaliyetlerin gerçekleştirilmesi, lojistik hizmetlerin yanı sıra, lojistik hizmetleri tamamlayıcı hizmetlerin bulunduğu altyapıya sahip ve organizasyon ile mekânsal olarak işlevsel bir nesne olduğunu söylemiş, ne gönderene ne de alıcıya bağlı olmayan ekonomik varlıklar olarak tanımlamıştır (Krekora, 63).

2.2.1. Avrupa’da Lojistik Merkezlerde Verilen Hizmetler

Avrupa’da lojistik merkezlerinde verilen hizmetlerden bahsetmeden önce, lojistik merkezlerin yapısı ve etkinliklerinden bahsetmeliyiz.

Europlatforms EEIG’ye göre etkinlikler aşağıdaki gibi sıralanmıştır. Bu noktada atıfta bulunulan faaliyetler, yalnızca Lojistik merkezini yöneten şirkete özgü olduğu unutulmamalıdır (Logistic Centres Directions for Use, 2004).

a. Altyapı gereksinimlerinin tanımlanması

Bunlar:

- Yol bağlantıları
- Ray bağlantıları

- Liman bağlantıları
 - b. Lojistik Merkezi düzeninin tanımlanması

Buna göre:

- Gümrük altyapıları
- Posta / banka / sigorta hizmetleri
- Ofisler
- Intermodal terminaller
- Depolar
- Diğer genel hizmetler

c. İş Planı

Bir lojistik merkezinin yönetimi aynı zamanda lojistik merkezinin yerleşimi ile ilgili yatırım ve geliştirme planlaması anlamını ifade etmektedir.

d. Genel altyapıların oluşturulması, depoların ve entegre hizmetlerin oluşturulması, yerleşim planlaması ve iş planı tamamlanması sonrasında, lojistik merkezini yöneten şirket tüm altyapıların inşasından sorumludur.

e. Nakliye operatörlerine arazi kiralama / Depo ve ofis kiralama / Depo ve ofis satışı

Kiralama veya satış faaliyetleri ile ilgili tüm işlemlerden Lojistik Merkezi yönetim şirketi sorumludur. Hem ticari hem pazarlama hem de yasal prosedürleri yerine getirir.

f. Lojistik Merkezinin idari, mali, ticari ve operasyon yönetimi

Ortak mülkün bakımı ve yönetimi

Hizmetler

Lojistik Merkezi, nakliye hareketiyle ilgili tüm faaliyetleri en iyi şekilde yönetmek için planlanmış ve inşa edilmiş bir alandır. Bir yerleşim alanında olduğu gibi, yük taşımacılığı da sadece altyapıları değil, aynı zamanda birincil ulaştırma faaliyetinden kaynaklanan gereksinimleri karşılamak ve bunlara cevap vermek için gerekli hizmetleri de içerir (Logistic Centres Directions for Use, 2004).

Lojistik Merkezinde bulunan hizmetler genel olarak aşağıdaki gibidir;

- Gümrük bölgesi
- Postane / Halka açık telefonlar / Otobüs hizmetleri
- Park etme ve yükleme / boşaltma işlemleri için alanlar
- Restoranlar / kafeler
- Araç yıkama tesisleri bulunan benzin istasyonu

Avantajları

Yalnızca taşımayla ilgili ve lojistik ile ilgili tüm bağlantılı hizmetlerle donatılmış özel bir alanda faaliyet göstermek, nakliye ve lojistik operatörleri için birçok avantajdan yararlanma imkanı anlamına gelir (Logistic Centres Directions for Use, 2004).

Kısaca bunlar;

- Karayolu / demiryolu / limanlar ile bağlantı
- Aktarma yapmaya elverişlilik
- Entegre lojistik hizmetlerinden yararlanma
- Kamu hizmetlerinden yararlanma

2.2.2. Hollanda Rotterdam Limanı

Küreselleşme ile birlikte liman yatırımları hız kazanmış, artan lojistik ihtiyaçları karşılamak için teknolojik gelişmelerden yararlanılarak ülkeler lojistik altyapılarını kuvvetlendirerek rekabet güçlerini artırmaya çalışmaktadırlar. Bu bölümde Avrupa ülkesi olarak transit ticareti en verimli biçimde kullanan Avrupa'nın en büyük limanı olan Rotterdam limanını inceleyeceğiz.

Rotterdam limanı, uluslararasılaşma stratejisini ilk uygulayan liman otoritelerinden biri olarak ilginizi çekmektedir. Rotterdam Limanı 1979'dan beri Çin'de bulunmaktadır ve 1987'den itibaren Şangay'da daimi bir temsilciliğe sahiptir. Bunun yanı sıra, geleneksel ticari temsiliyetin ötesinde (1981'den beri uluslararası danışmanlık sunmaktadır). Rotterdam limanına rakip olabilecek Antwerp ve Hamburg karşılaştırıldığında, şu anda önemli yabancı varlıklara sahip olmadıkları görülmektedir. Yurtdışındaki öz sermaye ortak girişimlerinde yer aldığı için uluslararasılaşmanın ilk aşamasındadırlar (Dooms ve Langen, 2013).

Birbirine yakın olan bazı liman yönetimleri ulusal sınırların ötesinden, çok uluslu şirketleri çekmek için uluslararası tanıtım ve ticari politikalarında güçlerini birleştirirler. Kalkınma için ortak yönetilen biyo endüstri ve enerji kümelenmesi olarak Belçika'daki Ghent Limanı ve Hollanda'daki Zeeland Limanı örnek verilebilir. Liman yönetimleri dışında ulusal hükümetlerde mekânsal olarak uluslararası pazarlamanın kapsamını tüm liman bölgelerini kapsayacak şekilde genişletmek için girişimlerde bulunurlar. Örnek olarak Fransa'daki son ortaklık anlaşması olan Haropa, Le Havre, Rouen, Paris ve Belçika Flanders'teki Flanders liman bölgesi projesi, Antwerp, Ghent, Zeebrugge-Ostend Alman limanlarının koordinasyon stratejisi verilebilir. Bu ortak tanıtım faaliyetleri ticari işbirliğinin yokluğunda oldukça sembolik kalsa da Rotterdam Limanı'nın son Port Vision 2030'u savunduğu gibi, liman rekabetinin artık küresel düzeye ilerlediğini ve uluslararası ilişkilerle bağları geliştirme stratejilerinin olduğunu gösteriyorlar, oyuncular liman yetkilileri için giderek daha önemli hale geliyor (Dooms ve Langen, 2013).

Rotterdam liman idaresi bir liman portföyü oluşturmak istiyor. İşbirliği ile çalışarak gelişmek istiyor. Bu portföy petrokimya, enerji, ulaşım ve lojistik sektörlerinde aktif, büyüme pazarlarında coğrafi dağılıma sahip, yeterli büyüklükte ve ülke içinde faaliyet gösteren limanlardan oluşmalıdır (Dooms ve Langen, 2013).

Hollanda'nın uluslararası firmalar için bir lojistik merkezi haline gelmesi, tarihsel güç, ticaretteki uzmanlık ve güçlü altyapısından kaynaklanıyordu. Orta Çağ'dan beri Hollanda, doğal kaynaklarının yetersiz olması ve lokal endüstrinin zayıf olması nedeniyle, ekonomik anlamda tüm bunlarla başa çıkabilmek için ticaret ve taşımacılık ile ilgili faaliyetlere büyük ölçüde bağımlı hale gelmiştir (UNESCAP, 2002).

1960'ların başında konteyner taşımacılığının sunduğu fırsatları yakalayıp, konteynerlerin iç nakliye ile organize çalışabilmesi için elleçleme tesisleri ve çeşitli liman ekipmanlarına büyük yatırımlar yaptılar. Büyük dökme yük gemilerinin Rotterdam limanına her hangi bir zorluk yaşamadan uğrayabilmelerini sağlayan stratejik avantajlarını liman çok iyi kullanmıştır. Bu üstün denizcilik altyapısı, yalnızca aktarma noktalarının ve depolama tesislerinin kurulmasını değil, aynı zamanda Rotterdam Limanı çevresinde bir kimyasal kümelenmenin ortaya çıkmasını da sağlamıştır. Rotterdam Liman İdaresi kargo akışını konsolide edebilmek, istihdamı artırabilmek amacı ile Distriparks oluşumu içerisine girmiştir. Distriparks'lara gönderilen kargolar genel olarak konteyner ile gelmektedir. Bu yüzden konteyner terminalinin yakın olması

dağıtım merkezi için avantajlı olmaktadır. Rotterdam Distriparks konsepti, daha düşük maliyetle ve just-in time modeli ile çalışmaktadır. Bu görevi yerine getirmek için parkların sahip olması gereken yeterliliği aşağıdaki gibidir; (UNESCAP, 2002).

- Dağıtım işlemleri için tesislere sahip olmalıdır.
- Konteynerin boşaltılmasından sonra boş konteynerin kargo terminallerine sevki ve sisteme geri sokulabilmesi için terminallere yakın yerleştirilir. Böylece terminalden depoya ulaşım maliyeti ucuzdur.
- Çeşitli nakliye hinterlandı ulaşım tesislerine yakın konumlandırılır.
- Katma değerli hizmetler sağlarlar.
- En son iletişim teknolojisine sahiptirler.
- Yüksek vasıflı iş gücüne sahiptirler.
- Gümrükler yerinde bulundurulur.

Şekil 2.1: Rotterdam Limanı'nın Başlıca Bölgeleri: Eemhaven, Botlek ve Maasvlakte



Kaynak: United Nations, 2002.

Şekil 2.2: Distripark Maasvlakte ve ECT Konteyner Terminalinin Konumları



Kaynak: United Nations, 2002.

Liman bölgesinin batı ucundaki bir lojistik merkezi olan Distripark Maasvlakte, Rotterdam Şehri ve Rotterdam Belediyesi tarafından yapılan ulaşım altyapısı yönetiminin muazzam bir örneğidir. Distripark Maasvlakte 1997 yılında tamamlanmış, 125 hektarlık lojistik parkıyla, Avrupa dağıtım organizasyonlarında daha çok kontrol elde edebilmek için dağıtım faaliyetlerini merkezileştirmek isteyen şirketler için tasarlanmıştır. Rotterdam Limanı, Distripark Maasvlakte'yi aşağıda belirttiğimiz unsurlar için tasarlamıştır (UNESCAP, 2002):

- Kendi Avrupa Dağıtım Merkezini kurmak isteyen firmalar,
- Lojistik zincirine daha fazla katılmak isteyen büyük-mega taşıyıcılar;
- Avrupa operasyonları için bir denizcilik merkezi kurmak isteyen büyük distribütörler;
- Diğer (Global) lojistik hizmet sağlayıcıları;
- Bir denizcilik ihracat merkezi oluşturmak isteyen Avrupalı ihracatçılar.

Distripark Maasvlakte'nin diğer bir özelliği konteyner terminallerine yakın konumu ve kendisine tahsis edilmiş bir dahili yol aracılığıyla bu terminallerle özel bir bağlantı kurmasıdır. Bir konteyner bir ECT terminalinden, Distripark'taki ELC'ye taşındığında, konteynerler Avrupa'ya ithal edilmiyor. Yüksek maliyetli gümrük işlemleri yapılmadığı için hem zaman hem de maliyet açısından avantajlar sağlıyor. Distripark Maasvlakte, demiryolu, kıyı taşımacılığı, iç nakliye ve kamyonla nakliye için çok modlu tesislere anında erişim sağlıyor, hem zaman hem maliyet açısından

intermodel taşımacılık aktif bir biçimde kullanılıyor. Büyük şirketlerin Distripark Maasvlakte'ye yaptığı yatırımlar sayesinde hızla büyümeye devam ediyor (UNESCAP, 2002).

ELC terminal ve ECT terminallerin konumlarını Şekil 2.1.'de görebilirsiniz.

Avrupa dış ticareti açısından Rotterdam büyük önem taşımaktadır. Ürünler ham, yarı mamül ya da hazır parçalar halinde gelerek hızlıca işlenerek ekonomiye kazandırılmaktadır. Ham petrolün işlenmesi sentetik eşyaların üretimi gibi ürünler yeni ürünler haline getirilerek sevk edilmektedir. Avrupa'da ki bir çok üretim ya da tüketim merkezi ihtiyaçlarını bu limandan karşılamaktadırlar. Avrupa ile Amerika ve Uzakdoğu pazarları arasındaki ticaret genel anlamda bu limandan gerçekleşmektedir (Erdal ve Saygılı, 2013).

2.2.2.1. Rotterdam Limanı Büyüme Stratejisi

1992'de konteyner hacminin artması yeni liman politikalarının üretilmesi için ön ayak oldu. Havenplan 2010 planı oluşturuldu. İstihdamı artırmak ve katma değer sağlamak amacı ile yola çıkılan bu plan limanla ilgili büyük dolaylı etkiler sebebi ile limanın ana liman olarak geliştirilmesi gerekliliğini de ortaya çıkardı. Büyümenin sağlanması için aşağıdaki yollar izlenecekti (UNESCAP, 2002):

- Büyük ölçekli konteyner terminalleri için yeni alanların oluşturulması, Maasvlakte'nin daha da geliştirilmesi ve İkinci Maasvlakte olarak bilinen bir proje olan Kuzey Denizi'ne doğru uzatılması.
- Limanda ve limandan limana yeni altyapı yatırımlarının yapılması.
- Katma değerli lojistik faaliyetlerle limandan geçen yüke değer katmayı amaçlayan limanda yeni tahsisli dağıtım noktalarının oluşturulması, konteynerleri mümkün olan en hızlı şekilde hinterlandlara taşımayı hedeflemek yerine, Rotterdam Limanı bölgesindeki konteynerleri açmak hedeflenecektir.
- Büyük liman endüstrisi limana iyi akışlar bağladığından, limandaki endüstriyel işlevlerin güçlendirilmesine enerji harcanacak.

2.2.2.2. Rotterdam Limanı Hinterland Taşımacılığı Konsepti

Son yıllarda küresel anlamda konteyner taşımacılığı çok hızlı büyümüştür. Küreselleşme, ekonomik büyüme ve yükselen ekonomi Çin, bir kıtadan diğerine mal

akışını artırdı ve bu, konteyner taşımacılığının gelişimini önemli ölçüde etkiledi. 1985'ten 2005'e kadar uluslararası konteyner taşımacılığı yıllık ortalama % 10 büyüme kat ederken, genel kargo büyümesi yıllık sadece % 3,8 oldu. Şu andan 2015'e kadar konteyner akışlarının beklenen büyüme hızı hala yıllık % 7,5'tir. Artan konteyner sayısı, küresel denizcilik ittifaklarının oluşturulması ve Panamax sonrası konteyner gemilerine yönelik eğilim ve limanlar üzerinde artarak baskı oluşturmaktadır (Visser, Konings, Pielage ve Wiegman, 2). Panamax ve Yeni Panamax, Panama Kanalı'ndan geçen gemiler için boyut sınırları ile ilgili belirlenmiş şartlardır, konu ile ilgili sınırlar ve şartlar Panama Kanalı İdaresi tarafınca "Gemi İhtiyaçları" başlıklı bir yayında yayınlanmaktadır (Panamax, tarih yok).

Son yıllarda liman tıkanıklığı, özellikle Avrupa ve Amerika Birleşik Devletleri'nde, lojistik şirketleri ve hizmet sağlayıcıları için büyük bir sorun haline geldi, deniz terminalleri sürekli artan konteyner akışlarıyla mücadele etmeye çalışıyor, bu durum yapısal bir durum olduğunu gösteriyor. Tedarik zincirindeki bir çok aktör bu tıkanıklıkla karşı karşıya. Deepsea taşıyıcıları, sonraki limanlarda, aktarma limanları gibi, eksik yanaşma yerleri için ek olarak ücretlendirilebilir ve programları oluşturmak veya yeniden planlamak daha yüksek yakıt maliyetlerini doğurabilir. Konteyner yük gemileri, derin deniz gemilerinin gecikmiş varışları nedeniyle planlarını aksatmakta ve intermodal transferler de geciktiğinden, yani konteynerler besleyicilerini, yükleri alacak trenlerini veya mavnaya bağlantılarını kaçırdıklarından, hinterland operatörleri de bundan etkilenmektedir. Bu tür gecikmeler, nakliyeciler ve alıcılar için büyük maliyetlere neden olmakta ve tedarik zincirini oldukça güvenilmez hale getirmektedir (Visser, Konings, Pielage ve Wiegman, 2).

Birçok bağlantı noktası bulunan, mevcut terminalleri büyüterek ya da bağlantı noktalarını terminal genişleterek, artan konteyner hacimlerine yanıt verebilir. Fakat bu, çözümün sadece bir parçası niteliğindedir. Pek çok liman, metropol alanların yakınında bulunduğundan, alan sınırlamaları ve çevresel düzenlemeler, ileride genişlemeyi engelleyecektir. Bununla birlikte, yeniden geliştirme, karayolu yük akışlarını ve terminaller etrafındaki tıkanıklığı azaltmak için hiçbir şey yapmaz, sadece oluşan soruna katkıda bulunur (Visser, Konings, Pielage ve Wiegman, 2).

Konteyner limanlarının ve terminallerinin rekabet edebilmeleri ve planlanan ya da beklenen büyümeyi idare edebilmek için, üretkenliklerini artırmak, mekânsal baskıyı ve tıkanıklığı azaltmak ve iç bölgelere erişimlerini iyileştirmek için büyük

zorluklar ile karşı kırıyadırlar. Bu zorlukları aşmak hinterland taşımacılık ve operasyonlarına ilişkin farklı bir bakış açısını benimseyen liman konseptlerini değerlendirmek gerekliliğini desteklemektedir (Visser, Konings, Pielage ve Wiegman, 2-3).

2.2.2.2.1. Rotterdam Limanı Hinterland Taşımacılığı ve Karayolları

A15 Karayolu ile birleştiren tek hinterland rotası olan Rotterdam limanını doğu yönü ile bağlar. Bu otoyolun kapasitesinin artırılması, karayolu taşımacılığının devam eden trafik büyümesine ayak uyduramadığı için, bu otoyol liman alanı içinde ve dışında artan sıkışıklık sorunlarıyla karşı karşıya kalmaktadır. A15'in limana erişim sağlayan mevcut tek ana yol olması, sadece ileride erişilebilirliği tehlikeye atmakla kalmıyor, aynı zamanda A15 karayolunu çok savunmasız halede getiriyor. Karayolu ile taşınan birçok konteynerin bölgesel menşei veya varış yeri bellidir. Fakat bununla birlikte ülke çapında da taşıma yapılmaktadır ve uluslararası trafikte bile karayolu taşımacılığının rolü büyük önem arz etmektedir (Visser, Konings, Pielage ve Wiegman, 6).

2.2.2.2.2. Rotterdam Limanı Hinterland Taşımacılığı ve Demiryolları

Günümüze dek demiryolu taşımacılığı ve demiryolu kapasitesinin yetersizliği de dahil olmak üzere çeşitli nedenlerle konteyner iç bölge trafiğinde hatırı sayılır bir rol oynamıştır. Rotterdam limanını Alman hinterlandına bağlayan yeni bir özel yük demiryolu hattı (Betuweline) inşa edilmektedir. Demiryolu operatörlerinin rekabetçi navlun tarifeleri ve istenilen kalitede hizmet sunabilmeleri halinde, demiryolu taşımacılığının önemli ölçüde büyümesi için fırsatlar sunacaktır. Demiryolu konteyner trafiği, ağırlıklı olarak 150 km'den (Antwerp, Belçika'ya) 1100 km'ye (Kuzey İtalya) ve daha fazlasına kadar farklı mesafelerde uluslararası trafik akışını sağlayacaktır. Mavna taşımacılığı, bir iç bölge nakliye modu olarak önemli ölçüde önem kazanmış durumdadır. Hem ucuz hemde güvenilir hizmetler sunma kabiliyeti, mavna taşımacılığında nakliyatçıların ve taşıyıcıların ilgisini çekmiş ve seksenlerin ortalarından beri konteyner mavna taşımacılığındaki önemli büyüme artarak devam etmiştir. İntermodal taşımacılık ile birlikte genişletilmiş ağ geçidi konsepti, bu hedefleri gerçekleştirecek mükemmel bir konsepttir (Visser, Konings, Pielage ve Wiegman, 7).

Şekil 2.3: Rotterdam Limanı Demir Yolu Bağlantıları



Kaynak: <https://www.portofrotterdam.com/en/doing-business/logistics/connections/intermodal-transportation/rail-transport>, 2021.

Kuzey Avrupa'nın lideri Roterdam Limanı her çeşitte ve miktarda yüklerin taşınmasında, demiryolu taşımacılığı olarak başlangıç ve bitiş noktalarından bir tanesi olarak kabul edilmekte, Avrupa üretim noktaları ile demiryolu bağlantıları kurulmaktadır. 24 saatte Avrupa'nın birçok noktasına ulaşım sağlanabilmektedir. Günün her saatinde teslimatlar Belçika, Almanya, İspanya, İtalya, Doğu Avrupa ülkelerine gecikme olmadan zamanında teslim edilebilmektedir. Limanın içinde bulunan Eemhaven ve Maasulakte demiryolu hizmet alanları sevk ve varış, çıkış ve giriş ile ilgili merkezi noktalardır. Bununla birlikte tehlikeli eşyalar için kimyasal terminalleri bulunmaktadır. Araba, ağır makineler, demir çelik gibi eşyaların taşınmasında genellikle demir yolu tercih edilmekte, door to door (kapıdan kapıya) servis hizmetleri aksamadan, kesintisiz biçimde devam etmektedir (Erdal ve Saygılı, 2013).

Demiryolunun Avrupa kıtasının tüm üretim bölgeleri ile entegrasyonu sayesinde hafta sonları da olmak üzere tüm kıta ile bağlantı kurulabilmektedir. Her çeşit eşya için uygun olması, güvenli, hacimli ve miktar bakımından büyük eşyanın uzun mesafeli taşınmasında kolaylık, haftalık 200'ün üzerinde sefer yapılması, demiryolu terminal kapasitelerinin yüksek olması, tehlikeli maddeler için kimyasal terminallerin bulunması demiryolu kullanımını artırmakta ve tercih sebebi yapmaktadır (Erdal ve Saygılı, 2013).

Covid-19 salgını nedeni ile demiryolu taşımacılığının önemi daha fazla anlaşılmıştır. Hollanda güçlü demiryolu bağlantıları sayesinde temassız ticaret kapsamında krizi daha rahat aşabilmiştir. Hollanda'da taşımacılık yapan ERS Railways'in açıklamalarında, demiryolları önleyici tedbirlerini güçlendirir ve intermodal hizmetlerin operasyonel sürekliliğini sağlayarak kararlar alır demiştir. Daha ayrıntılı olarak, insan kaynaklarını riski yok, ileri teknoloji sayesinde terminal yönetimi temassız ilerletilmiş, COVID-19 ilk dalgası ile intermodal taşımacılığın stratejik önemini kanıtladı denilmiştir. Eşyaların trenle seyahat etmesine izin verilmesi, riskleri en aza indirmiş ve tır sürücülerinin korona riskli alanlarda çalışmasının zor olması durumunda istikrarlı bir alternatif olarak ortaya çıkmıştır (ErsRailways, 2020)

2.2.2.2.3. Rotterdam Limanı Hinterland Taşımacılığı ve Nehiryolları

Konum itibari ile Rotterdam Limanı, iç nakliye için ideal bir konumdadır. Su üzerindeki kargo aktarımları ve akışları için başlangıç ve bitiş noktası durumundadır. Avrupa varış noktalarında ve güzergahında Maas ve Ren nehirleri üzerinden hızlı bir şekilde erişim sağlar. Main ve Tuna ile olan bağlantıları sayesinde Karadeniz'e ulaşım imkanı verir. Rotterdam'daki terminallerden geniş bir iç gemi filosu, eşyaları Maas ve Ren nehri üzerinden doğrudan Hollanda, Almanya, Belçika, Fransa, İsviçre ve Avusturya'daki büyük ekonomi merkezlerine taşımaktadır. Esas nehir yolu bağlantıları ve Tuna'ya bağlantılar, kargonun Karadeniz'e kadar su ile taşınmasına olanak sağlamaktadır. Yelken süreleri, Hollanda, Almanya ve Belçika'daki varışlar için bir günden az, örnek olarak Rotterdam'dan İsviçre'deki Basel'e dört gün gibi bir sürede taşınabilmektedir. Binlerce küçük ve büyük iç gemiden oluşan esnek ve modern filolar, farklı türlerde kullanımlar için uygundur, kuru ve sıvı dökme, konteyner ve proje kargo taşımalarına uygundur. Nehir yolu taşıması olarak kullanımlarda büyük miktarların taşınması için elverişlidir. Örneğin, yalnızca Rotterdam ve Duisburg arasında 6 mavnalı birimlere yelken açabilir ve böylece her gün 16.000 ton kömür ve demir cevheri taşınabilir, nehir yolu taşımacılığı, uzun mesafeli taşımacılıkta güçlü olmakla birlikte, daha kısa mesafeler için karayolu taşımacılığı ile kombine edildiğinde, tüm güzergâh için karayolu taşımacılığının kullanılmasına farklı bir alternatif sunabilmektedir. Nehir yolu taşımacılığı, Rotterdam limanı ile Avrupa'daki varış noktaları arasındaki gelen ve giden kargoların yaklaşık %50'sini oluşturmaktadır (portofrotterdam/inlandshipping, 2020).

Hollanda 24 saat iç su yolu kargo taşımacılığı hizmeti verebilmektedir. Uzman ve girişimci kadrosu, yetişmiş kaptanları mevcuttur. Hollanda transit taşımacılık ve nehir yolu taşımacılığında tecrübe ve deneyim sahibidir. Göndericiler her tür eşyanın taşınabilir olması, güvenilir, esnek ve ekonomik olması, zamanında teslim, çevre dostu taşımacılık gibi nedenlerle nehir yolunu tercih etmektedir. Bunun yanı sıra, konteyner işletmelerinin yeterli olması, endüstriyel bölgelere konteyner taşımacılığının yapılabilmesi, Ro-ro taşımacılığı yapılıyor olması, yüksek hacimli konteyner gemilerinin olması ve yetişmiş, kaliteli insan gücüne sahip olması iç su yolu kullanımını tercih sebebi haline getirmektedir (Erdal ve Saygılı, 2013).

2.2.2.2.4. Rotterdam Limanı Hinterland Taşımacılığı ve Denizyolu

Birçok konteyner gemisi için ilk ve son uğrak limanı olan Rotterdam limanı binden fazla uluslararası liman ile deniz hizmeti planlaması yapmaktadır. Avrupa'dan giden ilk uğrak limanı ve Avrupa'dan ayrılırken son uğrak limanı olması sebebi ile deniz limanı ücretlerindeki özel indirim, gittikçe daha fazla nakliye şirketinin Rotterdam'a ikinci kez gelmeyi seçmesi anlamına gelmektedir. Besleyici hizmetleri ile uluslararası deniz hizmetlerini bir birine bağlar ve buda Rotterdam limanını dünyaya açılan kapı haline getirir. Avrupa'da ilk ve son uğrak limanı Maas girişindeki konumu sebebi ile terminallere denizden 2 saatlik bir zaman ile ulaşılabilir. 20 metrenin üzerindeki derinlik, nakliye şirketlerinin gemilerinden maksimum şekilde yararlanabileceği anlamına gelmektedir. Bu, Rotterdam Limanı'nın aynı zamanda en büyük (20.000 TEU'dan fazla) konteyner gemileri için ilk ve son uğrak limanı olduğu anlamına gelmektedir. Birleşik Krallık, İrlanda, İspanya, Portekiz, İskandinavya ve Baltık Devletleri dahil varış noktaları ile Rotterdam, çok çeşitli yüksek frekanslı besleyici hizmetlere sahiptir. Bu bağlantılar, Rotterdam Limanı'ndaki derin deniz gemilerinden gelen çağrılara sorunsuz bir şekilde bağlanarak bazı besleyici operatörleri, kısa deniz taşımacılığı ile birleştirir, bu da daha fazla kalkışın mümkün olduğu anlamına gelmektedir. Avrupa içindeki mükemmel intermodal bağlantılarla birleştirilmiş çok sayıda deniz bağlantısı sayesinde Rotterdam limanı, 500 milyondan fazla tüketicinin Avrupa pazarına açılan kapısı konumuna gelmiştir. Rotterdam'da birleşen birçok kıtalararası kargo taşımacılığı sebebi ile limanın, uluslararası kargo taşımacılığı için önemli bir aktarma limanı olduğunu söyleyebiliriz. Konteynerlerin bir deniz gemisinden diğerine aktarılması için liman ücretlerinde özel aktarma indirimi yapılması aktarmayı

özellikle nakliye şirketleri için çekici hale getirmektedir (port of rotterdam/Deep sea and feeder, tarih yok).

