

T.C
DOKUZ EYLÜL ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
DENİZCİLİK İŞLETMELERİ YÖNETİMİ ANABİLİM DALI
LOJİSTİK YÖNETİMİ PROGRAMI
YÜKSEK LİSANS TEZİ

GÜRCİSTAN’IN BÖLGESİNDE LOJİSTİK BİR ÜS
OLMA POTANSİYELİNİN DEĞERLENDİRİLMESİ

Ala PAGAVA

Danışman

Prof. Dr. İsmail Bilge ÇETİN

İZMİR - 2022

TEZ ONAY SAYFASI



YEMİN METNİ

Yüksek Lisans Tezi olarak sunduğum “Gürcistan’ın Bölgesinde Lojistik Bir Üs Olma Potansiyelinin Değerlendirilmesi” adlı çalışmanın, tarafımdan, akademik kurallara ve etik değerlere uygun olarak yazıldığını ve yaralandığım eserlerin kaynakçada gösterilenlerden oluştuğunu, bunlara atıf yapılarak yararlanılmış olduğunu belirtir ve bunu onurumla doğrularım.

Tarih

..../..../.....

Ala PAGAVA

İmza

ÖZET
Yüksek Lisans Tezi
Gürcistan’ın Bölgesinde Lojistik Bir Üs Olma Potansiyelinin Değerlendirilmesi
Ala PAGAVA

Dokuz Eylül Üniversitesi
Sosyal Bilimler Enstitüsü
Denizcilik İşletmeleri Yönetimi Anabilim Dalı
Lojistik Yönetimi Programı

Gürcistan Karadeniz’in doğu kıyısında, Transkafkasya’da bir ülkedir. Coğrafi konum olarak ülke Avrupa ve Asya arasında geçiş noktasıdır. Önemli ulaştırma koridorları ve projeleri, örnek olarak TRACECA, TENT-T, BTK demiryolu hattı projeleri Gürcistan’ı da içine almaktadır. Son yıllarda Avrupa ve Asya arasında ticaretin kayda değer derecede artması ve 21. yüzyılın önemli kalkınma projesi “OBOR” çerçevesinde Gürcistan’da lojistik faaliyetleri olumlu yönde artmaktadır. Bu durumda ülkenin üs olma potansiyeli ortaya çıkmaktadır. Gürcistan’da, kamu kurumları ve özel kurumları tarafından bölgesinde lojistik bir üs olma potansiyelinin değerlendirilmesi ve bu potansiyelin kullanılması devletin ekonomisini geliştirecektir.

Bu çalışmada, literatürdeki ulaştırma koridorları, lojistik üs ve Gürcistan’da taşımacılık konuları dikkate alınarak, Gürcistan’ın bölgesinde lojistik bir üs olma potansiyelinin değerlendirmesi konusunda uzlaşma sağlanması amaçlanmıştır. Araştırma kapsamında, literatür taraması ve Delphi çalışmasını içeren karma bir yöntem kullanılmıştır. Çalışmanın sonuçları, Gürcistan’ın bölgesinde lojistik üs olma potansiyelinin değerlendirilmesi hakkında uzman kişilerin görüşlerini içermektedir.

Anahtar kelime: Ulaştırma koridorları, Gürcistan’daki ulaştırma sektörü, Lojistik üs

ABSTRACT
Master's Thesis
Evaluating the Potential Force of Georgia To Be a Logistics Hub in Its Region
Ala PAGAVA

Dokuz Eylül University
Graduate School of Social Sciences
Department of Maritime Business Administration
Logistics Management Program

Georgia is located in Transcaucasia, on the east coast of Black Sea. Depending on the country's location Georgia is a transition point of Europe and Asia. Georgia is involved in some of the important transport projects and corridors, such as TRACECA, TEN-T, BTK railway line. The incredible growth of trade between Europe and Asia of the previous years and within the scope of the important economic development project of the 21st century "OBOR" have the positive impact on Georgia's logistics activities. This situation shows the potentials of regional Hub in Georgia. Evaluating the potential force of Georgia to be a logistics hub in its region is done by Georgian general public and private institutions and by using of this function, it will develop the country's economy.

This study aims to reach agreement in the matter of the evaluating the potential force of Georgia to be a logistics hub in its region including a through review of the literature regarding transport corridors, logistics hub and Georgian transport system. In this study mixed method of literature review and Delphi research is used. The findings of study include opinions of experts related the matter of the evaluating the potential force of Georgia to be a logistics hub in its region.

Keywords: Transport Corridors, Transport System of Georgia, Logistics Hub

GÜRCİSTAN’IN BÖLGESİNDE LOJİSTİK BİR ÜS OLMA POTANSİYELİNİN DEĞERLENDİRİLMESİ

İÇİNDEKİLER

TEZ ONAY SAYFASI	ii
YEMİN METNİ	iii
ÖZET	vi
ABSTRACT	v
İÇİNDEKİLER	vi
KISALTMALAR	x
TABLOLAR LİSTESİ	xii
ŞEKİLLER LİSTESİ	xiv
EKLER LİSTESİ	xvi
GİRİŞ	1

BİRİNCİ BÖLÜM

ULAŞTIRMA KORİDORLARI VE GÜRCİSTAN’IN ULAŞTIRMA KORİDORLARI ÜZERİNDEKİ YERİ

1.1. KORİDOR TİPOLOJİSİ	3
1.1.1. Ulaştırma Koridorlarının Unsurları	5
1.1.2. Koridor Geliştirmenin Evrensel Etapları	6
1.2. TARİHTEKİ İLK EKONOMİK KORİDOR “İPEK YOLU”	7
1.2.1. İpek Yolu’nun Güzergahları	7
1.2.2. İpek Yolu’nun Güzergahları ve Gürcistan	8
1.3. TRACECA	9
1.3.1. TRACECA’nın Organizasyon Yapısı	11
1.3.2. TRACECA’nın Güzergahları	12
1.3.3. TRACECA Projesi’nin Gürcistan’daki Taşımacılığa Etkisi	14
1.3.4. TRACECA Koridoru’nun Olumsuz Etkileyen Faktörleri	14

1.4. BİR YOL BİR KUŞAK PROJESİ	15
1.4.1. Bir Yol Bir Kuşak Projesi’nin Gürcistan’a Etkisi	16
1.5. AB’NİN ORTAK ULAŞTIRMA POLİTİKASI VE GÜRCİSTAN	17
1.5.1. Beyaz Kitabı	17
1.6. AVRUPA BİRLİĞİ ULAŞIM AĞLARI (TENT-T)	19
1.6.1. “Trans-Avrupa Ulaştırma Birliği” Kapsamında Gürcistan’da Gerçekleştirecek Projeleri	21

İKİNCİ BÖLÜMÜ

GÜRCİSTAN’DA TAŞIMACILIK

2.1. GÜRCİSTAN’DA TAŞIMACILIK	23
2.2. KARAYOLU ALTYAPISI	24
2.2.1. Karayollarının Sınıflandırılması	24
2.2.2. Gürcistan’daki Anayolları	26
2.2.3. Gürcistan’daki Avrupa E-Yolları’nın Güzergahları	27
2.2.4. Devlet Yolları Güvenliği Stratejisi ve Aksiyon Planı 2016-2020	29
2.2.5. Nakliyat Şirketlerinin Karşı Karşıya Olduğu Sorunlar	29
2.3. DEMİR YOLLARI	30
2.3.1. Malzemeler	32
2.3.2. Gürcistan Demiryolu’nu Geliştirme Fırsatları	32
2.3.3. Bakü-Tiflis-Kars Demiryolu Projesi	33
2.3.4. Viking Treni Projesi	34
2.4. DENİZ TAŞIMACILIĞI	35
2.4.1. Tarihte Gürcistan ve Karadeniz	36
2.4.2. Batum limanı	36
2.4.3. Poti Limanı	38
2.4.4. Sohum Limanı	40
2.4.5. Supsa Terminali	40
2.4.6. Kulevi Petrol Terminali	41
2.4.7. Anaklia Derin Deniz Limanı	43
2.5. GÜRCİSTAN HAVACILIĞI	44

2.5.1. Tiflis Uluslararası Havalimanı	44
2.5.2. Batum Havalimanı	45
2.5.3. Kopitnari Havalimanı	45

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

LOJİSTİK ÜS

3.1. LOJİSTİK ÜS	47
3.2. LOJİSTİK ÜS KAVRAMININ GELİŞİMİ	47
3.2.1. Lojistik Merkezlerin Evrimi	50
3.3. LOJİSTİK ÜS TÜRLERİ	51
3.3.1. Mahalli Lojistik Üssü	51
3.3.2. Bölgesel Dağıtım ve Taşıma Üssü	52
3.3.3. Yerel Taşıma ve Dağıtım Üssü	52
3.3.4. Küresel Lojistik Üssü	52
3.4. DÜNYADA ÖRNEK LOJİSTİK ÜSLER	53
3.4.1. ABD’de Lojistik Üsleri	53
3.4.1.1. Alliance Texas ve Alliance Global Lojistik Üssü	53
3.4.1.2. Center Point	54
3.4.1.3. Dallas Lojistik Üssü	55
3.4.2. Avrupa’daki Lojistik Üsler	55
3.4.2.1. Bremen Lojistik Üssü	55
3.4.2.2. Verona Lojistik Üssü	56
3.4.3. Asya’daki Lojistik Üsler	57
3.4.3.1. Singapur Lojistik Üssü	57
3.4.3.2. Busan New Port Lojistik Üssü	57
3.4.4. Gürcistan’da bir Lojistik Üs Olma İmkanları	58
3.4.4.1. Lojistik Üs Kurmanın Zorlukları	58
3.4.4.2. Gürcistan’da Sanayi Siteleri ve Depo Alanları	58
3.4.4.3. Kutaisi Lojistik Merkez Planı	59
3.4.4.4. Tbilisi Lojistik Merkez Planı	61
3.4.4.5. Kutaisi ve Tiflis Lojistik Merkezlerinin	

Muhtemelen Yatırımcılar	63
3.4.4.6. Devlet ve Özel Sektörün Görüşleri	63
3.4.4.7. Gürcistan Lojistik Master Planı	64

DÖRDÜNCÜ BÖLÜMÜ

GÜRCİSTAN’IN BÖLGESİ’NDE BİR LOJİSTİK ÜS OLMA POTENSİYELİNİN İNCELENMESİ

4.1. ARAŞTIRMANIN AMACI	66
4.2. ARAŞTIRMANIN KAVRAMSAL ÇERÇEVESİ	67
4.3. METODOLOJİ	68
4.3.1. Literatür Taraması	68
4.3.1.2. Veri Kaynaklarında Lojistik Üs Değerlendirilmesi	
İçin Belirleyen Değişkenlerin Saptanması	70
4.3.2. Delphi Çalışması ve Amacı	77
4.3.3. Delphi Çalışmasının Süreci	78
4.3.4. Delphi Çalışmasının Güçlü ve Zayıf Yönleri	79
4.3.5. Uzman Tanımı ve Uzmanın Belirlenmesi	81
4.4. DELPHİ ÇALIŞMASI SONUÇLARI	81
4.4.1. Delphi Çalışmasına Katılan Uzmanlar	81
4.4.2. Delphi Çalışmasının Birinci Tur	82
4.4.3. Delphi Çalışmasının İkinci Tur	87
4.4.4. Çoğunluk Görüşlerinin Ortalama Yüzdesi	88
4.4.5. Delphi Çalışmasının İkinci Turun Sonuçları	98
4.4. DEĞERLENDİRME	99
4.5. KISITLAR	100
 SONUÇ VE ÖNERİLER	 102
KAYNAKÇA	106
EKLER	

KISALTMALAR

A.Ş.	Anonim Şirketi
AB	Avrupa Birliği
ABD	Amerika Birleşik Devletleri
ALPS	Airport Logistics Park of Singapore (Singapur Havalimanı Lojistik Üssü)
API 653	Boveground Storage Tank Inspector Certification (Standartları Uyrınca Depolama Tanklarının Çalışır Durumda (In-service) Muayeneleri)
APMO	Avarage Percetage of Mejority Opinion (Çoğunluk Görüşlerinin Ortalama Yüzdesi)
BBF	Butan-Butilen Fraksiyonu
BM	Birleşik Milletleri
BNSF	Burlington Northern Santa Fe Corporation (Kuzey Amerika Demiryolları)
BTK	Bakü -Tiflis -Kars Demiryolu
CIM /SMGS	CIM/SGMS Consignment Note For İnternational Rail Transport (Asya ve Avrupa arasında hareket eden yükler için ortak demiryolu taşıma belgesi)
EDI	Electronic Data Interchange (Yapısal Veri Değişimi)
GVZ	Güterverkehrszenrum (Almanca: Lojistik Üs)
IRAP	International Road Assessment Programme (Uluslararası Yol Değerlendirme Programı)
İSO	International Organization for Standardization (Uluslararası Standartlar Teşkilatı)
ISPA	Instrument for Structural Policies for Pre-Accession (Katılım Öncesi Yapısal Politikalar Aracı)
ITS	Intelligent Transportation System (Akıllı Ulaşım Sistemi)
LLC	A Limited Liability Company (Limited Şirket)
LTD	Limited Company (Limited Şirket)
M.Ö.	Milattan Önce

m²	Metrekare
OBOR	One Belt One Road (Tek Kuşak Tek Yol)
OHSAS 18001	Occupational Health and Safety Assessment Series ("iş sağlığı ve güvenliği" standardı)
PLEM	Oil States Pipeline End Manifold
SOCAR	State Oil Company of Azerbaijan Republic (Azerbaycan Devlet Petrol Şirketi)
SSCB	Sovyet Sosyalist Cumhuriyetler Birliği
TACIS	Technical Assistance to the Commonwealth of Independent States (Bağımsız Devletler Topluluğu'na Teknik Yardım)
TEN-T	Trans-European Transport Network (Trans-Avrupa Ulaştırma Ağı)
TEU	Twenty-foot Equivalent Unit (Yirmi ayak eşdeğer birimi)
TİNA	Transport Infrastructure Needs Assessment (Ulaştırma Altyapı İhtiyacı Değerlendirmesi)
TRACECA	Transport Corridor Europe-Caucasus-Asia (Avrupa-Kafkasya-Asya Taşımacılık Koridoru)
TÜİK	Türkiye İstatistik Kurumu
UKAS	The United Kingdom Accreditation Service (Birleşik Krallık Akreditasyon Hizmeti)
ULSD	Ultra-low Sulfur Diesel (Düşük Kükürtlü Dizel)
UNESCO	The United Nations Educational, Scientific and Cultural Organization (Birleşmiş Milletler Eğitim, Bilim ve Kültür Örgütü)
IT	Information Technology (Bilişim Teknolojileri)
T.C.	Türkiye Cumhuriyeti

TABLÖLER LİSTESİ

Tablo 1: TRACECA Projesi Kapsamındaki Yatırım Projeleri	s. 13
Tablo 2: Gürcistan'daki Yolların Bazı Geometrik Özellikleri	s. 25
Tablo 3: Gürcistan'daki Anayollar	s. 26
Tablo 4: Poti Limanı'nın Özellikleri	s. 39
Tablo 5: Lojistik Merkezlerinin Evrimi	s. 51
Tablo 6: Kutaisi Lojistik Merkezi'nin Önemli İşlevsel Birimler	s. 60
Tablo 7: Kutaisi Lojistik Merkezi'nin Önemli Rakamlar	s. 61
Tablo 8: Tbilisi Lojistik Merkezi'nin Önemli Rakamlar	s. 62
Tablo 9: Tbilisi Lojistik Merkezi'nin ve Demiryolu Konteyner Terminali'nin Özellikleri	s. 62
Tablo 10: Lojistik Üsler Üzerine Yapılmış Çalışmalar	s. 69
Tablo 11: Lojistik Üs Değerlendirilmesi için Maliyet Kriterleri	s. 70
Tablo 12: Lojistik Üs Değerlendirmesi için Altyapı Kriterleri	s. 71
Tablo 13: Lojistik Üs Değerlendirilmesi için Pazar Kriterleri	s. 72
Tablo 14: Lojistik Üs Değerlendirilmesi için Hükümet Politikaları ve Teşvik Kriterleri	s. 73
Tablo 15: Lojistik Üs Değerlendirilmesi için Ulaştırma ve Lojistik Kriterleri (1. Kısım)	s. 74
Tablo 16: Lojistik Üs Değerlendirilmesi için Ulaştırma ve Lojistik Kriteri (2. Kısım)	s. 75
Tablo 17: Lojistik Üs Değerlendirilmesi için Ekonomik Kriterleri	s. 76
Tablo 18: Lojistik Üs Değerlendirilmesi için Beşeri Sermaye Kriterleri	s. 77
Tablo 19: Delphi Çalışmasının Güçlü Yönleri	s. 79
Tablo 20: Delphi Çalışmasının Zayıf Yönleri	s. 79
Tablo 21: Araştırmada Katılımcıların Pozisyon Seviyesi	s. 82
Tablo 22: Araştırmada Katılımcıların Çalışma Alanı	s. 82
Tablo 23: Katılımcıların Cevaplarından Bulunan İlgili Kriterler	s. 87
Tablo 24: Uzlaşma Yüzdesinin Derecesi	s. 89
Tablo 25: Delphi Çalışması İkinci Turun Sonuçlarının Özet Tablosu	s. 89
Tablo 26: Delphi Çalışmasının İkinci Tur Sonuçları (1/8)	s. 90

Tablo 27: Delphi Çalışmasının İkinci Tur Sonuçları (2/8)	s. 91
Tablo 28: Delphi Çalışmasının İkinci Tur Sonuçları (3/8)	s. 92
Tablo 29: Delphi Çalışmasının İkinci Tur Sonuçları (4/8)	s. 93
Tablo 30: Delphi Çalışmasının İkinci Tur Sonuçları (5/8)	s. 94
Tablo 31: Delphi Çalışmasının İkinci Tur Sonuçları (6/8)	s. 95
Tablo 32: Delphi Çalışmasının İkinci Tur Sonuçları (7/8)	s. 96
Tablo 33: Delphi Çalışmasının İkinci Tur Sonuçları (8/8)	s. 97



ŞEKİLLER LİSTESİ

Şekil 1: Delhi-Mumbai Ulusal Ticaret Koridoru	s. 3
Şekil 2: Çok Taraflı Koridoru TRACECA	s. 4
Şekil 3: Adriatic-Baltic Intermodal Koridoru	s. 5
Şekil 4: Koridor Unsurları Bağı	s. 5
Şekil 5: Ticaret ve Ekonomik Koridorların Unsurları	s. 6
Şekil 6: Koridorun Gelişimin Evrimi	s. 7
Şekil 7: İpek Yolu Güzergahları	s. 8
Şekil 8: Tarihi İpek Yolu ve Gürcistan'daki Güzergahı	s. 9
Şekil 9: TRACECA Ulaştırma Koridoru	s. 10
Şekil 10: TRACECA Organizasyon Şeması	s. 11
Şekil 11: TRACECA Denizyolu, Karayolu ve Demiryolu Güzergahları	s. 12
Şekil 12: Bir Yol Bir Kuşak Projesi'nin Güzergahları	s. 16
Şekil 13: Trans-Avrupa Taşıma Ağı	s. 20
Şekil 14: Trans-Avrupa Ulaştırma Birliği kapsamında Gürcistan'da Gerçekleştirecek projesi	s. 22
Şekil 15: Gürcistan'nın Ulaştırma ve Boru hat Ağı	s. 23
Şekil 16: Gürcistan'daki Karayollar Ağı	s. 27
Şekil 17: Gürcistan'daki Avrupa E-Yolları'nın Güzergahları	s. 28
Şekil 18: Gürcistan Yol Kalitesi	s. 28
Şekil 19: Gürcistan'daki Demiryolu Hattı	s. 31
Şekil 20: Bakü-Tiflis-Kars Demiryolu Projesi	s. 33
Şekil 21: Viking Treni Rotası	s. 35
Şekil 22: Batum Limanı'nın Şeması	s. 38
Şekil 23: Poti Limanı'nın Şeması	s. 39
Şekil 24: Sohum Limanı	s. 40
Şekil 25: Supsa Terminali	s. 41
Şekil 26: Kulevi Petrol Terminali	s. 42
Şekil 27: Lojistik Üs Gelişim Modeli	s. 48
Şekil 28: Lojistik Tesis Hiyerarşisi	s. 49
Şekil 29: Standartize Lojistik Merkez Hiyerarşisi	s. 50

Şekil 30: Amerika’da Lojistik Üsler	s. 53
Şekil 31: Alliance Texas Lojistik Üssü	s. 54
Şekil 32: Bremen Lojistik Üssü	s. 56
Şekil 33: Verona Lojistik Üssü	s. 56
Şekil 34: Kutaisi Lojistik Merkezi Planı	s. 61
Şekil 35: Tiflis Lojistik Merkezi Planı	s. 62
Şekil 36: Araştırmanın Kavramsal Çerçevesi	s. 67
Şekil 37: Delphi Çalışmasının Sonuçları	s. 80



EKLER LİSTESİ

EK 1: Onam Formu (Türkçesi)	ek s.1
EK 2: Delphi Çalışması 1. Tur Soru Formu (Türkçesi)	ek s. 2
EK 3: Delphi Çalışması 2. Tur Soru Formu (Türkçesi)	ek s. 4



GİRİŞ

Gürcistan'ın lojistik potansiyelinin geliştirilmesi 20. Yüzyılın 90'lı yıllarında başlamış olup; halen ülke ekonomisinin önemli bileşenlerinden biridir. Gürcistan, TRACECA koridorunun, Bakü-Tiflis-Kars (BTK) demiryolu hattı, Bakü-Tiflis-Ceyhan (BTC), Trans-Avrupa Ulaştırma Ağı (TEN-T) ve Bir Kuşak Bir Yol (OBOR) projelerinin önemli parçasıdır.