Rotterdam limanı yakın deniz taşımacılığında da aktif rol almaktadır. Birden fazla taşıma çeşidi ya da aracı kullanılarak yapılan taşımalar olan kombine taşımacılık yakın deniz taşımacılığının özü niteliğindedir. Konteyner ve römorklerin birden fazla taşıma şekline entegrasyonu sağlanarak, zaman ve maliyet açısından tasarruf edilerek, gecikme ve yoğunlukların önüne geçilebilmektedir (Erdal ve Saygılı, 2013).

Avrupa'da yakın deniz taşımacılığı hem yük hem de yolcu olarak aktif biçimde kullanılmaktadır. Lojistik zincirinin önemli bir parçası olan yakın deniz taşımacılığı aynı ülkeye ait iki liman arasında yapılan kıyı lojistiği, Avrupa Kıtası'nda ki bir limandan başka bir limana yapılan uluslararası taşıma ya da Avrupa'nın okyanus içindeki komşu ülkeleri ile yaptığı bir taşıma modelidir. Taşımadaki operasyonel sürecin büyük bir kısmının su yolu ile yapıldığı durumlarda yakın deniz taşımacılığı gerçekleştirilmiş olur (Erdal ve Saygılı, 2013).

Yakın deniz taşımacılığının birçok faydaları vardır. Karayolu taşımacılığı gibi maliyetli değildir, dolayısı ile maliyetleri azaltır, limanlarda ekonomik ilişkiler artacağından bölgeye katma değer sağlar. Stratejik karayolu bağlantıları sayesinde Rotterdam limanından Ro-ro bağlantıları kullanılarak İngiltere'ye 24 saatte kapıdan kapıya teslim yapılabilmektedir (Erdal ve Saygılı, 2013).

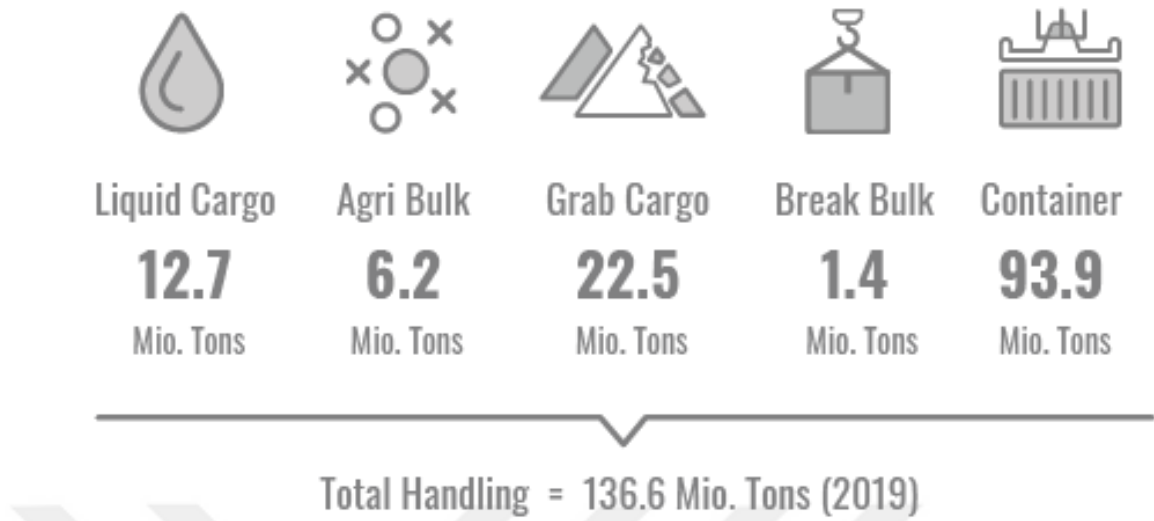
2.2.3. Almanya Hamburg Limanı

Coğrafi bakımdan elverişli olan Almanya, AB ülkeleri arasında en çok lojistik merkeze sahip ülkedir. Arazi bakımından 200 hektarın üzerinde alanlara kurulmuş 33 lojistik merkez bulunmakta, kırk binden fazla personel çalışan 1200 işletme bulunmaktadır. Doğu Avrupa ülkelerinin de AB'ye katılımı sonrası Almanya Avrupa'nın merkezi haline gelerek, doğu ve batı arasında ticari açıdan cazibe merkezi haline gelerek uluslararası ticaretteki payını artırarak Avrupa'nın önemli lojistik üssü konumuna yükselmiştir. Bir milyon yüz yirmi bin metre kare alan üzerine kurulan Hamburg Lojistik Üssü kargo, yükleme-boşaltma, depolama, elleçleme, paketleme, montaj servisleri ile hizmet vermekte olup, karayolu, demiryolu, denizyolu, havayolu, nehir yolları bağlantılarına sahiptir (Baki, 2018).

Dünyanın 15. Avrupa'nın 2.büyük konteyner limanı olan Hamburg limanı, dünyada ilk 3'te yer alan Shanghai, Singapore ve Hong Kong Limanlarında sırası ile 29 Milyon TEU, 28 Milyon TEU ve 23 Milyon TEU konteyner elleçleme işlemi yapılmıştır. Hamburg limanda ise 2010 yılında 7,9 Milyon TEU konteyner elleçleme işlemi gerçekleştirilmiştir. Bununla birlikte ülkemizin en önemli denizyolu limanları olan Ambarlı Limanında 2,5 Milyon TEU, Mersin Limanında 1,03 TEU konteyner elleçleme işlemi yapılmıştır. (TEU: twenty-foot equivalent unit. 6,1 mt x 2,44 mt x 2,59 mt ebatlarında 38,5 m³ lük 1 konteyner=1 TEU). Hamburg limanın 2011 yılında elde ettiği cirosu yaklaşık olarak 1,2 milyar Euro dur. Cironun %60'ı konteyner terminalleri tarafından yapılmış, limanda 4.797 kişi görev almıştır. Personellerin %60'ını oluşturan 2800 kişi konteyner terminallerinde görev yapmaktadır. Limanın denize olan mesafesi 90 km'dir. Limanın %68'i Hamburg şehrine ait olup %32'si halka arz edilmiş ve Elbe nehrinin kolları üzerine kurulmuştur. Nehir sürekli derinleştirilerek geliştirilmiş, günümüzde derinliği 18,5 mt'ye çıkartılması gündeme getirilmektedir.. Liman enerji ihtiyacının büyük bir kısmını yenilenebilir enerji kaynakları olan rüzgar enerjisi, güneş enerjisi vb. kaynaklar ile elde etmekle birlikte tam otomasyon sistemi ile çalışan Altenwerder Konteyner Terminali'nin enerji ihtiyacı yenilenebilir enerji kaynakları vasıtası ile karşılanmaktadır (27 Şubat- 3 Mart 2012 Almanya Teknik Gezi Programı Raporu, 2012).

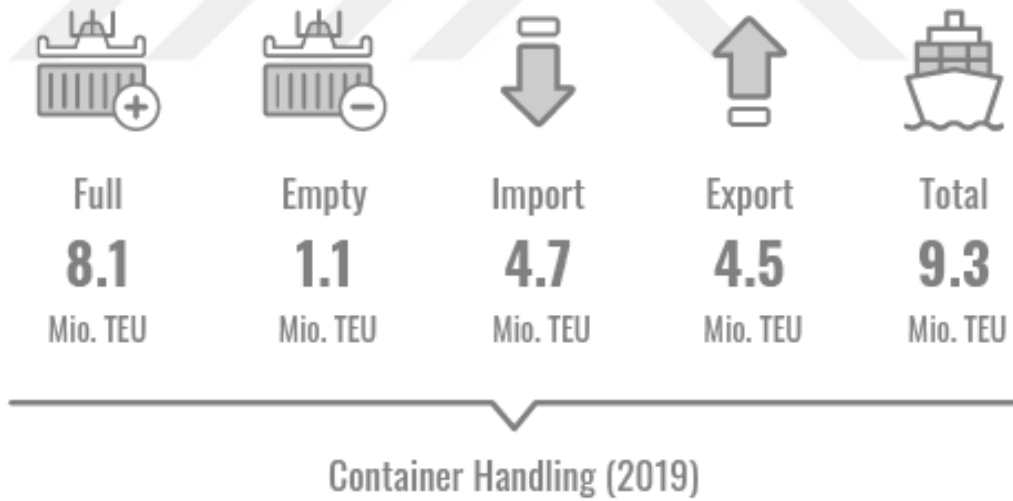
2019 yılı Hamburg limanı taşıma rakamlarını Şekil 2.4. ve 2.5. de detaylı inceleyebilirsiniz.

Şekil 2.4: Hamburg Limanı Taşıma Rakamları Toplam İşlemler



Kaynak: Port of Hamburg |Statisticswww.hafen-hamburg.de, 2021.

Şekil 2.5: Hamburg Limanı Taşıma Rakamları Konteyner İşlemleri



Kaynak: Port of Hamburg |Statisticswww.hafen-hamburg.de, 2021.

2012 yılında Avrupa Lojistik Platformları Derneği, Europlatforms'a üye yetmişe yakın lojistik merkez bulunmaktadır. Avrupa Kıtasında ilk olarak İtalya'da başlayan lojistik köyler 90'lı yıllar itibari ile Almanya'da büyük bir gelişme göstermiş, 1992 ile 1995 yılları arasında kamu-özel sektör eliyle 40'a yakın lojistik üssün kurulması planlanmış ve bu plan gerçekleştirilmiştir. Doğu Avrupa ülkelerinin de

AB'ye katılımı sonrası Almanya Avrupa'nın merkezi haline gelmiş, doğu ve batı arasında ticari açıdan cazibe merkezi haline gelerek uluslararası ticaretteki payını artırmayı başararak, Avrupa'nın önemli lojistik üslerinden biri haline gelmiştir (Karataş, 2017).

Hamburg limanının stratejik bir lojistik üs olmasının en önemli sebebi yalnızca Almanya için değil aynı zamanda Kıta Avrupa'sı içinde stratejik bir ticari kapı olmasından kaynaklanmaktadır. Hamburg'un deniz aşırı ülkeler ve Avrupa arasında bir köprü vazifesi görmesi, kuzey-güney, doğu-batı ticaret yolları üzerinde yer alması Almanya için stratejik önem arz eden bir lojistik merkezi haline gelmesine neden olmuştur. Güçlü havayolu, demiryolu, karayolu bağlantılarına sahip olması, bununla birlikte, depolama, elleçleme, lojistik, dağıtım vb. konularda kaliteli hizmet vermektedir (Erdal ve Saygılı, 2013).

Hamburg'un diğer bir özelliği intermodal elleçleme özelliğine sahip, deniz aşırı ya da nehir yolu taşımacılığı, demiryolu ve karayolu taşımacılığına elverişli olmasıdır. Yağ, tohum vb. çeşitli gıdalar, petrol, kömür maden, gübre gibi büyük çaplı yükler taşıyan dökme yük gemileri için limana yapılan yatırımlar sayesinde, hızlı boşaltma olanakları sağlanarak depolama maliyetlerinin önüne geçilmiş, limanın uluslararası ticarete rekabet gücü artırılmıştır. İskandinav ülkeleri, Doğu Avrupa'da ki bir çok ülke için transit liman özelliği taşımaktadır. Hamburg limanı toplam tonaj bazında Avrupa ülkeleri içinde ikinci büyük limandır. Uzak doğu ülkelerinden Japonya, Asya Pasifik'ten Hong Kong, Singapur, Tayvan, Çin Hamburg limanının en önemli ticaret ortağı olup, geçiş güzergahlarında transit olarak sıkça kullandıkları noktalardandır (Erdal ve Saygılı, 2013).

2.2.3.1. Hamburg Limanı Teknolojik Altyapısı

HPA (Hamburg Port Authority), farklı ortaklık ve iş birlikleri ile, son yıllarda smartPORT Lojistik üzerine 28 projeyi test etmiş ya da uygulamıştır. Bu, akıllı bir bina işaretleyicisiyle başlayarak, denizcilik merkezi için yeni görsel teknolojilerle devam etmiştir. Şuanda liman demiryolunda nokta bakımını optimize etmek için sensör geliştirilmeye çalışılmaktadır. Bağlantı noktaları için Hamburg Liman İdaresi şuanda artırılmış gerçekliğin tanımı üzerine çalışmaktadır. Bu teknoloji örneğin inşaat planlamasında yeni fırsatlar doğurabilir. Bunlara ek olarak Hamburg Limanı'nda smart-truck (akıllı-tır) kontrolü için smartPORT lojistik uygulamasını pazar ile uyumlu hale

getirmek için çalışmaktadırlar. İş ortaklarının denemeleri ile bu gelişim sağlanacaktır. SmartPORT projesinin ötesinde çalışmalar yapan Hamburg Limanı şuanda 5G mobil telsiz uygulamasının denemesini yapmaktadır. İletişimde devleşmiş Deutsche Telekom, Nokia gibi iş ortakları ile daha önce sadece cam elyaf teknolojisi ile mümkün olan bağlantı noktası boyunca gelişmiş sensör kontrolleri veya güvenli mobil telefon ağları gibi uygulamaları, güçlü iş ortakları ile yenilikçi biçimde denemeye devam etmektedirler. Hamburg limanı gelecekte bu teknolojinin çevreleyeceği birçok imkâna sahip konumda olacak ve birçok avantajı elde edecektir (Wiethoff, 2017).

Hamburg Liman İdaresi CEO'su Jens Meier'in Hamburg Limanı Dergisine verdiği mülakatta, limanların konteyner boyutunda büyümesinin, devam etmesinin sona ermesi gerektiğini düşündüğünü belirtmiştir. Daha yüksek büyüme oranları üretecek olan devasa gemiler değil, rıhtımlar boyunca ve gelen ve giden kargolar için optimize edilmiş süreçlerin geliştirilmesi gerekmektedir. Büyük dijitalleşme trendinden yararlandırmak için, Almanya'nın en iyi hinterland erişimi ile, en büyük uluslararası limanı olan Hamburg esasen çok iyi konumlandırılmıştır. Dijitalleşmenin getireceği, veri alışverişine dahil olan herkesin ve aynı zamanda tüm tedarik zinciri boyunca eğitim personelinin daha da yakın işbirliğinin muazzam potansiyelinden yararlanılması gerekmektedir. Bu imkanlarla kapıdan kapıya teslimatın hızlandırılması gerekmektedir. Çünkü gelecekte kapıdan kapıya teslimat daha fazla önem kazanacaktır (Wiethoff, 2017).

Bağlantı noktalarının önem kazandığı günümüzde, tüm ortaklar arasında ağ kurmak Hamburg limanından başlayabilir ancak, bu bağlantıların dünya çapında kurulması gerekmektedir. Hamburg Limanı dünyanın önde gelen liman otoriteleri ile networkchain PORT içinde aktif alışverişi teşvik ederek bu bağlantıların kurulmasına öncülük ediyor. İnsan unsuru dijitalleşmenin tüm teknik altyapısının oluşturulmasında bir vazgeçilmezdir. Bu da uzman kadroları gerektirir. İhtiyaç duyulan uzman kadrolar Hamburg Limanında bolca mevcuttur. Buda limana ayrı bir ivme kazandırmaktadır. smartPORT yani akıllı liman uygulamaları Hamburg'un rekabet gücünü artırmaya yönelik önemli bir adımdır (Wiethoff, 2017).

2.2.3.2. Hamburg Limanı İnşaat ve Altyapı Yatırımları

Hamburg Limanı'nın başarısının ardında nakliye düzeninin modernize edilmesi, yenilenmesi ve bu konudaki sorunların çözülmesi yatmaktadır.

Demiryollarının modernize edilmesi içinde çaba sarf etmektedirler, bunun için harcanan para yaklaşık 450 milyon Avro'dur. Örnek olarak 2007 ile 2016 yılları arasında toplam tren sayısı yıllık 60 bin civarında nerede ise sabit kalırken, taşınan konteyner sayısı 1.8 TEU'den 2.4 milyon TEU'ya çıkmıştır. Bu verimlilikte mühiş bir artışı gösterirken Avrupa'nın en büyük demiryolu limanı olarak konumunu güvence altına almaktadır. Alte Süderelbe terminalinde türünün tek örneği bir lokomotif servis noktası açarak, oradaki motorlar için 35 yeni otomatik kontrollü manevra hatlarına sahip olacak, raylarda yeni alanlar oluşturacaklar. Yapımına devam edilen yeni bir Kattwyk köprüsü de faaliyete geçirilerek, Hamburg Limanı araç ve demiryolu trafiğini ayırarak, limanın yoğun biçimde sıkışık bölgesinde ekstra karayolu ve demiryolu kapasiteleri oluşturmaktadır. Ayrıca, yeni bir Köhlbrand geçişi için çeşitli seçenekler Hamburg Liman İdaresi'nce araştırılıyor (Wiethoff, 2017).

Hamburg Limanı'na dünyanın en büyük asansör köprülerinden birisi olacak yeni bir Kattwyk köprüsü inşa ederek, kırk yaşını aşmış Kattwyk köprüsüne yakın gelecekte dünyanın en büyük yeni bir Kattwyk demiryolu köprüsü takviyesi yapılmaktadır. Önemli bir Hamburg Liman projesi olan köprü iki bin ton ağırlığında ve toplamda iki yüz seksen yedi metre uzunluğundadır. Yeni Kattwyk demiryolu köprüsü ile karayolu ve demiryolu taşımacılığı ayrılıyor, bu sayede limandaki trafiği bölmeye hizmet ediyor. Böylece eski Kattwyk köprüsünün rahatlaması hedefleniyor. 1973'den beri hizmet etmekte olan köprü Südelberg boyunca demiryolu ve kara yoluna öncülük etmektedir. 46 metrelik bir kaldırma yüksekliğine ,53 metrelik açıklığa, 96 metrelik geçiş genişliğine sahip köprü, bir geminin geçmesi gerektiğinde köprü trafiğe kapatılarak geçen geminin yüksekliğine kadar kaldırılır. Kattwyk köprüsü bugüne kadarki en büyük asansör köprüsü olup, yapıldığında dünyanın en büyük asansör köprüsüydü. Muazzam mimarisi şehrin sembolü haline gelmiş olup, ana yol ve stratejik kavşak, batı ve doğu liman alanları arasındaki demiryolları için mühim bir bağlantı vazifesi görmektedir. Köprü aynı zamanda bisikletliler ve yayalar tarafından da kullanılabilir. Takviye olarak yeni yapılan köprü sadece, liman içindeki trafiğin çözümü ya da uzun vadeli bir iyileştirme anlamına gelmemekle birlikte, aynı zamanda eski köprüyü de rahatlatarak uzun yıllar trafiği barındırmaya devam edebilir (The New Kattwyk rail Bridge, tarih yok).

2.2.3.3. Hamburg Limanı Karayolu Bağlantıları

Hamburg, Almanya'nın Bavyera ve Baden-Württemberg eyaletlerinde aynı zamanda Polonya ve Çek Cumhuriyeti gibi Orta ve Doğu Avrupa ülkelerinde güçlü bir hinterland konumuna sahiptir. Kuvvetli büyüme oranlarına sahip Slovenya'nın Koper Limanı ve Polonya'nın Gdansk Limanı rekabetçi konuma gelerek Hamburg Limanı'nı zorlamaya başlamışlardır. Ekonomik olarak ilgili seyahat maliyetleri ve toplam seyahat süreleri azaltılabilirse tercih edilebilir hale gelebilirler. Konu limanlar TEN-T'nin (Trans-European Transport Network) Baltık ve Adriyatik koridorunun parçası olmakla birlikte, bu koridorları Orta Avrupa başkentleri Viyana, Bratislava ya da Varşova'ya bağlar. Planlanan iyileştirmeler sayesinde bu koridor 2022 yılına kadar Varşova ve Klagenfurt arası seyahat süresi 3 saatten fazla kısılacaktır, bu da yaklaşık %25 seyahat süresinin kısılacacağı demektir. Hamburg ise Kuzey Avrupa ve İtalya'yı birbirine bağlayan İskandinav-Akdeniz koridorunun bir parçasıdır. Hamburg ve Hannover arasındaki demiryolu bağlantılarındaki iyileştirmeler (eski adıyla "Y-Achse"), Güney Almanya ve Orta Avrupa hinterlandındaki diğer Avrupa limanlarına karşı rekabet edebilmeleri açısından çok önemlidir (Biermann ve Wedemeier, 2016).

TEN-T (Trans Avrupa Ulaşım Ağı politikası, Avrupa genelinde demiryolu hatları, karayolları, iç su yolları, deniz yolları, limanlar, havalimanları, demiryolu terminalleri ağının uygulanması ve geliştirilmesini ele almaktadır. TEN-T'nin temel hedefi Avrupa Birliği'nde sosyo-ekonomik ve bölgesel uyumun kuvvetlendirilmesi, boşlukların doldurulması ve teknik engellerin ortadan kaldırılmasıdır. TEN-T politikası 1315/2013 sayılı AB Yönetmeliğine dayanmaktadır (Trans-European Transport Network (TEN-T), 2021).

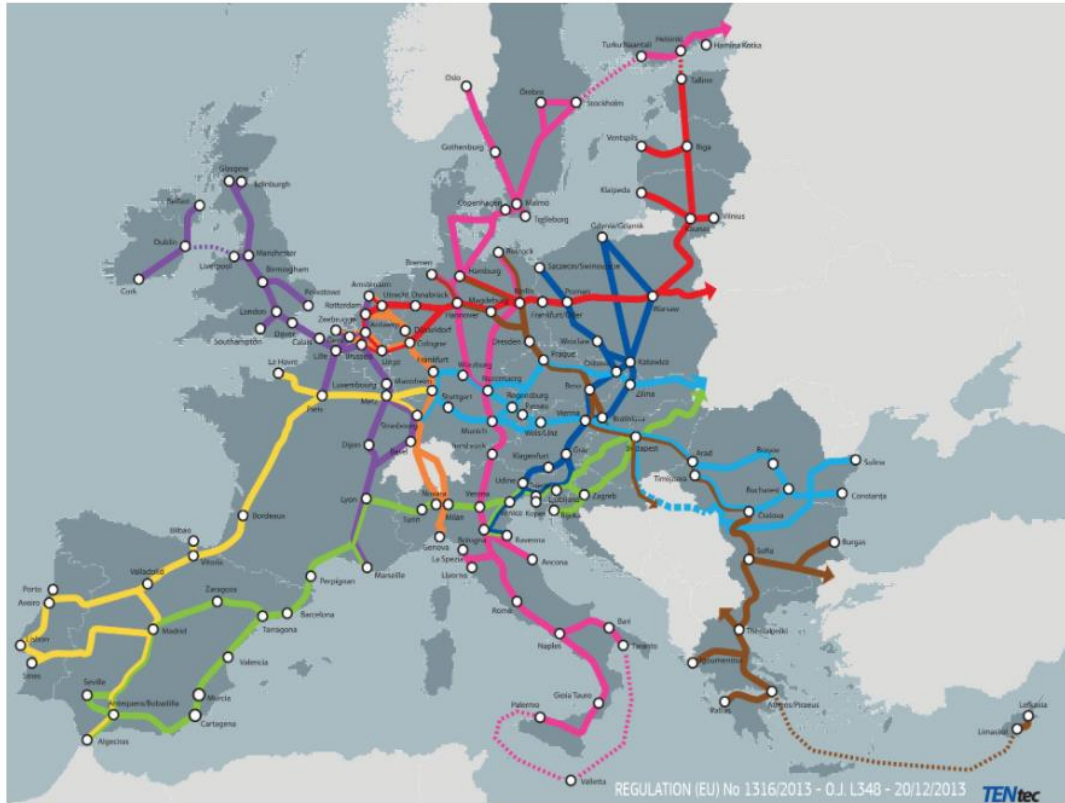
Avrupa'nın limanlarında teknolojik altyapılarındaki iyileştirmeler ve çokmodlu taşımacılığa verdikleri önemin anlaşılması açısından TEN-T politikasından biraz daha bahsetmeliyiz.

TEN-T politikası fiziksel altyapının inşası dışında, yeni teknolojilerin ve dijital çözümlerin tüm ulaşım modlarına uygulanmasını desteklemekte, altyapı kullanımının iyileştirilmesi, taşımacılığın çevresel etkisinin azaltılması, daha çok enerji verimliliğinin ve güvenliğin artırılmasını sağlamaktır (Trans-European Transport Network (TEN-T), 2021).

İki ağ katmanından oluşan TEN-T'nin birinci katmanı, 2030 yılına kadar tamamlanacak çekirdek ağdır. En önemli düğümleri birbirine bağlayan önemli bağlantıları içerir. Bir diğeri de kapsamlı ağdır. 2050 yılına kadar kapsamlı ağ katmanı tamamlanacaktır ve tüm Avrupa bölgelerini kapsamaktadır. Çekirdek ağın omurgası, ağın koordineli gelişimini kolaylaştırmak ve belirlenen dokuz çekirdek ağ koridoru ile temsil edilmektedir. Avrupa Demiryolu Trafik Yönetim Sistemi (ERTMS) ve Deniz Otoyolları iki yatay öncelikli ağı tamamlar. Bu koridorların denetimi Avrupa Komisyonu tarafından atanan Avrupa koordinatörlerine aittir (Trans-European Transport Network (TEN-T), 2021).

Şekil 2.6. da bu çekirdek ağ koridorlarını görebilirsiniz

Şekil 2.6: Çekirdek Ağ Koridorları



Kaynak: European Commission https://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/ten-t_en, 2020.

Hamburg limanı karayolları hem şehir trafiği hem de eşya taşımacılığı olarak gelecekte de sıkıntı yaşanmayacak şekilde planlanmaktadır. Bununla birlikte ticari trafik ve şehir trafiğinin eş zamanlı olarak çevreye zarar vermeyecek şekilde tasarlanması sürekli gündemdedir. Çevreci projeler üretilerek karayolları planlanarak

tamamlanmaktadır. Elbe nehri altında dördüncü tünelin inşası, liman alanında A1 ve A7 karayolları arasında bağlantı kurulması trafiğin rahatlatılması adına yapılan uzun vadeli yatırımlar olmak ile birlikte limandan kaynaklanan yoğunluğun azaltılması için trafiğin yeni güzergahlara kaydırılması da tartışılmaktadır (Erdal ve Saygılı, 2013).