Gürcistan Demiryolu; Avrupa'yı Orta Asya ve Çin'e bağlayan Karadeniz ve Hazar Denizi arasındaki Avrasya ulaşım arterinin önemli bir kısmıdır. Poti, Batum ve Kulevi deniz limanları aracılığıyla Gürcistan'dan geçen transit yükler Avrupa'daki limanlara nakliye edilmektedir.

Avrupa ve Asya arasında ticaretin önemli derecede artması, Gürcistan'daki lojistik faaliyetlerin üzerinde olumlu bir etkiye sahiptir. Bu durum ülkenin üs olma potansiyelini ortaya çıkarmakta olup, jeopolitik konumu itibriyle Gürcistan bölgesel lojistik üs olma potansiyeline sahiptir. Gürcistan'ın bölgesinde lojistik bir üs olma potansiyelinin değerlendirilmesi ve bu fonksiyonunun kullanılması ülkenin ekonomik gelişimi üzerinde büyük bir etki yaratmaktadır. Yüklerin elleçlenmesi, depolanması, aktarılması, konsolide edilmesi gibi hizmetlerin tek bir noktadan gerçekleştirildiği, son derece modern yapılardan ve yük terminallerinden oluşan lojistik köyler veya merkezler, uluslararası ve ulusal taşımacılık sektörüne apayrı bir boyut kazandırmıştır.

Bu çalışma kapsamında; literatürdeki ulaşırma koridorları, ülkenin ulaşırma koridorları üzerindeki yeri, Gürcistan'da taşımacılık ve lojistik üsler hakkında kaynaklar incelenmiştir. Çalışmanın uygulama kısmında, uzman görüşlerine dayanılarak, Gürcistan'ın bölgesinde lojistik bir üs olma potansiyelinin değerlendirilmesine ilişkin uzlaşırma sağlanması amaçlanmıştır. Araştırmada literatür taraması ve Delphi çalışmasını içeren karma bir yöntem kullanılmıştır. Nihayet, çalışmanın sonuçları, Gürcistan'ın bölgesinde lojistik üs olma potansiyelinin değerlendirilmesi hakkında uzman kişilerin görüşlerini içermektedir.

Çalışmanın birinci bölümünde ulaşırma koridorları, ulaşırma koridorunun tarihsel gelişimi, günümüzdeki önemli ulaşırma koridorları ve Gürcistan'ın ulaşırma koridorları üzerindeki yeri ile ilgili bilgiler yer almakta olup; bu bağlamda

hem yazılı kaynaklar hem görsel kaynaklar taranmıştır. Çalışmanın ikinci bölümü ise Gürcistan'daki ulaştırma sektörü, karayolu taşımacılığı, demiryolu taşımacılığı, denizyolu taşımacılığı, havayolu taşımacılığı konularını ele almaktadır. Üçüncü bölümde; lojistik üsler, Dünya'daki örnek lojistik üsleri ve Gürcistan'da bölgesel lojistik üs olma imkanları ile ilgili bilgiler sunulmaktadır. Dördüncü bölümde araştırmanın amacı, kavramsal çerçevesi ve araştırmada kullanılan metodoloji açıklanmıştır. Literatür taraması ve Delphi çalışması ile birlikte, uygulamanın sonuçlarına ilişkin değerlendirme, araştırma kısıtları, sonuç ve öneriler yine dördüncü bölümde yer almaktadır.



BİRİNCİ BÖLÜM

ULAŞTIRMA KORİDORLARI VE GÜRCİSTAN'IN ULAŞTIRMA KORİDORLARI ÜZERİNDEKİ YERİ

Küresel ticaretin artması, sınırların ortadan kalkması ve teknolojinin gelişmesi, dünya genelinde ulaştırma sektöründeki önemli değişimleri beraberinde getirmiştir. Hızla gelişen teknoloji, ulaştırma ve iletişim ülkeler arasındaki ilişkiyi olağanüstü düzeyde artırmıştır. Ulaşım faaliyetlerinin yerine getirilmesinde de ulaştırma koridorları önem arz etmektedir. Ulaştırma koridorları düzenli ulaştırma ağları olup; erişimi sağlamakta, transit geçişi daha hızlı, sorunsuz ve verimli kılmaktadır ve aynı zamanda bölgesel bağlantıları artırmaktadır. Küresel anlamda artan bir şekilde uygulanmakta olan koridor yaklaşımı sayesinde, karayla çevrili ülkeler ve denize kıyısı olan ülkeler arasında ulaşım ve lojistik güzergahlar verimli bir biçimde belirlenebilmektedir (Beechey, 2020).

1.1. KORİDOR TİPOLOJİSİ

Ulusal ticaret koridorları, ülke içerisindeki farklı ticari bölgeleri birbirine bağlayan ana arterlerdir (www.un.org).

Şekil 1: Delhi-Mumbai Ulusal Ticaret Koridoru



Kaynak: www.rajras.in

Birbirine yakın ülkelerin ulaşım ağında oluşan bir hat olan Uluslararası Ticaret Koridoru, gümrük ve sınır geçiş noktalarından ithalat ve ihracat yapmak için kullanılmaktadır.

Çok Taraflı Ticaret Koridoru ülkeler arasında ticaret yapılırken gümrük kontrol noktalarını kullanmaktadır. Bir ya da birden fazla sınır geçiş noktasına bağlantı sağlayan bu koridor, ilgili mevzuat tarafından düzenlenmektedir.

Çok Taraflı Ticaret Koridorlarında birden fazla güzergah mevcuttur. Çeşitli taşıma modları kullanılan bu koridorların yönetilmesi kolay değildir ve regülasyon için nakliye acenteleri, hatta devletler arasında uyum sağlanması gerekmektedir. Intermodal koridorlarında birden fazla ulaşım modu için intermodal taşımacılık yürütülmektedir.

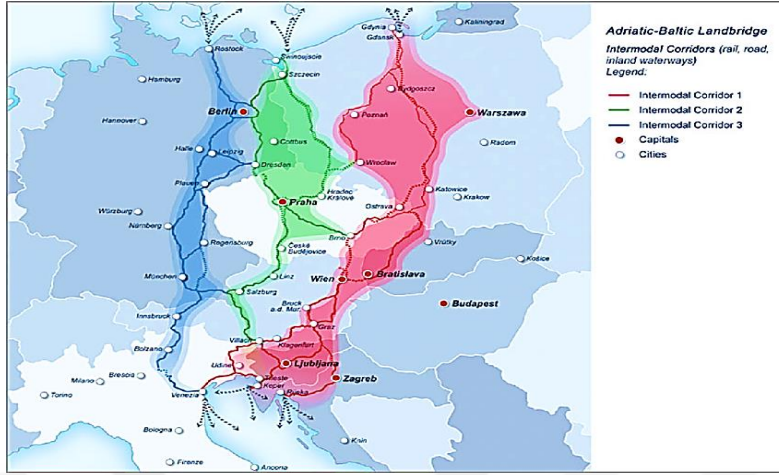
Şekil 2: Çok Taraflı Koridoru “TRACECA”



Kaynak: Svanidze ve diğerleri, 2019: 737

İntermodal koridorların birden fazla ulaşım modu için intermodal taşımacılık yürütülmektedir. Yönetilmesi güç olan intermodal koridorlar için, bakanlıklar ve yetkili acenteler arasında sağlam bir koordinasyonun söz konusu olması ve üst düzey bakanlık yetkililerinin desteği gerekmektedir (Arnold, 2006: 5). Buna örnek olarak Adriatic-Baltic Landbridge intermodal koridoru verilebilir.

Şekil 3. Adriatic-Baltic İntermodal Koridoru

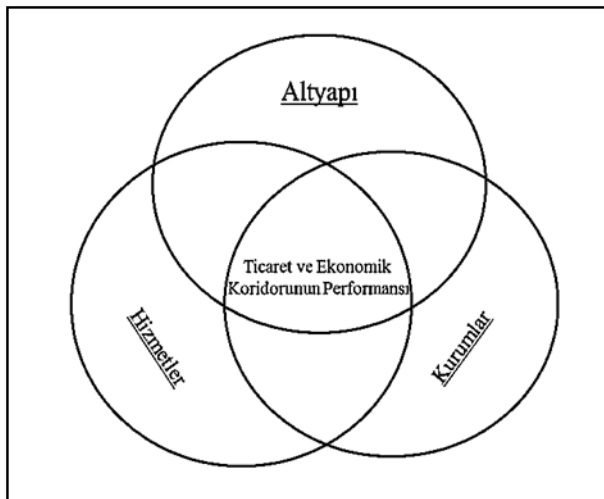


Kaynak: Kozlak and Pawlowska, 2009: 43

1.1.1. Ulaştırma Koridorlarının Unsurları

Ulaştırma koridorlarına dair üç önemli unsur söz konusu olup; bunlar altyapı, hizmetler ve koridor faaliyetlerini koordine eden kurumlar olarak sıralanabilir (Şekil 4.).

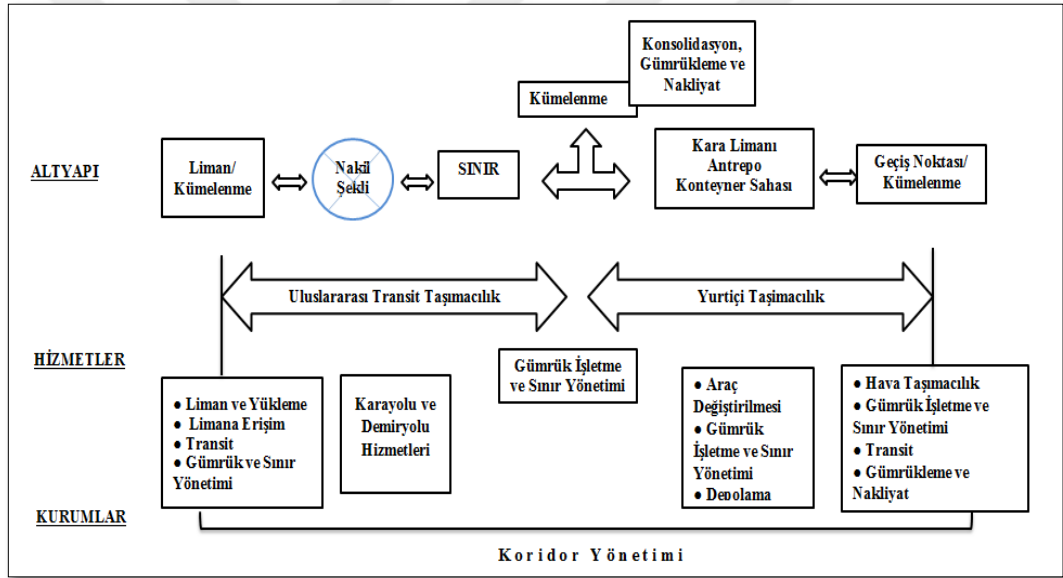
Şekil 4. Koridor Unsurları Bağı



Kaynak: (Kunaka ve Carruthers, 2014: 17)

Ticaret ve ulaştırma koridoru şemasının verildiği şekil 5'te görüldüğu üzere; ticaret ve ulaştırma koridorunun bir ucunda uluslararası ana geçişler (örneğin limanlar, havalimanları ya da kara sınırları), diğer ucunda geniş bir metropoliten alanı ve üretim kümelenmesi bulunmaktadır. Bu ana geçişlerde genellikle intermodal taşımacılık yapılmakta olup, zaman zaman ek ana geçişler (örneğin, kıyı ve iç su yolu taşımacılığa hizmet veren yerel limanlar veya bölgesel havalimanları) koridorun ortasında yer almaktadır. Koridorun parçaları olan ana geçişlerin kapasitesi ve hizmet niteliği, taşıma hizmeti karşılığında ödenen ücreti etkilemektedir.

şekil 5. Ticaret ve Ekonomik Koridorların Unsurları

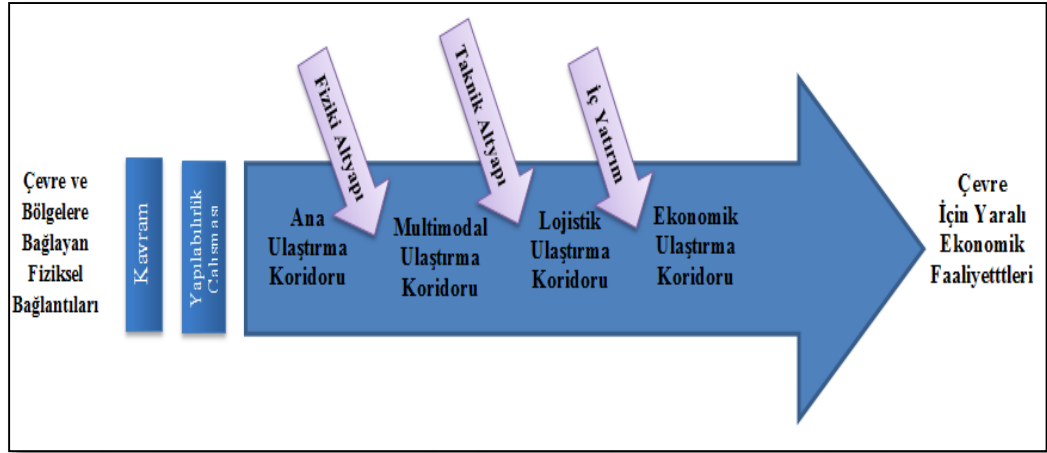


Kaynak: (Kunaka ve Carruthers, 2014: 18)

1.1.2. Koridor Geliştirmenin Evrensel Etapları

Çoğunlukla ekonomik durumu ulaştırma koridorunun gelişmesini olumlu yönde etkilemektedir. Ulaştırma koridorunda artan yolcu ve yük taşınırken verimliliğin artırılması, teknik ve fiziki olmayan altyapıların (lojistik ve kurumlar) geliştirilmesini gerekli kılar. Bununla birlikte, ekonomik teşvikler (yatırım) ulaştırma koridorlarını verimli hale getirmektedir (Hope ve Cox, 2015: 3).

Şekil 6. Koridor Gelişiminin Evrimi



Kaynak: (Hope ve Cox, 2015: 3)

1.2. TARİHTEKİ İLK EKONOMİK KORİDOR “İPEK YOLU”

Antik çağlardan başlayarak faaliyet gösteren "Büyük İpek Yolu" Marko Polo adı ile bir arada anılmaktadır. Elbette Marko Polo Çin'e bu yol üzerinden gitmiştir. Büyük İpek Yolu - uzun zamandır Avrasya'nın batısını ve doğusunu birbirine bağlayan bir ticaret-kervan yolları ağı olarak da bilinmektedir. M.Ö. II. ve M.S. XVI. yüzyılları arasında faaliyet göstermiş olan bu yol Orta Asya ve Akdeniz ülkelerini birbirine bağlamıştır. Bu yolla farklı yerlerden ipek, kumaş, baharat, halı, silah, takı, pamuk ve benzeri mallar taşınmıştır.

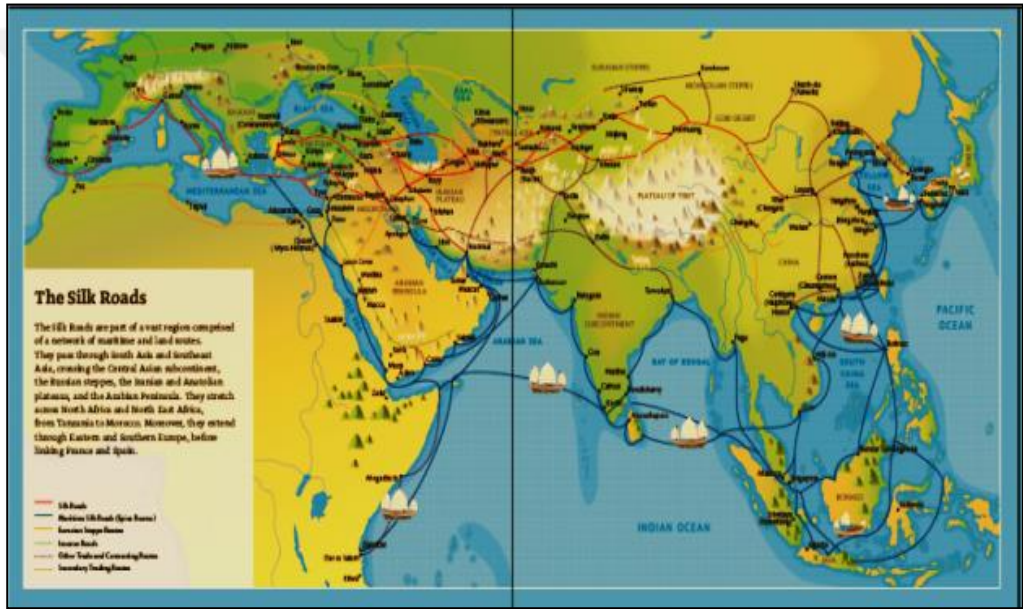
Dallanmış bir şekilde doğudan batıya doğru ilerleyen Tarihi İpek Yolu Pasifik Okyanusu'nun Çin sahillerinde yerleşen Sinan kentinden başlayarak Lanzhou'dan geçerek Dunhuang'a kadar uzanmıştır.

1.2.1. İpek Yolu'nun Güzergahları

Elverişli doğal koşullara sahip Orta Asya vadileri, İpek Yolu'nun etkisi altında önemli ipek üreticileri haline geldi. Burada üretilen kaliteli ipek, sadece Avrupa'ya değil, aynı zamanda Semerkand-Sir-Darya Vadisi, Mugojarı Dağları, Volga Suyolu vasıtasıyla Rusya'ya gönderilmiştir. İpek ticareti vesilesiyle, Kuzey Kafkasya, Don Nehri, Kırım ve Balkanlar'a kadar uzanan yollar kullanılmıştır.

Büyük İpek Yolu'nun Dunhuang'dan ayrılan güney kolu, Taklamakan Çölü'nün kenarı ile Hotan, Yerkent ve Pamir Dağları'nın vadilerinden geçerek Merv şehrinde ana yola çıkmaktaydı. İpek Yolu'nun bu iki yönü üzerindeki Balkh şehrinden güney Hindistan'a kadar büyük bir kol ayrılmış durumdaydı. Merv şehrinde birleşerek batıya uzanan İpek Yolu; Nisa, Ekbatan, Knesifon, Bağdad, Nsib ve Akdeniz kıyılarında Suriye'nin Antakya Limanı'na ulaşarak, oradan deniz yolu ile Venedik, Genova ve Batı Avrupa'ya ayrılmıştı.

Şekil 7. İpek Yolu Güzergahları



Kaynak: en.unesco.org

1.2.2. İpek Yolu'nun Güzergahları ve Gürcistan

İpek Yolu'nu Azerbaycan bağlayan yol; Ekbatan'dan Tebriz'e, Hazar Sahili'nden Araş, Şirvan ve Berda'ya kadar uzanıyordu. Kuzey yönde ilerleyen İpek Yolu'nun bir kolu Darbent'e ve Volga'ya çıkıyordu. Barda şehrinden Tiflis ve Batumi yönünde batıya uzanan güzergah da mevcuttu. (Hesenov, T ve Hacızadə, Ə. 2010).

Şekil 8: Tarihi İpek Yolu ve Gürcistan'daki Güzergahı



Kaynak: docs.neu.edu.tr

1.3. TRACECA

20. Yüzyılın ikinci yarısında Soğuk Savaş'ın sona ermesiyle milletler bağımsızlığı kazanırken; Dünya siyasetinde evrensel değerler, demokratik normlar ve entegrasyon süreçleri ön plana çıkmıştır. Büyük İpek Yolu fikri ise tarihin akışı içerisinde yeniden gerekli hale gelmiştir.

Avrupa Birliği Komisyonu'nun ileri görüşlü kararını ertaflica değerlendirme gerekliliği ortaya çıkmıştır. Bu inisiyatif tarafından, 1993 yılının Mayıs ayında Brüksel'de Kafkas ve Orta Asya ülkelerinin ulusal ve uluslararası taşımacılığın yanı sıra ticari ilişkilerinin geliştirilmesi hususundaki stratejinin ele alındığı bir toplantı düzenlenmiştir. Bu toplantıda tesis edilmiş Avrupa-Kafkasya-Asya (TRACECA) Ulaştırma Koridoru Programı, Avrasya Bölgesi'nde hayata geçirilmiş en dinamik, en uygun maliyetli projelerden biri olmuştur. Söz konusu toplantıya katılan ülkelerin yakın işbirliğinde, Avrupa Birliği'nin yardımları sayesinde, son beş yılda iletişim şebekesinin tesislerinin modernleştirilmesi, ilgili yasaların ve kodların geliştirilmesi, personel eğitimi, gümrük ve tarife politikalarının iyileştirilmesi konularında önemli çalışmalar yapılmıştır.

1996 tarihinde Türkmenistan'ın Serhs şehrinde Azerbaycan, Gürcistan, Türkmenistan ve Özbekistan arasında transit taşımaların düzenlenmesi hakkında bir anlaşmanın imzalanması, bahsi geçen programın geliştirilmesi adına önemli bir

gelişme olmuştur. Daha sonra diğer devletlerin de imzalamış olduğu bu anlaşma sayesinde tarifeler 50% azaltılmış, gümrük kuralları sadeleştirilmiş, taşımaların güvenliği ve korunması tesis edilmiştir. Bunun neticesinde, Transkafkasya koridoru sayesinde, Avrupa ve Asya arasındaki ticaret hacmi son yıllarda neredeyse on kat artış göstermiştir.

Onların kabul olunması Avrupa, Karadeniz, Kafkas, Hazar denizi ve Asya bölgelerinde ticaretin gelişmesine, doğal kaynakların kullanımı ve onların taşınmasını karşılıklı yarar işbirliğine teşvik edecektir (Pirimov, 2011).

Gürcistan, Azerbaycan, Ermenistan, Moldova, Bulgaristan, Türkiye, Romanya, Kazakistan, İran, Kırgızistan, Tacikistan, Özbekistan, Ukrayna TRACECA üye ülkelerdir (www.kgm.gov.tr).

Şekil 9: TRACECA Ulaştırma Koridoru



Kaynak: timer-odessa.net. 2015.

Bu proje, Avrupa Birliği'nin TRACECA üye ülkeleri için küresel stratejisine uygun olarak şunları amaçlamaktadır:

1. Avrupa'da, Karadeniz Bölgesi'nde, Kafkasya'da, Hazar havzası ve Orta Asya ülkelerinde ekonomik ve ticari bağlantılar ile ulaşım bağlantılarının geliştirilmesi,
2. Karayolu, demiryolu ve denizyolu taşımacılığında dünya pazarına erişimin sağlanması,
3. Koridor boyu yollarda nakliyat araçlarının hareketinde ve yüklerin saklanmasında güvenliğinin sağlanması, çevrenin korunması;

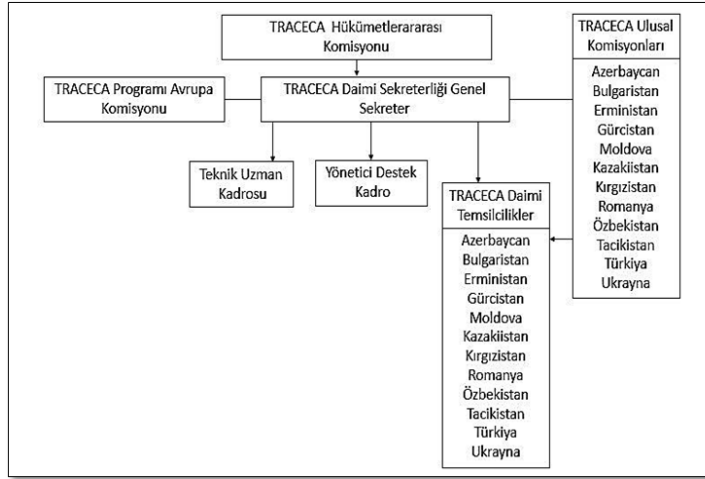
4. Üye ülkelerin ulaştırma politikalarına ve bu alanda çıkarılmış düzenlemelere uyumun sağlanması;

5. Nakliyat alanında faaliyet gösteren kuruluşlarla beraber rekabet ortamının yaratılmasına hizmet etmek.

Avrupa-Kafkasya-Asya TRACECA uluslararası ulaşım koridoru, Doğu ile Batı arasında diğer iki güzergaha, Trans-okyanus taşımacılığı ve Trans-Sibirya karayoluna alternatif bir projedir. TRACECA koridorunun üzerinde sadece Orta Asya'dan değil, Çin'den yükler taşınmakta, sonradan Orta-Asya ülkelerine (özellikle konteynerler) yollanmaktadır. Bu koridorun stratejik noktası olan Trans-Hazar uluslararası güzergahı, yılda 15 milyon tondan fazla kargo taşıma potansiyeline sahiptir. Çin, Kazakistan, Türkmenistan, İran, Basra Körfezi ülkeleri, Güney Kafkasya, Türkiye ve Avrupa ülkelerinin yük gönderenleri ile yük alıcılarını koordine edebilmektedir (Eminov, 2017).

1.3.1. TRACECA'nın Organizasyon Yapısı

Şekil 10. TRACECA Organizasyon Şeması



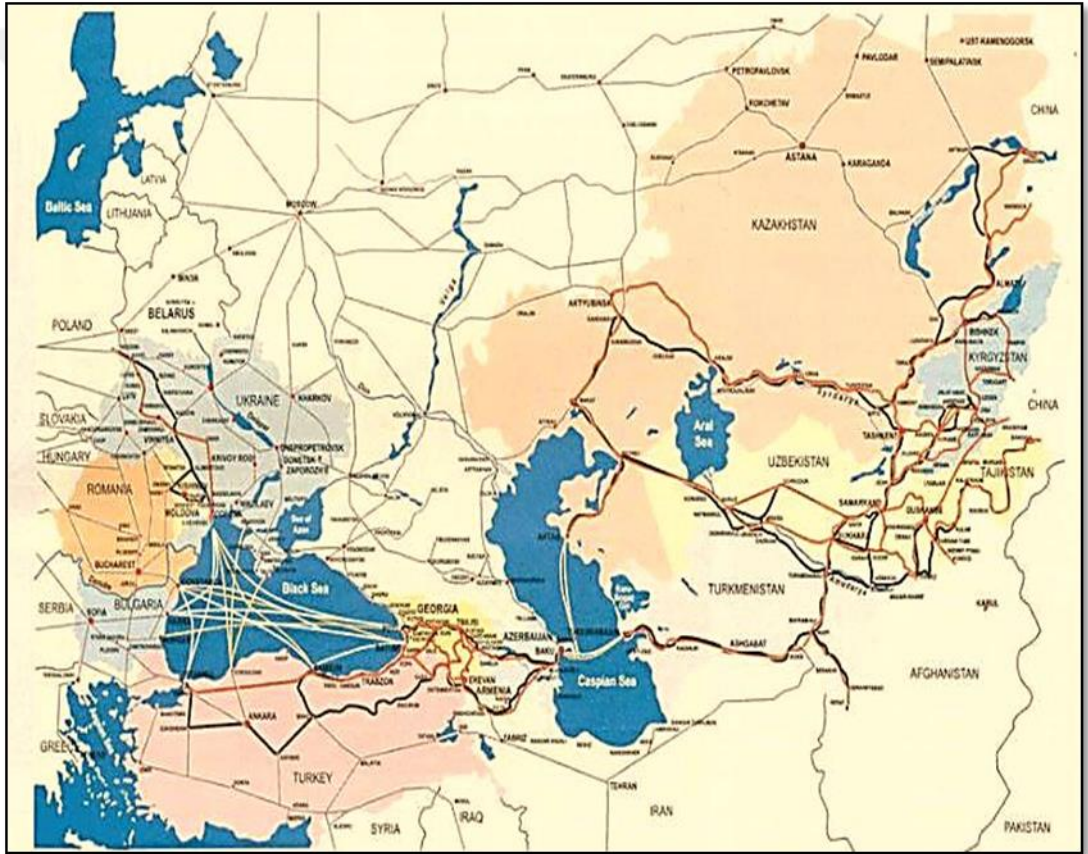
Kaynak: traceca.uab.gov.tr

Hükümetlerarası TRACECA Komisyonu, daimi sekreteryaya ve ulusal sekreteryalar TRACECA Projesi'nin uygulanmasıyla ilgili olarak oluşturulan organlar olup; TRACECA'nın örgütlenme yapısı Şekil 10'da verilmiştir.

1.3.2. TRACECA'nın Güzergahları

TRACECA Projesi denizyolu, kara ve demiryolu güzergahlarını kapsamaktadır. Projede, Karadeniz'deki ve Hazar Denizi'ndeki limanların denizyolu güzergahı olarak belirtilirken, karayolu ve demiryolu güzergahı Ukrayna'dan başlayıp Gürcistan üzerinden diğer ülkelere ulaşımı sağlayacak şekilde belirlenmiştir. Şekil 11'de TRACECA denizyolu ve demiryolu güzergahları gösterilmiştir.

Şekil 11: TRACECA Denizyolu, Karayolu ve Demiryolu Güzergahları



Kaynak: Doubrovsky. 2005: 16

Tablo 1: TRACECA Projesi Kapsamındaki Yatırım Projeleri

Yatırım Projeleri					
No	Pojenin Adı	Sektör	Ülke	Süre	Bütçe
1	Kafkasya Demiryolları'nın Rehabilitasyonu	Demiryolu	Ermenistan, Azerbayca, Gürcistan	10.1995-07.1996	5 000 000
2	Kızıl Köprü'nün Rehabilitasyonu ve TRACECA Köprüsü'nün İnşası	Karayolu	Azerbayca, Gürcistan	03.1997-09.1998	2 500 000
3	İliçevsk ve Poti Limanlarına Bilgisayar ve Haberleşme Ekipmanı	Denizyolu	Gürcistan, Ukrayna	01.1998-06.1999	1 500 000
4	Bakü, Türkmenbaşı, Poti ve İliçevsk Limanlarına Kargo ve Konteyner Yükleme Ekipmanları	Multimodal	Azerbayca, Gürcistan, Ukrayna, Turkmenistan	02.1998-08.1999	5 825 000
5	Buhara Tekstil İhraç Merkezi	Multimodal	Uzbekistan	02.1998-02.1999	2 000 000
6	Bakü ve Türkmenbaşı Liman Kentleri Arasında Konteyner Servisleri	Multimodal	Azerbaycan, Turkmenistan	02.1998-02.1999	2 500 000
7	Poti Limanı Demiryolu İskelesinin İnşası, Poti ve İliçevsk Limanları'nın Mevcut Demiryolu İskelesinin İyileştirilmesi	Demiryolu	Ukraina, Gürcistan	07.1998 - 01.2000	6 400 000
8	Bakü'de Demiryolu Tanklarını Temizlemede Kullanılan Buhar Kazanları	Demiryolu	Azerbaycan	06.1999 - 01.2000	475 000
9	Terminal Ekipmanları(Karmir Belur, Çimkent, Aktau, Bişkek	Multimodal	Kırgızistan, Kazakistan, Uzbekistan	08.1999 - 04.2001	2 500 000
10	Ermenistan, Gürcistan ve Azerbaycan Demiryollarına Haberleşme ve Sinyalizasyon için Fiber Optik Kablo Sisteminin Kurulması	Demiryolu	Ermenistan, Gürcistan ve Azerbaycan	02.2000 - 02.2002	15 000 000
11	Aktau Demiryolu İskele Terminalinin Rehabilitasyonu	Demiryolu	Kazakistan	10.2001 - 10.2002	2 000 000
12	Denizcilikle İlgili Ekipmanların Sağlanması	Demiryolu	Azerbaycan, Kırgızistan, Turkmenistan	02.2003 - 10.2003	1 600 000
13	Bakü/Aktau/Turkmenbashi Limanları için Yardımcıları Ekipmanların Tedaviği	Demiryolu	Azerbaycan, Kırgızistan, Turkmenistan	02.2003 - 10.2003	1 600 000
14	Gabala-Termez Demiryolu İyileştirmesi için Tedavi Malzemeleri Tedariği	Demiryolu	Azerbaycan	08.2006 - 08.2009	2 000 000
15	TOPLAM: 50 900 000				

Kaynak: www.traceca-org.org

1.3.3. TRACECA Projesi'nin Gürcistan'daki Taşımacılığa Etkisi

1995-2008 yılları arasında TRACECA Projesi kapsamında yapılan yardım sayesinde TRACECA'ya üye ülkelerin ulaştırma sistemlerinin gelişimi ve yönetim reformu, yasal çerçevenin iyileştirilmesi ve düzenlemelerinin batı ile uyumlu hale getirilmesi sağlanmıştır. Böylelikle, Avrupa ve Asya arasında bir geçiş sağlayan Gürcistan'ın lojistik önemi artmıştır. 2002-2008 yılları arasında Gürcistan'da demiryolu taşımacılığı %40 artış göstermiş olup, bunda transit yük taşımacılığının payı % 85'i bulmaktadır. Eş zamanlı olarak, Karadeniz'deki Batum, Poti, Kulevi ve Supsa limanlarında elleçlenen yük miktarı da artmıştır. 2004-2008 yılları arasında Batumi ve Poti limanlarında eleçlenen yük miktarında da artış yaşanmıştır. Örneğin; 2008 yılında elleçlenen konteyner miktarı 209,6 bin (birim) olup, bu 2004 yılındaki miktara kıyasla 129,6 bin birim daha fazladır. 2006 yılında Supsa Terminali'nde 13.2 milyon ton ham petrol taşınmış olup, bu 2004 yılında taşınan ham petrol miktarının iki katıdır. 2008 yılında ise 2004 yılına kıyasla ham petrol taşımacılığı iki kat artarak 3,2 milyon tona ulaşmıştır. 2004-2008 yılları arasında karayolu ile yük ve yolcu taşımacılığı 1,6 kat artış göstermiştir. 2002-2008 yıllarında ise taşımacılık sektörü gelirlerinin 3 kat artmış olduğu görülmektedir (georgianencyclopedia.ge).

1.3.4. TRACECA Koridorunun Olumsuz Etkileyen Faktörleri

TRACECA koridoru birçok nedenden dolayı tam kapasite ile kullanılmamaktadır. Bu nedenlere;

- Bazı üye ülkelerdeki politik istikrarsızlık,
- Hazar bölgesinde düzensiz ve plansız feribot gemi trafiğine bağlı multimodal operasyonlar,
- 12 ülkeye geçiş yaparken farklı farklı ulaştırma altyapısı, gümrük işlemleri ve taşıma kuralları ile karşı karşıya kalınması gibi durumlar örnek verilebilir.

Belirtilen nedenler ulaştırma koridorunun mevcut kapasitesini azaltarak yük trafiğine sebep olmuştur. Bununla birlikte 2015-2016 yıllarında Rusya-Ukrayna ve Rusya-Türkiye ilişkileri gerilmiş olup; bu tarihlerde Ukrayna TRACECA

koridorudan geçerek Çin'den demir cevheri ithalatı gerçekleştirmiştir (Markedonov, 2018:51).

TRACECA koridorunun daha cazip hale getirmek için üye ülkeler arasında gümrük mevzuatının uyumlu hale getirilmesi gerekmektedir. Altyapı modernizasyonu, özellikle demiryolu için son derece önemlidir. Sovyetler Birliği döneminde 1520 mm olan demiryolu açıklığı Çin ve Avrupa standartlarında 1453 mm'dır (Gechbaia ve Wilosani, 2020: 102-103).

1.4. BİR YOL BİR KUŞAK PROJESİ

Çin Halk Cumhuriyet başkanı Xi Jinping tarafından 2013 yılında açıklanan modern İpek Yolu Projesi - "Bir Yol, Bir Kuşak (One Belt One Road – OBOR)" son 10 yılın en önemli küresel ekonomik ve siyasi projelerinden biridir. Bir Yol, Bir Kuşak projesi, Dünyanın nakliyat haritasını değiştirecek büyük bir işbirliği platformu olup, Çin'in jeopolitik durumunu etkileme gücüne sahiptir. Antik İpek Yolu'nun canlandırılması ve Uzak Doğu ile Avrupa'nın birleştirilmesini amaçlayan projeye 65'ten fazla ülke katılmaktadır.

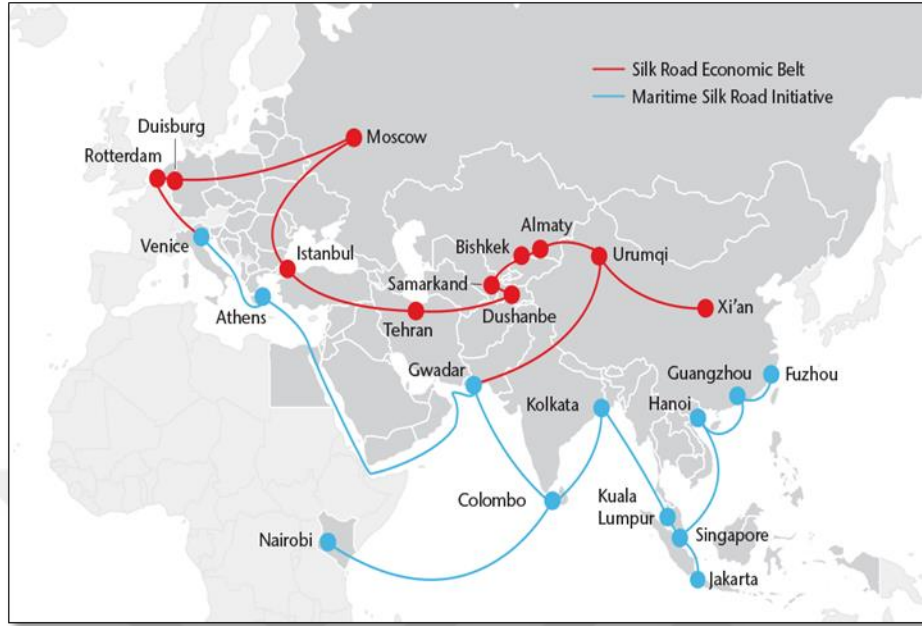
Bir Kuşak; Çin'den başlayarak Avrupa'ya kadar uzanan otoyollar, demiryolları, petrol ve gaz boru hatlarını birleştiren bir kara yoludur. Proje farklı rotalar üzerindeki koridorlardan oluşmaktadır:

1. Çin-Moğolistan-Rusya, Çin-Orta ve Batı Asya, Çin-Hindistan-Çin Yarımadası, Çin-Pakistan, Çin-Bangladeş-Hindistan-Myanmar;

2. Gürcistan Çin-Orta ve Batı Asya koridorunda yer almakta olup, özellikle Bakü-Tiflis-Kars demiryolu bu güzergahın önemli parçalarından biridir.

Bir Yol ile kastedilen limanlardır. Proje çerçevesinde, Güneydoğu Asya'dan Batı Afrika ve Akdeniz'e kadar uzanan deniz bölgesindeki limanlar ve kıyı hatlarından istifade edilecektir (Tahmaz, 2021).

Şekil 12: Bir Yol Bir Kuşak Projesi'nin Güzergahları



Kaynak: theonebrief.com

1.4.1. Bir Yol Bir Kuşak Projesi'nin Gürcistan'a Etkisi

2015 yılı içerisinde Gürcistan'ın bu proje kapsamında önemli bir rolü olduğu görülmüştür. Çin tarafının, Gürcistan hükümetinden serbest ticaret anlaşması müzakerelerine başlamasını talep etmesi şok etkisi yaratmıştır. Çin adına önemli altyapı projelerinin kurulduğunu vurgulanmaktadır. 2017 yılında Bakü-Tiflis-Kars Demiryolu'nun açılışına Çin diplomatları da katılmıştır. 45 gün süren yolu iki haftaya indiren BTK'nın önemi anlaşılmış olup; Gürcistan "Bir Yol Bir Kuşak" Projesi'ne yardım etmekten ziyade işyerleri, altyapı projeleri gibi daha çok doğrudan yabancı yatırımı artırmayı ve genel ekonomik büyümeyi sağlamayı hedeflemiştir. Serbest ticaret anlaşması bu hedeflere ulaşılmasında ilk adım olarak kabul edilmiş olsa da, bu anlaşma tek başına mucizeler yaratmamıştır. Anlaşma büyük bir potansiyel taşıdığı halde, doğrudan yabancı yatırım yapılmadığı ve Çin tarafının dikkatini artırmadığı bir durumda, pek bir anlam ifade etmeyecektir. Geçmiş yıllarda Çin'in Gürcistan'daki yatırımları %62 oranında artarak 65 milyon dolara ulaşmıştır. 2014 yılında Çin, Gürcistan'a 220 milyon dolar büyüklüğünde yatırım yapmıştır (www.azadliq.org).

1.5. AB’NİN ORTAK ULAŞTIRMA POLİTİKASI VE GÜRCİSTAN

AB’nin en önemli ortak politika alanlarından biri olan Ulaştırma Politikası, AB’nin İşleyişine Dair Antlaşma’nın 6’ncı bölümünde (Madde 90 - Madde 100) ele alınmaktadır. Roma Antlaşması’nın 1958’de yürürlüğe girişinden bu yana, bu politika alanı üye devletler arasındaki sınırların kaldırılmasına yani malların ve kişilerin serbest dolaşımına odaklanmıştır. Temel amaçları İç Pazar’ın tamamlanması, sürdürülebilir kalkınmanın sağlanması, ulaşım ağlarının Avrupa geneline genişletilmesi, güvenliğin artırılması ve uluslararası işbirliğinin teşvik edilmesidir (www.ikv.org.tr).

Avrupa Birliği (AB) fikrinin temelinde, ekonomik birliğin sağlanmasının ardından, siyasal bütünleşme sürecine geçilmesi yatmaktadır. AB’de ekonomik bütünleşme sağlanması esas itibariyle sermayenin, malların, emeğin ve hizmetlerin, yani ekonomik faktörlerin serbest dolaşımına dayanmaktadır. AB üyesi ülkeler, ekonomik faktörlerin serbest dolaşımının sağlanabilmesi adına ortak bir ulaştırma politikası belirlemişlerdir. Ulaştırma sektörü, doğrudan ve dolaylı olarak diğer sektörlerde üretim artışına katkı sağlamakta ve bu bağlamda ekonomik büyümenin ve uzun vadede kalkınmanın önemli bir aracı olarak karşımıza çıkmaktadır. Gelişmiş AB üyesi ülkeler, altyapı yatırımlarına ve bilhassa da uzun ömürlü, kaliteli ve etkin bir ulaştırma altyapısına yatırım yaparak, sanayileşme süreçlerinin lojistik kısmını kolaylıkla çözüme kavuşturarak, günümüzde iktisadi ve sosyal açıdan kalkınmışlardır (Saatçioğlu ve Çelikok, 2017: 80-81).