2.2.3.4. Hamburg Limanı Demiryolu Bağlantıları

Diğer limanlarla karşılaştırıldığında Hamburg limanı demiryolu kullanımı %45 ve 1100'den fazla demiryolu hizmeti ile demiryolu trafiğinde yüksek bir paya sahiptir. Hamburg limanı demiryolu bağlantıları ile Avusturya, Slovakya, Çek Cumhuriyeti'ndeki ana lojistik bölgelerine günlük hizmetler sunar, Budapeşte'ye günlük servisler çıkarılırken, Polonya iç terminallerine haftada en az 6 kez servis hizmeti sunulmaktadır. Almanya lojistik merkezleri günlük ikiden fazla hizmet vermektedir. Şu anda Slovakya'nın Koper limanı haftada 5 kez en az bir bağlantı ile Avusturya, Macaristan, Slovakya, Çek Cumhuriyeti, Polonya ve Almanya'ya demiryolu hizmetleri sunmakta, Polonya'nın Gdansk limanı ise tüm yönlere 11 demiryolu bağlantısı ağı ile hizmet vermektedir. Liman demiryolu ağı Poznan ve Wroclaw'ın yanı sıra Szczecin ile bağlantılı olmakla birlikte, Gdansk limanı eşyaları Brzeg-Dolny/Wroclaw' haftada 5 kez, Gliwice'den yeniden dağıtılan Kutno'daki demiryolu terminalleri ile neredeyse tüm eşyalar haftada 21 kez servis edilmektedir. Bunun yanı sıra, Frankfurt/Oder üzerinden haftada 6 kez Almanya'ya, Polonya Kutno üzerinden ise Belarus'taki Brest'e haftada 3 ila 5 ke tren seferleri bulunmaktadır (Biermann ve Wedemeier, 2016).

2,6 milyon TEU'luk akış ile 2019 yılında Hamburg'un en büyük ticaret ortağı Çin'dir. Buna karşın Baltık Denizi bölgesi için önemli bir merkez olarak hizmet vermektedir. Baltık Denizi bölgesindeki tüm ülkelere kargo teslimatı yapılırken, karayolu, demiryolu ağı hem Almanya hem de tüm Avrupa'ya hizmet vermektedir. Hamburg Limanı demiryolu olarak 2019 yılı da dahil olmak üzere 2,7 milyon TEU, yıllık 48,2 milyon ton yük taşınmaktadır. Bu da Hamburg'u Avrupa'nın en önemli demiryolu yapmaktadır. Hamburg'da karayolu trafiğinde demiryolunun payı konteyner taşımacılığında %46,3, taşınan tonaj esas alındığında ise %49,4 olmuş, bunun yanı sıra, 5 binden fazla vagon içeren yaklaşık 200 yük treni Hamburg Limanı Demiryolu'nun demiryolu ağının 300 km'lik mesafesinden günlük olarak hızlı ve verimli bir biçimde sevkiyat yapılmaktadır (Port of Hamburg/Europeantransportmaps, tarih yok).

2.2.3.5. Hamburg Limanı Nehiryolu ve Denizyolu Bağlantıları

Hamburg Limanı yılda yaklaşık 8000 gemi ziyareti, haftada en az 2300 yük treni, dört modern konteyner terminali, üç kruvazör terminali, 50 civarında elleçleme tesisi konusunda uzmanlaşmış, Ro-ro, genel kargo, her türlü sevkiyat ve dökme eşya konusunda uzman yaklaşık 7300 lojistik şirketi ile Hamburg Limanı dünyanın en esnek ve verimli uluslararası limanlarından birisidir. Hamburg Limanı 136,6 milyon ton kargo sevkiyatı ile 2019 yılında Almanya'nın en büyük limanlarından biri haline geldi. Böylece Hamburg Limanı Avrupa'nın üçüncü en büyük, dünyanın ise 17. büyük limanı sıralamasına girmiştir. Yaklaşık 9,3 milyon TEU standart konteyner geçmiştir. Verimli bir nakliye altyapısı, son teknoloji elleçleme teknolojisi, verimli besleyici ve hinterland bağlantıları ile kargoları dünyanın her yerindeki ticari ortaklar ile paylaşım sağlar, coğrafi konumu, firmaların üstün performansı sayesinde Hamburg Limanı Almanya'nın önde gelen dış ticaret merkezi haline dönüşmüştür. Uluslararası lojistik altyapısı sayesinde, ticari ortakları ile önemli bir rol oynamaktadır (Port of Hamburg/ Europeantransportmaps).

Hamburg Limanı Baltık Denzinde ana liman, Avrupa içi taşımacılıkta ve kısa deniz taşımacılığında ise bölgenin önemli bir limanıdır. Kısa deniz taşımacılığı bir kıtada, daha çok küçük gemilerle ve kısa mesafelere yapılan deniz taşımacılığıdır. 2000 TEU'dan (yirmi fit eşdeğer üniteler) daha az kapasiteyle% 22 ve 1000 TEU'dan az kapasiteyle% 17 ile Hamburg Limanı'nı ziyaret eden küçük gemiler için büyük bir paya sahiptir. Hamburg Limanı konteyner trafiğinin yarısından fazlası, yaklaşık %57'si 500 km'den düşük, kısa mesafeli taşımalarıdır. Kısa mesafeli trafik diğer Kuzey Avrupa limanlarında daha azdır, Felixstowe'de %35, Rotterdam'da %50'ye kadar değişmektedir. Aynı zamanda en önemli kısa yolun altı ila sekiz tanesi Avrupa'daki deniz bağlantıları, Rotterdam Limanı için yedi bağlantıya kıyasla Hamburg Limanı'nın Rotterdam Limanı ile güçlü konumunu doğrular niteliktedir. Hamburg Limanının gücü, genel rekabet için önemli belirleyicilerden biri olan kısa mesafeli deniz taşımacılığı ile sınırlı değildir. Hamburg Limanı'nın özelliği, sadece tüm uluslararası limanlarla geniş bağlantı ağına sahip olması değil, aynı zamanda kargo akışları açısından diğer akışlar için en önemli liman olmasıdır. Genel anlamda Roterdam'dan sonra Avrupa'da ikinci en baskın liman ağına sahiptir (Merk ve Hesse, 2012).

2.2.4. Belçika Antwerp Limanı

Depolama, paketleme, elleçleme, tartma, işleme, etiketleme gibi kapsamlı lojistik hizmetler veren Antwerp Limanı, tüm navlun çeşitleri müşterilerin ihtiyaçlarına göre hazırlanır, böylece gereksiz nakliye, operasyon maliyetleri azaltılır. Deneyimli ve uzman kadrosu ile kargo teslimatları sorunsuz biçimde sağlanır. Batı Avrupa'nın en büyük kapalı depolama alanına sahip olmakla birlikte, çeşitli lojistik hizmetleri, depolama, dağıtım gibi geniş yelpaze ile hizmet vermektedir. 6,1 milyon metrekarelik toplam alana sahip olan Antwerp Limanı hemen hemen tüm depo ve terminaller gümrüklü antrepo olarak kullanılabilir. Ayrıca Antwerp Limanı dünyanın en büyük tütün depolama merkezine sahiptir. Tütün numuneleri için geniş kapsamlı tertibata sahip olmak ile birlikte, konu ile ilgili tüm teknik donanım ve altyapıya sahiptir. Tedarik yönetiminden, tartım, elleçleme, numune alma, risk kontrolleri, sağlık muayenesi, profesyonel nem ölçme tesisleri, zararlı eşya yönetim entegrasyonu, ayarlanabilir ışık tertibatları gibi her tür ihtiyaç duyulan teknik imkanlar sunmaktadır. Depolar, Londra'daki (LIFFE Robusta) ve New York'taki (NYBOT Arabica) vadeli işlem piyasaları için onaylanmış, hacimlendirme, torbalama, yeniden paletleme, folyo koruma, ön karıştırma, ön temizleme ve nakliye gibi süreçlerin yönetilebileceği alanlara sahiptir. Böylece Antwerp Limanı Avrupa'daki kahve stokunun neredeyse yarısının depolandığı bir yerdir. Ayrıca meyve, demir-çelik, plastik granül için konsolidasyon merkezi bulunmaktadır (Port of Antwerp, tarih yok).

Antwerp Limanı dünyanın en büyük 11., Avrupa'nın ise 2. büyük limanıdır. Mükemmel bir alt yapıya sahip olan Antwerp Limanı coğrafi konumu sebebiyle Avrupa'nın merkezi konumunda olup, eşyaların tüketicilere teslimatı kolayca gerçekleştirilmekte, sürdürülebilir, verimli ve daha az maliyetli hale getirmektedir (City of Antwerp Investdesk, tarih yok).

2.2.4.1. Antwerp Limanı Karayolu Bağlantıları

Karayolu taşımacılığı merkezi konumu nedeniyle Antwerp Limanı, liman hinterlandına bağlanmasında çok önemli rol oynamaktadır. Flanders, Wallonia, Hollanda, Almanya, Fransa ve Avrupa'daki tüm büyük sanayi merkezlerine, çoğu varış noktasına bağlantıları olan geniş otoyol ağı ile çevrilidir (Dp World Antwerp, tarih yok).

Depolar, terminaller, işletmeler arası, her gün binlerce tır liman içerisinde taşıma yapmaktadır. Bu araçlar genelde tehlikeli madde, ağır ve hacimli eşyalar ya da ısı kontrollü eşyalardır. Antwerp karayolu bağlantısı açısından tam bir kavşaktır. Başlıca önemli karayolları; Almanya'yı bir birine bağlayan E-313/314 Baudoin, Lizbon-Stockholm ve Kuzey Fransa, Ruhr ve E-19 Paris, Brüksel ve Amsterdam'ı birbirine bağlayan E-17/34 otoyollarıdır. Karayolu ile aynı zamanda Türkiye, Rusya, Orta Doğu ülkelerine taşımacılık yapılmaktadır (Erdal ve Saygılı, 2013).

2.2.4.2. Antwerp Limanı Demiryolu Bağlantıları

Trafik tıkanıklığı için sürdürülebilir bir taşıma yöntemi olan demiryolu, Antwerp Limanı içinde önem arz etmektedir. Avrupa'daki üç ana demiryolu koridorunun bir parçası olan Antwerp Limanı, aynı zamanda en büyük demiryolu terminallerinden birisine sahiptir. Limanda Dp World Antwerp'de demiryolu işletmecileri ile çeşitli ortaklıklar kurarak hizmet vermektedirler, bunun yanı sıra Antwerp geçidindeki demiryolu merkezi ile aynı anda altı treni idare edebilmekte ve 750 metrelik 6 ray hattından yararlanabilmektedir, böylece her tür treni idare edebilmektedir (Dp World Antwerp Rail, tarih yok).

Avrupa'nın en büyük demiryolu terminallerinden birine sahip olan Antwerp'den yıllık yaklaşık 24 milyon ton yük demiryolu ile taşınmaktadır. Liman demiryolu yük taşımacılığını daha çok artırmak istemektedir. Bu yüzden müşterilerin eşyalarını verimli ve güvenli biçimde taşıyabilmek için farklı hizmetler geliştirmektedir. Olağan üstü bir demiryolu limanı olan Antwerp, Avrupa içi ve dışı ana demiryolu bağlantılarının kavşak noktasıdır. Hizmet verenler, hızlı ve esnek biçimde hizmet verebilmek için demiryoluna ciddi yatırımlar yapmaktadırlar. Demiryolu taşımacılığı karayoluna ciddi bir alternatiftir (Knapčiková ve Balog, 2018).

Avrupa'daki üç ana demiryolu koridoru için merkezi bir konumda bulunan Antwerp Limanı bir demiryolu kavşağıdır. Bu üç ana demiryolu koridoru aşağıdaki gibidir (Knapčiková ve Balog, 2018);

- Koridor 1 (Ren - Alp Koridoru): Antwerp - Duisburg - Köln - Basel - Cenova
- Koridor 2 (Kuzey Denizi - Akdeniz Koridoru): Antwerp - Lüksemburg -Lyon / Strazburg - Basel
- Koridor 8 (Kuzey Denizi - Baltık Koridoru): Antwerp - Duisburg - Polonya - Litvanya

Trenler düzenli olarak Antwerp'ten Rusya, Kazakistan ve Çin gibi Avrupa dışındaki yerlere hareket etmektedir.

Şekil 2.7: Antwerp Limanı Demiryolu Ağ Bağlantıları



Kaynak: <https://www.portofantwerp.com/sites/default/files/imce/Port-of-Antwerp-map-Rail-Connections-kaart-Spoorverbindingen.jpg>, 2020.

Avrupa'nın demiryolu ağının merkezinde olan Antwerp Limanı demiryolu bağlantıları açısından önemlidir. İspanya'dan Norveç'e, Yunanistan'dan Polonya'ya kadar destinasyonları mevcuttur. Her hafta trenler 19 ülkede 70 noktaya gitmektedir. Limandaki tüm terminaller demiryolu ağına bağlıdır. Aşağıda Antwerp limanının sunduğu hizmetleri görebilirsiniz (Knapčíková ve Balog, 2018).

- 1000 km'den fazla iç demiryolu hattı mevcuttur.
- Günde 250'den fazla yük treni mevcuttur.
- Antwerp Limanı Tam Zamanında lojistik yöntemini tercih etmektedir.
- RID vagonları için otopark imkânı sağlar.
- Kimyasal ürünlerin taşınması ve depolanması için katı düzenlemelere tabidir.

2.2.4.3. Antwerp Limanı Nehir yolu ve Denizyolu Bağlantıları

Antwerp limanı, derin deniz kargo hizmeti olarak yüzyıllardır bir cazibe merkezidir. En az 300 yolcu gemisi, Antwerp'i tüm ticaret yollarındaki en önemli limanlar dahil olmak üzere dünya çapında yaklaşık 1300 derin deniz noktasına

bağlamaktadır. Bu varış noktalarındaki zenginlik nedeni ile liman kapsamlı bir kısa deniz ve besleyici hizmetler ağı sağlamaktadır. Antwerp, Avrupa, Kuzey Afrika ve Birleşik Krallık'taki 200 varış noktasına haftalık sabit kısa deniz ve besleyici hizmetler sunmak, limanı kullananların tam zamanında eşyalarının varış noktalarına zamanında ulaşacağından emin olmaları anlamına gelir, bu aynı zamanda Brexit'e ideal çözümdür. Aynı zamanda Antwerp limanı sürdürülebilir ve az maliyetli hizmetler sunmaktadır. Kısa deniz taşımacılığı karayoluna göre ciddi maliyet avantajı sağlamaktadır. Gemilerin yük taşıma kapasiteleri karayolunda hizmet veren tırlara göre kat be kat fazla olması birim başına düşen maliyeti önemli ölçüde azaltmaktadır. Antwerp Limanı'nın 80 km içeride kalması sebebi ile üretim merkezlerine yakın noktalardan yükleme ve boşaltma yapabilmesi önemli bir avantaj sağlar. Kısa deniz taşımacılığı aynı zamanda sürdürülebilir çevreci bir taşıma yöntemidir. Ayrıca liman çevre dostu çözümler sunan yatırımlar yapmakta ve Lng ile çalışan gemilere ve yüksek ESI yani çevresel gemi endeksine sahip gemilere uygun liman ücretleri sunarak çevre dostu çözümlere teşvik etmektedir. Liman içi verimliliğin iyi çalışmasından dolayı Antwerp Limanı'nda transit süreler çok kısadır (Cargo transport via shortsea, tarih yok).

Antwerp Geçidi, Albert kanalı üzerinden Belçika'nın en önemli lojistik noktalarına su yolu ile bağlanır, geçitten gelen ve giden tüm yüklerin yaklaşık %35'i mavna ile taşınmaktadır. 1500 km uzunluğundaki Belçika su yolu ağına ve Scheldt-Maas-Ren deltasının coğrafi konumu nedeniyle Pan-Avrupa nehri, kanal ağına bağlanır. Antwerp Geçidi, terminaldeki altyapının modernize edilmesi ile iç nakliye için elleçleme kapasitesini artırarak Avrupa desteği almaktadır. Bu destek ile 2020 ile 2023 yılları arasında üç yeni otomatik istifleme vinç modülü ve iki rıhtım vinci satın alacak. Bu yeni yatırımlar sayesinde mavna elleçlemesi daha uygun şekilde kullanıma devam edecek (Antwerp/Connectivity/Barge, tarih yok).

Şekil 2.8: Antwerp Limanı Denizyolu Bağlantıları



Antwerp Limanı hizmet odaklı, uzman ve güçlü lojistik hizmet sağlayıcıları ile bilinmektedir.

Şekil 2.8 de Kısa denizyolu bağlantılarını inceleyebilirsiniz.

Kaynak: <https://www.portofantwerp.com/en/shortsea>, 2020.

2.2.4.4. Brexit Süreci ve Antwerp Limanı

Avrupa için Brexit kelimesi epey baş ağrısı haline geldi. Antwerp Limanı çok modlu taşımacılık yöntemleri, elleçleme ve depolama alanları, kısa transit süreleri, ve kısa deniz yolu taşımacılığı sayesinde İngiltere ve Avrupa'daki lojistikçiler ve lojistik firmaları için karayolu taşımacılığına sürdürülebilir ve güvenilir alternatif olmaktadır. Kısa deniz ağının genişletilmesi sayesinde, eşyaların denizaşırı destinasyonlara her gün tam zamanında ulaşacağı garantisini vermektedir. Özellikle İngiltere ve İrlanda pazarlarına hizmet veren liman sayesinde bu süreçte de mükemmel bir alternatif olacaktır (Cargo transport via shortsea, tarih yok).

2.3. ASYA PASİFİK LOJİSTİK MERKEZLERİ

Ulusların daha küresel hale gelmesi ile endüstri ve işletmeleri daha fazla rekabet baskısı ile karşı karşıya kalmakta, endüstrilerinin aldıkları hizmetlerin uluslararası rekabet esas alınarak yön tayin edilmesine ilişkin artan farkındalık oluşmaktadır. Bu sebep ile limanlar arasındaki artan rekabet ve daha düşük liman ve taşıma ücretleri için nakliyecilerin artan baskısı nedeni ile liman yetkilileri, liman performanslarını ve verimliliklerini iyileştirme yönünde daha çok çaba sarf

etmektedirler. Ticaret zincirindeki hayati bağlantılardan gelen bağlantı noktaları ve bunların verimlilik düzeyleri ve performansları uluslararası rekabet gücünü belirler (Lee, Chou ve Kuo, 2005).

Tüm dünyada olduğu gibi Asya Pasifik Bölgesi de dünyayı saran üç temel problem olan küresel mali ve ekonomik kriz, yükselen enerji ve gıda fiyatları ve bulaşıcı salgın tehditleri ile mücadele etmektedir. Asya-Pasifik Ekonomik İşbirliği (APEC) gibi dünya liderleri, ülkeler ve kuruluşlar mevcut krizlere çözüm bulmak için gece gündüz çalışmaktadırlar. Bahsettiğimiz sorunların dışında Asya Pasifik Bölgesi özellikle son yirmi yılda dünyanın en hareketli ekonomik bölgesi olmuştur. Japonya ve Çin'in dünyanın ikinci ve üçüncü en büyük ekonomileri olması ve Hindistan'ın hızla yerini alması ile Asya'nın zamanının geldiği görülmektedir. Şüphesiz Asya Pasifik özellikle, Asya Bölgesi dünya ekonomisinin güç merkezi ve ekonominin dinamosu olacağını işaret etmektedir (Abdul Ghani ve Subhan, 2008-).

2.3.1. Asya'nın Lojistik Merkezi Singapur

Yılda ortalama 130.000 gemi çağrısı yapan Singapur, liman ve nakliye hizmetlerinin kalitesi, verimliliği, rekabet gücü ve güvenilirliği ile tercih edilen uğrak limanlardan biridir. MPA (The Maritime and Port Authority of Singapore) Singapur Denizcilik ve Liman İdaresi limandaki tesisleri ve liman hizmetlerini lisanslar ve düzenler. Singapur limanındaki gemi trafiğini yönetir ve aynı zamanda güvenliği de sağlar. Ayrıca MPA liman ve denizcilik topluluğunu güncellemek için genelge ve tebliğler yayımlar. Bunun yanı sıra topluluğu ilgilendiren liman, nakliye ve MPA tarifleri gibi konularda bilgilendirir. MPA uluslararası denizcilik topluluğunun bir üyesi olarak IMO hakkında güncellemeler yayımlar. MPA hem Singapur'da yerleşik denizciler hem de deniz aşırı ülkelerden gelen uluslararası denizciler için bilgi paylaşımında bulunur (The Maritime and Port Authority of Singapore , 2019).

Bir şehir devleti olan Singapur 1819 yılında Avrupa ve Doğu Asya arasında ticaret yapan gemiler için bir ticaret limanı olarak kurulmuştur. 1873 ile 1913 yılları arasında ticaretin katlanarak genişlemesi ile Singapur limanları güçlendirilerek konsolide edildi. Bunda Malezya'nın kauçuk tarlaları ve kalay madenciliğinin gelişmesinin etkisi büyüktür. 1965 yılında bağımsızlığını kazanan Singapur, şehir devleti olarak ulaşım merkezi olan rolünü stratejik konumu ve gelişmiş altyapısı sebebiyle hep muhafaza etmiştir. İlk konteyner terminali 1972 yılında kurulmuş ve yerel

ekonominin geleneksel antrepo temeli ile ilerlemesi için daha ekonomik akaryakıt kullanımıyla daha hızlı gemilerin konteynırlaştırılması ve inşası ile gelen rekabet ve teknoloji ile nakliye hatları, daha uzak mesafelerde daha büyük gemileri kullanır hale gelmiş ve bu eğilimler, Singapur'daki liman işlevlerinin gelişimini ve finans merkezleri olarak rolünün devam etmesini teşvik etmiştir (Lee ve Ducruet, 2012).

Hong Kong Singapur'a nazaran nüfus bakımından daha yoğun olmasına karşın Çin hariç diğer bölge ülkelerine göre daha yüksek doğrudan yabancı yatırımcı çekmektedir. Hong Kong ve Singapur çok büyük sermayeye sahip birçok, çok uluslu şirketlere ev sahipliği yapmakta, bu durum iki ülkeye de yerelleşme ve evrenselleşme anlamında çok büyük katkılar sağlamaktadır. Bu ortak özellikler stratejik coğrafi konumları, yasal ve sosyal sistemleri ve dostane iş ortamlarının yanı sıra Çin iş kültürüne sahip olmaları ile açıklanabilir (Lee ve Ducruet, 2012).

2.3.2. Hong Kong Lojistik Merkezi

Kendi ihracata yönelik ekonomisini geliştirmekten başka çaresi olmayan Hong Kong kapitalist pazar dünyasında bir şehir devleti olarak 1843 yılında İngiltere tarafından kuruldu. 1940'lı yıllarda siyasi istikrarsızlıklar nedeni ile Çin'den ayrılmayı seçen zengin girişimciler tarafından basit bir girişimden, ihracata dayalı bir üretim üssüne dönüştürülerek küresel bir liman şehri haline geldi. Hükümetin bırakınız yapsınlar politikaları ile özel şirketlerin başarılı iş stratejileri ve çabaları sayesinde iyi kurulmuş yasal, kurumsal, finansal alt yapısı sayesinde büyük ilerleme kat etmiştir (Lee ve Ducruet, 2012).

Asya ejderhalarından ikisi olan Hong Kong ve Singapur sürekli artan liman trafiği ile son yıllarda dünyanın en yoğun konteyner limanı haline gelmiştir. 1985 ve 1995 yılları arasında %600 lük gibi çok büyük bir artış ile rekabet gücünü artırmış, büyüyen Hinterlandta komşu Çin'in üretim malları için bir ihracat platformu olarak oynadığı rol nedeni ile Hong Kong, Singapur'dan daha önemli hale gelmiştir. Buna rağmen 1985 ve 2000'li yıllar arasında Singapur'un liman büyümesinin Hong Kong'a göre daha hızlı olduğu görülmektedir. Ancak kargoların trafik büyümesi 2000 yılından sonra Singapur'da Hong Kong'a göre daha yavaş olmakla birlikte 2004'den beri Singapur Hong Kong'u geride bırakı (Lee ve Ducruet, 2012).

Hong Kong'a 1970'li yıllardan sonra Çin'deki modernizasyon hem bir fırsat hem de zorluklar meydana getirmiştir. Hong Kong'un iş gücü yoğun ihracata dayalı

endüstrilerinin taşınması ve Hutchinson Port Holdings'in " en büyük konteyner terminal operatörü (HPH)" Çin' yayılması Kuzeydoğu Asya limanları ile gergin bir rekabet doğurmuştur. Bu durum Güney Çin'e, Hong Kong'a hızla sanayileşen Pearl Nehri Deltası'ndan konteynıra alınmış kargoları yakalama ve dünya merkez konumunun olası düşüşünü erteleme yeteneği" verdi. Buna karşın Çin'den yapılan yeniden ihracatlar Hong Kong'un yeniden ihracatının yalnızca %40'ını teşkil etmektedir. Öte yandan, yerel olarak yeni terminal inşaatında önemli gecikmelere ve Çin vilayetleriyle demiryolu yükünün genişlemesine neden olan siyasi gerilimler nedeniyle trafik yoğunluğu ve verimlilik artışı, 1990'lardan beri Hong Kong'da artan maliyetlere ve tıkanıklığa yol açtı. Liman genişlemesi doğrudan hat çağrılarını bakımından Çin'in Hong Kong merkezine bağımlılıklarını azaltmak için ana kara limanları geliştirmede Çin'in menfaatleri nedeni ile kısıtlanıyor gibi görünmektedir. Hong Kong Liman bağlantıları karayolu ve demiryolu arasında modal geçişlerin maliyet açısından düşük olmasına rağmen liman politikası nedeni ile 1999'da Nehir Ticaret Terminali'nin hayata geçirilmesi ile karşı karşıya kalınan bu durum daha da güçlenmiştir. Ek olarak Çin'in liman terminallerinde konteynerli kargo için demiryolu bağlantıları ile ilgili son çabaları, Hong Kong liman terminallerinde aktif demiryolu erişiminin olmaması sebebi ile, bölgesel konum itibari ile kıta düzeyinde ağ geçidi statüsünü sürdürmek için gerçek bir tehdit haline gelmiştir (Lee ve Ducruet, 2012).

Güney Çin Denizi açıklarındaki Kowloon Yarımadası'nda yer alan Hong Kong Limanı, Güneydoğu ve Doğu Asya bölgelerinde önemli bir liman ülkesidir. Hong Kong Limanı'ndan 500'den fazla destinasyona haftalık 400 konteyner gemi servisi sunmaktadır. Hong Kong Özel İdari Bölgesi Hükümeti tarafınca liman denizcilik departmanı ile yönetilmekte, limanın geliştirilmesi ve liman planlaması ise Hong Kong Liman Geliştirme Konseyince idare edilmektedir. 2009 yılında, okyanus gemileri ve nehir ticaret gemileri de dahil olmak üzere yaklaşık 205.510 gemi limana ulaştı. Liman, Hong Kong'un toplam kargo hacminin% 89'unu karşılamakta, bu da Hong Kong Limanı'nı dünyanın en yoğun limanlarından bir yapmaktadır. 2009 yılında, limanda yaklaşık 15,2 milyon TEU Kwai Chung ve Tsing Yi Konteyner Terminalleri tarafından, 5,9 milyon TEU ise orta akarsu ve diğer rıhtımlar tarafından idare edilen 21 milyon TEU'yu (20 fit eşdeğer birimler) elleçledi. Hong Kong Limanı, Kwai Chung bölgesi, Stonecutters Adası ve Tsing Yi'de dokuz konteyner terminaline sahip olmakla birlikte, konteynerlerin birleştirilmesi, dökme yük ve dökme yük operasyonları Tsuen Mun'daki

nehir ticaret terminali tarafından gerçekleştirilmektedir. Limandaki orta akarsu alanları, yüklerin yüklenmesini ve boşaltılmasını sağlamaktadır. Konteyner elleçleme tesisleri, yaklaşık 279 hektarlık toplam terminal alanını sahiptir. Konteyner sahaları ve yük istasyonları da içerisinde barındırır. Aynı zamanda toplam alanı 7,694m olan derin su cephesi ile 24 rıhtımdan oluşmaktadır. Dokuz konteyner terminalinin toplam elleçleme kapasitesi 19 milyon TEU'dan daha fazladır (Port of Hong Kong/ship-technology, tarih yok).