1.5.1. Beyaz Kitap

AB’nin Aralık 1992’de yayımladığı ulaşım üzerine Beyaz Kitabın amaçları arasında:

1. Ulaşım türleri arasındaki dengenin değiştirilmesi;
2. Yasalardaki tikanıklıkların giderilmesi;
3. Kullanıcıların ulaşım politikasının merkezine yerleştirilmesi ve Ulaşımın giderek küresel bir nitelik kazanması yer almaktadır.

2001 yılında yayımlanan ikinci Beyaz Kitap ile ise, ulaştırma pazarını serbestleştirilmesi sonrası oluşan ek sorunlar ele alınmakta ve genişleme sonrası için yeni neriler getirilmektedir (Alacahan ve Korkmaz, 2013: 5).

Ulaştırma ağları ve ulaştırma ağını kullanan araçlar ulaştırma sisteminin önemli parçalarıdır. Ayrıca, son zamanlarda çevresel tehlikelerin kaynağıdır.

Bu ulaştırma araçları sağlam olmayan çevresel tehlike kaynağı olarak doğal çevreyi zararlı birleşmelerle, elektromanyetik alan ve benzerler ile kirletmede önemli rol oynamaktadır. Ulaştırma ağının normal faaliyetini temin etmek için onlara uygun altyapı oluşturulmalıdır. Hem de ağları kullanan ulaşım araçlarının evre güvenliğinin sağlanması sistemin dikkatı işlemesi büyük önemi kazanmaktadır.

evre güvenliğine gerekli şekilde modern gereksinimleri dikkate alınarak teşkil edilmiş analitik bilgi merkezi dahil olmalıdır. Karayolu araçlarının evre güvenliğinin temin edilmesinde önemli amaçlardan biri devlet evre kontrol kurallarını ve onun hayata geçirilmesini düzenleyici yasal kurallar etkili bir şekilde uygulanmalıdır. Yasal kurallarda devlet kontrolü hayata geçiren kuruluşların karayolu araçlarına olan gereksinimlerinin hayata geçirilmesi ve evre güvenliğinin daha etkili bir şekilde temin edilmesi sırayla aşağıdaki tedbirlerin uygulanması gerekmektedir:

Avrupa Konseyi'nin direktiflerine ve BM Avrupa Ekonomik Komisyonu'nun kurallarını dikkate alarak, Avrupa'nın evre standartlarının aşamalarda kabul edilmesi programın geliştirilmesi:

1. Standartların, karayolu taşımacılığının çevreye zararlı etki seviyesini düzenleyici diğer yasal belgelerin geliştirilmesi;
2. Devletin sınır kontrol noktalarının gerekli teknik araçlarla teçhiz edilmesi ve karayolu araçlarına birleştirme kontrol sisteminin oluşturulması;
3. Uluslararası standartlarına ve gereksinimlerine göre evre yönetim sisteminin oluşturulması;
4. Uluslararası standartların gereksinimlerine uygun olarak karayolu araçlarına teminatlı teknik hizmet gösteren araç bakım servis ağının geliştirilmesi;
5. Bakım ve tamir kalitesine devlet kontrolünün sağlanması;
6. TEN-T, ana yollar, demiryolları, iç su yolları, kara limanları ve ulaştırma yönetim sistemlerinin geliştirilmesi (Azrbaycan Respublikası Thsil Nazırlıyı

Sumqayıt Dövlə Universitetinin Nəzdində Sumqayıt Dövlət Texniki Kolleci, 2020: 102).

1.6. AVRUPA BİRLİĞİ ULAŞIM AĞLARI (TEN-T)

Son yıllarda Gürcistan Cumhuriyeti ulaştırma politikaları Avrupa coğrafyasında ticaret ve ulaştırmanın kolaylaştırılmasına katkı sağlanmaktadır. Bu kapsamda, çeşitli bölgesel projeler yürütmektedir. Gürcistan da, coğrafi konumundan kaynaklanan ticari akımların önemi sonucunda doğu – batı aksında bir köprü konumuna sahiptir.

1993 yılındaki Maastricht Antlaşması ile ulaşım ağının geliştirilmesi yönünde kararlar alınmıştır. Trans-European Networks (TEN) kavramının ortaya konulması ile ortak ulaştırma bağlamında, politik, kurumsal ve finansal temellerin güçlendirilmesi, bu programla sağlanmıştır. TEN'in oluşumu ile öncelikle iç pazar desteklenmiş, ekonomik ve toplumsal bütünleşme sağlanmasına çalışılmış ve “Tek Avrupa”yı kurma amacına yönelinmiştir (Kuşcu, 2012: 453).

Avrupa Birliği Taşıma Ağı (Trans-European Network) kısa adıyla TEN, Avrupa coğrafyasında demiryolu, karayolu, denizyolu, havayolu ve iç su yolları başta olmak üzere tüm taşıma modları, bu modlara ilişkin terminaller ve güzergahlar bütünlüğünde bir taşıma ağı kurulmasını, bu ağın altyapısının sürekli geliştirilmesini hedefleyen bir oluşum olarak kısaca özetlenebilir. Bu amaçla ilgili kurumlar tüm Avrupa coğrafyasında standart bir taşımacılık sektörünün faaliyet göstermesi adına standartlar, politikalar ve uygulamalar geliştirmek ile bu konularda ülkelere teknik, hukuki ve kamuoyu desteği vermek üzere çalışmalar yapmaktadır. Söz konusu ulaştırma ağının taşımacılık odaklı bölümü ise TEN-T (transport) olarak ifade edilmektedir. Avrupa Birliği TEN-T ile bir yandan tüm kapsadığı coğrafyada ulaştırma anlamında bir standardizasyon hedeflerken, diğer yandan da Avrupa Birliği'ne aday ülkelerin ulaştırma altyapılarını da bu sisteme uyduracak şekilde geliştirmeyi amaçlamaktadır. Bu kapsamda çalışma grupları oluşturarak ülkelere teknik ve hukuki destekler vermektedir. Bu yönüyle bakıldığında, genel olarak Avrupa Birliği içinde ve Birlik içi – Birlik dışı faaliyetlerde ticaretin gelişmesi için

kolaylaştırıcı uygulamalar yürürlüğe koymakta, TINA gibi projeler yürüterek Avrupa Birliği ulaştırma ağını geliştirmektedir. TEN-T projelerine bakıldığında yukarıda bahsi geçen ana odaklanmanın özelinde taşıma modları arasında bağlantıların sağlanması, var olan bağlantıların güçlendirilerek intermodalitenin artırılması önemli bir öncelik olarak karşımıza çıkmaktadır. Avrupa Birliği ulaştırma politikasının önceliklerinin ortaya konulduğu White Paper'da da belirtildiği üzere taşımaların önündeki fiziki engellerin ve özellikle de darboğazların (bottlenecks) aşılması yine TEN-T projelerinin temel çıkış noktalarını oluşturmaktadır. TEN üzerindeki ana güzergahların (Şekil: 13) karşılıklı olarak teknik işletilebilirliğinin (interoperability) artırılması, ülkeler arası gümrükler ve geçiş belgelerine ilişkin kolaylaştırıcı eylemlerin hayata geçirilmesi gibi konular yine TEN öncelikleri arasında yer almaktadır (Karagülle, 2019: 169).

Şekil 13: Trans-Avrupa Taşıma Ağı



Kaynak: archive.nordregio.se

Avrupa Birliği - Doğu Ortaklığı Programı kapsamında süregelen işbirliği çerçevesinde 28 AB ülkesi ile Azerbaycan, Ukrayna, Belarus, Gürcistan, Ermenistan ve Moldova'nın ulaştırma bakanları, ulaştırma alanındaki işbirliğini görüşmek üzere 6 Haziran 2019 tarihinde Lüksemburg'da bir araya gelmiştir. Genişletilmiş Trans-Avrupa ulaştırma ağına (TEN-T) ilişkin yatırımları da içeren karayolu güvenliği ve

altyapısı ile ilgili alanlarda görüşmeler gerçekleştiren bakanlar ortak bir bildiri onaylayarak kamuoyu ile paylaşmıştır. Karayolu ulaşımında güvenlik, geleceğe dönük yatırımlar, AB Komşuluk Politikası kapsamında Genişletilmiş Trans-Avrupa ulaştırma ağına (TEN-T) ilişkin olarak 6 Doğu Ortaklığı ülkesine teknik yardım sağlamak amaçlı bir mekanizma kurulması ve ulaştırma konusunda uluslararası gündem kapsamında iş birliğinin sürdürülmesi bakanların kabul ettiği ortak bildirge içerisinde yer almaktadır (www.yesillojistikciler.com).

1.6.1. Trans-Avrupa Ulaştırma Birliği” Kapsamında Gürcistan’da Gerçekleştirecek Projeleri

AB tarafından yayınlanmış rapora göre, “Trans-Avrupa Ulaştırma Birliği” AB’nin yeni proje kapsamında finanse edilecektir. AB projesi, doğu komşularının 6 ülkesinde – Ukrayna, Moldova, Belarus, Gürcistan, Ermenistan ve Azerbaycan’ın büyük altyapı projelerini finanse edecektir. “Trans-Avrupa Ulaştırma Birliği” proje bedeli 12.8 milyar Euro olacaktır.

Avrupa Komisyonu’nun beyanında belirtilene göre, söz konusu yatırım paketi 48.00 km’lik karayolu inşaatı, demiryolu altyapısının geliştirilmesi, 6 liman projesinin ve 11 lojistik merkezinin geliştirilmesini kapsamaktadır. Projenin ilk aşaması 2020 yılına kadar ikinci aşaması ise 2030’a kadar tamamlanacaktır. “Trans-Avrupa Ulaştırma Birliği” kapsamında Gürcistan’da 10’dan fazla projenin gerçekleşmesi planlanmaktadır. İlgili projelerin kısmı ön projelikleme ön aşamasındadır. Dolayısıyla, finansmanları ile ilgili nihai anlaşmalar hala yapılmamıştır. Bu projelerden:

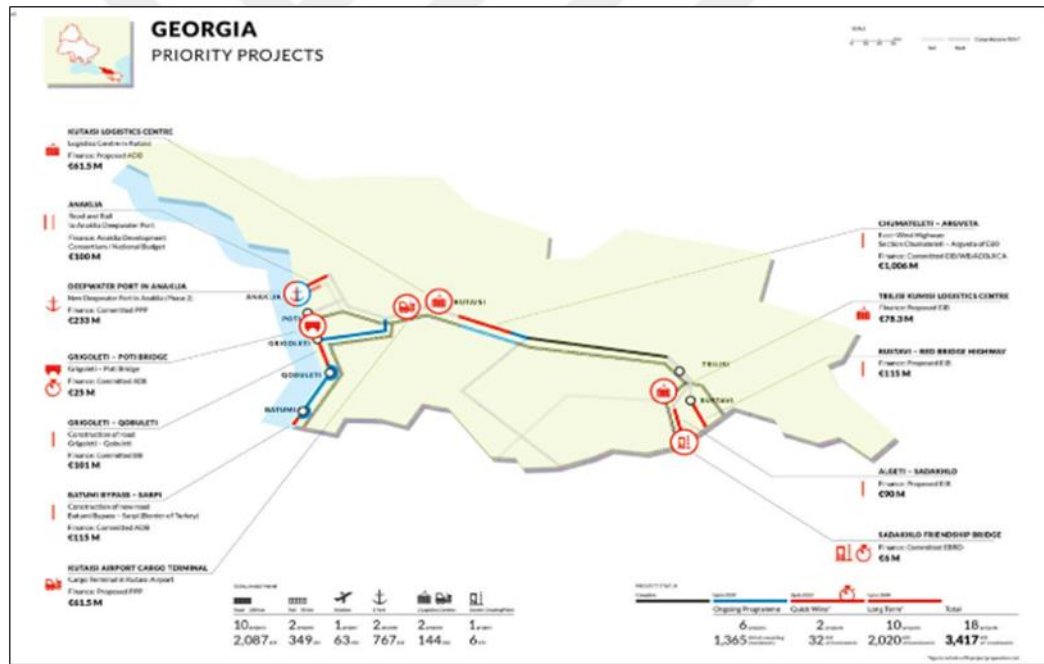
1. Anaklia Derin deniz Limanı’nın ikinci aşaması – 233 milyon Euro;
2. Anaklia Limanı’na kadar giden demiryolu inşaatı – 100 milyon Euro;
3. Chumateleti-Argveti karayolu inşaatı – 1 milyar Euro;
4. Grigoleti-Poti Köprüsü inşaatı – 25milyon Euro;
5. Grigoleti-Kobuleti karayolu inşaatı – 101milyon Euro;
6. Batum Çevre Yolu – 115 milyon Euro;
7. Kutaisi Havalimanı kargo terminali – 61 milyon Euro;
8. Rustavi-Kırmızı Karayolu Köprüsü – 115 milyon Euro;

9. Algeti-Sadakhlo projesi – 90 milyon Euro;

10. Sadakhlo Megobroba Köprüsü – 6 milyon Euro.

Yatırım proje kapsamındaki projeler, Doğu Ortaklığı ülkeleriyle birlikte ve uluslararası finans kurumlarının yardımı ile geliştirilecektir. Söz konusu yatırımlar, 2020 yılına kadar kısa vadeli projelerin gerçekleştirilmesi ile 2030 yılına kadar tamamlanacak uzun vadeli projeleri de kapsamaktadır. Avrupa Komisyonu üyesi Johannes Han'ın belirttiğine göre, bölgedeki vatandaşlar için Trans-Avrupa Ulaştırma Sistemi Yatırım planının gerçekleştirilmesi, ortak bir sorumluluktur (forbes.ge).

Şekil 14: “Trans-Avrupa Ulaştırma Birliği” Kapsamında Gürcistan’da Gerçekleştirecek Projeleri



Kaynak: www.mythdetector.ge

İKİNCİ BÖLÜM

GÜRCİSTAN'DA TAŞIMACILIK

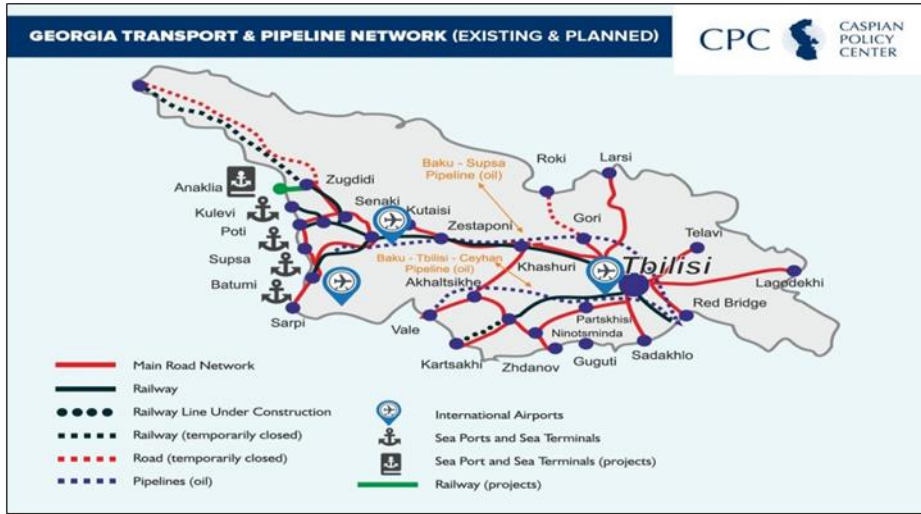
2.1. GÜRCİSTAN'DA TAŞIMACILIK

Ülkenin ekonomik gelişmesi büyük ölçüde ulaştırma sektörünün verimli ve etkili fonksiyon göstermesine bağlıdır. Gürcistan'ın konumundan dolayı, stratejik öneme sahip olan yükler taşınmaktadır. Dolayısıyla, ulaştırma sektörünün gelişebilmesi için ulaştırma altyapısı iyileştirilmeli; ilgili sözleşmeler, standartlar ve mevzuatlar ile ülke genelinde ulaştırma sektörünün uluslararası standartlara uyumlu hale getirilmesi gerekmektedir. Son yıllarda hükümet tarafından tamamlanmış olan büyük altyapı projelerinin, gelecekte ülkenin yük potansiyelini artırması öngörülmektedir.

Gürcistan'da ulaştırma sistemi dört ana kola ayrılmakta olup, Şekil 15'te Gürcistan ulaştırma ağını gösteren haritaya yer verilmektedir.

1. Kara yolu,
2. Demir yolu,
3. Deniz yolu,
4. Hava yolu.

Şekil 15. Gürcistan'ın Ulaştırma ve Boru Hattı Ağı



Kaynak: Caspian Policy Center (CPC): 2017

Karayolu ve denizyolu taşımacılığı, demiryolu ve havayolu altyapısı ve hizmetleri; Gürcistan Ekonomi ve Sürdürülebilir Kalkınma Bakanlığı'nın yetkisi altında, Taşıma ve Lojistik Gelişme Politikası Dairesi tarafından koordine edilmektedir. Gürcistan Bölgesel Kalkınma ve Altyapı Bakanlığı uluslararası yolları, otoyolları ve devlet yollarını inşaat ve idare etmekte iken; yerel yönetimler bölgesel yolların durumunu kontrol etmektedir. Bölgesel yönetimler bölge içinde toplu taşıma rotalarını düzenlerken, bazı bölgeler özel toplu taşıma şirketlerinin sorumluluğundadır. Karayolu Ulaştırma Ajansı, Denizyolu Ulaştırma Ajansı ve Gürcistan Sivil Havacılık Acentası ile teknik düzenlemeleri yürütmektedir.

Gürcistan Demiryolu Hattı devlete aittir. Ülkenin iki ana havalimanı ve tüm limanları özel şirketler tarafından yönetilmekte olup, devlet bünyesindeki Gürcistan Havalimanları Topluluğu Kutaisi Havalimanı'nı ve diğer bölgelerdeki havalimanlarını idare etmektedir.

2.2. KARAYOLU ALTYAPISI

Gürcistan, yıllar boyunca Sovyet Sosyalist Cumhuriyetler Birliği hükümeti tarafından belirlenmiş mevzuatlar çerçevesinde yönetilmiştir. Karayolu Teknik Şartnamesi de bu mevzuata uygundur.

2.2.1. Karayollarının Sınıflandırılması

Gürcistan'daki karayolları ağı fonksiyonlarına göre; toplu ve bakanlık yolları olmak üzere iki gruba ayrılmaktadır.

Devlete ait yollar olan toplu karayolları, gerçek ve tüzel kişiler tarafından herhangi bir kısıt söz konusu olmaksızın kullanılabilir. Toplu taşıma yolları, fonksiyonlarına göre uluslararası, toplayıcı ve yerel yol olmak üzere üç gruba ayrılmaktadır.

Uluslararası yollar Gürcistan'daki ve komşu ülkelerdeki şehirleri birbirine bağlamaktadır. Toplayıcı yollar ile ülke içindeki küçük şehirlere ve yerleşim merkezlerine ulaşım sağlanmaktadır.

Yerel yollar toplayıcı yollara bağlanarak küçük yerleşim merkezlerine ulaşımı sağlamaktadır. Toplayıcı yollara bağlanan bakanlık yollarıyla ise bakanlığa ait kurumlara ulaşım sağlanmaktadır.

Toplu karayolları fonksiyonlarına göre dört gruba ayrılmakta olup; bunlar otoyolları, çok şeritli yollar, iki şeritli karayolları ve tek şeritli karayolları olarak sıralanmaktadır (Mçedlişvili ve diğer, 2009: 6).

Gürcistan'daki toplu karayolları geometrik standartlara göre, üç teknik kategoriye ayrılmaktadır:

I. Teknikal kategori; dört ve daha çok şeritli yollar

II. Teknikal kategori; iki şeritli yollar

III. Teknikal kategori; tek şeritli yollar. Onların altındaki

1. teknik kategori; I-A ve I-B olmak üzere ikiye;

2. teknik kategori; II-A, II-B, II-C ve II-D olmak üzere dörde;

3. teknik kategori; III-A ve III-B olmak üzere ikiye ayrılmaktadır (Gabedava, 2018: 25-26).

Tablo 2: Gürcistan'daki Yolların Bazı Geometrik Özellikleri

Teknik Özellikleri	Toplu Taşıma Yolları İşlevlerine Göre							
	Anayolları		Devlet yolları			Yerel yolları		
Teknik Kategori	I - A	II - A	I - B	II - B	II - C	II - D	III - A	III - B
Numaralandırılmış Kodu	Int 03		Nat 06			Loc 100		
Genel Hız km/sa	120	100	100	80	70	60	40	40
Şerit Sayısı	≥4	2	4	2	2	2	1	1
Şerit Genişlikleri (m)	3.75	3.75	3.50	3.50	3.25	3.00	4.5	3.5

Kaynak: Yazar

2.2.2. Gürcistan'daki Anayolları

Gürcistan'daki bazı anayollar uluslararası karayolu güzergahlarının parçasıdır. 2 Kasım 2017 tarihinde Gürcistan Cumhuriyeti Cumhurbaşkanlığı tarafından Otoyolları ve Devlet Yolları Listesinin Teyit Edilmesi Hakkında hükümet kararı alınmıştır (www.matsne.gov.ge). Bu karara göre, devlet otoyolları Tablo 3'te gösterilmektedir (www.georoad.ge).

Tablo 3: Gürcistan'daki Anayollar

Anayolları				
Kodu	Yolun İsmi	Otoyolun Uzunluğu (Kilometre)		
		Toplam	Bunların arasında	
			Gürcistan Bölgesel Kalkınma ve Altyapı Bakanlığı'na bağlı birim Karayolu Müdürlüğü'ne ait olan	Şehire (belediyeye) ait olan
S- 1	Tiflis-Senaki Leselidze (Rusya Federasyonu Sınır Kapısı)	552.0	525.0	Tiflisi - 16, Sohum - 11
S-2	Senaki-Poti (Asaktsevi) – Sarp (Türkiye Cumhuriyet Sınır Kapısı)	119.0	110.5	Batum - 8.5
S-3	Mtsheta – Stepantsminda –Lars (Rusya Federasyonu Sınır Kapısı)	139.0	139.0	
S-4	Tiflis – Kırmızı Köprü (Azerbaycan Sınır Kapısı)	57.0	44.2	Tiflis - 12.8
S - 5	Tiflis- Bakurtsihe- Lagodehi (Azerbaycan Sınır Kapısı)	160.0	140.5	Tiflis - 19.5
S – 6	Poniçala –Marneuli – Guguti (Ermenistan Sınır Kapısı)	98.0	94.3	Tiflis - 3.7
S-7	Marneuli (Kostava Caddeden) – Sadakhlo (Ermenistan Sınır Kapısı)	34.0	34	
S-8	Haşuri – Ahaltsihe- Vale (Türkiye Cumhuriyet Sınır Kapısı)	97.0	97.0	
S-9	Tiflis Batpas Yolu	49.0	49.0	
S -10	Gori (trafik düğüm noktası) – Tshinvali – Gupta – Cava- Roki (Rusya Federasyonu Sınır Kapısı)	92.5	89.0	Tshinvali - 3,5
S - 11	Ahaltsihe- Ninotsminda(Ermenistan Sınır Kapısı)	112.0	112.0	
S -12	Samtredia – Laçhuti - Grigoleti	57.0	57.0	
S-13	Ahalkalaki – Kartsahi (Türkiye Cumhuriyet Sınır Kapısı)	36.5	36.5	
	Toplam Anayolları	1603.0	1528.0	75

Kaynak: www.georoad.ge

Şekil 16: Gürcistan'daki Karayolları Ağı



Kaynak: www.allgeo.org

2.2.3. Gürcistan'daki Avrupa E-Yolları'nın Güzergahları

E-60 Anayolu, Fransa ile Çin'i birbirine bağlamaktadır. Gürcistan sınırları içerisindeki E-60 Ana güzergahının adı İpek Yolu'dur. Şekil 17'de, E-60 Ana Güzergahı'nın haritasına yer verilmiştir. E-60 ve E-70 kodlu iki anayol, Avrupa ve Asya için Kafkas koridorunu oluşturmaktadır. 400 kilometrelik bu anayol, Türkiye sınırından başlamakta ve Azerbaycan sınırına kadar uzamaktadır. E-117, E-001 ve E-691 yolları ise, Tiflis ve Ermenistan sınırını birbirine bağlamaktadır. Yolların önemli bir çoğunluğunu, yükün yolda aktarılmasında kullanılan iki şeritli yollar oluşturmaktadır (kvira.ge).

Dünya Ekonomik Forumu (World Economic Forum), her yıl İsviçre'de düzenlediği Davos Zirvesi ile tanınmaktadır. Önde gelen devlet adamlarını, fikir önderlerini, patronlarını, şirket yöneticilerini bir araya getiren, küresel politikanın nabzının attığı yer haline gelen Davos'u organize eden Dünya Ekonomik Forumu, düzenlediği raporlarla da öne çıkmaktadır. Ülkelerin sosyal ve ekonomik gelişmişliğine yönelik farklı alanlarda hazırlanan işte bu raporlardan biri de otoyol kalitesiyle ilgilidir (www.haberler.com).

2.2.4. Devlet Yolları Güvenliği Stratejisi ve Aksiyon Planı 2016-2020

Ülkenin Devlet Yolları Güvenliği Stratejisi ve 2016-2020 yıllarına ait aksiyon planı üç kısımdan oluşmaktadır:

1. Toplumunu bilinçlendirmek,
2. Akıllı ulaşım sistemleri uygulamaları (İTS),
3. Uluslararası Yol Değerlendirme Programı uygulamaları (iRAP).

2.2.5. Nakliyat Şirketlerinin Karşı Karşıya Olduğu Sorunlar

Nakliyat firmalarının faaliyet durumu büyük ölçüde ülkenin ekonomik gelişim düzeyine dayalıdır. Aşağıda, nakliyat şirketlerinin karşılaştığı problemler sıralanmaktadır:

1. Gürcistan nakliyat şirketlerinin uluslararası düzeydeki ve komşu ülkelerin nakliyat şirketlerine kıyasla rekabet gücü oldukça düşüktür. Ayrıca, Avrupa'ya taşımacılık söz ağır konusu olduğunda Gürcistan nakliyat şirketlerinin uyması gereken vize formaliteleri dezavantaj yaratmaktadır.
2. Mevcut vize formaliteleri, Gürcistan piyasasında faaliyet gösteren Bulgaristanlı, Ukraynalı ve Türk nakliyat şirketleri adına dezavantaj yaratmaktadır.
3. Yabancı nakliyat şirketlerinin yüksek rekabet gücü, yerli nakliyat şirketlerinin gelişimi adına engel teşkil etmektedir.
4. Avrupa ülkeleri büyükelçiliklerinin sevkiyatçıları için zorlu vize alma koşulları söz konusudur.
5. Nakliyat şirketlerinin vize almak için çeşitli belgeler teslim etmeleri zorunludur.
6. Avrupa'dan üçüncü bir ülkeye geçmek isteyen ya da transit taşımacılık yapan yerli nakliye şirketleri için söz konusu olan 200 GEL (Lari) Transit Geçiş Vergisi önemli bir dezavantajdır. Gürcistan üzerinden transit taşımacılıkta, Gürcistanlı şirketlerin payı sadece %3-5 aralığındadır. Nakliyat şirketleri, yerli Maliye Bakanlığı tarafından verginin kaldırılmasının destek olacağı görüşündedir.
7. Türkiye, Ermenistan, Ukrayna ya da Belarus sınırından geçen Gürcü nakliyat şirketleri için "Yeşil Kart Sigortası" almak zorunludur. Gürcistan'a geçiş

yapmak isteyen yabancı nakliyat şirketlerinin, fiyatı 50-100 dolar arasında olan Yeşil Kart Sigortası'nı alma zorunluğu yoktur.

1990'lı yıllarda ülkedeki nakliyat piyasasında önemli ekonomik krizler ve verimsiz bir mali durum söz konusu olmuştur. Örneğin Gürcistan'da uluslararası seferlere kayıtlı nakliyat şirketleri nin Türkiye'ye ve Ermenistan'a yolcu taşıma hizmetleri sadece yabancı şirketler tarafından verilebilmekteydi. Bu soruna bir çözüm bulabilmek için Gürcistan'daki şirketler için örgütlenme ihtiyacı ortaya çıkmıştır. Şirketlerin performanslarını geliştirebilmeleri vergi sistemine bağlıdır. Gürcistan'da şirketler genelde ağır bir vergi baskısı altındadır. Bu nedenle, maliye politikasının üretim faaliyetlerine önemli bir etkisi olduğu söylenemez. Vergi sadece maliye politikasının bir parçasıdır ve gerek üretimin teşvik edilmesinde gerek iktisadi faaliyetlerin canlandırılmasında oldukça zayıf bir etkiye sahiptir. Gürcistan'da mevcut olan vergilendirme sistemi Eski Sovyet ülkelerinde, Avrupa ülkelerinde ve ABD'de mevcut olan sistemlerden farklıdır. Bahsi geçen ülkelerde artan oranlı vergi tarifesi uygulanmaktayken; Gürcistan vergi sisteminde uyum ve denge sağlanmalı, sistem Avrupa Birliği vergi hukuku çerçevesine uyumlu olmalıdır. Taşıma acentelerine artan oranlı vergi tarifesi uygulanması, bu alandan bütçe gelirini artıracaktır. Gürcü nakliyat şirketlerine göre, benzer adımlar onların faaliyetlerine olumlu şekilde yansıtacaktır (Goderdzişvili, 2014: 118).

2.3. DEMİRYOLLARI

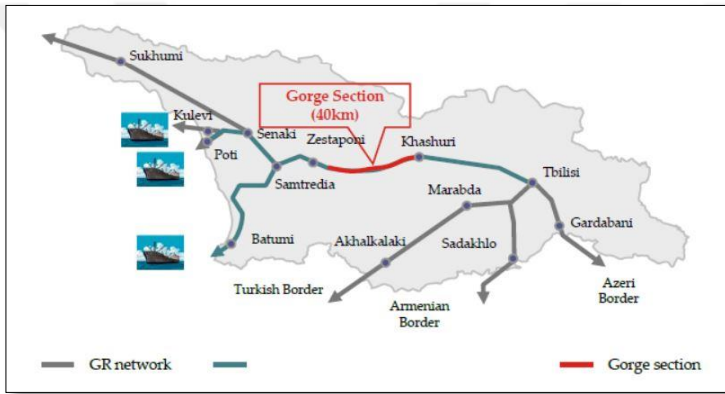
Demiryolu ile Karadeniz ve Hazar Denizi'nin birbirine bağlanma fikri 1830'lu yıllarda ortaya konmuştur. Poti Limanı ve Tiflis arasındaki demiryolu vasıtasıyla Kuzey İran ve Avrupa arasında ticaret yapma ihtimali gerçekleşmiştir.

Birinci Trans-Kafkas Hattı'nın inşası 1865 yılında başlamış, 10 Ekim 1872 tarihinde Poti'den Tiflis'e ilk yolculuk yapılmıştır. Bu tarih Gürcistan demiryolunun "doğum günü" olarak anılmaktadır. Bahsi geçen merkez hattın başlanarak diğer demiryolu hatlarının inşası süreci başlamıştır. Rioni-Kutaisi (1877), Rioni-Tkibuli (1887), Zestafoni-Çiatura (1895) hatları çekilmiştir. 1883 yılında, Tiflis-Bakü demiryolu hattı Hazar Denizi'nden açılmıştır. Yine 1883 yılında Bakü-Tiflis demiryolu taşımacılığı başlatılmış, bu sayede Azerbaycan'daki petrolün Batum

Liman'ına taşınması kolaylaşmıştır. 1991 yılına kadar demiryolları Kafkasya Demiryolları'nın idaresinde olmuştur.

SSCB'nin çöküşünden sonra Transkafkasya demiryolları üç ülke arasında bölünmüştür. Gürcistan-Abhaz Savaşı'nın başlamasından birkaç gün önce, Enguri Nehri üzerindeki bir demiryolu köprüsü patlatılmıştır. Bunun ardından demiryolunun kontrolü Abhazya'nın eline geçmiş, böylece Rusya yönündeki demiryolu taşımacılığı kesilmiştir. Günümüzde demiryolu taşımacılığı faaliyetleri Azerbaycan ve Ermenistan tarafından yürütülmektedir (www.railway.ge).

Şekil 19: Gürcistan'daki Demiryolu Hattı



Kaynak: unece.org

Gürcistan Demiryolları Gürcistan'a bağlı demiryolu taşımacılığı şirkettir. Gürcistan Demiryolu, Gürcistan topraklarında bulunan demiryolu hatlarını birbirine bağlamaktadır. Demiryollarının toplam uzunluğu 1992 kilometredir. 1714 demiryolu köprüsü, 45 demiryolu tüneli, 22 yolcu istasyonu, 14 kargo terminali bulunmaktadır. Sadakhlo İstasyonu Ermenistan sınırında faaliyet göstermektedir.

Şimdiye kadar demiryollarının büyük kısmının elektrifikasyonu sağlanmıştır. Sadece Ninotsminda-Ahılkeleki yönündeki hat elektrikleştirilmemiştir. SSCB'nin çöküşü nedeniyle bu hat faaliyete geçirilememiştir. Samtredia-Tiflis-Gardabani istikametindeki demiryolu çift hatlı olup, diğer bölgelerde genellikle tek hatlı demiryolları mevcuttur. Samtredia-Batumi arasında ikinci bir hat inşa edilmektedir. Bunun nedeni yük trafiğindeki artıştır.

Demiryolu Ana hatları:

Natanebi-Ozurgeti, Marnueli-Bolnisi-Kazreti, Gurcaani-Tsnori, Gori-Lefkoşa, Kutaisi-Tkibuli, Kutaisi-Tskaltubo, Zesrafoni-Çiatura - Saçhere, Hashuri-Surami.

Çıkışı olan demiryolları:

1. Azerbaycan-Azerbaycan Demiryolları,
2. Ermenistan-Canubi Kafkas Demiryolları,
3. Türkiye-Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları.

2.3.1. Malzemeler

Gürcistan'a ait vagonların ve elektrikli lokomotiflerin çoğu Sovyet döneminde faaliyete geçirilmiştir. Gürcistan'daki elektrikli Zestafon-Haşuri ve Haşuri-Surami demiryollarının geçmişi 1932 yılına dayanmaktadır. Ana depolar Tiflis Yolcu Lokomotif Deposu, Tiflis Sıralama Lokomotif Deposu, Haşuri Lokomotif Deposu, Samtredia Lokomotif Deposu, Gurcaani Lokomotif Deposu, Kutaisi Lokomotif Deposu, Batum Lokomotif Deposu, Borjomi Lokomotif Deposu şeklinde sıralanmaktadır. Gürcistan 2014 yılından itibaren sahip olduğu cephaneliğe sahiptir:

Elektrikli lokomotifler: BJI22M, BJI8, BJI10, BJI11 4E1, 4E10, AZ4A, AZ8A;

Termal lokomotifler: TE3, 2TE10, TEM2, CHME3;

Elektrikli arabalar: Cp3, ЭP2, ЭP2T, ES, BMK (www.railway.ge).

2.3.2. Gürcistan Demiryolu'nu Geliştirme Fırsatları

Sovyetler Birliği'nin dağılmasının ardından, Avrupa Birliği'nin ulaştırma stratejisi, uluslararası ulaştırma koridorlarının geliştirmesi ile Avrupa piyasasının genişletilmesine odaklanmaktadır. Bu durum eski sosyalist ülkeler adına, Avrupa Birliği'ne yaklaşmak için bir fırsat niteliğindedir. Avrupa Birliği için taşıma akıtımının çeşitlendirilmesi ve Gürcistan ya da Transkafkasya üzerinden ulaştırma koridorlarının geçirilmesi Rusya üzerindeki önemli ulaştırma koridorları karşısında bir alternatiftir. 1991 yıllardan itibaren başlayan inşaat geliştirmesi, demiryollarına hiçbir şekilde yansıtılmamaktadır. Sadece, bazı stratejik projelerin uygulanması ve

gerçekleştirilmesi, örnek olarak, “İpek Yolu”, TRACECA, Bakü-Tiflis-Kars Demiryolu, yenileştirme programı “Hızlı Demiryolu” söz konusudur. Büyük ölçüde, bu projelerin gerçekleştirmesi Gürcistan adına oldukça önemlidir. Çünkü ülkenin jeo-ekonomik konumunun gücünden yararlanılmakta ve nu sayede istihdam yaratılmaktadır. TRACECA, Gürcistan Demiryolları için son derece önemlidir. Ama bu ulaştırma koridoru ile bilinmeyen nedenlerinden dolayı, Hazar Denizi Bakü-Türkmenistan, Karadeniz’de Poti ve Batum, Ukrayna’daki İliçevski ve Bulgaristan’daki Varna arasında feribot taşımacılığı gerçekleşmemektedir. Bu güzergah ile 2001 yılından itibaren, ilk kez 2010 yılında Özbekistan’dan Türkiye’ye, Gürcistan’daki limanlar üzerinden pamuk taşınmıştır. Bu güzergahın kullanılması Gürcistan ulaştırma sektörü büyük önem taşımaktadır (Davit Sidamonidze, 2018: 26).

Şekil 20: Bakü-Tiflis-Kars Demiryolu Projesi



Kaynak: unece.org

2.3.3. Bakü-Tiflis-Kars Demiryolu Projesi

Bakü-Tiflis-Kars Demiryolu “Bir Kuşak Bir Yol” Projesi’nin parçasıdır. Bakü, Avrupa Birliği ve Çin arasında gelişen ekonomik ve ticari ilişkiler, BTK Demiryolu hattının önemini artırmıştır. Bakü-Tiflis-Kars Demiryolu’nun inşasına 2008 yılında başlamış olup, tren hatlarının uzunluğu 826 km’dir. Gürcistan Bölgesi’ndeki hat uzunluğu ise 254 km’dir. Bakü-Tiflis-Kars Demiryolu ile yılda 17 milyon ton yük ve milyonlarca yolcu taşınabilmektedir. BTK Demiryolu’nun

Gürcistan'ın transit ülke rolününü daha da artıracığı ve dolayısıyla bu projenin ülke ekonomisine olumlu katkı sağlayacağı öngörülmektedir (www.radiotavisupleba.ge).

2.3.4. Viking Treni Projesi

Viking Treni Projesi Baltık Denizi ve Karadeniz arasında lojistik bağlantıları kolaylaştırmak için Litvanya, Belarus ve Ukrayna üzerinde kurulan bir demiryolu koridorudur. Bu projenin gerçekleştirilmesine yönelik ilk somut adım, Litvanya ve Ukrayna arasında imzalanan 1999 tarihli mutabakat zaptı ile atılmıştır. Belarus projeye kısa bir süre sonra katılmış, Litvanya'daki Klaipeda Limanı ile Ukrayna'daki Odessa ve Chornomorsk (eski adıyla "Ilichivsk) limanları arasında yük taşıyan düzenli tren seferleri başlatılmıştır.

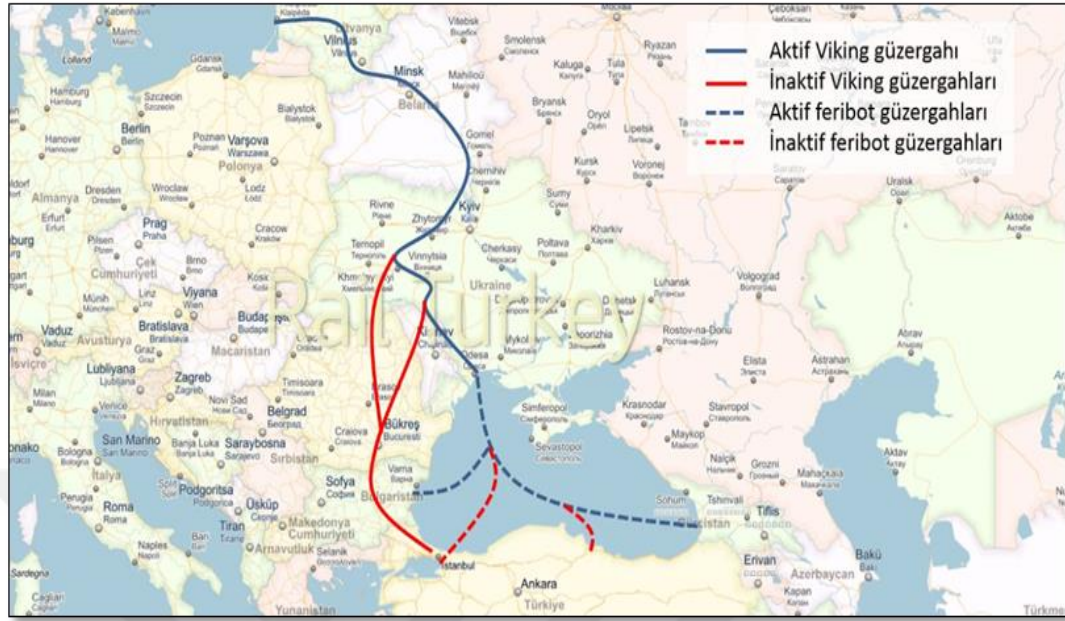
Sınır ötesi yük taşımacılığını kolaylaştıran Viking Tren Projesi ile çeşitli tehdi alarak demiryolu taşımacılığında uzun gecikmelere neden olan Kena gümrük noktasındaki gümrükten geçme süresini azaltmıştır. Yeni CIM/SMGS Demiryolu, Hamule Senedi'ni kullanarak hem zaman hem maliyetlerini azaltmaktadır.

Viking Treni Projesi ilk yıllarda önemli bir başarıya ulaşmıştır. Başlangıçta taşınan yük miktarı yüksek olup, proje Avrupa Intermodal Birliği tarafından en iyi Intermodal Projesi için ödülüne layık görülmüştür. 2009-2011 yılları arasında, taşınan yük miktarı yükselerek yılda 55,000 TEU'ye ulaşmıştır. Günümüzde taşınan yük miktarı halen yükselmektedir.