Bu devasa limanın uzun vadeli başarısının sebebi otomasyon sistemleri kullanımına hızlı geçiştir. Bu başarılı performansı göstermesinin etkenlerinden bazıları aşağıdadır (Hong Kong Container Terminal Operators Association Limited (HKCTOA), tarih yok);

a. Terminal Yönetim Sistemi

Kwai Tsing limanından geçen milyonlarca konteyneri idare etmek için, her terminal operatörünün kendi bireysel terminalleri için özel olarak tasarlanmış kendi ayrı terminal yönetim sistemlerinin olması. Ayrıca kapı, tersane ve gemi operasyonları dahil olmak üzere terminal faaliyetlerini entegre ederek terminal işlemlerini izlemek ve optimize etmek için gerçek zamanlı ortak bir veritabanı oluşturmuştur (Hong Kong Container Terminal Operators Association Limited (HKCTOA), tarih yok).

b. Elektronik Veri Değişimi Teknolojisi (EDI)

Electronic Data Interchange Technology “EDI” ilk olarak 1988'de piyasaya sürüldüğünden beri, Hong Kong'un EDI kapsamı aşamalı olarak genişletilmiştir. EDI, nakliye hatları ve terminal operatörleri arasında doğru bilgi bağlantıları kurarak, veri alışverişi, yavaşlama ve geçiş koordinasyonu açısından yüksek işlevsel bir teknolojik altyapıdır (Hong Kong Container Terminal Operators Association Limited (HKCTOA), tarih yok).

c. Mavna İşlemleri

Hong Kong, Güney Çin'deki ekonomik üretimin artmasıyla, 1998'de uzman bir Mavna Merkezi geliştirerek tepki göstermiş, ardından talepteki büyümenin üstesinden gelmek için, kimlik doğrulama sürecini otomatikleştirmek ve basitleştirmek için bir Mavna Kimlik Kartı sistemi tanımlamıştır (Hong Kong Container Terminal Operators Association Limited (HKCTOA), tarih yok).

d. Kapı Otomasyonu

Kwai Tsing Port, geçişi, traktörleri ve konteynerleri hızlandıran kapı otomasyon teknolojisinin ilk uygulayıcılarından birisidir. Daha sonra, sürücülerin beş ayrı terminale erişmek için yalnızca bir karta ihtiyaç duyduğu anlamına gelen, yaygın akıllı kart tabanlı traktör kimlik kartlarının tanıtılmasıyla daha da geliştirilmiştir (Hong Kong Container Terminal Operators Association Limited (HKCTOA), tarih yok).

2.4. AMERİKA LOJİSTİK ÜSLERİ

Birden fazla taşıma türüne ulaşabilmek ürünlerini uzak pazarlara göndermek isteyen göndericiler için bulunmaz bir nimettir. Özellikle üretim operasyonlarında kullanılan parçaları tedarik eden şirketler için intermodal ulaşım modeli, çoğu üreticinin just in time ve benzer tedarik zincirlerini kullanmayı benimsemesi ile daha çok önem kazanmıştır. ABD’de ki şehirler bu sisteme hizmet edebilecek şekilde şehirleşerek ihtiyaçlara cevap vermeye gayret etmektedirler. Aynı zamanda ABD’de ki bazı şehirler doğal tabii ortamları ve lojistik alanında hizmet verme geçmişleri bakımından ön plana çıkmışlardır. Lojistik alanında gelişmiş ve işletmelerin mallarını gönderebilecekleri ya da teslim alabilecekleri konumları açısından da avantajlara sahip bulunan mükemmel lojistik üsler aşağıdadır (Amerman, tarih yok);

a. Chicago

Chicago büyük bir ulaşım merkezi olarak kurulmuş olup, ABD’nin şüphe götürmez bir şekilde demiryolu merkezi halini almıştır. Genel anlamda intermodal taşımacılığın önemli bir bileşeni olan demiryolları diğer taşıma türlerinin de baskın bir biçimden kullanılması ile önemi azalmış gibi görünse de Chicago’nun ulaşım alanında varlıkları demiryollarının da ötesine geçmektedir. İç suyolları ve büyük göller olan Michigan Gölü kıyıları ve Chicago Nehri ve Calument Nehri kıyılarındaki konumu ile St. Lawrence denizyolu üzerinden Chicago’yu dünya pazarlarına açan denizyolu erişimi sağlamaktadır. O’Hare havalimanı ise ABD’nin en iyi havalimanlarından birisi olarak sayılmaktadır. Karayolu taşımacılığı açısından da bölge alt yapısı güçlü olduğu için önemli bir merkez konumunda olmakla birlikte, sorunsuz biçimde malların bir ulaşım modundan diğerine aktarım yapılabilmesi sağlam bir intermodal altyapısına

sahip olduğunu göstermektedir. Chicago aynı zamanda kendi liman tesislerinin yanı sıra Burns Harbor'daki Indiana Limanı'na da yakın bir mesafededir (Amerman, tarih yok).

b. Los Angeles

ABD'nin en büyük ikinci şehri olan Los Angeles, aynı zamanda en işlek limanada ev sahipliği yapmaktadır. Liman günümüzde dünyanın en büyük konteyner elleçleme limanlarından biri haline gelmiştir. Asya Pasifik'teki birçok ülke arasındaki ekonomik patlama ve Avrupa ve Afrika Limanlarına daha kolay erişim sağlayan Panama Kanalı'nın 20. yy.'ın başlarında açılması ile liman hızla büyümüştür. Limandan çok fazla uzak mesafede olmayan Los Angeles Uluslararası Havalimanı ve diğer 5 ticari havalimanı ile birlikte Los Angeles hava taşıma kapasitesi olarak etkileyici bir kapasiteye sahiptir. Etkileyici bir otoyol ağına sahip olan Los Angeles hem demiryolu, hem denizyolu hem de karayolu taşımacılığında geniş imkanlar sunmaktadır (Amerman, tarih yok).

Los Angeles limanından yıllık 39,1 milyar dolarlık ücret ve vergi gelirleri elde edilmekte, 919 bin kişiye iş sahası oluşturmakta, Kuzey Amerika'da ki diğer limanlara elleçlenen kargo hacminde açısından bölgede lider konumdadır (Erdal ve Saygılı, 2013).

c. Memphis

Mississippi'de nehir kıyısında bir şehir olan Memphis tabii bir biçimde coğrafi olarak imkanlara sahiptir. FedEx'in SuperHub'ını Memphis'te inşa etmesi ile birlikte şehrin lojistik merkezi ABD'deki diğer lojistik merkezlere göre üst sıralara taşımıştır. Şehrin iç suyolları erişimi, eyaletler arası karayolu bağlantıları, birinci sınıf demiryolları ile ulaşım merkezi olarak çok yönlü bir cazibe merkezi halini almıştır. Havayolu trafiği açısından FedEx sayesinde lider konumlardadır (Amerman, tarih yok).

2.5. TÜRKİYE LOJİSTİK ÜSLERİ

Türkiye'de lojistik sektöründe firmaların sayısı yetki belgesi almayan firmalarında iş yapmaları sebebi ile pek bilinmemekle birlikte, yetki belgeli uluslararası karayolu taşımacılık sektöründe faaliyet gösteren 1500 firma, toplamda 500 bin adet ticari tır ve kamyon faaliyet göstermektedir. Genel olarak hangi tip firmaların lojistik sektörüne dahil edilip edilmeyeceği konusunda da belirsizlikler vardır. Örneğin dış ticaret işlemlerinin yapılmasında faaliyet gösteren gümrük müşavirliği firmaları lojistik sektörüne dahil edilecek midir ya da boru hattı taşımacılığında distribütör şirketler olan

Botaş gibi İSKİ gibi işletmeciler lojistik sektörüne dahil edilmeli midir? Burada tam bir netlik yoktur. Bunun dışında genel olarak karayolu, havayolu, denizyolu, demiryolu hizmeti veren şirketler, depolama hizmeti veren firmalar, forwarderlar, liman işletmecileri ve lojistik ve taşımacılık merkezi işletmecileri lojistik sektörünün temel üyeleri olarak sayılmaktadır. Fonksiyonel anlamda bir sınıflandırma yaptığımızda, genel hatları ile aşağıdaki gibidir (Tanyaş, Müsiad İstanbul Lojistik Sektör Analiz Raporu, 2015);

- Taşımacılık
- Limanlar ve Lojistik Merkezler
- Depolama ve Elleçleme Hizmetleri
- Kalite Kontrol, Ekspertiz, Gözetim İşlemleri
- Gümrükleme İşlemleri

Bu fonksiyonların birlikte çalıştırılması lojistik merkez ve üslerin kurulması ile mümkün olabilmektedir. Lojistik faaliyetlerin belli bir merkezden yürütülmesi ve dünyanın her yerinden ulaşılabilmesi lojistik merkez ve üsler kurularak gerçekleştirilebilir. Lojistik merkezler yerel, bölgesel ve küresel ölçekte coğrafi şatlar, hukuki ve teknik alt yapılar müsait olduğu sürece cazibe merkezleri olabilmektedir (Kara, Tayfur ve Basık, 2009).

Türkiye'nin üç tarafının denizlerle çevrili olması, kıtaları birleştiren coğrafi konumu ve coğrafi yönden önemi, ipek yolu güzergâhında bulunması Çin ve Asya'daki gelişmelerle birlikte dünyadaki önemli ekonomik değişiklikler ve gelişmeler, Asya ve Avrupa'nın arasında artan ticaret hacmi yeni ulaşım koridorlarının açılmasını zorunlu kılmaktadır. Tüm bu sebepler Türkiye'yi önemli bir transit ülke konumuna getirmektedir (Kara, Tayfur ve Basık, 2009).

Landner'in alan yasasına göre lojistik maliyetler yarıya düşürüldüğünde, ulaşılabilir alan sayısının dört kat artacağını ortaya koymaktadır. Türkiye'ye baktığımızda, 52 ülkeye 3,5 saatlik uçuşla ulaşabildiğimizi görmekteyiz. Türkiye'nin sahip olduğu konumun önemine işaret etmek adına, bir başka deyişe 4 saatlik bir uçuş ile Türkiye'den çıkan her hangi bir ürün hava kargolar açısından, 1,5 milyar insana ulaştırılabilmektedir (Akçetin, 2010).

Türkiye "TEN-T" Trans Avrupa ağları, "TRACECA" Avrupa, Kafkasya ve Asya ulaştırma koridorları, İpek yolu, Kuzey ve Güney Avrupa otoyolu kıtalar arası ve

küresel ulaştırma koridorları üzerinde yer almakla birlikte, coğrafi konum olarak transit güzergah olarak büyük öneme sahiptir (Tanyaş, Lojistik Kavramı ve Türkiye Lojistik Sektörü, 2017).

TCDD çatısı altında lojistik köy girişimleri Türkiye’de 2000 li yıllarda 3 PL hizmet sağlayıcı firmaların kurulması ile başlamıştır. Lojistik master planları yapılarak taşımacılıktan lojistiğe dönüşüm programı devreye sokulmuş, programın uygulanması ile birlikte Türkiye’nin LPI puanını ilk 15 e çekilmesi hedeflenmiştir. Bu çerçevede Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığının öncülüğü TOBB ve TİM ile birlikte Lojistik Koordinasyon Kurulu kurulmuştur (TCDD İşletmesi Genel Müdürlüğü, 2018).

Dünyada öncü lojistik köylere bakıldığında taşıma modları bağlantıları açısından güçlü karayolu ve demiryolu bağlantılarının mevcut olduğu görülmektedir. Türkiye’de de kurulması planlanan lojistik köylerin karayolu ve demiryolu bağlantıları mevcuttur. Avrupa’da Lojistik Köyler Birliği’ne kayıtlı lojistik köylerin yüz ölçümüne bakıldığında yüz ölçüm açısından başı çeken Padova lojistik köyü 11 milyon metre karelik alana sahiptir ve Türkiye’de yapılması planlanan lojistik köyler Avrupa Lojistik Köyler Birliğine kayıtlı merkezlerin çok gerisinde kalmaktadır. Yüz ölçümü elbette tek başına bir şey ifade etmemektedir, asıl olan kurulması planlanan bölgenin nüfusu, sanayi ve ticaret yapısının incelenmesi ve buna göre aksiyon alınmasıdır. Torino lojistik köyü 900.000 metre karelik bir alanda kurulmuş olmakla birlikte en küçük depolama alanına sahip Rovigo lojistik merkezi 2500 metre karelik depolama alanına sahiptir. Türkiye’de kurulan lojistik köylerden Uşak 20.000 metre kare ve Yeşilbayır lojistik köyü 140.000 metre karelik alana sahiptir. Avrupa’da lojistik merkez kurulumunda planlanan bütçe 18 milyon Avro ile 199 milyon Avro arasında değişiklik gösterirken, Türkiye’de yatırım için harcanması planlanan bütçeler Avrupa’nın çok gerisinde kalmaktadır. Lojistik merkezlerde verilen hizmetler kamu ve özel sektör olarak ikiye ayrılmış olmakla birlikte, genelde hizmetlerin özel sektör tarafından verildiği görülmektedir. Özel sektör tarafından verilen hizmetler ağırlıklı olarak restoran, otel, motel, bankacılık, sigortacılık, araç tamir ve bakım hizmetleri olarak sayılabilir. Bununla birlikte Avrupa’da verilen hizmetlere bakıldığında Türkiye’de verilen hizmetlerinde geride kaldığı söylenebilir (Peker, Baki, İlker ve Tanyaş, 2011).



ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

**DÜNYA'DA TÜRKİYE'NİN LOJİSTİK SEKTÖRÜNDE REKABET GÜCÜNÜ
ARTIRMAK AÇISINDAN TRANSİT TİCARETE YÖNELİK MODEL ÖNERİSİ**

3.1. ARAŞTIRMANIN PROBLEMİ

Günümüzde iletişim ve ulaşım teknolojilerinin bütün dünyanın erişimine açılması, ülkelere dış ticarete yoğun rekabetin yaşandığı küresel pazarlarda başarılı olma fırsatı vermiş, aynı zamanda ülkelerdeki firmalar arasında iş birliğinin artması nedeniyle rekabet anlayışında değişikliklere sebep olmuştur. Kapalı ekonomi anlayışı yıkılarak iç pazarlarda, yurtdışı firmalara karşı korunan firmalar, kendilerini yoğun rekabet ortamı içerisinde bulmuşlardır (Çivi ve Demiray Erol, 2008).

Globalleşen dünyada ülkelerin iktisadi büyümelerini artırabilmeleri, uluslararası pazarlardan daha çok pay alabilmeleri, dış ticaret ile mümkündür. Ekonomik büyümenin gerçekleşmesi çeşitli pazarlara katma değeri yüksek ürün ihraç ederek gerçekleştirilebilir. Son yıllarda karmaşık bir yapıya bürünen dış ticaret işlemleri lojistiğin önemini artırmış, ülkelerin politika ve stratejilerini belirlerken lojistik stratejiler ile birlikte entegre olma zorunluluğu doğurmuştur (Erkan, 2014).

Dünyanın küresel hacminin artması ile birlikte lojistik faaliyetlerde artış göstermektedir. Sektördeki hızlı büyüme beraberinde bazı yenilik ve değişimler meydana getirmiştir. Hem yerel hem de uluslararası lojistik zincirinin kurulması, lojistik faaliyetlerde intermodel taşımacılık, kombine taşımacılık, çok modlu taşımacılık, depo, stok yönetimi, 3PL, gümrük, sigorta gibi çeşitli faaliyet ve hizmet alanları oluşturmuş ve hizmetlerin kaliteli, hızlı, güvenilir, bütünleşik biçimde ölçek ekonomisi uygulanarak düşük maliyetlerle hizmet verilmesini gerektirmektedir. Bu nedenle içinde lojistik sektörü ile ilgili resmi kurumların bulunduğu, bütün ulaşım hatlarına aktif bağlantıları olan, depolama, elleçleme, bakım-onarım, yükleme, boşaltma paketleme gibi tesislerin bulunduğu minimum maliyetle, hızlı ve güvenli bir biçimde hizmet verebilecek lokasyon olarak erişim noktaları açısından merkezi konumda olan lojistik köyler meydana gelmiştir (Karadeniz ve Akpınar, 2011).

Ağırlıklı olarak güçlü ekonomilerde ihracata alternatif olarak re-export ve transit ticaret yapılarak ülkeler ciddi döviz gelirleri elde etmekte, üretmedikleri ürünleri ya da daha uygun fiyata başka bir ülkede ürettirdikleri ya da satın aldıkları ürünleri üçüncü bir ülkeye kambiyo mevzuatınca kendi ülkelerine sattıkları ürünleri getirmeden ya da serbest bölgeleri, antrepoları kullanarak, ülkelerine lojistik üsler oluşturup maliyetlerini minimize ederek rekabet güçlerini artırabilmektedirler.

Bu bağlamda bu araştırmanın problemi coğrafi açıdan stratejik bir öneme sahip olan Türkiye'nin ekonomik büyümesini ve uluslararası pazarlarda rakip ülkelere karşı rekabet gücünü artırabilmesi için Türkiye'nin belirlediği stratejilerin rekabet gücü açısından ne ölçüde etkili olduğunu ve dış ticaret ve lojistik açısından Türkiye'nin lojistik sektöründe transit ticaret ve re-export gelirlerini artırması için nasıl yeniden yapılandırılması gerektiğinin belirlemektir.

3.2. ARAŞTIRMANIN ÖNEMİ

İhracat ve ekonomik büyüme iktisatçıların her zaman ilgi konusu olmuştur. İhracata dayalı ekonomi modelleri oluşturmuşlardır. Elbette ihracat ekonomik büyüme üzerinde etkilidir ancak, önemli olan bunun sürdürülebilir olmasıdır. İthalat ve ihracatın olmazsa olmazı lojistikdir (Ateş ve Işık, 2010).

Rekabet küreselleşme ile birlikte acımasız biçimde artmaktadır. Dünyada üretim ve ticaret ile ilgili kurallar yeniden şekillendirilmektedir. Son yıllarda güç merkezi Batı'dan Doğu'ya doğru hareket etmektedir. Bu yüzden Türkiye jeopolitik, jeostratejik konumunun farkına vararak oyunun kurallarını belirleyebilmeli ve pastadan hak ettiği payı alabilmelidir (Balcı ve Emirkadı, 2019).

Araştırmanın önemi, rekabet gücü açısından gelişmiş ülkelerin gerisinde kalan Türkiye'nin ihracat dışında döviz kazancı elde edebileceği bir araç olan transit ticaret ile rekabet gücünü artırabilmesi için öneriler geliştiren bir araştırma olması açısından literatüre katkı sağlayacaktır.

3.3. ARAŞTIRMANIN AMACI

Global ekonomik krize rağmen Türkiye ekonomisi gelişmektedir. Ekonominin güçlenmesi ile birlikte lojistik sektöründe gelişim göstermektedir. Bu gelişmelerle birlikte rekabet düzeyinde yükseliş göstermektedir. Rekabetin yoğunlaşması ile yerel işletmeler yabancı işletmeler karşısında rekabet güçlerini artırmak için ulusal ve uluslararası alanda başarı ve performans hedeflerini gerçekleştirmeye çaba sarfetmelidirler (Saridoğan, 2013).

Çalışmanın temel amacı, Türkiye'nin lojistik sektöründe rekabet gücünü belirleyen faktörler belirleyerek, rekabet gücünü artırmayı sağlayacak öneriler geliştirmektir. Aynı zamanda araştırma sonunda ortaya konacak öneriler doğrultusunda

dünyada Türkiye'nin lojistik sektöründe performansının artırılarak ülkemizin döviz kazancını artıracakları araçlar olan transit ticaret ve re-eksport kullanılarak rekabet gücünü artırmasına ilişkin seçenekler sunulacaktır.

3.4. ARAŞTIRMANIN YÖNTEMİ

Bu bölümde araştırmanın modeli, örnekleme yöntemi, verileri toplama, araştırmanın sınırlılıkları ve verilerin analizi ile ilgili bilgilere yer verilmiştir.

3.4.1. Araştırmanın Modeli

Türkiye'nin lojistik sektöründe rekabet gücü açısından incelenmesini amaçlayan bu çalışma nitel bir araştırmadır.

Nitel araştırma, insanın kendi potansiyelini keşfetme, yaşadığı dünyayı anlama ve yorumlama çabası, oluşturduğu sosyal çevre ve sistemleri keşfetmek için geliştirdiği bilgi üretme şeklidir (Baltacı, 2019).

İnsanın biyolojik, psikolojik, sosyal ve kültürel manevi tabiatı nedeniyle tek bir bilim dalı ile açıklamak ve anlamaya çalışmak yeterli olmamaktadır. İnsanın davranışları da stabil olmayıp, sürekli değişkenlik göstermektedir. Bu denli karmaşık bir yapıda olan insanı ve inşa ettiği sosyal çevre ve sistemleri anlamak için bütüncül bir bakış açısı ile incelemek gerekmektedir. Bir olguya karşı bütüncül anlayış yalnızca çoklu bakış açıları ile mümkündür (Şimşek ve Yıldırım, 2008).

Gözlem, görüşme, doküman analizi gibi nitel veri toplama yöntemlerinin kullanıldığı algı ve olayların doğal ve bütüncül biçimde nitel bir sürecin takip edildiği araştırma olarak tanımlayabiliriz (Şimşek ve Yıldırım, 2008). Nitel araştırma, araştırma problemini yorumlayan bir yaklaşım benimseyerek, disiplinler arası bütüncül bir bakış açısı ile araştırma yapmayı hedefleyen bir yöntemdir. (Altunışık ve Coşkun, 2010).

Nitel araştırmalarda genellikle üçtür veri toplanmaktadır. Bunlar aşağıdaki gibidir (Şimşek ve Yıldırım, 2008);

- *Çevre ile İlgili Veri:* Psikolojik, sosyal, demografik, kültürel ve fiziksel özellikler açısından araştırmanın yapıldığı çevreye ilişkin verilerden oluşur.
- *Süreçle İlgili Veri:* Araştırma sürecinde olup bitenler ve bu olanların araştırma grubu üzerindeki etkisi ile ilişkisidir.

- *Algılara İlişkin Veriler:* Araştırmaya dahil olan bireylerin süreç ile ilgili düşüncelerini kapsar.

Araştırmacı bu üç tür veriyi toplamak için görüşme, gözlem, yazılı materyallerin incelenmesi yöntemlerine başvurur. İnsanların duygularını, algılarını, deneyim ve bakış açılarını ortaya koymadaki en güçlü olduğu ve sıkça başvurulan yöntem görüşmedir. Görüşme sürecinin yazılı doküman ve belgeler ve gözlem ile desteklenmesi araştırmanın geçerlilik ve güvenilirliğini artırmaktadır (Şimşek ve Yıldırım, 2008). Türkiye'nin lojistik sektöründe rekabet gücünün artırılmasını amaçlayan bu araştırmada sosyal olguları, buldukları çevre içerisinde incelemeyi, araştırmayı ve anlamayı hedefleyen nitel araştırma yöntemi tercih edilmiştir. Bu araştırmada nitel araştırma deseni olan durum analizi seçilmiştir.

Nitel araştırma deseni, araştırmacının yaklaşımını oluşturan ve bu yaklaşım çerçevesinde araştırmanın tutarlı olmasına rehberlik eden bir strateji olmakla birlikte araştırma deseninin araştırma etkinliklerinin de bir biri ile tutarlı ve amaca uygun şekilde gerçekleşmesi adına araştırmacıya yol gösterir. Araştırmanın odağını belirlerken, veri toplama ve analiz yaklaşımlarının meydana getirilmesinde yol gösterirken, sınırları kesin olarak belirlenmiş bir Nitel araştırma deseni araştırmacıya esneklik sağlayarak araştırmanın her aşamasında bir biri ile tutarlı olması için rehberlik eder (Şimşek ve Yıldırım, 2008). Bu araştırmanın deseni durum analizi olarak belirlenmiştir.

Durum çalışması, araştırmada nasıl ve niçin sorularına odaklanan, araştırmacının olaylar üzerinde çok az ya da hiç etkisinin olmadığı, olay ya da olguyu kendi doğal yaşamı içinde çalıştığından olay ile gerçek yaşam arasındaki bağın gerektiği kadar açık olmadığı durumlarda kullanılır. Çeşitli veri toplama araçları kullanarak kendi doğal süreci içerisinde meydana gelen olayları zaman ve mekan kısıtlaması ile zengin bir biçimde betimlemeye çabalayan derin temellere oturtulmuş çalışmalardır (Subaşı ve Okumuş, 2017).

Analiz biriminin ne olacağının karar verilmesinde iyi belirlenmiş bir araştırma problemi yol gösterebilir (Şimşek ve Yıldırım, 2008). Üretici ve ihracatçı bir ülke olarak Türkiye'nin transit ticaret ve re-eksport açısından dünyadaki rakip ülkelere göre lojistik sektöründe rekabet gücü elde edebilmesi için belirlediği stratejileri rekabet gücü

açısından ne ölçüde etkili olduğunu belirlemek olan araştırma problemi, araştırma analiz birimi için bilgi vermektedir.

Gözlem, mülakat, görsel ve işitsel araçlar, dokümanlar, raporlar ve benzeri veriler vasıtası ile detaylı bir biçimde bilgiler toplanarak yapılan durum analizi araştırması nitel araştırma yaklaşımıdır (Creswell, 2013). Araştırmada ele alınan problem için lojistik sektörü, gümrük müşavirliği firması ve gümrük müdürlüğünde çalışan yetkililer ile görüşmeler yapılarak ve lojistik sektörü ve transit ticaret açısından gelişmiş ülkeler veriler ve raporlar halinde incelenmiş, Dünya Bankasının yayınlamış olduğu Lojistik Performans İndekslerinden yararlanılmıştır.

3.4.2. Araştırma Evreni ve Örneklemi

Olgu ve olayların açıklanması ve keşfedilmesinde, amaçlı örnekleme yöntemlerinden yararlanılmaktadır (Şimşek ve Yıldırım, 2008). Bir örneklemin seçiminde araştırmacının evren ile ilgili kendi bilgileri ya da çalışmanın amacına ilişkin ise bu örneklem türü amaca yönelik örnekleme olarak tanımlanmaktadır (Güler, Halcıoğlu ve Taşgın, 2013). Araştırmada amaçlı örnekleme yöntemlerinden tipik durum örnekleme kullanılarak ilerlenecektir.

Tipik durum örneklemesinde, tipik durumların seçilmesinde, genelde konu hakkında bilgili birey ya da kurumlar ile konu hakkında hazırlanmış türlü veri tabanları ya da araştırma sonuçları yardımcı olabilir. Tipik durumları seçerek evrene genelleme yapmak amacı gütmeyiz. Ortalama durumları araştırarak belli bir konu hakkında fikir sahibi olmak ya da bu konu, uygulama ya da yenilik ile ilgili yeterli bilgiye sahip olmayanları bilgilendirme amacı gütmektedir (Şimşek ve Yıldırım, 2008). Araştırma kapsamında tez danışmanımın tavsiyesi ve görüşme sorularımızın gümrük, lojistik ve dış ticaret işlemlerini kapsaması sebebiyle toplamda beş yetkili kişi olmak üzere Gümrük Müdürlüğünde çalışan iki kişi, bir üretici ihracatçı firma ihracat birimi sorumlusu, bir forwarder firma müdürü yetkilisi ve bir dökme yük gemisi operasyon elemanı ile görüşülmüştür. Tablo 3.1'de katılımcıların sektörü, görevi ve çalışma yıllarını inceleyebilirsiniz.

Tablo 3.1: Katılımcı Sektör, Görev ve Çalışma Yılları

	Sektör	Görev	Çalışma Yılı
Katılımcı 1	Gümrük	Gümrük Muayene Memuru	10
Katılımcı 2	Üretim	Üretici İhracatçı Firma İhracat Sorumlusu	3
Katılımcı 3	Gümrük	Gümrük Muhafaza Memuru	10
Katılımcı 4	Lojistik	Dökme Yük Gemisi Operasyon Sorumlusu	1,5
Katılımcı 5	Lojistik	Şube Müdürü	21

3.4.3. Verileri Toplama Tekniği

Türkiye'nin transit ticaret ve re-eksportta Pazar payını artırabilmesi, lojistik sektörü için rekabet gücünü artırabilmesi açısından yeniden yapılandırılması için yapılan araştırmanın verilerini elde etmek için nitel araştırmalarda kullanılan veri toplama yöntemlerinden birisi olan yapılandırılmış görüşme yöntemi kullanılmıştır. Örgüt bilimciler çalışmalarında örgütlerin çeşitli yönlerini ve özellikle kültürel ve sembolik boyutlarını incelerken temel veri toplama aracı olarak görüşmeyi kullanmaktadırlar. Sosyal bilimler alanında en yaygın veri toplama yöntemi olarak kullanılan yöntemlerden birisi olan görüşme yöntemi, bireyin deneyimleri, tutumları, şikâyetleri, duyguları ve inançlarına yönelik bilgi edinmede oldukça etkili bir yöntemdir (Şimşek ve Yıldırım, 2008).

Her türlü nitel görüşme çeşitlerinde, görüşme sayesinde, istenilen bilgiyi toplayabilirsiniz. Görüşme, katılımcı ve görüşmecinin katıldığı araştırma yapılan konu üzerine hazırlanan sorulara odaklanan karşılıklı biçimde yapılan konuşma süreci olarak tarif edilebilir. İnsanların etraflarındaki dünyayı nasıl ifade ettikleri, duygu ve davranışlarını anlamak için önemlidir. Geçmişte yaşanmış ve tekrar etmeyecek olaylar öğrenilmek istendiğinde görüşme yoluna müracaat edilmektedir. Veri toplamanın temel biçimi olan görüşmeye müracaat edilip edilmeyeceği verinin çeşidi ve görüşme tekniğinin erişilmek istenen bilgiyi alabilmek için en iyi yol olup olmadığının anlaşılmasına bağlıdır (Merriam, 2013).

Görüşme yöntemi nitel araştırmalarda farklı hedefler doğrultusunda kullanılabilir, temel olarak geçmiş, şimdi ya da gelecek ile ilgili tutum, davranış ve görüşler üzerine bilgi edinmek amacıyla yapılmaktadır. Araştırmacı tarafından görüşme esnasında alınan notlar yazılı metin haline dönüştürülerek daha sonra yapılacak olan veri analizinde kullanılmak üzere veri seti haline getirilmektedir. Yarı yapılandırılmış olan görüşme, görüşmeci tarafından önceden hazırlanan sorular sorularak

yönlendirilmekle birlikte, görüşme esnasında konu ile ilgili spontane gelişen konular ile ilgili sorularında sorulabildiği, nitel araştırmalarda yaygın olarak kullanılmaktadır. Araştırmacı yarı yapılandırılmış görüşme yönteminde genelde katılımcıdan randevu alır, konu metnine bağlı kalmak kaydı ile görüşme esnasında katılımcıya sorular yöneltilir (Güler, Halcıoğlu ve Taşgın, 2013).

Yarı yapılandırılmış görüşme formu oluşturulurken yazın incelenerek formda yer alacak sorular belirlenmiş, sorular belirlenirken Bayramoğlu (2008)'nin çalışmasında kullanmış olduğu formdan yararlanılmıştır. Örneklemenin değerlendirilmesi aşamasında kurum ve firma yetkilileri ile irtibata geçilerek randevu alınmış ve görüşülmüştür. Görüşmenin başında bilgilerin gizli tutulacağı belirtilmiş, katılımcıdan görüşmeleri not alma ve kayıt altına alma hususunda izin istenmiştir. Bunun yanı sıra katılımcıdan cevaplamak istemediği soruları yanıtızsız bırakabileceği hususunda bilgilendirme yapılmıştır. Görüşme boyunca soruların doğru cevaplanabilmesi için konu ile ilgili gerekli açıklamalar yapılmıştır. Görüşme boyunca hem kayıt cihazı kullanılmış hem de not olarak veriler kaydedilmiştir.

3.4.4. Araştırmanın Sınırlılıkları

Araştırma süreci içinde bazı katılımcıların kayıt cihazı kullanılmasını istememesi sebebi ile not alma yolu ile veriler kaydedilmiştir. Bunun yanı sıra görüşme önceden belirlenen bir süre zarfında gerçekleştiğinden, zaman sınırı içermektedir.

3.4.5. Verilerin Analizi

Toparlanan verilerin dışarıya aktarımı anlamına gelen veri analizi, araştırmacının gördüklerini, bireylerden duyduklarını, okuduklarını birleştirerek, indirgeme ve yorumlama ile sürece anlam vermek olarak tanımlanabilir. Veri analizi somut veriler, soyut kavramlar, tümevarım ve tümdengelim arasında, tanımlama ve yorumlama arasındaki ilişkiyi inceleyen bir süreç olarak ifade edilebilir. Buradan çıkan anlam ve algılar çalışmanın bulgularını oluşturmakta, bu bulgular ise, düzenlenen betimleyici açıklamalar, tema ya da kategoriler halinde olabilir, veriyle bütünleşerek veriyi açıklayan model ya da teoriye dönüşebilirler (Merriam, 2013).

Araştırma için yapılan görüşmeler esnasında alınan notlar ve tutulan kayıtlar bilgisayar ortamına aktarılarak veriler analize hazır hale getirilmiştir. Elde edilen nitel veriler içerik analiz tekniği kullanılarak veriler incelenip, yorumlanmıştır. Esas amacı

toplanan verilerin açıklanarak kavram ve ilişkilere ulaşmak olan içerik analizi, derin bir işleme tabi tutularak betimsel bir şekilde fark edilmeyen kavram ve temalar bu analiz ile keşfedilebilir. Veriler toplandıktan sonra kavramlaştırılarak, ortaya çıkan kavramlara göre mantıklı şekilde düzenlenmeli, buna göre veriyi açıklayan temalar saptanmalıdır. Bu yöntem ile verilerin içerisinde saklı olabilecek gerçekler ortaya çıkarılarak, benzer verileri belirli kavram ve temalar çerçevesinde bir araya getirerek okuyucunun anlayacağı bir düzeyde yorumlayarak düzenlemek gerekmektedir (Şimşek ve Yıldırım, 2008). İçerik analizi ile görüşme yöntemi ile edinilen nitel araştırma verileri 4 aşamada analiz edilir.

3.4.5.1. Verilerin Kodlanması

Metin ya da görsel verilerin ufak bilgi kategorileri içerisinde toplayarak, farklı veri tabanlarından gelen ve çalışmada kullanılan kodlar için kanıt aramak ve daha sonra bu kodlara etiket vermeyi içeren sürece kodlama süreci denilmektedir. Nitel bir çalışmada tüm veriler kullanılabilir olmadığından verilerde ayıklama yapılabilir bazıları ise göz ardı edilebilir. Araştırmacı verilerin uzunluğu ile ilgilenmez, metnin bölümlerine uygun olan kodların kısa bir listesini geliştirir (Creswell, 2013).

Bu süreç araştırmanın önemli bir kısmını teşkil etmektedir. Araştırmacı elde ettiği verileri amaca uygun biçimde ayıklamalıdır. Verilerin birden çok kez okunarak kodlama yapılmasını gerektiren bu süreç, araştırmanın sonuca ulaşabilmesi için oldukça önemlidir (Şimşek ve Yıldırım, 2008). Bu çalışmada görüşme esnasında elde edilen notlar bilgisayarda Word programına aktarılarak araştırma ile ilgili kodlar oluşturulmuştur.

3.4.5.2. Temaların Bulunması

Temalar nitel çalışmada, bir araya getirilmiş birkaç koddan meydana gelen geniş bilgi birimleri çalışmada ortak bir fikir oluşturmak amacıyla güder (Creswell, 2013). Temaların oluşturulması nitel bir çalışmada esas teşkil etmektedir. Tematik kategorilerin olmaması halinde araştırmacıların tanımlayacak, karşılaştıracak, açıklayacak bir veri setine sahip olmadıklarını gösterir (Ryan ve Russell, 2003). Araştırmayı başarıya götüren en önemli faktör temaları oluşturmaktır, amacı başarmak için kullanılacak en etkin veri temalardır (Harding, 2013).

3.4.5.3. Verilerin Kodlara ve Temalara Göre Düzenlenmesi ve Tanımlanması

Araştırmacı ilk olarak kodlamayı yaptıktan sonra, ikinci yapacağı işlem tematik kodlamadır. Daha sonra veriler incelenerek sistematik oluşturulur, elde edilen veriler ile tanımlama ve yorumlama aşaması olan üçüncü aşamaya geçilir. Son aşamada dikkat edilmesi gereken husus okuyucuya anlaşılır biçimde sunulmasıdır (Şimşek ve Yıldırım, 2008).

3.4.5.4. Bulguların Yorumlanması

Verilerin yorumlanması nitel araştırmanın en önemli sürecini kapsamaktadır. Kodların temalara dönüştürüldüğü, verilerin mantıklı hale getirildiği, okuyucuların anlayacağı şekle uygun düzenlendiği önemli bir süreçtir (Creswell, 2013).

3.4.6. Kodlama ve Temaların Oluşturulması

Kodlar nitel araştırmalarda kelime, sembol gibi biçimlerde atanan anımsatıcı, çağrıştırmacı, dikkat çeken söz öbeklerinden oluşmaktadır (Saldana, 2012). Görüşmeler sonucunda 27 sayfa metne ulaşılmıştır. Araştırmada kullanılan söz öbekleri elde edilen verinin içerisinden çıkarılmıştır. Temalar araştırmanın amacına yönelik biçimde oluşturulmuş aynı zamanda araştırma için önemli ya da araştırmanın amacına yönelik kodlar temaların altında toparlanmıştır.

3.5. ARAŞTIRMA BULGULARI

3.5.1. Strateji Geliştirme Süreci

Ülkelerin rekabet etmesinde önemli rol oynayan firmaların günümüz rekabet koşullarında faaliyetlerini sürdürebilmeleri, rekabetçi stratejiler geliştirerek esnek biçimde, günümüz koşullarına uyum sağlamaları gerekmektedir (Korkmaz, Baykara ve Akman, 2012). Ürün çeşidi ve müşteri memnuniyetinin önem kazandığı günümüzde, lojistik faaliyetler rekabetçi farklılık kaynağı haline gelmiştir. Stratejik rekabet sağlamada lojistik önem arz etmektedir. Geleneksel ve operasyonel lojistiğe göre stratejik lojistik birden fazla unsuru aynı anda koordine edebilme ve entegre edebilme özelliği açısından müşteriye değer katarak farklılaşmaktadır (Güner, Seçkin ve Coşkun, 2013).

Günümüzde son derece karmaşık bir yapıya bürünen ihracat işlemleri lojistiğin önemini artırmış, buna karşın geliştirilecek politikaların mutlaka lojistik stratejiler ile birleştirilip, entegre edilmesi, firmaların etkin bir strateji geliştirmesi zorunlu hale gelmiştir.

Tablo 3.2’de gösterildiği üzere strateji geliştirme süreci için performans, yetenekler ve kaynaklar olmak üzere 3 tema bulunmuştur.

Tablo 3.2: Strateji Geliştirme Süreci

No	Temalar	
1	Performans	<p>“Türkiye’nin coğrafi konumuna ilişkin ilkokuldan bu yana devamlı olarak bilgilendirme yapıyor. Baktığımız zaman hakikaten dünyada stratejik konum açısından, stratejik bir konuma sahibiz. Bunun lojistik ve transit açısından önemi Avrupa, Afrika ve Asya kıtalarının buluşma noktasında olması sebebi ile transitin göbeğinde yer almasıdır. Bundan yeteri kadar yararlanamıyoruz hem teknik alt yapı hem insan kaynakları açısından yeteri kadar cevap veremiyoruz.” (Katılımcı 1).</p> <p>“Şuan açıkçası Türkiye’de, bu bölgede ciddi şekilde, malum ekipman sıkıntısı ve gemilerde yer sıkıntısı oluşmakta, aslında Türkiye’de bölge itibari ile coğrafi yapı itibari ile malum üç tarafı denizlerle çevrili olduğu için, ciddi bir deniz trafiği hacmine sahip olması gerekiyor ama biz daha o hacmi de yakalamış değiliz. Açıkçası devlet teşvikleri ile ve iş adamlarının katkısı ile belli bir boyuta taşınabileceğini düşünüyorum.”(Katılımcı 5).</p> <p>“Karayolu olarak Avrupa’dan ileride olduğumuzu düşünüyorum. Bunun sebebini Türkiye’de geniş bir demiryolu ağının olmamasına bağlıyorum. Bu sebeple ekstra masraflar doğuyor. Karayolu Avrupa’da genelde demiryolundan sonra kısa mesafeler için kapıdan kapıya teslimlerde kullanılıyor. Türkiye de durum böyle değil. Bu konuda memnun değiliz. Hem limandan konteyner taşıma anlamında hem de çevre ülkelere taşıma anlamında. Avrupa’da demiryolu ile sevk yapılabilir ancak Türkiye’de durum böyle değil.”(Katılımcı 2).</p>
2	Kaynaklar	<p>“Gümrük müşavirleri memurlardan daha bilgili çoğunlukla. En azından B karnesine sahip olan bir kişi daha bilgili genele kıyasla. Memur olan arkadaşların bilgisini artırmak için ilave bir eğitim daha iyi olur diye düşünüyorum.”(Katılımcı 3).</p> <p>“İnsan kaynağımız açısından, nedense limanda bu işin okullusu olan çok az personel var. Yani, eskiden kalma beyaz yakalar geleneksel usullerle bu işleri yapıyorlar. Tabi bunun yavaş yavaş değişeceğini düşünüyorum. Okullu insanlar yetişiyor, bunların yerini alacaklardır.”(Katılımcı 4)</p>
3	Yetenekler	<p>“Ticaret bakanlığının randevu sistemi, sınır kapılarındaki yoğunluğu azaltarak zaman kavramını çok daha aktif bir biçimde kullanmamızı sağladı ve maliyet açısından elimizi güçlendiriyor. Sınır kapıları açısından çok daha aktif bir operasyonel gücümüz olacak.”(Katılımcı 1)</p> <p>...her şey hızlı şimdi, mesela kuru yük diye tabir ettiğimiz bir yer var, konteyner yerinden ayrı olarak. Orada manifesto dediğimiz olay, mesela atıyorum Msc’nin bir tane gemisinden, 2000 tane konteyner inecek, o 2000 konteyneri listeli halde veriyorlardı eskiden düşün o kaç tane kağıt yapar, belki yüz tane kağıt yapar, hani arkalı önlü nerden geliyor nereye gidiyor. Şimdi bu yok. Bu tamamen şuan bilgisayar ortamından bilgisayar ortamına aktarılıyor, daha sonra onaya sunuluyor, her şey, yakıt vb. bu şekilde, beyannameleri , onayları hep bu şekilde yapıyor. (Katılımcı 3).</p>

3.5.1.1. Performans

Küreselleşme ve teknolojik gelişmelerle birlikte iletişimin hızlanması, insanların bilgiye çabuk ulaşabilmesi rekabeti uluslararası boyuta taşımıştır. Globalleşme ile birlikte dış ticaret işlemlerinin daha karmaşık bir yapıya bürünmesi lojistiğin önemini artırmıştır. Ülkeler ve firmalar lojistik altyapılarını, kaynak ve yeteneklerini güçlendirerek performanslarını artırmaya çabalamaktadır.

Lojistikte rekabet stratejilerini belirlemede önemli bir unsur olan performans ile lojistik sektörü içerisinde bir adım daha öne çıkabilirsiniz.

“Bürokratik engeller vb. nedenler ile mevzuat açısından kendimizi geliştiremiyoruz. Yakın zamanda Çin’in geliştirmeye çalıştığı bir kuşak bir yol projesi var. Bunun dezavantajı yeterince üreten bir ülke konumuna gelmezsek, rekabet edebilir konuma ulaşamazsak Çin bu konuda, hazırlamış olduğu alt yapıyı kendisi kullanarak bizi baskılayabilir” (Katılımcı 1).

Katılımcı 5 ise lojistik performansımızın artırılması ile ilgili;

“Bölge ve ülke olarak yapı olarak çok müsait ülkemiz, bunla ilgili daha önce firma bazında birkaç intermodel çalışması yapıldı, hatta bizim eski çalışmış olduğumuz şirkette dahil İzmir’den böyle bir intermodel çalışması yapıldı, özellikle bizde hem deniz yolu hem demiryolu hem karayolu bunları birleştirerek müşterilere bu şekilde bir program yapılması için altyapı çalışması yapmıştık daha önce ancak o anki şartlara göre hem maliyetler hem de yapı açısından ciddi bir potansiyelde olmadığı için istediğimiz verimi alamadık, ama yapı olarak tabii coğrafi konum olarak bence Türkiye buna çok acık ve ciddi değerlendirilmesi gereken, bir ülke, buradan ciddi yatırımlar yapılarak ciddi verimler alınabilir, ama tabii tamamen yatırımla ve çalışma ile alakalı bir durum, gene bununla ilgili önümüzde ciddi bir sürenin olduğunu düşünüyorum, ama yapılabilmesi adına bence, bununla ilgili profesyonel çalışmalar yapılması halinde, bu daha önce saymış olduğun, Rotterdam, Antwerp limanlarından daha da verimli olabilecek bir yapıya sahip olabileceğini düşünüyorum, çünkü tam orta bölgedeyiz, doğuyla, uzak doğuyla, Amerika bu kısmı düşünürsek, bu kısımda direk ana merkez olarak düşünülüp buradan ciddi dağıtımlar yapılabileceğini düşünüyorum, ama tabii gerekli altyapı gerekli çalışmalar gerekli yatırımlar, yapılması halinde, şuan henüz bu yapıda değiliz maalesef (Katılımcı 5).

Buradan da anlaşılacağı üzere lojistik performansımız hem mevzuat yetersizliği hem de alt yapı yetersizliği nedeni ile başarı sağlayamamaktadır.

3.5.1.2. Kaynaklar

Firmalar strateji belirlemede sahip oldukları değerler ile birlikte rekabetçi çevreyi, iç ve dış çevre bağlamında inceleyip strateji belirlerken kaynak bulma arayışına girmeleri gerekmektedir (Bal, 2010). Bununla birlikte eğer doğru bir strateji oluşturulmadan firmanın kaynaklara yaptığı yatırım boşa gider ve kaynak israfı meydana gelir (Acar ve Zehir, 2008).

Firmalar rekabet ettikleri çevrelerde öncelikli olarak dışsal analize yönelerek fırsat ve tehditlere odaklanmaktadır. Sürdürülebilir rekabet avantajı için güçlü ve zayıf yönlerin belirlenmesi şeklinde tanımlayabileceğimiz içsel analizin önemi sürdürülebilir rekabet avantajı için önem arz ettiği anlaşılmıştır (Bal, 2010).

Firmalar dış çevre analizinde öncelikle rekabetçi çevrelerini incelemeli fırsat ve tehditleri ortaya çıkarmalıdır. Bunun yanı sıra rekabet stratejilerini belirlemeli ve belirlediği stratejileri uygulayabilmek için gereken kaynaklara ulaşmalıdır (Bal, 2010). Katılımcı 3 ve katılımcı 4'ün işaret ettikleri gibi, sektörel olarak yetişmiş insan kaynağı sorunu mevcuttur.

3.5.1.3. Yetenekler

Yetenek taklit edilemeyen, yerine başka bir şeyin koyulamadığı, takas edilemez kaynaklar olmakla birlikte bir pazarda, bir alt birimin maliyet veya farklılık üstünlüğünü desteklemek için elzemdir. Bir kurum ya da firmanın rekabetçi üstünlüğünün artırılabilmesi yetenek kapasitesinin artırılması ile mümkündür (Papatya, 2003).

Katılımcılardan elde edilen bilgilere göre yetenek değerlendirilirken;

“Dökme yük taşımacılığında demir-çelik sektöründe Türkiye gerçekten ciddi bir önder. Özellikle Gemlik, Aliğa ve Karadeniz Ereğli'den çok fazla diğer ülkelere yük taşıyoruz ve bunların operasyonu da çok hızlı oluyor, diğer ülkelerden örnek veriyorum, Romanya'dan, Ukrayna'dan ya da İspanya'dan buraya getirdiğimiz yük ya da buradan yükleyip başka yerlere götürdüğümüz yüklerde oluyor, ama oradaki operasyonlar çok yavaş ilerliyor, gerek onların çalışma kültürü olsun, Yunanistan'da mesela, adamlar orda saat dörtten sonra paydos ediyor ve hiçbir şekilde çalışmıyorlar, ben bir şekilde geç kaldığımı söylüyorum ve overtimeli çalışmaya devam ediyorum, benim gemimi yükleyin ya da tahliye edin şeklinde talepte bulunuyorum ama hiçbir şekilde çalışmıyorlar, Türkiye'de böyle bir şey hiçbir zaman söz konusu olamaz 7/24 tek posta ya da çift posta, bu

postalardan kastımızda liman vinçleri, müsaitlik durumlarına göre çok hızlı bir şekilde çalışıyorlar. Demir çelik sektöründe gerçekten altyapı çok iyi” (Katılımcı 4).

Katılımcının ifadelerinden operasyonel süreçler limanlarda, dökme yüklerde, civar ülkelere nazaran daha hızlı hizmet verildiği anlaşılmaktadır.

“Muayenenin işlemleri de e belge şeklinde, beyanname işlemleri de, sadece mühür kontrolü ve takma işi var elle yapılabilen, genellikle her şey şuanda bence güzel, eksikleri vardır belki ufak tefek kopmalar gidip gelmeler olabiliyor sistemlerde o ayrı ama, limanın farklı bir sistemi var giriş çıkış işlemleri için, kara taşıtları için ayrı bir sistemi var, ikisi de şu an iyi, bana göre çok iyi” (Katılımcı 3).

Katılımcı 3’ün ifadesine göre gümrüklerde ve limanlarda teknoloji kullanımı yüksek, bununla birlikte işlemler internet ortamında yapılabilir ve takip edilebilir konuma getirilmiş. Bu durum gümrük ve liman işlemlerinin hız kazanmasını sağlamakta, liman ya da gümrüklerde kontrollerin hızla gerçekleşmesini ve bekleme sürelerinin ortadan kalkmasını sağlamaktadır.

3.5.2. Lojistik Sektöründe Rekabet Gücünün Belirleyicileri

Globalleşen dünyada uluslararası ticaretin hızla artması, üretimin daha çok paylaşılması, ürünlerin raf ömürlerinin kısılması ve artan global rekabet sebebi ile lojistik, stratejik rekabet avantajı sağlama önemli bir unsur haline gelmiştir. Küresel ticaretteki değişimler ve ortaya çıkan yeni dinamikler nedeni ile uluslararası alanda sürekli yeni lojistik merkezler kurulmaktadır. Bununla birlikte de uluslararası ticarete sürekli artarak büyümektedir. Buna bağlı olarak uluslararası ticarete dönüşüm ve değişimlerin çoğu lojistik faaliyetlerde gerçekleşmektedir. Global pazarlarda lojistik rekabet avantajı sağlamak için en önemli unsurdur. Mal ya da hizmetin rakiplerden önce daha düşük maliyetle ve daha hızlı ulaştırılması lojistik faaliyetlerin özünü oluşturmaktadır (Kara, Tayfur ve Basık, 2009).

Tablo 3.3: Lojistik Sektöründe Rekabet Gücünün Belirleyicileri

No	Temalar	İfade Edilen
1	Gümrük ve Sınır Ticaretinin Etkinliği	“...lojistik ve transit açısından önemi, Avrupa, Afrika ve Asya kıtalarının buluşma noktasında olması sebebi ile, transitin göbeğinde yer alıyor. Bundan yeteri kadar yararlanabiliyor muyuz, hem teknik alt yapı hem insan kaynakları açısından yeteri kadar cevap veremiyoruz.” (Katılımcı 1)
2	Ticaret ve Ulaşım Altyapısının Kalitesi	“...çok ciddi hacme ve potansiyele sahip ve ülkeler ve limanlar, bugün Rotterdam limanı çok ciddi bir teknoloji ve altyapı yatırımlarına sahip, Türkiye’ye göre kıyaslanacak durumda değil, bizim daha bu boyutta, ciddi yol almamız lazım, çok ciddi eksiklerimiz var...” (Katılımcı 5)
3	Fiyat	“Bölge açısından coğrafi yapı açısından açıkçası, biz rekabetçi fiyatlara sahibiz diyebilirim ama burada tabi dünyada belli başlı oyuncular var, ciddi şekilde bu yapıyı elinde tutan özellikle Çin, dünya ticaretinin neredeyse %80’i Çin’in elinde olduğu için denizyolunda da aynı şekilde, bundan bahsediyorum, %80,%85 i bunlara ait oluyor, e tabi bu ülkelerin istediği yönde dünya ticareti de açıkçası yön bulduğu için, biz biraz küçük oyuncu olarak kalıyoruz, ama coğrafi yapı olarak açıkçası, ülkemizde müsait bir konumda olduğu için burada tabi bazı ülkelere göre, şu an Çin’e göre çok fazla rekabetçi olabileceğimizi söyleyemem ama, bunun dışında işte Avrupa ya da bu tarz bölgelerden çıkacak ürünlerle ilgili, ya da konsollarla ilgili rekabetçi olabildiğimizi düşünüyorum” (Katılımcı 5).
4	Kalite ve Yeterlilik	“...bizim için, müşteri için yükleyici için zamanında yükleyebilmesi, alıcının da zamanında teslim alabilmesi yeterlidir. Tabi fiyatta hizmete dâhil.” (Katılımcı 2) “Türkiye’de insan gücüne dayalı bir lojistik faaliyetler var. Bundan kaynaklı zaman ve maddi kayıplarda oluşabiliyor. Biraz daha arge yaparak, mekanik hale dönülürse, hem maddi olarak rakabet gücü artar, hemde insan kaynaklı sorunlar çözülmüş olur. Biz biraz daha amatörüz. İşlerin yürütülmesi açısından biraz daha profesyonel hale gelinebilir” (Katılımcı 1).
5	Takip ve İzleme	“Sevkiyatları izleme açısından bizim çalıştığımız iki forwarder, bize özel bir program tanımladı. Yaptığımız bütün yüklemelerin canlı olarak nerde olduğunu, ne zaman boşaltılacağını görebiliyoruz. Güzel bir ekran. Hizmet almak hoş, ayırıcı bir özellik, forwarder olmasına rağmen böyle bir hizmeti vermiş olması bizi açıkçası şaşırttı. Hem istatistik anlamında mevcut çıkışlarımızı takip edebiliyoruz, hem yüklerimizi ve bookinglerimizi takip edebiliyoruz. Böyle bir alt yapı bizim için bir artı oldu” (Katılımcı 2).
6	Zamanlama	“...salgın döneminde, benim uzmanlık alanım denizyolu olduğu için ben yine denizyolu ile ilgili düşünce ve fikirlerimi beyan edeyim, burada son zamanlarda yaklaşık dört beş aydan beri yaşanan bu ekipman sıkıntısı vs aktarma limanlarındaki sıkışıklıklar nedeni ile transit sürelerde ve kargo teslimatlarında ciddi gecikmeler yaşanabiliyor, son dört beş aydan beri bu biraz daha bir boyut atladı, özellikle aktarma limanlarındaki sıkışıklıklar, iki hafta üç hafta gibi, ürünlerin geç teslimatına yol açabiliyor, şuan böyle bir sorunumuz mevcut dönem itibari ile ama tabi bu sıkıntılar bu salgın dönemi geçtikten sonra sürecin yine normale döneceğini öngörüyoruz diyebilirim.”(Katılımcı 5)

3.5.2.1. Gümrük ve Sınır Ticaretinin Etkinliği

Gümrük ve sınır kurumlarının performansı ile ticaret ve ulaştırma altyapısının kalitesi düşük olan ülkeler, aynı zamanda daha düşük kalitede lojistik hizmetlere sahip olan ve daha kötü performans gösteren ülkelerdir (Arvis, vd., 2018).