Proje kapsamında Azerbaycan, Kazakistan, Gürcistan ve Ukrayna özel tarifeler üzerinde anlaşmıştır. Projenin ilk döneminde tren İliçevski Limanı'ndan yola çıkarak Karadeniz'i, Gürcistan'ı, Azerbaycan'ı, Hazar Denizi'ni geçmiş ve Kazakistan'a ulaşmıştır.

Viking Treni taşıma koridorunun esas amacı, Karadeniz üzerinden İskandinavya, Litvanya, Belarus ile Ukrayna'nın birbirine bağlanması ve Azerbaycan'a, İran'a, Orta Asya'ya, Uzak Doğu'ya ve Hindistan'a mal teslim edilmesidir. Ön tahminlere göre kargo taşımacılığı Hindistan'dan Kuzey Avrupa'ya 20 günde, Çin'den ise 16-18 günde gerçekleştirilecektir. Alternatif güzergâhlar için teslim süresi 35-40 gün arasındadır (www.adyexpress.az).

Şekil 21: Viking Treni Rotası



Kaynak: tr.railturkey.org

2.4. DENİZ TAŞIMACILIĞI

Avrupa ve Asya ulaştırma koridorunun ayrılmaz bir parçası olan Gürcistan'ın konumu, sosyal ve ekonomik kalkınma adına mükemmel imkanlar sağlamaktadır. Ülkenin deniz kıyısında olan konumu; deniz ulaştırma sektörünün, limanların, deniz turizminin ve balıkçılığın geliştirilmesine elverişlidir. Bu da, Gürcistan'daki limanları Avrasya kara kütlesi içinde ulaştırma işletmeleri ve güncel ticaret sahası karşısında güvence altına almaktadır. Poti ve Batum Limanı ile Supsa ve Kulevi akaryakıt terminalleri Gürcistan'da bulunmaktadır. Poti ve Batum limanları Doğu Karadeniz'de yer alan ana kapılar olup; bu limanlar Karadeniz ve Akdeniz limanlarındaki feribot ve konteyner hatlarına düzenli şekilde hizmet vermektedir (Purtskhvanidze ve diğerleri, 2018: 1).

2.4.1. Tarihte Gürcistan ve Karadeniz

Gürcistan'ın Karadeniz sahil sınırı 310 km uzunluğundadır. Sahil ülkenin coğrafi konumuna ilişkin başlıca unsurlardan olup; kaynak, dinlenme alanı ve dış ilişkiler gibi konularda da önemli bir role sahiptir. Kıyının doğal niteliği navigasyon için imkan sağlamıştır. Karadeniz sahili toplam uzunluğunun %9'luk bir bölümü Gürcistan sınırları içerisindedir. Karadeniz Havza'sının Gürcistan hava oluşumu üzerine de etkileri vardır.

Karadeniz, Yunan denizciler tarafından M.Ö. VI.-V. Yüzyılları arasında Pontos Axeinos (Misafir Sevmeyen Deniz), M.S. Pontos Evxeinos (Misafir Seven Deniz) ve Araplar tarafından IX.-XX. Yüzyıllar arasında Rusya Denizi olarak adlandırılmıştır.

Akdeniz kıyılarında yaşanlar tarafından iyice tanınmış olan Pontos Evxeinos hakkındaki kaynaklar Homeros'un Odysseia'da yer almaktadır (Kesanaşvili, 2015).

Gürcistan eskiden beri bir deniz ülkesi olduğundan, Gürcüler tarih boyunca (Lazlar, Çanlar, Kolhlar) denize ve navigasyona bağlanmıştır. Bunun başlıca sebebi, ekonomik ve kültürel ilişkiler için eski medeniyetle iletişim kurulması gerekliliğidir. Kolhlar, Lazlar, Çanlar ve Acaralılar iyi denizci olarak tanınmıştır. "Argonotlar" Yunan mitolojisinde eski Kolhis'te navigasyonun ileri seviyesini temsil etmektedir. "Argonotlar" Kolhis kralın kızı ve Jason ile "Altın Post" ele geçirdikten sonra gemilere binerek Yunanistan'a kaçmıştır. Kolhis kral Aiet Medea'nın kaçtığını öğrenmiş ve Yunanlıları elde geçirmek istemiştir. Gemileri ile onların peşine düşmüş olmaları, Kolhis Kraliyetin'de hızlı gemi sürmenin bildiğini göstermektedir. Eski Yunanlar Kolhlardan gemi inşaatı mühendisliği yöntemlerini de öğrenebilmiştir (Putkaradze, 2017: 14).

2.4.2. Batum Limanı

Batum Limanı'nın tarihi Eski Roma İmparatorluğu dönemine uzanmaktadır. İmparator III. Hadrianus zamanında Batum Roma İmparatorluğu'nun önemli ticaret kentlerinden olmuştur.

Batum Limanı jeostratejik ve doğal nitelikleri ile bilinmektedir. Özellikle;

1. İskele doğal derin sudan oluşan körfezde yerini bulurken büyük tonajlı gemilerin geçişine uygundur;

2. İskele sahilten korunmalıdır;

3. İskeleye girmek için kanala geçiş yapmak gerekmektedir ve gemi sahipleri geçiş ücretlerini ödemek zorunda değildir.

19. Yüzyılın ikinci yarısında, uluslararası ekonomik ilişkilerde Batum Limanı konumundan dolayı önem kazanmıştır. 1878-1885 yılları arasında Batum “Porto-Franco” (Serbest Liman) adı ile bilinmekteydi (georgiantravelguide.com). 1878 yılında Ayastefanos Anlaşması ile Batum Rusya’dan Türkiye’ye geçirmiştir (media.org.ge). İlerleyen yıllarda Batum şehri yeniden anavatan Gürcistan topraklarına katılmıştır. Öte yandan, kapitalist ekonomik ilişkilerin gelişimiyle birlikte şehirde önemli değişiklikler yaşanmış, Batum bölgenin en önemli şehir merkezi halini almıştır. Transkafkasya ihracatının üçte ikisinin Batum Liman üzerinde gerçekleşmesi bu durumun başlıca sebeplerinden olmuştur (old.gobatumi.com).

1884 yılında Batum Limanı Geliştirme Projesi geliştirilmiştir. Projenin sahipleri Batum Ticaret Limanı memuru Admiral Greve ile mühendis George Alkoviç olup, proje 1885 yılında uygulanmaya başlamıştır. Batum Limanı’nın geliştirilmesi ihtiyacının ardındaki birincil gerekçe, Azerbaycan’dan taşınmakta olan yakıttır. Bu durum Batum-Bakü Demiryolu Hattı’nın temelini oluşturmuştur. 5 Ocak 1892 tarihinde, tanker gemi tasarımı, deniz taşımacılığında yeni taşıma aracı olarak İngiltere’de onaylanmıştır. 1885-1892 yılları arasında Batum Körfez Petrol Tesisleri inşa edilmiştir. 1880-1886 yılları arasında ise, gemilerin boşaltılması için 80 ve 95 metre uzunluğunda iki rıhtım inşa edilmiştir. 1892 yılında İngiliz tanker Murex Britanya’daki West Hartlepool’den hareket ederek Batum’a geçmiş, orada petrol yüklenerek Singapur’a ve Tayland’a yönelmiştir. 1990’lı yıllarda Bakü-Batum Boru Hattı’nın inşaatı tamamlanmış, aynı dönemde dünya petrolünün Batum Limanı’nda payı %26’ya ulaşmıştır. 20. Yüzyıl başlarında, Batum Limanı Karadeniz Limanları arasında önde gelen limanlar arasında olmuştur. Sonraki yıllarda, yeni tankerler ve kuru yük gemisi için beş rıhtım inşa edilmiştir. Bunun ardından yük hacmi yükselmiş ve limana gelen yük çeşitliği de genişlemiştir. 1923 yılında, Sovyet döneminde,

Batum Limanı birinci kategori altında kaydedilmiş, bu durum limanın geliştirilmesini hız kazandırmıştır.

Limanın Sovyetler Birliği dönemindeki yük hacmi 10 milyon tona yakın olup, 1959-1962 yılları arasında deniz yolcu terminali inşa edilmiştir (batumiport.com).

Şekil 22: Batum Limanı'nın Şeması



Kaynak: www.carecprogram.org

2.4.3. Poti Limanı

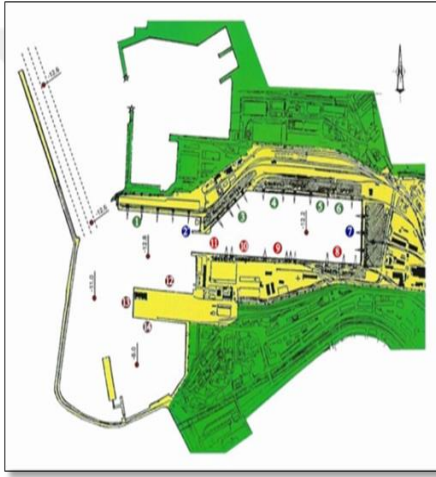
Poti Limanı'nın inşasına 1828 yılında başlanmıştır. O dönemde bölge Rusya İmparatorluğu'na yeni katılmış olup, şehre 1858 yılında liman şehri statüsü verilmiştir. Ancak, limanın tam inşaatı 1899-1907 yılları arasında gerçekleşmiştir. Limanın inşaatı Niko Nikoladze'nin şehir yönetiminin başına gelmesiyle gerçekleşmiştir. Bu dönemde bağlantı noktası genişletilerek onarılmıştır. Son yenileme çalışması ise, Hollanda hükümeti ve Avrupa Birliği tarafından finanse edilmiştir.

162 yıl boyunca Poti Limanı, Gürcistan sınırları içerisinde ve çevre bölgede yük taşınmadaki önemini korumuş ve bu şekilde bölge nüfusuna refah sağlamıştır. Başlangıçta, 19. Yüzyılda limana getirilen yüklerle günümüzde gelen yükler birbirinden oldukça farklıdır. Uluslararası lojistik ağının ayrılmaz bir parçası olan Poti Limanı, bugün dünyanın her yerinden müşterileri ve iş kurumlarını birbirine bağlanmaktadır.

Poti Limanı, Hollanda'nın dünyaca ünlü konteyner terminal işletme şirketi AMP Terminals tarafından işletilmektedir.

Poti Limanı, konumu itibarıyla ülke altyapısının önemli bir parçasıdır. Liman yetkileri tarafından yeni derin su liman projesi ile Poti Limanı için genişletme planları hazırlanmıştır. Projenin gerçekleştirilmesinden sonra, Poti Limanı'nın yıllık konteyner kapasitesinin 1 milyon TEU'ye kadar yükselmesi beklenmektedir (www.apmterminals.com).

Şekil 23: Poti Limanı'nın Şeması



Kaynak: dlca.logcluster.org

Tablo 4: Poti Limanı'nın Özellikleri

Rıhtım	Rıhtım Adı	Uzunluk	Derinlik (m)
1	Sıvı Yük	200	12.5
2	Demiryolu Vapuru Terminali	183	12.5
3	Dökme Yük	215	8.5
4	Dökme Yük	154	8.5
5	Dökme Yük	173	8.5
6	Dökme Yük	212	9.7
7	Konteyner Terminali	211	8.2
8	Genel ve Dökme Yük	215	9.7
9	Genel Yük	220	8.0
10	Genel ve Dökme Yük	264	8
11	Genel Yük	71	8.0
12	Genel Yük	250	6.1
13	RoRo	97	6.5
14	Çok Amaçlı Konteyner Terminali	253	8.4
15	Tahıl Terminali	155	8.5

Kaynak: www.rbs-logistics.com

2.4.4. Sohum Limanı

Karadeniz kıyısında bulunan Sohum Limanı bölgenin ulaşım merkezidir. Limanda üç terminal bulunmakta olup, su derinliği 6 metredir.

Karadeniz Bölgesi'nde farklı ülkelerden gelen gemiler Sohum Limanı'na kabul edilmektedir. Limanın yıllık hacmi binlerce tona erişebilmektedir, fakat Gürcistan ve Abhazia Savaşı ardından limana erişim engelenmiştir (www.investinabkhazia.org).

Şekil 24: Sohum Limanı



Kaynak: nafon.com

2.4.5. Supsa Terminali

Gürcistan'ın Karadeniz kıyısındaki Lançhuti Bölgesi'nde bulunan Supsa Terminali, Batı İhracat Boru Hattı aracılığıyla taşınan ham petrolün açık deniz yükleme tesisleri aracılığıyla petrol tankerlerine yüklenmeden evvel depolanmasına izin vermektedir. Ham petrol daha sonra tankerlerle İstanbul Boğazı üzerinden dünya pazarlarına taşınmaktadır. Terminal, Gürcistan ekonomisinin önemli bir unsurudur.

İstasyon girişi, Batı İhracat Boru Hattı'nda herhangi bir buhar sızıntısını önlemek ve ayrıca terminal boru sistemini korumak adına yeterli basıncı korumak için bir basınç düzenleme valfinden oluşmaktadır. Burada, ham petrol ölçülerek yaklaşık 40.000 ton kapasiteli depolama tanklarına taşınmaktadır. Supsa Terminali, ayrıca ham petrol alma ve ihraç tesislerini yönetimi için merkezi bir kontrol odasına

sahiptir. İhracat yükleme sistemi, üç dizel yükleme pompasından oluşmaktadır. Ham petrol depolama tanklarından çekilir ve ihracat sisteminin ticari muhasebe düğümüne aktarılır. 5.6 km uzunluğundaki 36 inçlik boru hattı, terminalden denize uzanır ve bir PLEM (boru hattının sonunda manifold) seti ile sona erer. 16 inçlik esnek hortumlar PLEM manifoldunu çapa tipi bağlama boynuna bağlar ve ham petrolü tankerlere aktarmak için 20 inçlik yüzer hortumlar kullanır.

Boru hattı, Azerbaycan Uluslararası İşletme Şirketi ve hissedarları adına Gürcistan Uluslararası Boru Hattı Şirketi tarafından işletilmektedir. %100 kamulaştırılmış olan Supsa Terminali, Ocak 1999'dan beri faaliyette olup ilk tankerin yüklenme tarihi Nisan 1999'dur. 2010 yılında Supsa Terminali'nde ham petrol depolama tanklarının muayenesine ve onarımına yönelik bir proje başlatılmıştır. Dört depolama tankından üçü API 653'e göre incelenerek onarılmıştır (www.bp.com).

Şekil 25: Supsa Terminali



Kaynak: www.denizhaber.net

2.4.6. Kulevi Petrol Terminali

Kulevi Petrol Terminali SOCAR'ın Gürcistan'daki ilk ve en önemli yatırımlarından biridir. Kulevi Terminali petrol ve petrol ürünlerinin transiti için tasarlanmıştır - demiryolu ve gemi ile taşınan ürünler burada boşaltılır, rezervuarlarda saklanır ve gemilere yüklenir. Yüksek seviyeli bir hizmet sunan şirket, uluslararası standartlara riayet ederek, faaliyetini pazarın taleplerine uygun

şekilde yürütür. Kulevi Petrol Terminali'nde işlemler 2008 yılının 16 Mayıs tarihinde başlamıştır.

Şekil 26: Kulevi Petrol Terminali



Kaynak: en.trend.az

Yüklerin boşaltılması 4 hatlı köprüler ile hayata geçirilir, ki bu eş zamanlı olarak 168 demiryolu vagonunun boşaltılmasına imkan tanımaktadır. Ham petrol, sıvı yakıt, dizel yakıt, gaz yağı, metanol, uçak yakıtı, butan-butilen fraksiyonu (BBF), propilen, sıvı piroliz, nafta, ULSD-ultra düşük kükürtlü dizel, izopropil terminal vasıtasıyla taşınan petrol ürünleri arasındadır. Terminal, yük tutumu 105,000 tona kadar olan Aframax tipli tankerleri kabul etme seçeneğine sahiptir. Saatte 7-8 metreküp güçte 6 adet pompa istasyonu ile donatılmış olan terminal, 11 saatte 100,000 ton petrol yüklenmesine olanak sağlamaktadır.

The Black Sea LLC Yönetim Sistemi faaliyete başladıktan 6 ay sonra UKAS Akredite Belgelendirme Kuruluşu'dan ISO 9001, ISO 14001 and OHSAS 18001 olmak üzere üç standart için sertifika almıştır (socar.az).

2.4.7. Anaklia Derin Deniz Limanı

Anakliya'nın yerleştiği Enguri Nehri'nin ağzı, navigasyon için uzun yıllardır uygun bir yer olarak kabul edilmektedir. Bu küçük kentte liman inşa etme fikri Sovyet Gürcistan'da birkaç defa gündeme gelmiştir.

Şehir ve liman inşaatı fikri, Gürcistan'ın geçmiş hükümeti tarafından ortaya atılmıştır. "Gürcü Arzusu" hükümeti ve parti lideri Ivanişvili, buna bağlı şüphelerini defalarca dile getirmiş olsa da, 2014 yılında hükümet yine de Anakliya'da derin sulu limanın inşasına ilişkin uluslararası bir ihale ilan etmiştir. İhaleyi Gürcistan'ın TBC Holding, Amerika'nın Orta Asya ülkelerinde çalışan SSA Marine, British Wondernet Express, ve Bulgaristan'ın G-Star LTD şirketlerinin dahil olduğu Anakliya İnkişaf Konsorsiyumu kazanmıştır. Yatırım için 400 milyon dolar sermaye yatırımı hedeflenmiştir.

Gürcistan'ın Karadeniz'de Poti ve Batum adlı iki limanı bulunmaktadır. Derinlikleri az olduğundan, bu limanlara her tür geminin yanaşması olanaklı değildir. Bu limanlar Karadeniz'e komşu olan ne Türkiye ne de Rusya limanları ile rekabet etmektedir.

Anakliya Limanı'nın inşa edilmesi durumu değiştirecektir. Proje sonucunda limanın minimum 10 bin konteyner kapasiteli gemileri alması mümkün hale gelecek, Anakliya Limanı Gürcistan'ın transit potansiyelini artıracaktır.

2017 yılında yatırım anlaşması imzalanarak limanın inşaatına başlanmıştır. Ancak, sadece bir yıl sonra su altı çalışmaları tamamlandığında devlet ile konsorsiyum arasında yaşanan anlaşmazlıklar sebebiyle inşaat durdurulmuştur.

2021 yılının Ocak ayında Gürcistan hükümeti, konsorsiyum ile imzalanan anlaşmanın tamamen ihlal edildiğini açıklayarak projeyi askıya almıştır. Mart ayında, Başbakan Iraklı Garibaşvili yeni bir ihale hazırlayarak yeni yatırımcılar bulma talimatı vermiştir (jam-news.net).

2.5. GÜRCİSTAN HAVACILIĞI

Gürcistan havacılık tarihindeki ilk uçak seferi, anonim şirket Zakaria tarafından 10 Mayıs 1923'te, Tiflis ve Manglisi arasında gerçekleştirilmiştir. 1924 yılında Tiflis-Bakü uçuşları yapılmıştır.

Gürcistan Sivil Havacılık Kurumu - Gürcistan Sivil Havacılık Acentası Gürcistan Ekonomi ve Kalkınma Bakanlığı'nın kamu tüzel kişidir ve sivil havacılığın sürdürülebilir gelişimine hizmet etmekte, teknik regülasyonlar ve uluslararası standartlarda yürütülmesinde sorumlu olmaktadır.

Gürcistan'daki havalimanları şöyle sıralanmaktadır:

1. Ambrolauri Havalimanı,
2. Babuşuri Havalimanı,
3. Batumi Uluslararası Havalimanı,
4. Bombora Aerodromu,
5. Tiflis Uluslararası Havalimanı,
6. Telavi Havalimanı,
7. Mestia Havalimanı,
8. Poti Havalimanı,
9. Kutaisi Uluslararası Havalimanı (airnav.wordpress.com).

2.5.1. Tiflis Uluslararası Havalimanı

Şota Rustaveli adlı Tiflis Uluslararası Havalimanı, Gürcistan'da Tiflis'in doğusunda yer alan büyük bir hava limanıdır.

2007 yılının Şubat ayında Tiflis Uluslararası Havalimanı'nda restorasyon çalışmaları tamamlanmıştır. Havalimanı alanında yeni uluslararası terminal, uçuş-iniş pisti, otopark ve yük terminali devreye alınmıştır. Şehir merkezine doğru yeni demiryolu inşa edilmiştir. Her gün iki defa gidiş-geliş temin edilmektedir. George W. Bush Caddesi, havaalanından şehir merkezine kadar uzanmaktadır.

Hava limanı modern ve işlevsel tesis olarak inşa edilmiştir. Havalimanı bütün tesisleri ile birlikte toplam 25 000 metrekarelik bir alan teşkil etmektedir. Gelecekte

havalimanını işlevini durdurmadan genişletmek mümkündür. Hava limanında kafeterya, mağaza ve araç kiralama için özel yerler bulunmaktadır.

Havalimanı yenileme projesi toplamda 90,5 milyon dolara mal olmuştur. Günümüzde havalimanı yılda 2,8 milyon yolcuya hizmet verebilmektedir. 2013 yılında yolcu sayısı %17 artarak 1.436.046 kişiye ulaşmıştır (az.advisor.travel).

2.5.2. Batum Havalimanı

Batum Uluslararası Havalimanı, Gürcistan'ın batısındaki Acara Özerk Cumhuriyeti sınırlarında bulunmaktadır. Havalimanı, yerel ve uluslararası havayolu şirket ile hizmet vermektedir. 2009 yılında havalimanı yeniden inşa edilmiştir. Batum Uluslararası Havalimanı 2007 yılından itibaren "TAV Havalimanları holding" tarafından işletilmektedir (www.tavhavalimanlari.com).

2.5.3. Kopitnari Havalimanı

Kutaisi Uluslararası Havalimanı, Kutaisi şehrinden 14 km uzaklıkta bulunan, Gürcistan'ın 3 uluslararası havalimanından biridir. Gürcistan Hava Limanları Birliği tarafından işletilmekte olan havalimanı, 2011 yılının Kasım ayında tadilat sebebiyle kapatılmıştır. Yeniden açılma töreni 2012 yılının 27 Eylül ayında gerçekleştirilmiştir.

Hazırlık işleri, havalimanının yeniden işlemeye başlaması ve kadroların hazırlanması için Vinci Airports adlı Fransız şirketi ile sözleşme imzalanmıştır. Havalimanında bir duty-free satış mağazası ve iki kahve dükkanı faaliyet göstermektedir. Halihazırda, havalimanından Kutaisi'ye, Tiflis'e ve Batum'a hizmet eden otobüs ile gidilmesi mümkündür. Havalimanı terminali Kutaisi ve Batum arasındaki esas yolun yanında yerleşmektedir.

Havalimanı, modern ve işlevsel bir tesis olarak inşa edilmiştir. Tüm tesisler dahil toplam alanı 25.000 metrekaredir. Havalimanında kafeterya, mağaza ve araç kiralama için özel yerler bulunmaktadır (az.advisor.travel).

2017 yılının Kasım ayında yenilenmiş terminalin inşaatına başlanmıştır. Yenilenen Kutaisi Uluslararası Havalimanı'nın iç mekan tadilatı tamamlanarak, eski ve yeni terminaller birleştirilmiştir. Resmi malumata göre, Davit Ağmaşenebeli adlı

Kutaisi Uluslararası Havalimanı iç terminalinin sahası 4800 m² iken, genişlenme neticesinde terminalin toplam sahası 30.000 m²'ye ulaşmıştır. Eski terminalin yıllık yolcu sayısı 600 bin iken, yenilenmiş terminal ile yolcu kapasitesi yılda 2,5 milyon yolcuya ulaşmıştır (www.marneulifm.ge).



ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

LOJİSTİK ÜS

3.1. LOJİSTİK ÜS

Lojistik üs; ulusal ve uluslararası transit, yüklerin taşınması, ayrıştırılması, konsolidasyonu ve dağıtımı gibi süreçlerin ticari amaç doğrultusunda çeşitli operatörler tarafından yönetildiği belirli bir bölgedir. Bu operatörler üsdeki tesislere sahip olabileceği gibi kiracı da olabilirler. Lojistik üsler malların aktarılması, depolanması, toplanması ve dağıtımı için entegre merkez olarak tanımlanmaktadır. Lojistik üslerde sadece geleneksel lojistik faaliyetler yürütülüyor olup; aynı zamanda etiketleme, montaj, ürünü satışa hazır hale getirme ve benzeri lojistikte katma değer sağlayan hizmetler de gerçekleştirilmektedir (basic2tech.wordpress.com).

Lojistik üsler; taşımacılık, depolama, dağıtım, elleçleme, konsolidasyon, gümrükleme, ihracat-ithalat, transit faaliyetler, altyapı hizmetleri, sigortacılık, bankacılık ve danışmanlık gibi farklı entegre lojistik faaliyetlerin belli bölgelerde gerçekleştirilmesini ifade etmektedir. Bir diğer ifadeyle, lojistik üs, dünyanın herhangi bir noktasına ulaşma imkanı anlamına gelmektedir (www.istemiparman.com.tr).

“Lojistik köy”, “lojistik merkez” ya da “lojistik üs” bir bütündür. Amaçları aynı olduğundan, zaman zaman lojistik köy tanımının lojistik merkez tanımına yakın olduğu düşünülmüştür. Lojistik merkez kurumsal bir yapı iken, lojistik köy tek bir kurumsal yapıyı ve halka açık bir yapıyı bünyesinde barındırmaktadır (Elgün, 2011: 205).

3.2. LOJİSTİK ÜS KAVRAMININ GELİŞİMİ

Lojistik üsler nakliyat, dağıtım, depolama, elleçleme, yük konsolide etme, ayrıştırma, gümrükleme hizmeti, ihracat-ithalat ve transit operasyonlar, altyapı hizmetleri, finans, sigortacılık ve bankacılık ve benzeri entegre lojistik faaliyetlerin belli bölgelerde gerçekleştirilmesine karşılık gelmektedir. Dünyada üslerin ticaret

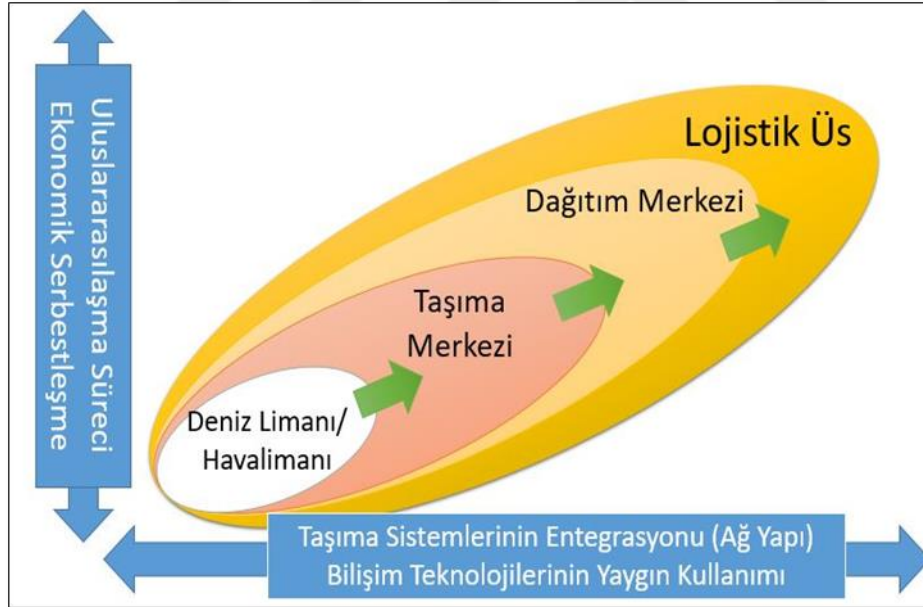
hacmi, verilen entegre lojistik hizmetler ve ölçeği doğrultusunda, dört gruba ayrılmakta olup, bunlar:

1. Yerel taşıma ve dağıtım üsleri;
2. Uluslararası lojistik üsler;
3. Küresel lojistik üsler;
4. Bölgesel taşıma ve dağıtım üsleri

olarak sıralanmaktadır.

Lojistik üsler kavramının tarihsel gelişim süreci araştırıldığında, kullanım alanının ilk olarak deniz veya havalimanı olduğu görülmektedir. Uluslararasılaşma süreci gibi sebeplerin etkisi ile deniz ve havalimanının birbiriyle integrasyonu gerçekleşmiştir. Taşıma merkezi adım adım dağıtım merkezine dönüşmüştür ve nihayetinde lojistik üs kurulmuştur (www.mevzuatdergisi.com).

Şekil 27: Lojistik Üs Gelişim Modeli

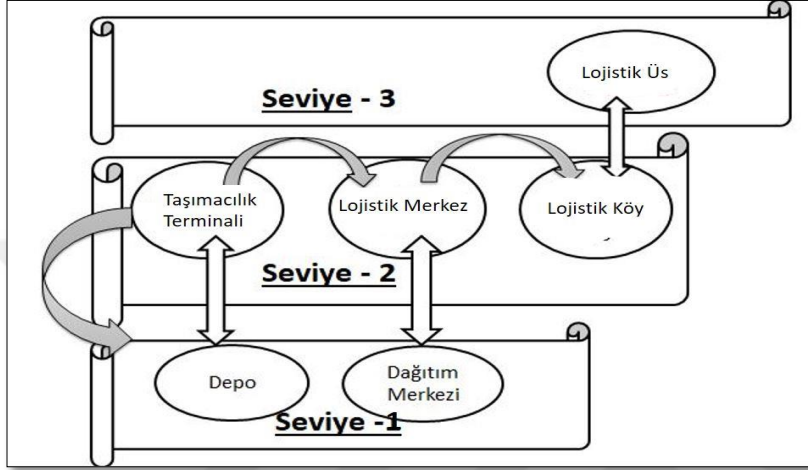


Kaynak: www.mevzuatdergisi.com

Diğer bir çalışma, küçük ve çok ölçekli faaliyetlere göre, lojistik bağlantı noktasının depodan ve dağıtım alanından başlayarak lojistik üsse kadar uzandığı üç seviyeli lojistik tesis hiyerarşisini ele almaktadır.

Wagener (2017 : 274) çalışmasında Rimiene ve Grundey tesislerinin ve merkezlerin hacmine, etkisine, lojistik hizmetlerdeki faaliyetlerine ve katma değere göre sınıflandırıldığını belirtmiştir.

Şekil 28: Lojistik Tesis Hiyerarşisi



Kaynak: Rimienel ve Grundey, 2007: 89.

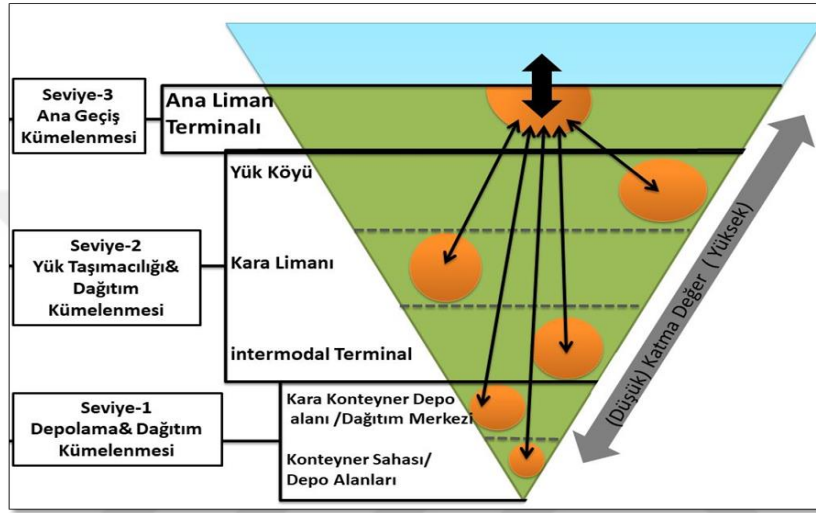
Şekilde 29'da, Standartize Lojistik Merkez Hiyerarşisinde Lojistik Üsler görülmektedir:

Birinci düzey: Depolama ve Dağıtım Kümelenmesi – Depolama alanına belirli yerlerden yük alınıp, belli bir zaman boyunca korunmakta ve sonra belirli yerlerine gönderilmektedir. Depolama temel olarak yerleştirme, teslim alma, kontrol, sayım, toplama ve gönderme süreçlerini içermektedir. Dağıtım merkezinde tedarikçi firmalardan, üreticilerden ya da imalatçılardan gelen mallar dağıtıma kadar depo edilir, eleçleme, ambalajlama, katma değerli işlemler ve nakliyatının yapıldığı tesistir.

İkinci düzey: yük taşımacılığı ve dağıtım kümelenmesi – Intermodal Terminali'nde intarmodal taşımacılık için en az iki taşıma türünü kullanılmaktadır. İntermodal taşımacılıkta mallar genelde konteyner ve benzeri taşıma kapları ile taşınabilmektedir. İç limanlar denizlerinden uzak, su yolu, kanal, nehir ya da demiryolu-karayolu ile denizlere ulaşımı olan limanlardır. Yük köyünde ulusal ve uluslararası düzeydeki sevkiyat, dağıtım ve lojistik ile ilgili bütün işlemlerin çeşitli operatörler tarafından yürütüldüğü bölgeler tanımlanmaktadır.

Üçüncü Düzey: Ana Geçiş Kümelenmesi - Ana terminalde uluslararası tedarik zincirlerini içeren, yüksek ve orta hacimli dağıtım işlemlerinin yürütüldüğü dünya mal akışlarının ana düğüm noktasıdır. Örneğin; serbest bölge merkezi (Higgins vd., 2012: 15-16).

Şekil 29. Standartize Lojistik Merkez Hiyerarşisi



Kaynak: Wagener, 2017: 274

3.2.1. Lojistik Merkezlerinin Evrimi

Birleşmiş Milletler Asya ve Pasifik Ekonomik ve Sosyal Komisyonu'na göre, lojistik merkezi evrimi üç farklı kategori altında sınıflandırılmaktadır. Sınıflandırma lojistik faaliyetlerin genişliği ve kapsamı göz önünde bulundurularak yapılmaktadır. Bu sınıflandırma Tablo 5'te gösterilmektedir. Lojistik Merkezleri depolama benzeri temel faaliyetler dışında katma değerli lojistik hizmetleri sunmaktadır (Rimienne ve Grundey, 2007: 88).

Lojistik ve taşımacılık şirketleri için tedarik zincir yönetiminde lojistik merkezlerinde sunulan katma değerli hizmetler önem taşımaktadır. Gelecekte katma değerli hizmetlerin yükseliş eğilimi devam edecektir. Birçok durumda, bahsedilen hizmetler üçüncü parti lojistik hizmetlerini kapsamaktadır. Örneğin; envanter

yönetimi, denetleme, deney yapma, paketleme, ambalajlama, etiketleme, RFID, ters dağılım ve benzeri (www.unescap.org).

Tablo 5: Lojistik Merkezlerinin Evrimi

1960 -1970 yıllar	1980- erken 1990 yıllar	1990'ların ortası- günümüz
		Malzeme yönetimi; Dağıtım hizmetleri (ulusal ve uluslararası).
	Birleştirme	Tedarik Lojistiği; İthalat gümrükleme;
Mal Kabul	Mal Kabul	Mal Kabul
	Çapraz Sevkiyat	Çapraz Sevkiyat
Depolama	Depolama	Depolama; Envanter yönetimi; Kontrolü Nakliyat; Çizelgelenmesi.
Siparişin hazırlanması; Raporlama; Toplama.	Satınalma gerçekleştirme; EDI raporlama; Toplama	Satınalma gerçekleştirme EDI Raporlama Toplama
Sipariş birleştirme; Paketleme	Sipariş birleştirme; Paketleme; Büyütme-Küçültme-Sarma.	(Ürün) kısmi montajı - Sipariş birleştirme – Paketleme - Büyütme – Küçültme - Sarma
Paletleme/Ayrıştırma Etiketleme/İşaretleme/Markalama	Paletleme/Ayrıştırma Etiketleme/İşaretleme/Markalama	Paletleme/Ayrıştırma Etiketleme/İşaretleme/Markalama
Nakliyat Dökümantasyonu	Nakliyat Dökümantasyonu	Nakliyat Dökümantasyon, İthalat Dökümantasyonu, Dağıtım Lojistiği, Serbest Ticari Bölge İşlemleri, Yalın Lojistik, Hızlı Yanıt Servisleri, Verimli Müşteri İlişkileri, Taşıyıcı/Rotalar Seçimi, Akış Tazminat İşlemi, Mevzuat Danışmanlığı, Tersine Lojistik, Müşteri Faturaları

Kaynak: Rimiene ve Grundey, 2007: 87

3.3. LOJİSTİK ÜS TÜRLERİ

Dünyada farklı lojistik üs modelleri mevcuttur. Bu üsler; ticaret hacmi ve ağı, ölçek, kurumsal yapı, büyüklük, verilen dağıtım ve lojistik hizmetler itibarıyla birbirinden farklılaşabilmektedir. Lojistik üsler “mahalli lojistik üs”, “bölgesel lojistik üs”, “ulusal lojistik üs”, “uluslararası lojistik üs” olarak sınıflandırmaktadır.

3.3.1 Mahalli Lojistik Üssü

Mahalli lojistik üsler şehir içerisinde belirlenmiş lojistik faaliyetler gösterir. Belli bir şehrin üretim ve tüketim merkezleri ile yerli ve ülke dışı ihracat, ithalat faaliyetleri sağlanmaktadır. Sınırlı ticari potansiyelinden dolayı, lojistik faaliyetleri zayıftır. Pazarda birinci parti lojistik ve ikinci parti lojistik firmalar ile iş yaparlar (Akbulut, 2012: 28).

3.3.2. Bölgesel Dağıtım ve Taşıma Üssü

Bölgesel dağıtım ve taşıma üsleri uluslararası taşıma merkezlerine ve stratejik limanlara yakın kurulmaktadır. Uluslararası nakliye şirketleri ve gönderenler için aktarma, depolama, eşya transferi veya dağıtım faaliyetlerinde kullanılmaktadır. Larnaka, Limasol, Ghent deniz limanına; Shenzen, New Delhi, Beijing Havalimanı'na yakın kurulan bölgesel taşıma ve dağıtım üsleridir.

3.3.3. Yerel Taşıma ve Dağıtım Üssü

Eryürük (2010: 44) yerel taşıma ve dağıtım üssünü şu şekilde tanımlamaktadır: “Bu üsler genelde ulusal bazda faaliyet göstermektedir. Belirli ülkenin üretim ve tüketim noktaları ile yurtdışı ithalat ve ihracat akışlarına katkıda bulunmaktadırlar. Genelde bölgelerde sınırlı ticari potansiyelinden dolayı lojistik faaliyetler gelişmiş değildir.”

3.3.4. Küresel Lojistik Üssü

Erdil (2010: 100) Küresel lojistik üsleri şu şekilde tanımlamaktadır:

“Küresel lojistik üsler kıtalararası taşımacılıktaki esas bağlantı noktaları olmalıdır. Küresel lojistik üs, coğrafi ve ekonomik bakımdan bulunduğu kıtanın elverişli yerleşim bölgelerinde yer almaktadır. Küresel lojistik üss, bütün taşıma türlerini kolaylıkla kullanabilir ve farklı ülkelere yakındır. Bu nedenle, üretim ve tüketim noktaları birbirine bağıntı kuabilmektedir. Ticari potansiyeli geniş olan bölgeler, ülkelere hizmet vermektedir. Petrol ve dökme yük ürünler, paketli ürünler ve farklı türdeki eşya küresel lojistik üste toplanabilir, depolanabilir, dağıtımına hazır hale getirilebilir ve alıcılara ulaştırılabilir. Küresel lojistik üslerin esas özellikleri;

- *İntermodal ve kombine taşımacılık imkanları,*
- *İntermodal taşıma operasyonlarına kolaylık sağlaması,*
- *Uluslararası Standartlara uygunluk,*
- *İletişim teknolojilerinin kullanımı.”*

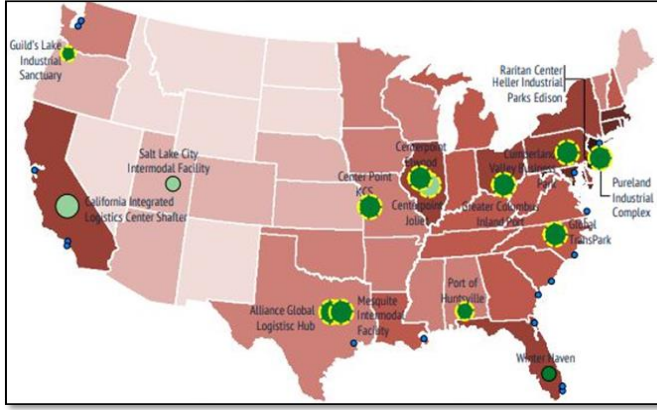
3.4. DÜNYADA ÖRNEK LOJİSTİK ÜSLERİ

Dünyada nüfus arttıkça mal talepleri de artmaktadır. Lojistiğin ve e-ticaretin gelişimi mal akışlarını büyük ölçüde etkilemektedir. Dünyanın farklı yerlerinde farklı bölgelerinde lojistik üsler kurulmaktadır.

3.4.1. ABD’de Lojistik Üsleri

20. Yüzyılın ikinci yarısında ABD ilk defa lojistik üsler kurmaya başlamıştır. Bu alanda ABD kendi geliştirecek iyi bir lojistik altyapısına sahip olmuştur.

Şekil 30: Amerika’da Lojistik Üsler



Kaynak: www.freightvillage.ru

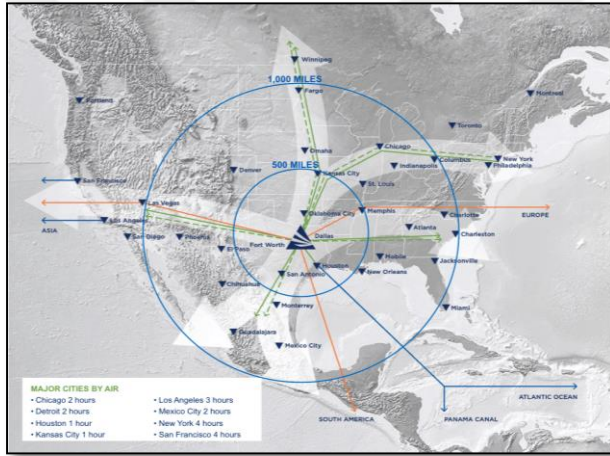
3.4.1.1. Alliance Texas ve Aliance Global Lojistik Üssü

1989 yılında, Hilwood Development Şirketi Federal Havacılık İdaresi ve Forth Worth Belediyesi Forth Worth Alliance Havalimanı dünyadaki ilk ticaret havalimanı olarak açılmıştır. 105 km² alana sahip bu merkez Forth Worth, Haslet, Roanoke, Westlake ve Argyle olmak üzere tam beş şehire yayılmıştı. Alliance Texas Forth Worth Alliance Havalimanı, BNSF Demiryolu şirketinin intermodal terminali, FedEx güneybatı bölgesel üssü ve Amazon Air Bölgesel Üssü'nü kapsamaktadır.