Katılımcı 1 Türkiye’de gümrük ve sınır ticaretinin etkinliği için;

“...lojistik ve transit açısından önemi, Avrupa, Afrika ve Asya kıtalarının buluşma noktasında olması sebebi ile, transitin göbeğinde yer alıyor. Bundan yeteri kadar yararlanabiliyor muyuz, hem teknik alt yapı hem insan kaynakları açısından yeteri kadar cevap veremiyoruz” (Katılımcı 1).

şeklinde ifade etmiştir. Coğrafi konumu itibari ile ülkemizin transit güzergah olarak orta noktada bulunmasının avantaj teşkil etmesi ancak, teknik ve altyapı olarak insan kaynakları açısından ülkemizin yetersiz kaldığını düşünmektedir.

Katılımcı 3

“Bizde daha çok karayolu kullanılıyor. Liman işlemleri Türkiye’de çok iyi. İndirme bindirme, depolama, antreposu çok iyi. Yük demiryolu ile aradaki limana geliyorsa, örneğin İzmit’e getirildi, İzmit’ten Gürbulak’a gidecek oraya kadar tren olsa daha güzel olurdu. Tır değil de trene bindirilse çok daha iyi olacak hem zaman hem maliyet açısından” (Katılımcı 3).

açıklamasında bulunmuştur. Karayolu taşımacılığı ve liman faaliyetlerinde iyi performans göstermekte olduğu anlaşılmaktadır. Zaman ve maliyetlerin önemli olduğu lojistik faaliyetler için multimodel taşımacılığa önem verilmesi, demiryolu hatlarının artırılması ve iyileştirilmesi gerektiği vurgulanmaktadır.

3.5.2.2. Ticaret ve Ulaştırma Altyapısının Kalitesi

Karayolu, demiryolu, havayolu, iç suyolları, denizyolu, boru hatları gibi ulaştırma sistemleri ulaştırma altyapısını oluşturur. Hammaddelerin ve ara malların üretim yerlerine, nihai çıkan ürünlerinse son kullanıcıya ulaştırılması, ulaştırma sistemleri ile sağlanabilmektedir. Bu yüzden bölgesel kalkınmanın gerçekleşebilmesi için ulaştırma altyapısı ve kalitesi esas teşkil etmektedir. Ulaştırma altyapısının gelişmesi taşıma maliyetlerini aşağı çekerek, ticareti ve iktisadi faaliyetleri destekleyip, teşvik ederek, iktisadi farklılıkların mekânda yayılmasını sağlar ve bölgesel oluşan ekonomik farklılıkları azaltır (Saatçioğlu ve Karaca, 2013).

Katılımcı 4 Türkiye’de ticaret ve ulaştırma altyapısının kalitesi için;

“...bazı limanlarımız bu konuda çok gelişmiş. Bir önceki soruda belirttiğim gibi, mesela kamyon eksikliği, yurtdışında özellikle, Karadeniz, Akdeniz, Adriyatik ve Ege çok çalışıyoruz, mesela oradaki limanlarda bu şekilde bir sorunla çok nadir karşılaşıyoruz, ben 1,5 yılda 2- 3 kere şahit olmuşumdur. Ama Türkiye’de de bu sorunu çok sık yaşıyoruz, yani örneğin Romanya’da liman içersin de demiryolu ile ulaşım çok çok iyi, yani çok gelişmiş, biz direk orda kamyonlara, treyler ya da vagonlara çok sık tahliye ediyoruz ve hiç bekleme olmuyor, ama Türkiye’de bunu çok sık yaşıyoruz” (Katılımcı 4).

şeklinde ifadesine göre Türkiye’de dökme yüklerin yüklenmesi ya da tahliyesinde limanda eşya kamyonlara aktarılmaktadır. Bu da kamyonların yetersiz olması nedeniyle gecikmelere yol açmaktadır. Yurtdışı limanlarında yaptıkları tahliyelerin demiryolu kullanımını yaygın olan ülkelerde daha sorunsuz ve hızlı gerçekleştiği anlaşılmaktadır. Türkiye intermodel taşımacılıkta demiryolu kullanımını artırarak lojistiğin iki esas amacı olan zaman ve maliyet ile rekabet gücünü artırabilir.

“Türkiye’de yeni liman yatırımları var, yeni teknolojiler ile donatılıyorlar. Farklı destinasyonlar açılabilir kapasite arttığında buda maliyetleri düşürecektir. İhracatçı açısından olumlu adımlar var genelde, üzerinde çalışılması gerekir” (Katılımcı 2).

ifadesinde belirterek, liman yatırımları ve teknoloji kullanımının, farklı varış noktaları için yük kapasiteleri arttıkça maliyetlerin düşeceği ve buna yönelik çalışmaların önemine değinmektedir.

3.5.2.3. Fiyat

Yurtiçi taşımacılıkta fiyatta rekabet önem arz etmekteyken, uluslararası taşımacılıkta rekabeti belirleyen faktörler hız ve kapasite olarak ortaya çıkmaktadır. Farklı taşıma modlarına göre farklı rekabet unsurları meydana gelmektedir. Örneğin demiryolu taşımacılığında fiyat ve kapasite rekabet unsuru iken, karayolu taşımacılığında fiyat ön plana çıkmaktadır. Denizyolu taşımacılığında ise fiyat, hız, kapasite, sözleşme süresi, hizmet kalitesi esas unsurlar olmaktadır. Lojistikte en büyük sorun dengesiz fiyatlardır (www.lojistikhatti.com, 2020).

“Rekabetçi fiyatlar ancak sürdürülebilir olursa performans da bir fark yaratacağını düşünüyorum. Spot işlerde rekabetçi fiyatlar bulunabiliyor ama bu sürdürülebilir olmuyor. Ne kadar güzel fiyat deyip %30 arasında fark var dediğimiz oluyor, 15 gün sonra sorduğumuzda garip bir fiyat geliyor. Buda müşteriye sürekli fiyat artırmak durumu oluyor. Biz katma değerli bir ürün satmıyoruz. Bu şekilde nakliye hizmeti de vermiş oluyoruz. Müşterinin kapisına kadar ürün teslim etmek bize artı bir şey katıyor. Tabi

fiyatın rekabetçi olması bizim Avrupa da olsun diğer bölgelerde olsun rekabetçi olmamızı sağlıyor. Ancak dediğim gibi bunun sürdürülebilir olması lazım” (Katılımcı 2).

Katılımcı 2'nin ifadesine göre, fiyatlardaki istikrarsızlık firmanın ihracatlarına olumsuz yansımaktadır.

“Bölge açısından açıkçası biz rekabetçi fiyatlara sahibiz diyebilirim ama, burada tabi dünyada belli başlı oyuncular var, ciddi şekilde bu yapıyı elinde tutan özellikle Çin, dünya ticaretinin neredeyse %80'i Çin'in elinde olduğu için denizyolunda da aynı şekilde, bundan bahsediyorum, %80, %85 i bunlara ait oluyor, e tabi bu ülkelerin istediği yönde dünya ticareti de açıkçası yön bulduğu için, biz biraz küçük oyuncu olarak kalıyoruz, ama coğrafi yapı olarak açıkçası, ülkemizde müsait bir konumda olduğu için burada tabi bazı ülkelere göre, şu an Çin'e göre çok fazla rekabetçi olabileceğimizi söyleyemem ama, bunun dışında işte Avrupa ya da bu tarz bölgelerden çıkacak ürünlerle ilgili, ya da konsollarla ilgili rekabetçi olabildiğimizi düşünüyorum şu an için bununla ilgili gerekli çalışmaların yapıldığını da biliyorum, kısaca böyle özetleyebilirim” (Katılımcı 5).

Katılımcı 5'in ifadelerine göre bölgesel anlamda, rekabetçi fiyatlar ile sevkiyatlar organize edilebilmekte. Lojistikte armatörlerin çoğunun yabancı olması, konteyner taşımacılığında dışa bağımlılığı meydana getirmektedir. Buna karşın Türkiye'nin fiyatta rekabette Avrupa bölgesindeki navlunlar ile kıyaslandığında Türkiye'nin fiyat olarak rekabet edebildiğini belirtmektedir.

3.5.2.4. Kalite ve Yeterlilik

Kalite ve yeterlilik, insanların ve sistemlerin hata yapması ve mükemmelere ulaşmak arzusundan meydana gelmektedir. Bir ürün ya da hizmetin özelliklerini belirleme ya da ortaya çıkabilecek ihtiyaçları karşılama derecesi olarak ifade edilebilir. Lojistik sektöründe kalite kavramının doğru kullanımı ve kalitenin iyileştirilmesi sonucu sektörde birçok kazanımlar elde edilebilecektir. Bunun sonucunda maliyetler azalacak, özellikle taşıma ve elleçleme maliyetlerinin azalması karlılık oranlarını artıracaktır. Teknolojik yeniliklerin lojistik sektörüne aktarılması ile servis kalitesi artarken, iş gücü maliyetleri azalacaktır. Sistem ve iş gücü kalitesinin artması, üretken ve verimli bir çalışma ortamı meydana getirerek düzenli bilgi akışı sağlayacak, gereksiz zaman kayıpları ve maliyetlerin önüne geçecektir. Kalite kavramının lojistik faaliyetlerin tüm süreçlerine yayılmasına sektörün ihtiyacı vardır (T.C. Milli Eğitim Bakanlığı, 2011).

“Türkiye’de işi çok iyi yapan firmalar var bunlarla çalışıyoruz biz bu alanda, çokta memnunuz uzun yıllardır çalışıyoruz. İşlerini iyi yapanlar var. Ama daha böyle spot

iş yapanlar, şu işi alayım daha sonra bakarız şeklinde çalışanlar var. Genellikle dediğim gibi burada sürdürülebilirlik vurgusu önemli, genellikle düzenli sevkiyatlarda zamanında istenilen tarihte sağlanabilmesi önemli. Bunu yapamadığı zaman nakliye firması bir daha iş alabilmesi zor oluyor. Bunun iyi bir şekilde planlanması gerekiyor. Genel olarak bizim lojistik firmalardan beklentimiz bu yönde oluyor. İyi bir planlama” (Katılımcı 2).

Katılımcı 2'nin ifade ettiğine göre lojistik hizmeti aldıkları firmalardan beklentilerinin iyi bir planlama olmasıdır.

“...denizyolu olarak baktığımız zaman, bizim vermiş olduğumuz hizmet forwarderlık olarak geçtiği için, biz aracı kurumuz, bunun dışında armatörlerin vermiş olduğu hizmete baktığımız zaman zaten alışmış olduğumuz armatörlerin nerede ise %98'i, %99'u diyeyim, yabancı yani Türk olmayan armatörler, yine bu durumda onlarla birebir diyalog sağlayıp bütün programları yapıyoruz, burada bizim aradaki yeterliliğimiz açısından soruyorsanız bu konuda özellikle gene dışa bağımlı olduğumuzu söyleyebilirim, burada tamamen armatörlerle ortak çalışma yapılarak birlikte yürüttüğümüz bir program bu” (Katılımcı 5).

ifadelerini kullanmıştır. Konteyner taşımacılığında yabancı armatörlerin çokluğu, lojistikte dışa bağımlılığı doğurmakta, yurtdışı armatörlerin belirlediği programlara uyulması gerekmektedir.

“Ulaşımı hep tren yolu düşündüğüm için hep, her yerde yol olası ulaşımın kaliteli olduğu anlamına gelmez bence. Karayollarımız var, karayollarımıza bağlanmak için kaliteliyiz ama bence bu yeterli değil” (Katılımcı 3).

ifade etmiştir. Karayolları altyapımızın güçlü olduğunu fakat bunun yeterli gelmeyeceğini, tren yolu ile desteklenmesi gerektiğini belirtmiştir.

3.5.2.5. Takip ve İzleme

Lojistikte takip ve izleme bir ürünün üretiminden tüketimine kadar tedarik zinciri içerisindeki tüm süreçlerinin izlenebildiği, elde edilen verilerin işlenerek, raporlanabildiği bir süreç olarak ifade edilmektedir (www.lojiport.com, 2021).

“Sevkiyatları izleme açısından bizim çalıştığımız iki forwarder bize özel bir şey tanımladı. Yaptığımız bütün yüklemelerin canlı olarak nerde olduğunu, ne zaman boşaltılacağını görebiliyoruz. Güzel bir ekran. Hizmet almak hoş, ayırıcı bir özellik, forwarder olmasına rağmen böyle bir hizmeti vermiş olması bizi açıkçası şaşırttı. Hem istatistik anlamında mevcut çıkışlarımızı takip edebiliyoruz hem de yüklerimizi ve bookinglerimizi takip edebiliyoruz. Böyle bir alt yapı bizim için bir artı oldu” (Katılımcı 2)

ifadesine göre, takip ve izleme akabinde, sevkiyatların istatistiki anlamda raporlanması yazılımlar vasıtası ile yapılabilmekte. Takip ve izleme açısından tüm sevkiyat süreci takip edilebilir olduğu görülmektedir.

“...yapmış olduğumuz konteyner sevkiyatlarında takip sistemimiz var, konteyner tracking gibide düşünülebilir, ya da armatörlerin kendi sistemleri de var, oradan konşimento numaraları ya da konteyner numaraları girilerek yükün nerde ne şekilde olduğunu görebiliyorsunuz, sonuçta bizde bu sisteme dahiliz, bizim gibi bir çok firmada dahil, şuan kullanılan hizmetler servisler zaten global ve bu sistem armatörlerin kurmuş olduğu sistem olduğu için dünyadaki tüm firmalarda bu sistem üzerinden gerekli kontrolleri yapıyor, aslında dijital bir ortamda, onun için yan kısacası, yurtdışındaki, ya da Rotterdam’daki ya da Antwerp’teki bir forwarder şirketinin ya da nakliye şirketinin takip sistemi nasılsa bizde aynı sistemi kullandığımız için bizimde kargolarla ilgili takip durumumuz aynı şekilde, aynı yapıya sahibiz...” (Katılımcı 5)

ifadesine göre uluslararası alanda kullanılan takip sistemlerinin kullanılması nedeni ile deniz taşımacılığında takip ve izlemenin iyi durumda olduğu anlaşılmaktadır.

3.5.2.6. Zamanlama

Lojistikte mal ya da hizmetlerin hızlı ve güvenli biçimde alıcılarına ulaştırılması önem arz etmektedir. Ülkelerin lojistik performanslarını ölçen bir diğer unsur kargoların zamanında teslim sıklığı oranıdır.

Kargoların zamanında teslimat oranı, bir dönem içindeki teslimatların söz verilen tarihlerde ulaştırılma oranını gösteren performans göstergesidir (Lojistik Sözlük, 2011).

Katılımcı 1’in ifadesine göre;

“Ticaret bakanlığının randevu sistemi, sınır kapılarındaki yoğunluğu azaltarak zaman kavramını çok daha aktif bir biçimde kullanmamızı sağladı ve maliyet açısından elimizi güçlendiriyor. Sınır kapıları açısından çok daha aktif bir operasyonel gücümüz olacak” (Katılımcı 1).

Ticaret Bakanlığı’nın yeni çıkardığı uygulamasından haber vermekte, bu uygulama ile birlikte gümrüklerde yoğunlukların azalarak, demuraj gibi maliyetlerin düşmesine ve hem zaman hem maliyet açısından ciddi bir tasarruf meydana geleceğini bildirmektedir.

Katılımcı 2 lojistikte eşyaların zamanında teslim edilme sıklığı ile ilgili;

“...ihracat tarafında bir problem ile karşılaşmıyoruz. DHL, TNT, UPS herhangi bir sorun yaşamıyoruz. Ama ithalat tarafında ben devlet tarafından çok şikayetçiyim. Çok uzun süreler bekletiliyor kargolar. Reliase edilemeyişi sürekli bir gümrükleme isteği. Mal bedelimiz çok düşük. Numune bazlı. Müşteriden numune istiyoruz. Ben yeri geliyor 3000 TL’lik fatura ödüyorum. Kavanozların bedeli iki TL kdv dâhil, ancak ben bunlar için gümrükleme masrafı ardiye vs. oluştuğunda çok ciddi paralar harcıyorum” (Katılımcı 2).

ifadesine göre, numune bazlı teslim alınan eşyaların gümrük kıymetlerinin düşük olmasına karşın gümrüklerde bekletilmesi ve gümrük işlemlerinin masraflı biçimde bitiriliyor olması, firmaların numune bazlı getirdikleri ürünleri üretip ihraç etme potansiyellerini düşürerek, uluslararası pazarlarda rekabet etmelerini zorlaştırabilir.

3.5.3. Lojistiğin Rekabet Gücüne Etkisi

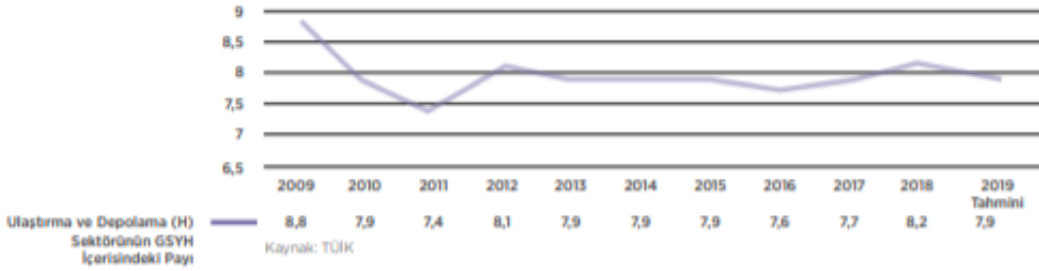
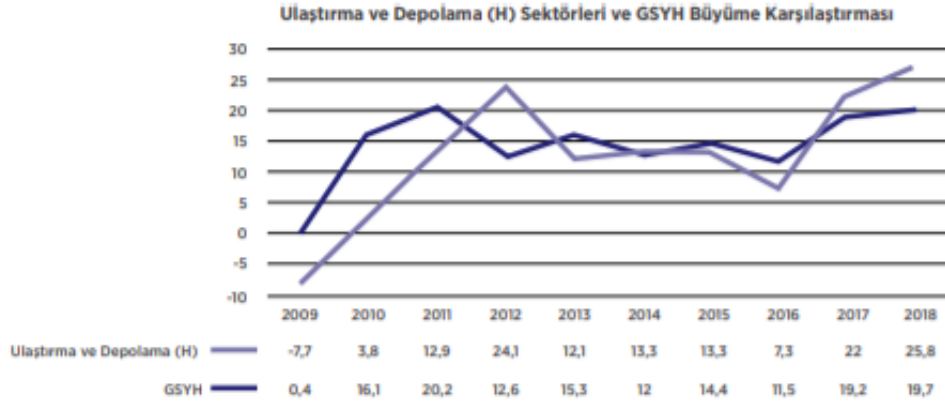
Dış ticaret ve lojistik faaliyetler birbirine entegre olarak ayrılmaz bir bütündür. Şüphesiz lojistik faaliyetlerdeki gelişmeler ülkelerin dış ticaret rakamlarına da yansımaktadır. Tablo 3.4. ve Tablo 3.5. de ithalat ihracat rakamları ve ulaştırma ve depolama sektörleri ve GSYH büyüme karşılaştırmaları rakamlar ile gösterilmiştir.

Tablo 3.4: 2010-2019 İthalat ve İhracat Rakamları

YIL	İHRACAT	İTHALAT	İHRACAT İTHALAT FARKI
2010	113.883.219.184	185.544.331.852	-71.661.112.668
2011	134.906.868.830	240.841.676.274	-105.934.807.444
2012	152.461.736.556	236.545.140.909	-84.083.404.353
2013	151.802.637.087	251.661.250.110	-99.858.613.023
2014	157.610.157.690	242.177.117.073	-84.566.959.383
2015	143.838.871.428	207.234.358.616	-63.395.487.188
2016	142.529.583.808	198.618.235.047	-56.088.651.239
2017	156.992.940.414	233.799.651.234	-76.806.710.820
2018	167.920.613.455	223.047.094.482	-55.126.481.027
2019(3.Çeyrek)	125.764.632.467	148.428.391.455	-22.663.758.988

Kaynak: TÜİK verileri incelenerek hazırlanmıştır.

Tablo incelendiğinde 2017 yılı dışında, 2013 yılından bu yana dış ticaret açığının azalma eğiliminde olduğu görülmektedir.

Tablo 3.5: Ulaştırma ve Depolama Sektörleri ve GSYH Büyüme Karşılaştırması

Kaynak: Güler, 2020, s. 18.

Türkiye’de lojistik sektörünün büyüklüğü ve Türkiye ekonomisi içerisindeki yerine ilişkin değerlendirmeler için Avrupa Birliği Ekonomik Faaliyetlerin İstatistik Sınıflaması NACE REV.2 GSYH içerisindeki paylar incelenebilir. Ulaştırma ve Depolama faaliyet alanı altında yalnızca yüke ilişkin bilgiler değil, yolcu taşımacılığı faaliyetleride yer almaktadır (Güler, 2020).

Tablo 3.5.de görüldüğü üzere 10 yıllık dönemde ulaştırma ve depolama sektörünün yıllık olarak büyüme oranlarının GSYH ile paralellik gösterdiği anlaşılmaktadır.

SONUÇ VE ÖNERİLER

Bu araştırma Türkiye'nin transit ticaret açısından rekabet gücüne etkisi için öneriler geliştiren bir araştırma olması sebebiyle literatüre katkı sağlaması yönünden önemlidir. Çalışmanın temel amacı Türkiye'nin lojistik sektöründe rekabet gücünü belirleyen faktörleri belirleyip, bunu artırmayı sağlayacak öneriler geliştirmektir. Aynı zamanda araştırma sonrası ortaya konulacak öneriler doğrultusunda Türkiye'de transit ticaret ve re-eksport yapmanın Türkiye için sağladığı avantajlar ve bu avantajları Türkiye'nin lehine kullanabilme seçenekleri sunabilmektir. Bu amaç doğrultusunda araştırmanın literatür kısmında lojistik, transit ticaret, lojistik üsler, rekabet gücü, rekabet stratejileri gibi araştırmanın kavramsal temellerini oluşturan konulara ilişkin açıklamalara yer verilmiştir.

Çalışmanın uygulama kısmında kişilerin bulunduğu çevre ve bu çevre içerisindeki tecrübeleri gerçekçi ve bütüncül biçimde nasıl algıladıklarını ve yorumladıklarını anlamak için nitel veri analiz yöntemi kullanılmıştır. Çalışmanın deseni nitel araştırma içerisinde görüşme yöntemi, görüşmeden elde edilen bulguların analizi ve raporların incelenmesi olarak belirlenmiştir. Nitel araştırma kapsamında görüşme formu yarı yapılandırılmış görüşme tekniğinden yararlanılarak sektörde ilgili 5 kişi ile bir forwarder lojistik şirket müdürü, bir gümrük muayene memuru, bir liman gümrük muhafaza memuru, bir dökme yük gemisi operasyon uzmanı, bir üretici ihracatçı firma ihracat sorumlusu ile görüşme yapılmıştır. Araştırmayı destekleyici unsur olarak düşünülen Ticaret Bakanlığı, dernek, kurum ve kuruluş raporları gibi dokümanlarda araştırmada kullanılmıştır. Toplanan veriler içerik analizi tekniği ile çözümlenerek temalar altında yorumlanmıştır.

Lojistik sektöründe Türkiye'yi incelediğimizde Türkiye'nin 2000'li yıllarda lojistiğin yalnızca eşyaların nakliyesi manasında kullanıldığını görürüz. Sürekli gelişen ve değişime uğrayan lojistik artan ihtiyaçlar ve tüketicinin bilgilenmesi ile faaliyet alanlarını genişleterek gelişim göstermektedir (Gülenç ve Karağöz, 2008, s. 1-2). Coğrafi açıdan transit güzergâh olarak son derece elverişli olan Türkiye liman yatırımları konusunda, Ege Bölgesinde komşu Yunanistan ve Pire Limanı dışında ciddi bir rakibi bulunmamaktadır. Küreselleşme ile birlikte artan lojistik ihtiyaçlara cevap verebilmek için kurulan ve kurulması planlanan Lojistik Üs ve Lojistik Köy yatırımlarının Türkiye'nin lojistik sektöründe rekabet gücüne etkisi detaylı incelenmiştir.

Çalışmanın amacı doğrultusunda Türkiye için rekabetini belirleyen unsurlar incelenmiş ve bu unsurlar gümrük ve sınır ticaretinin etkinliği, ticaret ve ulaşım alt yapısının kalitesi, rekabetçi fiyatlarla kargoların organize edilmesi, kalite ve yeterlilik, takip ve izleme, zamanlama olarak belirlenmiştir.

Araştırma rekabet gücünü belirleyici unsurlardan biri olan gümrük ve sınır ticaretinin etkinliği açısından rekabet faktörünün önemini belirtmektedir. Dış ticaret işlemlerinin teknoloji alt yapısı ile desteklenerek gümrüklerdeki bekleme sürelerinin kısılması, sınır kapılarında transit giriş ve çıkış yapan araçların işlem süreleri kısaltılarak hizmet kalitesi artırılmalıdır. Bunun için Ticaret Bakanlığı karayolu işlemleri açısından randevu sistemi geliştirmiş, şoförlerin araçlarını yüklemeleri ile birlikte bakanlığın sisteminden randevu alarak sınır kapısında işlemlerini hızla gerçekleştirebilmektedir. Böylelikle yurtdışı işlemleri gecikmeden daha öngörülebilir ve planlanabilir bir sistem oluşmaktadır. Yurtdışında gecikmelerden kaynaklanabilecek kota ve sınırlamaları kaçırma, bekleme sonucu oluşabilecek demuraj gibi maliyetlerin önüne geçilerek hem zaman hem maliyet açısından tasarruf sağlanacaktır. Elektronik ortamda gerçekleştirilebilen sistemlerin yaygınlaştırılması, bunun mevzuat alt yapısının oluşturulması gümrük ve sınır ticaret işlemlerimizin performansını iyileştirebilir. Bu durum Dünya Bankasının yayınlamış olduğu LPI ve katılımcıların vermiş olduğu bilgiler ile desteklenmiştir.

Diğer bir rekabet gücünü belirleyici unsurda ticaret ve ulaşım alt yapısının kalitesidir. Türkiye köprü, otoyol projeleri, demiryolu hatları ve havalimanı yatırımları ile bu alanda yapılan yatırımlara ayrı önem vermektedir. Küreselleşen dünyada kapıdan kapıya teslim önem kazanmıştır. Kapıdan kapıya teslimatların esnek biçimde, hızlı, güvenli ve ekonomik olarak yapılması ulaşım alt yapı yatırımlarının kaynakların doğru biçimde kullanılarak organize edilmesi ile mümkün olabilir. Günümüzde transit ticaretin ve re-eksportun yaygın biçimde yapıldığı, küresel ticaretten en büyük payları alan ülkelerin lojistik üs ve merkezlerini incelediğimizde coğrafi konumlarını doğru ulaşım altyapı yatırımları ile destekleyerek başardıklarını görmekteyiz. Limanların karayolu bağlantıları, demiryolu bağlantıları, iç su yolu bağlantıları ve havalimanları entegrasyonları müthiş bir kurgu ile planlanarak gelecekte oluşabilecek trafik ve kapasiteler öngörülerek doğru büyüklükte ve genişlikte projelerle desteklenmektedir. Türkiye’de de lojistik üs yatırımlarının doğru ölçekte organize edilmesi, multimodel taşımacılık alt yapısının ivedilikle tamamlanması gerektiği anlaşılmaktadır. Bu durum

katılımcılar ile görüşme neticesi ve doküman incelemeleri ile nitel bulgular birbirini desteklemiştir.

Rekabet gücünün belirleyici unsurlarından bir diğeri ise rekabetçi fiyatlarla sevkiyatların organize edilebiliyor olmasıdır. Bölge ülkeler ve Avrupa ülkelerine kıyasla fiyatta rekabetçi olduğumuz lojistik sektöründe çalışan uzman personeller tarafından teyit edilmektedir. Asya ülkeleri ve özellikle Çin, konteyner taşımacılığında fiyat ve ekipman olarak daha cazip olduğu görülmektedir. Bununla birlikte uluslararası kargolarda fiyattan ziyade, yük kapasitesi ve servis kalitesi ön plana çıkmaktadır. Üretici ihracatçı bir firmada dış ticaret sorumlusu olan katılımcı daha planlı ve kaliteli servis hizmeti veren lojistik firmaların rekabet gücünde üstünlük sağladıklarını belirtmiştir.

Rekabet gücünün belirleyicilerinden bir diğeri ise kalite ve yeterlidir. Türkiye sevkiyatların kalitesini, teknoloji kullanımını artırarak daha hızlı, daha planlı ve hata payı daha düşük bir şekilde daha az maliyetle sevkiyatları organize ederek artırabileceği görülmektedir. Literatür çalışmaları ve durum analizi sonuçlarının örtüştüğü görülmektedir.

Rekabet gücü belirleyicilerinden takip ve izleme konusu günümüz rekabet ortamında dış ticaret yapan firmaların en çok önem verdikleri konulardır. Lojistik sektöründe teknolojik alt yapılar ile ürünlerinde çıkışından varışına kadar tüm süreçlerin takip edilmesi yükleyici ve alıcılar için daha öngörülebilir, planlı ve şeffaf bir sistem oluşturmaktadır. Türkiye’de konteyner taşımacılığında armatörlerin çoğunluğunun yabancı olduğu görülmektedir. Sektörde forwarderlık hizmeti veren firmalar bu yabancı firmaların kullandıkları takip izleme programlarını kullanmaktadırlar. Dolayısı ile birçok ülkede konteyner taşımacılığında küresel bir izleme sistemi oluşmuş durumdadır. Aynı zamanda yerli takip izleme, tracking yazılımları da mevcuttur. Bunların kullanımları da yaygınlaşmaktadır. Karayolu yüklerinde özellikle yakın coğrafya ve komşu ülkeler ve Ortadoğu yükleri ağırlıklı çalışılmaktadır. Avrupa bölgesine çıkan yüklerde bir nebze kontrol daha kolay, izleme ve takip doğru biçimde yapılmaktadır. Ortadoğu karayolu yüklerinde aracın sınırlarımızı terk etmesi ile yüke hâkimiyetimiz azalmaktadır. Karayolu taşımacılığında yazılımsal olarakta takip ve izleme yeterli bulunmamaktadır. Karayolunda da benzer takip ve izleme sistemleri ile yükleyicinin gümrük işlemleri ve yol güzergah bilgisi dâhil olmak üzere tüm varış bilgileri dahil

biçimde yükü takip edebilmesi elzemdir. Ülkeler ve firmalar takip ve izleme ile hizmet kalitesini artırarak rekabet gücünü artırabilir.

Bir diğer rekabet gücü belirleyici unsuru olan sevkiyatların zamanında teslimat sıklığı ülkelerin lojistik performanslarına etki etmektedir. Salgın nedeni ile oluşan ekipman sorunu, limanlarda oluşan yığılmalar, elleçlemelerin gecikmesi, gemi programlarındaki sürekli değişiklik içinde bulunduğumuz süreçte teslimatların zamanında gerçekleşmesine imkân vermemektedir. Salgın sonrası dönemde bu durumun zamanla normale döneceği öngörülmektedir. Zamanında teslim edilmeyen kargolar dolayısı ile müşterilerin siparişlerinde gecikme yaşanmakta, aktarmalarda ürünlerin beklemesinden kaynaklı paletlerde ya da ürünlerde hasarlar meydana gelebilmektedir. Bu açıdan bakıldığında sevkiyatların planlanan zamanda teslimatının yapılmasının rekabet gücüne etkisinin önemi anlaşılmaktadır.

Araştırmanın bulgularına göre, Türkiye'nin multi model taşımacılıkta ulaştırma alt yapı çalışmalarını artırması gerektiği anlaşılmaktadır. Özellikle günümüzde muazzam önem kazanan kapıdan kapıya teslimlerde zaman ve maliyet açısından kazanım sağlayacak yatırımlar planlayabilir. Araştırmanın problemi doğrultusunda Türkiye'nin transit ticaret ile kambiyo gelirlerini artırabilmesi, ihracata alternatif olarak, döviz kazanç elde ederek gelirlerini artırabilmesi için belirlediği stratejilerin rekabet gücü açısından ne ölçüde etkili olduğu belirlenmektedir. Yapılan araştırma sonucunda öne çıkan unsurların, performans, kaynaklar ve yetenekler olduğu belirlenmiştir. Bu unsurlar sonucunda rakip ülkelere karşı dış faktörleri yönetebildiği görülmektedir.

Ülkemizin lojistik sektöründe sahip olduğu yetenekleri ele alındığında, rakip ülkelere göre birtakım üstünlüklere sahip olduğu görülmektedir. Bu üstünlüklerden bazıları, coğrafi konumu, insan kaynakları, özverili ve azimli çalışma, yenilikçi, teknolojik alt yapı yatırımlarına açık, hızlı karar verebilen ve inisiyatif sahibi yetişmiş insan gücü olduğu görülmektedir.

Ülkeler, kurum ve kuruluşlar, firmalar rekabet stratejileri geliştirirken kaynaklarını maksimum düzeyde, doğru biçimde kullanmalı, hedeflere ulaşılabilmesi için daha fazla değer üretilerek, kaynaklara önem verilmelidir. Doğru bir strateji ile kaynaklar etkin bir biçimde kullanılarak rekabet üstünlüğü elde edilebilir. Türkiye rekabet üstünlüğü elde edebilmesi için kaynaklarını maksimum seviyede kullanmalıdır.

Araştırmanın önemli bulgularından biri de transitin ortasında yer alan Türkiye'nin kapsamlı ve yeterli alana ve büyüklüğe sahip lojistik üs veya üslere sahip olmadığını tespitidir. Çin'in Demir ve Deniz İpekyolu projelerinde Asya ve Avrupa arasında köprü konumunda olan ülkemizin lojistik üs kabiliyetini artırarak yer alabiliriz. Özellikle denizyolu ticaretinde piyasayı kontrol altında tutan Çin'e karşı rekabet gücümüzün artırılması lojistik merkez yatırımlarının tamamlanmasıyla mümkün olabilir. Araştırmada dünyadaki güçlü ve başarılı lojistik merkezleri incelendiğinde lojistik üslerin kurulması, multimodel taşımacılık alt yapılarının güçlendirilmesi, demiryolu yatırımlarının tamamlanması ve ilave projelerin geliştirilmesinin gerekliliği elde edilen bulgular ile örtüşmektedir.

Yapılan literatür taraması ve araştırması sonucu ortaya çıkan bulgular bağlamında üretici, ihracatçı, transit bir ülke konumunda olan Türkiye'ye öneriler şunlardır (Erkan, 2014):

- Türkiye'nin lojistik performans indeksindeki yerini ilk 15 inci sıralara sokması gerekmektedir. Bunu başarabilmesi için teknolojik alt yapısını güçlendirmeli, yenilikçi bir üretim ve dış ticaret politikası belirlemelidir.
- Uluslararası pazarlardaki payını artırabilmesi ihracattan gereken payı alabilmesi için ürün çeşitliliğini artırmalı, katma değerli ürün üretmeye çaba sarf etmeli, Pazar çeşitlendirmesine gitmelidir.
- Lojistik sektöründe kalifiye personel yetiştirilmeli, yetişmiş insan kaynağı problemi giderilmelidir.
- Sektör ile ilgili yasal düzenlemeler yapılmalı, lojistik master planları hazırlanmalı ve hayata geçirilmelidir.
- Lojistik merkezlerin yapımı tamamlanmalı ve genişletilerek yaygınlaştırılmalı, bölgenin ihtiyaçlarını karşılayacak, transit bir ülke haline getirecek kapasitede ve büyüklükte lojistik üsler ivedilikle kurulmalıdır.
- Demiryolu bağlantılar güçlendirilmeli, yeni hatlar açılarak desteklenmelidir.
- Türkiye'nin dünyada transit ticaretten aldığı payı artırabilmesi için iş adamlarını ve tacirleri bilgilendirmesi gerekmektedir. Bu Ticaret ve Sanayi Odalarında uzman kişilerce eğitim ve seminerler verilerek sağlanabilir. Transit ticaret işlemleri hakkındaki bilgi eksiklikleri tacirler bilgilendirilerek giderilmelidir.

Bu araştırma Türkiye'nin lojistik sektöründe rekabet gücünün artırılması için transit ticarete yönelik öneriler geliştiren bir araştırma olması dolayısı ile literatüre katkı sağlamak açısından önemlidir. Literatür incelendiğinde Türkiye'nin rekabet gücünün artırılması için lojistik sektöründe transit ticarete yönelik yapılan her hangi bir araştırmaya rastlanmamıştır. Türkiye'nin lojistik sektöründe transit ticaret ile rekabet gücünün artırılması ve bunun için yeniden yapılandırılmasını inceleyen akademik açıdan inceleyen ilk araştırma olmuştur. Çalışmayla Türkiye'de lojistik sektöründe transit ticaret ile ihracata alternatif olarak döviz gelirlerimizi artırabilmek açısından ülkemizin rekabet gücünün artırılmasına ilişkin neler yapılması gerektiği ile ilgili öneriler sunulmuştur. Yetkili kurum ve kuruluşlar, özel sektör, firmalar, sanayici ve tacirler lojistik sektöründen aldıkları güç ile transit ticaret yaparak nasıl rekabet etmeleri gerektiğini belirleyebileceklerdir.

Araştırma Türkiye'de yerleşik kurum ve kuruluşlarda ve firmalarda görevli yetkililer ile gerçekleştirilmiş, elde edilen veriler ışığında gerekli analizler yapılmış, sonuçlara ulaşılmıştır. İleride yapılacak çalışmalarda örneklem daraltılarak belirlenecek iller bazında araştırmaların yapılması önerilebilir. Bunun dışında görüşme soruları genişletilip, artırılarak, daha çok yetkili ile görüşmeler yapılarak araştırma detaylandırılabilir.

Türkiye'nin rekabet gücünü artırabilmesi için ilk önce rekabet stratejisi belirlemesi gerekmektedir. Rakip ülkelerdeki durumlar analiz edilerek rekabet stratejisi oluşturulabileceği gibi, ülkemizin sahip olduğu kaynak ve yeteneklere göre de belirlenebilir (TÜSİAD, 1997). Yapılan literatür incelemesinde lojistik sektöründe rekabet stratejileri incelendiğinde kurum, kuruluş ya da firmaların rekabetçi öncelikleri arasında en önemlisi hız, maliyet ve planlama olduğu görülmektedir. Uluslararası taşımacılıkta en öncelikli kapasite, hizmet kalitesi ve hız gelmektedir. Yapılan bu çalışmada ülke ekonomisinin güçlendirilmesi için diğer bir model olabilecek transit ticaretin mevzuat alt yapısının güçlendirilmesi, iş adamları ve tacirlerin bilgilendirilmesi, ayrıca bu tarz işlemlerin maliyetlerinin düşürülmesi açısından lojistik alt yapının kuvvetlendirilmesi, ulaşım alt yapısı ve teknolojik yatırımların tamamlanarak, gereken hizmet kalitesine ulaşılarak, daha ekonomik ve rekabetçi fiyatlarla uluslararası taşımacılığın ülkemizde organize edilmesi rekabet gücünün artırılmasında önemli belirleyiciler olduğu sonucuna ulaşılmıştır. Türkiye'nin coğrafi konumundan kaynaklanan avantajlarını doğru değerlendirmesi, bununla birlikte dış

ticaretteki payını artırarak rekabet gücü elde edebilmesi için ulaştırma, teknoloji, iletişim alt yapıları için daha fazla kaynak ayırması gerekmektedir.

Global dünyada sınırlarımız içerisinde ticaret yeterli kalmamakta, ulusal sınırların dışına çıkılarak çeşitli pazarlardan pay almak ve rekabet etmek gerekmektedir. Türkiye ürün çeşitliliğini artırarak, lojistik alt yapılarını geliştirerek uluslararası rekabet ortamında gerek mevzuatların geliştirilmesi, gerekse kalifiye iş gücünün oluşturulması, iş insanlarının, personellerinin ve çeşitli devlet kurumlarında çalışan memurların bilgilendirilmesi için neler yapılması gerektiği yapılacak yeni çalışmalarda incelenerek, bu ortamda nasıl üstünlük sağlanacağının belirlenmesi eklenebilir. Sonuç olarak Türkiye konumu itibari ile lojistik sektöründe ciddi bir yetkinliğe sahip olduğu, yalnız kaynaklar doğru kullanılarak sektördeki yatırımların hızlı biçimde tamamlanması gerektiği anlaşılmaktadır. Transit ticaret bağlamında henüz rekabette üstünlük sağladığı söylenemez.



EKLER

Ek-1: Görüşme Soruları

Yarı yapılandırılmış çerçevede sorulan sorular;

1. Lojistik performansımız, kaynak ve yeteneklerimiz açısından Türkiye’de gümrük ve sınır ticaret işlemlerinin etkinliğini nasıl buluyorsunuz?
2. Türkiye’de ticaret ve ulaşım alt yapısının kalitesini nasıl buluyorsunuz?
3. Uluslararası kargolar açısından Türkiye’de sevkiyatlar rekabetçi fiyatlar ile organize edilebiliyor mu?
4. Lojistik hizmetlerin kalite ve yeterliliğini nasıl buluyorsunuz?
5. Sevkiyatları takip etme ve izle açısından Türkiye’de lojistik sektörünü nasıl buluyorsunuz?
6. Kargoların planlanan ve belirlenen teslimat süreleri çerisinde alıcılara ulaştırılma sıklığı ne durumdadır?

Görüşme esnasında görüşmecilerin verdikleri bilgilere göre sorulan sorular;

1. Çok modlu taşımacılık, intermodel taşımacılık alt yapı ve kalitesi yeterli midir?
2. Transit taşımacılık açısından Türkiye’yi rakip ülkelerle kıyasladığınızda hangi konumda görüyorsunuz?
3. Türkiye’de lojistik üs ve lojistik köylerin alt yapısı yeterli midir? Sektörünüz açısından üs olabilecek bir yer nereyi önerirsiniz?

Ek-2: Yurtdışı Lojistik Merkezlerin Desteklenmesi Hakkında Karar

BİRİNCİ BÖLÜM

Amaç, Kapsam ve Tanımlar

Amaç

MADDE 1- (1) Bu Kararın amacı, ülkemiz ihracatının hızlı ve kapsamlı akışını sağlamak, ihracatçılarımızın uluslararası tedarik ve dağıtım zincirlerine hızlı ve maliyet duyarlı olarak nüfuz etmelerini temin etmek ve önemli pazarlardaki ihracat performansımızı istikrarlı kılacak altyapı olanaklarını oluşturmak üzere yurt dışında faaliyete geçirilen lojistik merkezlere ilişkin giderlerin Destekleme ve Fiyat İstikrar Fonundan desteklenmesine ilişkin hususların belirlenmesidir.

Kapsam

MADDE 2- (1) Bu Karar, yurt dışında kurulan/kurulacak lojistik merkezlere yönelik olarak Türkiye’de yerleşik işbirliği kuruluşları ve kullanıcıların desteklenmesine ilişkin hükümleri kapsar.

Tanımlar

MADDE 3- (1) Bu Kararda geçen;

- a) Bakanlık: Ticaret Bakanlığını,
- b) Genelge: Bu Kararın uygulama usul ve esaslarını düzenleyen Genelgeyi,
- c) İşbirliği kuruluşu: Türkiye İhracatçılar Meclisi (TİM), Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği (TOBB), Dış Ekonomik İlişkiler Kurulu (DEİK) veya bunlar tarafından kurulan ve/veya en az %51 oranında hissesine sahip olunan şirketi,
- ç) İşletici şirket: İşbirliği kuruluşları tarafından yurt dışı lojistik merkez kurulması ve/veya işletilmesi konusunda hizmet satın alınan şirketi,
- d) Kullanıcı: 13/1/2011 tarihli ve 6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu hükümleri çerçevesinde kurulmuş ihracatçı birliğine üye şirketler ile TİM, TOBB, DEİK, ihracatçı birlikleri, ticaret ve/veya sanayi odaları, sektör dernekleri ve kuruluşları ile imalatçıların kurduğu dernek, birlik ve kooperatifleri,
- e) Yurt Dışı Lojistik Merkez (YDLM): İşbirliği kuruluşları tarafından yurt dışında açılan, ürünlerin dağıtımı ile ilgili depolama, yükleme/boşaltma, sevkiyat, elleçleme, tehlikeli madde hizmetleri, kargo birleştirme/bölme, soğuk depolama,

dağıtım vb. faaliyetlerin kümelenendirilerek gerçekleştirilebilmesi için uluslararası taşımacılık ve lojistik amaçlı düzenlenmiş merkezi, ifade eder.

İKİNCİ BOLUM

Destek Unsurları

Yurt dışı lojistik merkezlerin desteklenmesi

MADDE 4- (1) İşbirliği kuruluşları tarafından YDLM'lerin faaliyete geçirilmesine yönelik olarak gerçekleştirilen ve gider kalemleri Genelge ile belirlenen;

a) Kurulum, bilişim dâhil yatırım, ruhsat ve izin giderleri, %70 oranında ve YDLM başına en fazla 5.000.000 (beş milyon) ABD doları,

b) Doğrudan veya yurt dışında faaliyet gösteren şirketleri ya da şubeleri aracılığıyla açtıkları birimlerin vergiler dâhil kira/komisyon/kullanım giderleri, ilk iki yıl %70, diğer yıllar %50 oranında ve YDLM başına, yıllık en fazla 3.000.000 (üç milyon) ABD doları,

c) Reklam, tanıtım ve pazarlama faaliyetleri ile danışmanlık hizmeti alımına yönelik giderleri, Bakanlıkça belirlenecek koşullara uygun olarak istihdam edilen en fazla on kişinin brüt ücreti [yıllık kişi başı 100.000 (yüz bin) ABD dolarını geçmemek kaydıyla], ilk iki yıl %70, diğer yıllar %50 oranında ve YDLM başına, yıllık en fazla 700.000 (yedi yüz bin) ABD doları, desteklenir.

Kullanıcıların desteklenmesi

MADDE 5- (1) Kullanıcıların gümrükleme ve Genelge ile belirlenen diğer giderleri, yıllık en fazla 100.000 (yüz bin) ABD doları desteklenir.

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

Destek Kapsamına Alınma ve Denetim

Destek kapsamına alınma

MADDE 6- (1) YDLM'lerin destek kapsamına alınması için, işbirliği kuruluşları tarafından bir fizibilite raporu hazırlanarak detayları Genelgede belirlenen proje ile Bakanlığa başvuru yapılması ve projenin Bakanlıkça uygun bulunması gerekir.

(2) Bakanlık, YDLM kurulmasına/açılmasına yönelik olarak duyuruya çıkabilir.

Denetim

MADDE 7- (1) Bakanlıkça destek kapsamına alınan YDLM'ler Ticaret Müşavirliği/Ataşeliği/Bakanlık temsilcisi koordinasyon ve denetimine tabidir.

(2) Ticaret Müşavirlikleri/Ataşelikleri/Bakanlık Temsilcileri, YDLM'leri ilk destek başvurusunda ve Genelgede belirtilen periyotlarda bizzat yerinde inceler ve gerçekleştirilen faaliyetlerin mevzuata uygunluğuna ilişkin rapor hazırlayarak Bakanlığa sunar.

(3) Proje sahibi işbirliği kuruluşunun, destek kapsamına alınan YDLM'lere ilişkin faaliyetleri izleme ve değerlendirmeye tabi olup usulleri Bakanlık tarafından belirlenir.

DÖRDÜNCÜ BÖLÜM

Desteğin Süresi ve Desteklenecek Yurt Dışı Lojistik Merkez Sayısı

Yurt Dışı Lojistik Merkezlerin destek süresi

MADDE 8- (1) İşbirliği kuruluşları, 4 üncü maddenin birinci fıkrasının (b) ve (c) bentlerinde düzenlenen destek unsurlarından beş yıl süreyle yararlandırılır.

(2) Bakanlık, YDLM'lere yönelik olarak detayları Genelge ile düzenlenen performans kriterleri kapsamında yapacağı değerlendirme neticesinde, son üç yıllık ortalama kapasite kullanım oranı en az yüzde elli olanlara beş yıla kadar ilave destek süresi verebilir. Toplam destek süresi on yılı aşamaz.

Kullanıcıların destek süresi

MADDE 9- (1) Kullanıcılar, 5 inci maddede düzenlenen destek unsurlarından beş yıl süreyle yararlandırılır.

Desteklenecek Yurt Dışı Lojistik Merkez sayısı

MADDE 10- (1) Bu Karar kapsamında en fazla altı adet YDLM desteklenir.

(2) Destek süresi bitmeden destek kapsamından çıkarılan YDLM yerine Bakanlık yeni bir YDLM'yi destek kapsamına alabilir.

(3) Bu şekilde destek kapsamına alınan YDLM, destek kapsamından çıkarılan YDLM'nin kalan destek süresi kadar destekten yararlandırılır.

(4) Bu Karar kapsamında desteklenecek en fazla altı adet YDLM'nin belirlenmesinde ikinci ve üçüncü fıkralarda belirtilen YDLM'ler bir adet YDLM olarak dikkate alınır.

BEŞİNCİ BÖLÜM

Başvuru Belgelerinin İbrazi ve Ödeme

Başvuru esasları

MADDE 11- (1) Bu Karar kapsamında yapılacak destek başvurularında istenecek bilgi ve belgeler, destek başvuru süreleri, desteklenecek gider kalemleri ve uygulamaya dair diğer usul ve esaslar Genelge ile belirlenir.

Yurt dışı onay işlemleri

MADDE 12- (1) Destek başvurusuna konu yurt dışında düzenlenen belge ve faaliyetler, ilgili Ticaret Müşavirliği/Ataşeliği/Bakanlık Temsilcisinin onayına ve/veya incelemesine tabidir. Ticaret Müşavirliği/Ataşeliği/Bakanlık Temsilcisinin onay ve incelemesine konu belge ve faaliyetler ile onay ve incelemeye ilişkin usuller Genelge ile belirlenir.

(2) Yurt dışı belgelerinin düzenlendiği ülkede Ticaret Müşaviri/Ataşesi/Bakanlık Temsilcisinin bulunmadığı durumlarda onay ve incelemeye ilişkin hususları belirlemeye Bakanlık yetkilidir.

Ödeme İşlemleri

MADDE 13- (1) Destek ödemesine ilişkin olarak ibraz edilen belgelerdeki giderler, dolaylı vergiler de dâhil olmak üzere Türk lirası cinsinden olması halinde Türk lirası, döviz cinsinden olması halinde ise ödeme belgesi tarihindeki "Gösterge Niteliğindeki Türkiye Cumhuriyet Merkez Bankası Kurları" listesinde yer alan çapraz kurları ve döviz alış kurları esas alınmak suretiyle, ABD doları karşılığı Türk lirası olarak Destekleme ve Fiyat İstikrar Fonundan ödenir. "Gösterge Niteliğindeki Türkiye Cumhuriyet Merkez Bankası Kurları" listesinde yer almayan ülke para birimleri ABD dolarına çevrilirken "Türkiye Cumhuriyet Merkez Bankasınca Alım Satıma Konu Olmayan Dövizlere İlişkin Bilgi Amaçlı Kur Tablosunda" yer alan kurlar esas alınır. "Türkiye Cumhuriyet Merkez Bankasınca Alım Satıma Konu Olmayan Dövizlere İlişkin Bilgi Amaçlı Kur Tablosunda" da yer almayan ülke para birimleri, ABD dolarına çevrilirken Bakanlıkça uygun görülen diğer uluslararası veri kaynakları esas alınır.

(2) Bakanlık, yapacağı inceleme neticesinde ödeme yapılmasına karar verilen kullanıcı ve işbirliği kuruluşu ile ödeme tutarlarını Türkiye Cumhuriyet Merkez Bankasına bildirir. Bakanlıktan alınan bildirim üzerine, Türkiye Cumhuriyet Merkez Bankası ödemeyi öncelikle yapar.

ALTINCI BÖLÜM

Diğer Hükümler

Uygulama

MADDE 14- (1) Bu Karar kapsamında YDLM'lerde sadece Türk ihraç ürünlerine lojistik hizmet verilebilir.

Hizmet tarifesi

MADDE 15- (1) Bu Karar uyarınca desteklenen YDLM'lerde kullanıcılara verilecek hizmetlere ilişkin tarife işbirliği kuruluşu tarafından hazırlanır, Bakanlık onayı sonrası uygulamaya alınır.

Müeyyide

MADDE 16- (1) Bu Karar kapsamındaki destek ödemelerinden yararlanmak üzere müracaatta bulunan ve/veya söz konusu destek ödemelerinden yararlanan işbirliği kuruluşu ve kullanıcılar tarafından yanıltıcı bilgi ve belge ibraz edildiğinin tespiti halinde, haklarında kanuni işlem yapılır. Bu kapsamda tahkikat, soruşturma ve/veya dava konusu edilmiş olanların destek talepleri, konuyla ilgili denetim raporu ve/veya yargı kararı alınıncaya kadar bekletilir. Dava/soruşturma sonucunda eylemi sabit görülenlerin, Bakanlık tarafından uygulanan ihracata yönelik devlet yardımları kararları kapsamında yer alan tüm devlet yardımlarına ilişkin talepleri süresiz olarak reddedilir. Bakanlık, suç unsurunun tam olarak oluşmamasından veya delil yetersizliğinden kaynaklanan beraat kararları kapsamındaki sahtecilik eylemlerini gerçekleştirenler hakkında da benzer mahiyette işlemler tesis etmeye yetkilidir.

(2) Bu Karar kapsamında haksız olarak alındığı ve/veya amacı dışında kullanıldığı tespit edilen destek ödemelerinin, Bakanlıkça yapılacak tebligat üzerine bir ay içinde ödenmesi istenir. Bu süre içinde ödenmeyen destek tutarları 21/7/1953 tarihli ve **6183 sayılı Amme Alacaklarının Tahsil Usulü Hakkında Kanuna** göre vergi dairelerince takip edilmesi için Bakanlıkça ilgili vergi dairesine bildirilir. Süresinde

ödenmeyen destek alacaklarına 6183 sayılı Kanununun 51 inci maddesine göre gecikme zammı tatbik edilir.

Diğer hususlar

MADDE 17- (1) Bu Karar hükümleri çerçevesinde destekten yararlanan işbirliği kuruluşları ve kullanıcılar aynı giderler için diğer destek programlarından yararlandırılmaz.

Yetki

MADDE 18- (1) Bu Kararın uygulanmasına ilişkin usul ve esasları Genelge ile belirlemeye, uygulamada ortaya çıkacak ihtilafları haklı ve mücbir sebep hallerini de gözetmek suretiyle inceleyip sonuçlandırmaya ve bu Karar hükümleri çerçevesinde destek kapsamına alınacak kullanıcı ve işbirliği kuruluşların ilgili stratejilerde belirtilen ilke, hedef ve politikalar çerçevesinde tespit etmeye, bu Karar kapsamında düzenlenen destek unsurlarının içeriğini belirlemeye, kullanıcı ve işbirliği kuruluşlarını destek süresi dolmadan kapsam dışına çıkartmaya, Destekleme ve Fiyat İstikrar Fonu bütçesinin etkin ve adil yönetilebilmesi amacıyla destek kapsamına alınan işbirliği kuruluşları ve kullanıcılara takvim yılı içinde sağlanacak destek tutarını sınırlamaya, ödenecek destek tutarını her türlü kamu alacağına karşılık mahsup etmeye Bakanlık yetkilidir.

Yürürlük

MADDE 19- (1) Bu Karar yayımı tarihinde yürürlüğe girer.

Yürütme

MADDE 20- (1) Bu Karar hükümlerini Ticaret Bakanı yürütür.

KAYNAKÇA

- Abdul Ghani, A. & Subhan, M. (2008-2009). Strategic alliances in the Asia Pasific an overview of strategic orientation and performance in Malaysia. *Integritas - Jurnal Manajemen Bisnis*, 1(3), 272-273.
- Acar , Z. ve Zehir, C. (2008). Kaynak tabanlı işletme yetenekleri ölçeği geliştirilmesi ve doğrulanması. *İşletme Fakültesi Dergisi*, 8(1), 103-131.
- Acar, A. Z. (2017, 12 25). "Lojistik köy mü, lojistik merkez mi ?" açmazı ve Samsun lojistik merkezi. 09 2020 tarihinde Ekonomi Yöntem: <http://www.ekonomiyontem.com.tr/yazarlar/prof-dr-avni-zafer-acar/lojistik-koy-mu-lojistik-merkez-mi-acmazi-ve-samsun-lojistik-merkezi/45/> adresinden alındı
- Acar, S. ve Gültekin Karakaş, D. (2017). Dünyada ve Türkiye’de serbest bölgeler. *Marmara İktisat Dergisi*, 1(1), 21-22.
- Airports Council International, 04.04.2021 tarihinde <https://aci.aero/data-centre/annual-traffic-data/cargo/2017-cargo-summary-annual-traffic-data/> adresinden alındı.
- Akçetin, E. (2010). Avrupa Birliğine üyelik sürecinde küresel lojistik üs olma yolunda Türkiye. *Adıyaman Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, (5), 8.
- Aktan, C. C. ve Vural, İ. (2004). *Yeni ekonomi ve yeni rekabet*. Ankara: Türkiye İşveren Sendikaları Konfederasyonu.
- Altunışık, R. ve Coşkun, R. (2010). *Sosyal bilimlerde araştırma yöntemleri SPSS uygulamalı*. Sakarya: Sakarya Yayıncılık.
- Amerman, D. (T.Y.). *Top 5 US logistics cities*. 03 28, 2021 tarihinde <https://www.supplychaindigital.com/logistics-1/top-5-us-logistics-cities> adresinden alındı
- Antwerp/Connectivity/Barge*. (T.Y.). 03 05, 2021 tarihinde <https://www.dpworld.com/antwerp/connectivity/barge> adresinden alındı
- Aras, H. (2012). *Ulaştırma sistemleri*. Eskişehir: T.C. Anadolu Üniversitesi Yayıncılık.
- Arvis, J. F., Ojala, L., Wiederer, C., Shepherd, B., Raj, A., Dairabayeva, K., et al. (2018). *The logistics performance index and its indicators*. Washington DC.: The International Bank for Reconstruction and Development/The World Bank.
- Ateş, İ. VE Işık, E. (2010). Türkiye'de lojistik hizmetlerinin gelişiminin ihracattaki büyümeye etkileri. *Ekonomi Bilimleri Dergisi*, 2(1), 99-106.

- Avcı, İ. (1985). *Kongre sempozyum bildiriler kitabı*. Ankara: Özgün Matbaacılık.
- Babacan, M. (2003). Lojistik sektörünün ülkemizde gelişimi ve rekabet vizyonu. *Ege Akademik Bakış Dergisi*, 3(1), 8-15.
- Bağrıaçık, A. ve Güler, A. (1996). *Uygulamalı transit ticaret (Re-Export) işlemleri*. İstanbul: Bilim Teknik Yayınevi.
- Baki, R. (2018). Avrupa Birliği ülkeleri ile Türkiye'deki lojistik köy uygulamaları ve uygun kuruluş yeri seçim. *Adnan Menderes Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, 5(2), 151-152.
- Bal, Y. (2010). Rekabet avantajı yaratmada kaynak temelli yaklaşım bağlamında insan kaynaklarının rolü. *Selçuk Üniversitesi Sosyal ve Ekonomik Araştırmalar Dergisi*, 10(20), 267-278.
- Balcı Varol, N. (2009). *Dış ticaret işlemlerinde lojistik uygulamalar açısından depo ve antrepo yönetimi* (Yayınlanmış Yüksek Lisans Tezi). Marmara Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul.
- Balcı, H. ve Emirkadı, Ö. (2019). Küresel ticarete lojistik üslerin önemi ve Karadeniz Bölgesi lojistik üs potansiyelinin SWOT analizi yöntemiyle değerlendirilmesi. *Kastamonu Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi*, 21(1), 6-30.
- Baltacı, A. (2019). Nitel araştırma süreci: Nitel bir araştırma nasıl yapılır? *Ahi Evran Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi (AEÜSBED)*, 5(2), 368-388.
- Bayraktutan, Y. ve Özbilgin, M. (2015). Uluslararası ve Yurtiçi Ticarete Taşıma Türlerinin Payı: Bir Analitik Hiyerarşi Prosesi (AHP) Uygulaması. *Çankırı Karatekin Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, 6(2), 407-409.
- Bedestenci, Ç. ve Canitez, M. (2012). *Dış ticaret işlemler ve uygulamalar*. Ankara: Gazi Kitapevi.
- Biermann, F. & Wedemeier, J. (2016). *Hamburg's port position: hinterland competition in central europe from TEN-T corridor ports*. Hamburg Institute of International Economics. Hamburg: Hamburg Institute of International Economics.

- Birdoğan , B. (2004). *Lojistik yönetimi ve lojistik sektör analizi*. Trabzon: Lega Kitapevi.
- Cargo transport via shortsea*. (T.Y.). 03 04, 2021 tarihinde <https://www.portofantwerp.com/en/shortsea> adresinden alındı
- City of Antwerp Investdesk. (T.Y.). *World port city*. 02 28, 2021 tarihinde <https://businessinantwerp.eu/sectors/logistics> adresinden alındı
- Creswell , J. (2013). *Nitel araştırma yöntemleri beş yaklaşıma göre nitel araştırma ve araştırma deseni*. Ankara: Siyasal Yayın Dağıtım.
- Çağlar, B. (2011). *Tüm yönleriyle e-lojistik*. 03 08, 2021 tarihinde <https://www.utikad.org.tr/Detay/Sektor-Haberleri/8788/tum-yonleriyle-e-lojistik-> adresinden alındı
- Çiftçi , H. ve Erşahinoğlu, A. (2016). Avrasya'nın rekabet gücü: Türkiye. *Ekonomi Bilimleri Dergisi*, 8(1), 58-59.
- Çivi, E. ve Demiray Erol, E. (2008). Ulusal rekabet gücünü arttırma yolları: Literatür araştırması. *Celal Bayar Üniversitesi Yönetim ve Ekonomi Dergisi*, 15(1), 99-114.
- Demir, V. (2008). *Lojistik yönetim sisteminde maliyet hesaplaması*. (Cilt 2). Ankara: Nobel Akademik Yayıncılık.
- Dooms, M., van der Lugt, L. & W. de Langen, P. (2013). *International strategies of port authorities: The case of the Port of*. Brüksel, Rotterdam, Eindhoven: Research in Transportation Business & Management.
- Douglas, L. & Stock, J. (1999). *Strategic logistics management*. Boston: McGraw Hill.
- Dp World Antwerp Rail*. (T.Y.). 03 02, 2021 tarihinde <https://www.dpworld.com/antwerp/connectivity/rail> adresinden alındı
- Dp World Antwerp*. (T.Y.). 03 02, 2021 tarihinde <https://www.dpworld.com/antwerp/connectivity/road> adresinden alındı
- Dünya Gazetesi, (2010). *Yalın Tedarik Zinciri, Yalın Lojistik*. 03 08, 2021 tarihinde <https://www.utikad.org.tr/Detay/Sektor-Haberleri/5818/yalin-tedarik-zinciri-yalin-lojistik> adresinden alındı

- Elmacı, O. (1992). İşletmelerin küresel pazarlar yönelimli stratejik rekabet gücü analizi. *Eskişehir Anadolu Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Dergisi*, 10(1), 317-335.
- Erdal, M. ve Çancı, M. (2013). *Lojistik yönetimi*. İstanbul: UTİKAD.
- Erdal, M. ve Çancı, M. (2013). *Uluslararası taşımacılık yönetimi*. İstanbul: UTİKAD.
- Erdal, M. ve Saygılı, M. (2013). *Küresel lojistik*. İstanbul: UTİKAD.
- Erdoğan, E. ve Ener, M. (2005). *Küresel pazarların ekonomik üsleri serbest bölgeler*. (Cilt 1). Ankara: Nobel Akademi Yayıncılık.
- Erkan, B. (2014). Türkiye'de lojistik sektörü ve rekabet gücü. *ASSAM Uluslararası Hakemli Dergi (ASSAM - UHAD)*(1), 49-56.
- Erkan, B. (2014). Türkiye'de lojistik sektörü ve rekabet gücü. *ASSAM Uluslararası Hakemli Dergi (ASSAM - UHAD)*, (1), 49-56.
- Erkayman, B. (2007). *Lojistikte taşıma şekillerinin belirlenmesi* (Yayınlanmış Yüksek Lisans Tezi). Yıldız Teknik Üniversitesi , Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.
- ErsRailways. (2020, 10 28). 02 21, 2021 tarihinde <https://www.ersrail.com/>: <https://www.ersrail.com/EN/Second-wave-COVID-19-we-support-logistics-05a39800> adresinden alındı
- Gökmenoğlu, S. M., Akal, M. ve Altunışık, R. (2012). Ulusal rekabet gücünü belirleyen faktörler üzerine değerlendirmeler. *Rekabet Dergisi*, 13(4), 3-43.
- Gülen, K. G. (2011). *Lojistik sektöründe durum analizi ve rekabetçi stratejiler*. İstanbul: İTO Yayınları.
- Gülenç, F. ve Karağöz, B. (2008). E-lojistik ve Türkiye'de E-lojistik uygulamaları. *Kocaeli Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, 1(4), 73-91.
- Güler, A. (2020). *UTİKAD lojistik sektörü raporu 2019*. İstanbul: Radika Matbaa Sanayi ve Ticaret Ltd. Şti.
- Güler, A., Halcıoğlu, M. ve Taşgın, S. (2013). *Sosyal bilimlerde nitel araştırma*. Ankara: Seçkin Yayıncılık.
- Gültaş, P. ve Yücel, M. (2015). Yeşil lojistik: Yeşil ulaşım hizmetleri Malatya Büyükşehir Belediyesi örneği. *Akademik Yaklaşımlar Dergisi*, 6(2), 70-83.

- Gümüş, Y. (2009). Lojistik faaliyetlerin rekabet stratejileri ve işletme kârı ile olan ilişkisi. *Muhasebe ve Finansman Dergisi*, (41), 97-114.
- Güner , S., Seçkin , K. ve Coşkun, E. (2013). Staratejik ön ekinin kullanımına yönelik bir araştırma ve stratejik lojistik ile geleneksel lojistik arasındaki kavramsal farkın incelenmesi. *5. Uluslararası Balkanlarda Sosyal Bilimler Kongresi* (s. 1279-1280). Sakarya: Sakarya İl ve Turizm Müdürlüğü.
- Harding, J. (2013). *Qualitative data analysis: From start to finish*. London: Sage Publications.
- Hitay, B. ve Atay, Ç. (2010). İzmir Alsancak limanının etki alanı ve İzmir kentinin ekonomik yapısı ile bağı. *Dokuz Eylül Üniversitesi Denizcilik Fakültesi Dergisi*, 2(2), 67-81.
- Hong Kong Container Terminal Operators Association Limited (HKCTOA), (T.Y.). *www.hkctoa.com/Leading Edge Technology*. 03 26, 2021 tarihinde [www.hkctoa.com: http://www.hkctoa.com/technology](http://www.hkctoa.com/technology) adresinden alındı
- Kaçmaz, M. A. (2015). *Avrupa Birliği'ne üyelik süreci kapsamında yeni bilgisayarlı transit sistemi (NCTS) uygulamasının transit ticarete etkileri: İpsala Sınır Kapısı örneği* (Yayınlanmış Yüksek Lisans Tezi). İstanbul Gelişim Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul.
- Kara, M., Tayfur, L. ve Basık, H. (2009). Küresel ticarete lojistik üslerin önemi ve Türkiye. *Mustafa Kemal Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, 6(11), 70-81.
- Karadayı, E. (2012). *Ulaştırma sistemleri*. (N. Aras, ve E. Gerede, Dü) Eskişehir: Anadolu Üniversitesi Yayınları.
- Karadeniz, V. ve Akpınar , E. (2011). Türkiye'de lojistik köy uygulamaları ve yeni bir lojistik köy önerisi. *Marmara Coğrafya Dergisi*, (29), 49-71.
- Karadoğan, D. (2012). *Yeşil lojistik ve tedarik zinciri ile çevre yönetimi*. 03 08, 2021 tarihinde <https://www.utikad.org.tr/Detay/Sektor-Haberleri/10343/yesil-lojistik-ve-tedarik-zinciri-ile-cevre-yonetimi> adresinden alındı
- Karataş, İ. A. (2017). Bazı Avrupa ülkeleri ile Türkiye'nin lojistik sektörünün karşılaştırmalı analizi. *Akademik Yaklaşımlar Dergisi*, 8(1), 1-22.

- Karayün, İ. ve Uca, N. (2018). *E-Lojistik kapsamında çevrimiçi müşteri portallarının yük operasyonlarına etkisinin değerlendirilmesi: Vaka analizi*. Akdeniz Üniversitesi, Uygulamalı Bilimler Fak., Uluslararası Ticaret ve Lojistik Bölümü. Antalya: Studies on Marketing Insights.
- Kaya, E. (2012). *Ulaştırma sistemleri*. Eskişehir: T.C. Anadolu Üniversitesi Yayınları.
- Kayabaşı, A. (2010). *Rekabet gücü perspektifinde lojistik faaliyetlerde performans geliştirme*. (Cilt 1). İstanbul: İstanbul Ticaret Odası.
- Keskin, H. (2008). *Lojistik - tedarik zinciri yönetimi*. Ankara: Nobel Akademik Yayıncılık.
- Knapčíková, L. & Balog, M. (2018). Investigation of freight rail transport in worldwide logistics important area Port of Antwerp: A review. *In MMS 2018: 3rd EAI International Conference on Management of Manufacturing Systems* (p. 28). European Alliance for Innovation.
- Korkmaz, M., Baykara, S. ve Akman, G. (2012). İşletmelerde sürdürülebilir rekabet üstünlüğü için pazarlama ve satı stratejilerinin geliştirilmesi. *Akademik Bakış Dergisi*, (28), 1-16.
- Kösekahyaoğlu, L. ve Özdemir, M. B. (2019). Türkiye'nin portakal, mandalina, limon ve yaş kayısı ürünlerinde karşılaştırmalı ihracat performansı ve rekabet gücü analizi. *Uluslararası Hakemli Dergi (ASSAM-UHAD)-ASSAM International Refereed*, 6(14), 84-105.
- Krekora, P. (T.Y.). *Selected logistic centres in european union*. (Doctoral Thesis). National Defence University, Polonya.
- Lee, H.-S., Chou, M.-T. & Kuo, S.-G. (2005). Evaluating port efficiency in Asia Pasific region with recursive data envelopment analysis. *Journal of the Eastern Asia Society for Transportation Studies*, 6, 544-545.
- Lee, S. & Ducruet, C. (2012). *Spatial glocalization in Asia-Pacific hub port cities: A comparison of Hong Kong and Singapore*. Halshs Archives-Ouvertes Fr.
- Logistic centres directions for Use*. (2004). Brüksel: Europlatforms EEIG.
- Lojistik Sözlük, (2011). *Zamanında teslimat oranı*. 04 16, 2021 tarihinde <http://www.lojistiksozluk.com/zamaninda-teslimat-orani.html> adresinden alındı

- Merk, O. & Hesse, M. (2012). *The competitiveness of global port-cities: The case of Hamburg - Germany*. OECD. Hamburg: OECD.
- Merriam, B. (2013). *Nitel araştırma desen ve uygulama için bir rehber*. Ankara: Nobel Akademik Yayıncılık.
- Mobility and Transport*. (2021, 02 27). 02 27, 2021 tarihinde https://ec.europa.eu/https://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/ten-t_en adresinden alındı
- Nakıboğlu, G. (2007). Tersine lojistik: Önemi ve Dünyadaki uygulamaları. *Gazi Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi*, 9(2), 181-196.
- Panamax*, (T.Y.). 02 21, 2021 tarihinde <https://en.wikipedia.org/wiki/Panamax> adresinden alındı
- Peker, İ., Baki, B., İlker, A. M. ve Tanyaş, M. (2011). Türkiye ve Avrupa lojistik köylerin karşılaştırmalı analizi. *XI. Üretim Araştırmaları Sempozyumu* (s. 531-533). İstanbul: İstanbul Ticaret Üniversitesi Yayınevi.
- Port of Antwerp*, (T.Y.). *Value added services*. 02 28, 2021 tarihinde <https://www.portofantwerp.com/en/storage-and-logistics> adresinden alındı
- Port of Hamburg/Europeantransportmap*, (T.Y.). 02 28, 2021 tarihinde <https://www.europeantransportmaps.com/company/hamburg> adresinden alındı
- Port of Hong Kong/ship-technology*, (T.Y.). 03 26, 2021 tarihinde <https://www.ship-technology.com/projects/portofhongkong/> adresinden alındı
- Port of rotterdam/Deep sea and feeder*, (T.Y.). 02 21, 2021 tarihinde <https://www.portofrotterdam.com/en/doing-business/logistics/connections/deep-sea-and-feeder> adresinden alındı
- Portofrotterdam/inlandshipping*. (T.Y.). 02 21, 2021 tarihinde <https://www.portofrotterdam.com/en/doing-business/logistics/connections/intermodal-transportation/inland-shipping#:~:text=The%20Port%20of%20Rotterdam%20is,transport%20to%20the%20Black%20Sea> adresinden alındı
- Ryan, W. & Russell, B. (2003). Techniques to Identify Themes. *Field Methods*, 15(1), 85-86.

- Saatçioğlu, C. ve Karaca, O. (2013). Ulaştırma altyapısı ve bölgesel gelir farklılıkları: Türkiye için ampirik bir analiz. *İşletme ve İktisat Çalışmaları Dergisi*, 1(1), 1-11.
- Saatçioğlu, C. ve Kolbaşı, N. Ç. (2012). Türkiye lojistik sektöründe denizyolu-demiryolu entegrasyon sürecinin incelenmesi. *Sakarya İktisat Dergisi*, 1(2), 1-25.
- Saldana, J. (2012). *The coding manual for qualitative researchers*. London: Sage Publications.
- Sarıdoğan, A. (2013). Lojistik sektöründe rekabet gücü odaklı stratejik maliyet yönetimi. *Trakya Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi E-Dergi*, 2(2), 69-95.
- Savut, A. (T.Y). *E-lojistik nedir? E-lojistikçi kime denir?* 03 08, 2021 tarihinde <https://kobitek.com/e-lojistik-nedir-e-lojistikci-kime-denir> adresinden alındı
- Subaşı, M. ve Okumuş, K. (2017). Bir araştırma yöntemi olarak durum çalışması. *Atatürk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, 21(2), 419-426.
- şekkeli, Z. H. (2016). *Lojistik stratejilerin rekabet avantajı ve lojistik performansına olan etkileri üzerinde Türkiye özelinde bir araştırma* (Yayınlanmış Doktora Tezi). Kahramanmaraş Sütçü İmam Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Kahramanmaraş.
- şengül, Ü. (2011). Tersine lojistik kavramı ve tersine lojistik ağ tasarımı. *Atatürk Üniversitesi İİBF Dergisi*, (25), 407-429.
- şimşek, H. ve Yıldırım, A. (2008). *Sosyal bilimlerde nitel araştırma yöntemleri*. Ankara: Seçkin Yayıncılık.
- T.C. Milli Eğitim Bakanlığı, (2011). *Ulaştırma hizmetleri toplam kalite*. Ankara: T.C. Milli Eğitim Bakanlığı.
- Tanyaş, M. (2011). Lojistik yönetimi. M. Tanyaş ve K. Hazır içinde, *Lojistik Temek Kavramlar (Lojistiğe Giriş)* (s. 4-201). Mersin: Çağ Üniversitesi Yayınları.
- Tanyaş, M. (2015). *Müsiad İstanbul lojistik sektör analiz raporu*. MÜSiAD. İstanbul: Mavi Ofset.

- Tanyaş, M. (2017). Lojistik kavramı ve Türkiye lojistik sektörü. *Deniz Ticareti Dergisi*, 29-33.
- Tanyaş, M. ve Baskak, M. (2012). Farklı açılardan depoların sınıflandırılması. *Ulusal Lojistik ve Tedarik Zinciri Kongresi*, Konya.
- Tatar, V., Özer, B. ve Kartal, A. (2019). Deniz taşımacılığı ve limanların ekonomik etkileri: Hopa Limanı analizi. *Avrasya Sosyal ve Ekonomi Araştırmaları Dergisi (ASEAD)*, 6(5), 138-150.
- TCDD İşletmesi Genel Müdürlüğü, (2018). *Demiryolu sektör raporu*. Ankara: TCDD İşletmesi Genel Müdürlüğü.
- The European Logistic Platforms Association*, (T.Y.). 02 18, 2021 tarihinde Logistics Center Definition: <http://europlatforms.eu/Logistic%20CenterDefinition.html> adresinden alındı
- The Maritime and Port Authority of Singapore, (2019). *Port of Singapore*. 03 25, 2021 tarihinde <https://www.mpa.gov.sg/web/portal/home/port-of-singapore> adresinden alındı
- The New Kattwyk Rail Bridge*, (T.Y.). 02 24, 2021 tarihinde <https://www.hamburg-port-authority.de/en/hpa-360/construction-projects/the-new-kattwyk-rail-bridge/> adresinden alındı
- The World Bank, (T.Y.). *The World Bank*. 03 21, 2021 tarihinde <https://lpi.worldbank.org/about> adresinden alındı
- The World Bank, (T.Y.). *World Bank/International LPI*. 03 21, 2021 tarihinde <https://lpi.worldbank.org/international/global> adresinden alındı
- TÜSİAD, (1997). *Rekabet stratejileri ve en iyi uygulamalar Türk Otomotiv sektörü*. İstanbul: TÜSİAD.
- UNESCAP, (2002). *Commercial development of regional ports as logistics centres*. New York: United Nations Publication.
- Uysal, Ş. (2015). Performans yönetim sisteminin tanımı, tarihçesi amaç ve temel unsurlarına genel bir bakış. *Electronic Journal of Vocational Colleges*, 5(2), 32-39.

- Visser, J., Konings, R., Pielage, B.-J. & Wiegman, B. (T.Y.). *A new hinterland transport concept for the port of Rotterdam:organisational and/or technological challenges?* Delft University of Technology, Department of Marine and Transportation Technology (M&TT). Delft/Hollanda: Delft University of Technology.
- Wiethoff, A. S. (2017). Hamburg liman idaresi CEO'su Jens Meier Hamburg Limanı'nın geleceğini tartışıyor. *The Official Magazine of The port of Hamburg*, 11.
- World Bank, (2014). *The LPI methodology*. World Bank.
- www.lojiport.com. (2018). *Lojistik nedir? A'dan Z'ye temel lojistik terimleri*. 04 16, 2021 tarihinde <https://www.lojiport.com/lojistik-nedir-adan-zye-temel-lojistik-terimleri-101054h.htm> adresinden alındı
- www.lojistikhatti.com. (2012). *Lojistik pazarında rekabet stratejileri*. 04 16, 2021 tarihinde <https://www.lojistikhatti.com/haber/2012/10/lojistik-pazarinda-rekabet-stratejileri> adresinden alındı
- Yangınlar, G. ve Bal, N. (2019). *Yalın yönetim ve yalın lojistik kavramların irdelenmesi*. Beykent Üniversitesi, Uluslararası Lojistik ve Taşımacılık Bölümü, Burdur.
- Zengin, E. ve Ocalir Akuna, E. (2017). Türkiye'de yeşil lojistik uygulamaları. *Journal of Management Marketing and Logistics*, 4(2), 117-118.
- Zorlu, F. (2009). *Türkiye lojistik coğrafyası*. TMMOB Şehir Plancıları Odası. Hatay: Korza Yayıncılık Basım San. ve Tic. Ltd. Şti.
- 27 Şubat- 3 Mart 2012 Almanya teknik gezi programı raporu. (2012). Zonguldak: Batı Karadeniz Kalkınma Ajansı.
- 4458 Sayılı Gümrük Kanunu, 10.02.2021 tarihinde <https://www.mevzuat.gov.tr/MevzuatMetin/1.5.4458.pdf> adresinden alındı.
- 26190 Sayılı Resmi Gazete, İhracat Yönetmeliği, 06.03.2021 tarihinde <https://www.resmigazete.gov.tr/eskiler/2006/06/20060606-10.htm> adresinden alındı.

DİZİN**-D-**

Denizyolu, viii, xi, 9, 10, 53, 63, 66, 68,
93

-F-

Fiyat, ix, 21, 91, 93, 108, 111, 113

-K-

Kaynak, 17, 27, 28, 41, 46, 47, 51, 56,
61, 66, 68, 97, 98, 114

-L-

Lojistik Üs, v, vii, 18, 54, 99

-P-

Performans, vii, ix, x, 24, 25, 26, 27, 28,
82, 87, 88, 122

-R-

Rekabet Gücü, 4, v, vii, ix, x, 21, 22,
90, 91, 97

-T-

Teknik, 18, 115, 117
Teknoloji, 1

-Ü-

Üretici, 1, 81, 83, 101
Üretim, 32, 83, 120

-Y-

Yetenek, 89