Şimdiye kadar, Alliance Texas Lojistik Üssü kamuya ve özel sektöre toplam 9,8 milyon dolar yatırım yapılmıştır. Fortune 500 ve Forbes listelerinde bulunan firmaların 63'ü Alliance Texas içerisinde konumlanmaktadır.

Alliance Texas Global Lojistik Üssü'nün teknik verilerine bakıldığında, üs "İnterstate 35", "Texas 170" ve "Texas 114" Texas eyalet otoyoluna doğrudan erişimi olduğu; iki tane 3352,8 m olan uçak pistine ve 11,74 km² alana sahip olduğu; genel amaçlı dış ticaret serbest bölge ve kombine taşımacılık özelliklerine sahip olduğu görülmektedir (comptroller.texas.gov).

Şekil 31. Alliance Texas Lojistik Üssü.



Kaynak: www.alliancetexas.com

3.4.1.2. Center Point Lojistik Üssü

Center Point 1984 yılında Capital and Regional Properties Corporation adıyla endüstriyel gayrimenkul faaliyetlerine başlamıştır. 1991 yılında Chicago'da şirketine ait ana merkezi açmış ve FCLS Investors Group'u satın alarak yürütmeye devam etmiştir. Center Point faaliyetleri Midwest'te de gerçekleşmiş, 1993-2006 yılları arasında West Chicago'da şirketin ilk lojistik faaliyetlerini destekleyen tesisin yapımı sona ermiştir. Millwaukee'de bölge ofisleri açılmıştır. Chicago'nun tarihinde büyük şirket alanı olmuştur. 2008 ve 2014 yılları arasında Center Point büyümeye devam ederken; Los Angeles, California, Norfolk, Virginia, Kansas City, Missouri ve Saddle Brook bölge ofisleri açılmıştır.

Central Point İntermodal Merkezi 14,6 km²'lik alanı olan bir lojistik üs ve iç limandır. Central Point ülkedeki dört lojistik üssü yönetmektedir (centerpoint.com).

3.4.1.3. Dallas Lojistik Üssü

Dallas Lojistik Üssü kuzey Amerika'da bulunan büyük ve yeni bir lojistik üsdür. 24,3 km² alan sahip olan bu üs, ABD'nin güneybatı bölgesinde Dallas Ticaret Merkezi olarak birinci sırada konumlanmakta olup; yoğun nüfuslu yerlere mal dağıtımı için önemli bir ana kapı işlevi görerek Orta ve Doğu ABD'de hizmet vermektedir. Dallas Lojistik Üssü Union Pasisfic Dallas İntermodal Terminal'in, BNSF İntermodal Aktarma Merkezi'nin önemli dört otoyolunun ve Lancaster Havalimanı'nın yanındadır.

Dallas Lojistik Üssü'nün bazı özellikleri şu şekildedir: 1. ABD'nin dördüncü büyük üretici pazarına yakındır, 2. 2,845 kmlik nazım imar planı bulunmaktadır; 3. ABD'nin yerli otoyollarına - Interstate 20'na, Interstate 35E'na, Interstate 45'na ve Lancaster Havalimanı'na doğrudan erişim sağlar (<http://dallaslogisticshub.com/#>).

3.4.2. Avrupa'daki Lojistik Üsler

Avrupa, lojistik üs konusunda büyük bilgi ve tecrübeye sahiptir. Devletler ve özel kuruluşlar, firmalar, eğitim kurumları birbirleri ile uyum içerisinde lojistik sektörün gelişimine katkı sağlamaktadır.

3.4.2.1. Bremen Lojistik Üssü

GVZ Bremen lojistik üssü 1985 yılında Almanya'da kurulmuştur. Projenin amacı yoğun kamyon trafiğinin azatılması olup; GVZ Bremen Lojistik Üssü 3,6 km²'lik bir alana kurulmuştur. GVZ Bremen günümüzde, yüksek performanslı ve Avrupa'nın önemli lojistik üslerinden biridir. Üs havayolunun, demiryollarının ve karayollarının bağlantı noktalarına yakındır. GVZ Bremen Lojistik Üssü'nde yaklaşık 8000 personel ve 150 lojistik firma hizmet vermektedir (Şirin, 2019: 68).

Şekil 32: Bremen Lojistik Üssü



Kaynak: www.wfb-bremen.de

3.4.2.2. Verona Lojistik Üssü

İtalya'nın kuzeyindeki Verona lojistik Üssü, 50.000 m²lik alana sahip olmanın yanı sıra, önemli demiryollarının ve karayollarının bağlantı noktalarına yakındır. Demiryolu intermodal terminalinin alanı 800.000 m²dir. Burada yıl boyunca, yaklaşık 20 milyon ton karayolu ve 6 milyon ton demiryolu ile yük transferi gerçekleşmektedir. Lojistik köyünde 120 firma hizmet vermekte olup, toplan çalışan personel sayısı 4000 civarındadır. Volkswagen, Skoda, Seat, Audi gibi otomotiv şirketlerinin dağıtımçıları burada faaliyet göstermektedir (Bakı, 2018: 152).

Şekil 33: Verona Lojistik Üssü



Kaynak: www.stradeeautostrade.it

3.4.3. Asya'daki Lojistik Üsler

Ticaret gelişimi ile Asya'da mal üretimi artmaktadır. Asya'dan üretilen mallar Asya'daki lojistik üslerden dünyanın farklı yerlerine ulaştırılabilmektedir.

3.4.3.1. Singapur lojistik Üssü

Lojistik köyü ve merkezleri denizin doldurularak kara parçasının genişletilmeye çalışıldığı Singapur'da, yüzölçüm alanının daha verimli kullanılabilmesi ve trafik sıkışıklığının önüne geçilebilmesi adına çeşitli hızlı otoyollar yapılmış, lojistik köyü ve merkezleri tüm lojistik işlemlerin entegre olarak yürütülebildiği alanlarda toplanmıştır. Bulunduğu coğrafi konumu, sahip olduğu dış ticaret politikaları ve lojistik gelişmişliği sayesinde Singapur, devasa bir lojistik merkezi pozisyonundadır. Singapur'da lojistik köyü ve merkezleri “dağıtım alanında faaliyet gösteren şirketlere çok sayıda tesis ve hizmet sunan entegre bir merkez” anlamına gelen distripark olarak adlandırılmaktadır. Singapur bünyesinde, “Keppel Distripark”, “Pasir Panjang Distripark” ve “Airport Logistics Park of Singapore” ve benzer lojistik merkezleri faaliyet göstermektedir (Ertugur ve diğerleri, 2018: 542).

3.4.3.2. Busan New Port Lojistik Üssü

Busan New Port Lojistik Üssü Güney Kore'nin Busan kentinde bulunmaktadır ve dünyanın 6. büyük limanı olan Busan Limanı'na yakın bir lokasyondadır. 758 dönüm araziye sahip olan Busan New Port Lojistik Üssü, karayolu ve demiryolu bağlantı noktalarına ve Gimhae Uluslararası Havalimanı'na da yakındır. Üsde yaklaşık 17 lojistik firma faaliyet göstermektedir (Şahin ve Toramanlı, 2016: 396).

3.4.4. Gürcistan'da Bir Lojistik Üs Olma İmkanları

Son zamanlarda, Gürcistan Hükümeti ülkenin transit ülkesi ve Kafkasya Bölgesi'nde bir üs olma potansiyelini farkında olmuştur. Bu ülke için önemli bir husustur, çünkü Kafkasya bölgesinde üç ülke - Gürcistan, Ermenistan ve Azerbaycan - arasında üs olma potansiyelinin en yüksek rekabet gücü Gürcistan'a aittir.

Bu bağlamda, Gürcistan'ın özellikleri şöyle sıralanabilir : 1.Öncelikle, uyumlaştırılmış gümrük mevzuatıyla ülkeler arasındaki farklı gümrük uygulamalarının önüne geçilmiştir; 2. Politik istikrar ile diğer ülkeler arasında siyasi gerginliğin olmaması; 3. Son yıllarda lojistik merkezleri Batı Avrupa'dan Doğu Avrupa'ya kaymaktadır. Bunun sebebi, kurulacak arazinin ve işçi maliyetlerinin ucuz olmasıdır (forbes.ge).

3.4.4.1. Gürcistan'da Lojistik Üs Kurmanın Zorlukları

Gürcistan'da uluslararası DHL, TNT, UPS, FedEx gibi nakliye firmaları faaliyet göstermektedirler. Bu firmalara, devlet tarafından doğrudan lojistik merkez kurma yetkisi verilmemektedir, dolayısıyla bu işletmelerin faaliyet yürütmeleri zorlaştırmaktadır. Güncel durumda, kargo firmaları zaman zaman devlet müdahalesine karşın mahkeme yoluyla tepki gösterebilmektedir.

Gürcistan' ve AB pazarlarının uyumluluğunu artırmak için, Gürcistan mutlaka AB ülkelerin tecrübelerini ve uzmanların tavsiyelerini dikkate almalıdır (forbes.ge).

3.4.4.2. Gürcistan'da Sanayi Siteleri ve Depo Alanları

2019 yılında, Colliers International tarafından yürütülen, Industrial and Logistics Market in Georgia 2019 adlı araştırmaya göre, Gürcistan'da kiralık siteler ve depo alanlar 1.16 milyon m², sanayi siteleri ve depo alanları ise mekanı 2.5 milyon m² alan kaplamaktadır. Bunların % 66.1'i Tiflis'te bulunmaktadır. Kiralık depo alanlarının sadece % 1-2'lik bir kısmı A sınıf depo alanı olup, kalan kısmın

%48'i B sınıf ve %48'i C sınıf depo alanıdır. Birkaç depo alanında yalıtım standartlarına uygun şekilde yapılan soğuk depoları bulunmaktadır. Tiflis'te yeni depo alanları çoğu B, Poti'de ve Batum'da ise birkaç B sınıf depo alanları bulunmaktadır. Gürcü şirketlerin toplam maliyetlerinin % 15-20'lik bir bölümü lojistik maliyet iken, AB ülkelerinde tüketim malları üretiminin lojistik maliyeti toplam gelirin % 5'ine eşittir (forbes.ge).

Gürcistan ve Azerbaycan terminalleri arasında kısa mesafenin olmasına rağmen nakliyat firmaları alternatif güzergahları tercih etmektedir. Uzmanlara göre, durumun değiştirilmesi için vergi hukukunda değişiklikler, altyapı optimizasyonu, esnek tarife sistemleri ve dijital platformlar gelişmelidir. Teşvik etme amacıyla Hazar Denizi'ne gelen yük akışlarına özel indirimli tarifeler uygulanmaktadır. Fakat Batı ülkelerinden Doğu ülkelerine giden yük akışları için indirimli tarifeler uygulanmamıştır. Bu da dezavantajlı bir durum olarak görünmektedir.

Ayrıca, yerli piyasada 200 taşıma şirketi yurtiçi kargo taşımacılık hizmetleri vermekte olup, yüksek liman hizmeti tarifi bu şirketler için önemli bir dezavantajdır (m2b.ge).

Gürcistan Bölgesi'nde transit üs kurulması ve Transkafkasya'daki ulaştırma koridorlarının rekabet gücünün artırılması; vergilerin azaltılmasını, transit geçiş süresinin azaltılmasını ve güvenliğin artırılmasını gerektirmektedir. Bunlara yönelik olarak şu tavsiyelere uyulabilir: Altyapı; Liman kapasitelerinin artırılması, limanda açık depolama sahalarının ve kapalı depoların yapılması; Gürcistan demiryollarının konteyner, vagon ve lokomotif sayısının artırılması, demiryolu ağlarının elektrikleştirilmesi, yeni lokomotiflerin yaptırılması, modern demiryolu sistemlerinin uygulanması. Ayrıca, Poti'de, Tiflis'te ve Kutaisi'de lokomotif ve intermodal terminalleri geliştirmelidir. Ulaştırma koridorunda gerek düzenli konteyner trenleri için gerek konsolidasyon hizmetleri için lojistik merkezlerin olması; aktarma merkezi kurulmasını, sınır kontrol noktalarında Kartsahi ve Lagodehi gümrük kapısında X-Ray kontrol noktası kurulmasını zorunlu hale getirmektedir (Danelia, 2019: 105).

3.4.4.3. Kutaisi Lojistik Merkezi Planı

Kutaisi Lojistik Merkezi'in, Kutaisi'den 30 km ve Kutaisi Uluslararası Havalimanı'na 2 km uzaklıkta yer alması planlanmaktadır. Demiryoluna kadar direk erişim yoktur, fakat TRACECA Demiryolu'nun önemli hattı, Poti-Tbilisi-Bakü planlanmış lojistik merkezinin yerleşimine yakındır. Yeri lojistik merkezi, Kutaisi Uluslararası Havalimanı'na, Kutaisi ve Samtradia şehirlerine doğrudan erişim sağlayacaktır. Arazi parçası doğrudan devlet otoyolu "S1" ile birleşmektedir. Bu devlet otoyolu Doğu Gürcistan Bölgesi'ni Batı Gürcistan Bölgesi'ne bağlanmaktadır. Gelecekte lojistik merkeziyle yerli ve bölgesel ulaştırma ağlarına direk erişim sağlanacaktır.

İnşaat planına göre, Gelecek Kutaisi Lojistik Merkezi'nin önemli işlevsel birimler ve tesisleri Tablo 7.'de gösterilmektedir.

Gelecekte lojistik merkezinin sağlayacağı hizmetler arasında genel idare ve yönetim, gayrimenkul gelişimi, pazarlama, tesis yönetimi, güvenlik hizmetleri, IT destek ve bakım hizmetleri, başka destek hizmetleri yer almaktadır (muhasabe, haberleşme ve benzer).

Tablo 6: Kutaisi Lojistik Merkezi'nin Önemli İşlevsel Birimleri

№	İşlevsel Birim	Tanım
1	Lojistik Merkezideki Hizmetler	Lojistik merkez yönetimi, kontrol ve iletişim, benzin istasyonu, garaj, kantin, restoran, otel.
2	Lojistik Hizmet için Tesisler	Gelen antrepo, navlun sevkiyatı tesisleri, havalandırma sistemleri olan depo, soğuk depolama, tehlikeli yük depolama.
3	Lojistik Yoğun Endüstri ve Ticari	Yoğun lojistik yük yerleşimi ya da üretim tesisleri (tarımsal ürünleri ve yiyecek üretimi)

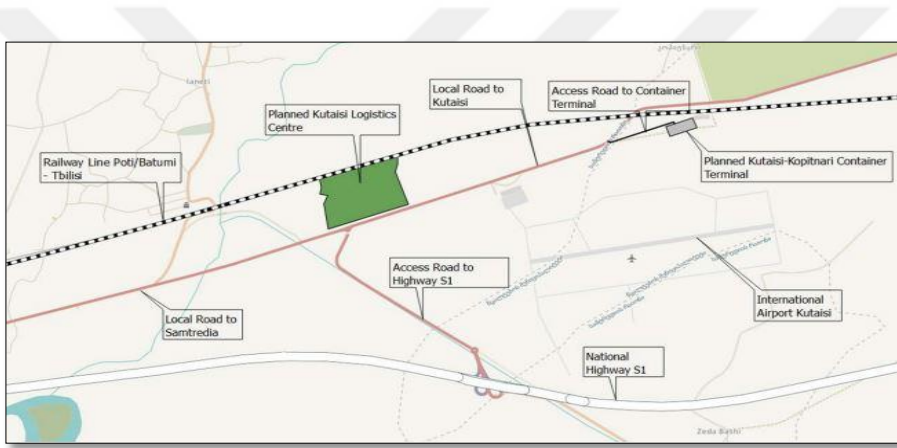
Kaynak: www.deik.org.tr

Tablo 7: Kutaisi Lojistik Merkezi'nin Önemli Rakamlar

Özellikleri	Lojistik merkezinin 1. aşaması	Lojistik merkezinin 2. aşaması	Lojistik merkezinin 3. aşaması
Arsa	19.1 ha	27.0 ha	46.1 ha
İnşaat alanı	48,800 m ²	92,600 m ²	134,400 m ²
Yükleme ve boşaltma kapasitesi	298,000 ticari kabul	672,800 ticari kabul	970,800 ticari kabul
Yaklaşık sermaye masrafı	27.1 milyon dolar	45.4 milyon dolar	72.5 milyon dolar

Kaynak: www.deik.org.tr

Şekil 34: Kutaisi Lojistik Merkezi Planı



Kaynak: www.deik.org.tr

3.4.4.4. Tbilisi Lojistik Merkezi

Gelecek Tiflis Lojistik Merkezi, Tiflis'in güneydoğunda, Ermenistan'ın ve Azerbaycan'ın trafik kavşağının yakınında yer alacaktır. Planlanmış lojistik merkezi, Bakü-Tiflis-Kars Demiryolu Ağı'na ve Poti/Batum-Tiflis-Yerevan Demiryolu Hattı'na doğrudan erişim sağlamaktadır. Seçildiği yer yerli demiryolu hartına, yerli yolarına, özellikle "S4", "S9", "S6" ve Tiflis Uluslararası Havalimanı'na 20 km'ye yakın uzaklıktadır.

Gelecekte Tiflis Lojistik Merkezi'nin olması planlanan önemli işlevsel birimler ve tesisler inşaat planına göre tabloda gösterilmektedir.

İlerleyen yıllarda lojistik merkezinin sağlayacağı hizmetler arasında genel idare ve yönetim, gayrimenkul gelişimi, pazarlama, tesis yönetimi, güvenlik

hizmetleri, IT destek ve bakım hizmetleri, gibi destek hizmetlerinin yer alması planlanmaktadır (muhasabe, haberleşme ve benzeri) (www.deik.org.tr).

Tablo 8: Tbilisi Lojistk Merkezi'nin Önemli Rakamlar

No	İşlevsel Birim	Tanım
1	Lojistik Merkezdeki Hizmetler	Lojistik Merkez Yönetimi, yönetimi, kontrol ve iletişim, benzin istasyonu, garaj, kantin, restoran, otel.
2	Lojistik Hizmet için Tesisler	Genel antrepo, navlun sevkiyatı tesisleri, havalandırma sistemleri olan depo, soğuk depolama, tehlikeli yük depolama.
3	Endüstri ve Ticari	Yoğun yük yerleşimi ya da üretim tesisleri (tarımsal ürünleri ve yiyecek üretimi)

Kaynak: www.deik.org.tr

Tablo 9: Tbilisi Lojistik Merkezi'nin ve Demiryolu Konteyner Terminali'nin Özellikleri

Özellikleri	Lojistik merkezinin 1. aşaması	Lojistik merkezinin 2. aşaması	Lojistik merkezinin 3. aşaması	Demiryolu konteyner terminali
Arsa	39.8 ha	13 ha	8 ha	8 ha
İnşaat alanı	98,800 m ²	35,000 m ²	134,400 m ²	
Yükleme ve boşaltma kapasitesi	733,600 ticari kabul	224,000 ticari kabul	957,600 ticari kabul	59, 200 TEU/a
Yaklaşık sermaye masrafı	60.7 milyon dolar	19.6 milyon dolar	80.3 milyon dolar	15.1 milyon dolar

Kaynak: www.deik.org.tr

Şekil 35: Tiflis Lojistik Merkezi Planı



Kaynak: www.deik.org.tr

3.4.4.5. Kutaisi ve Tiflis Lojistik Merkezlerinin Muhtemelen Yatırımcılar

Tiflis ve Kutaisi Lojistik Merkezleri Geliştirme Projesi ile ilgili incelemeler Gürcistan Kalkınma Bakanı Dimitri Kumsişvili tarafından gerçekleştirilmiştir. İnceleme komisyonu toplantısına Gürcistan Kalkınma ve Altyapı Bakanı Zurab Alavidze katılmıştır. Tiflis ve Kutaisi Lojistik Merkezleri Geliştirme Projesi'ne başvuru yapan firmalar şöyle sıralanmaktadır:

- China State Construction Engineering Cooperation LTD (Çin), Kerry Logistics Network LTD,
- Kolin İnşaat A.Ş. (Türkiye),
- Anaklia Development Consortium (TBC Holdings (Gürcistan), Conti Group (ABD), Egility (Kuveyt)),
- Medlog. A.Ş. (İsviçre),
- Ltd. Murphy Kazbegi LLC (Gürcistan), Murphy Shipping and commercial Services Azerbaijan (Azerbaycan);

Kutaisi Lojistik Merkezi Projesi için başvuru yapan firmalar ise şunlardır:

- China State Construction Engineering Cooperation LTD (Çin), Kerry Logistics Network Ltd. (Çin, Honkong);
- Kolin İnşaat A.Ş. (Türkiye);

Anaklia Development Consortium (TBC Holdings (Gürcistan), Conti Group (ABD), Egility (Kuveyt)) (bm.ge).

3.4.4.6. Devlet ve Özel Sektörün Görüşleri

Hangi firma tarafından yürütüleceği 2018 yılında belirlenecek ve yatırım sözleşmesinin imzalanmasının ardından inşaat çalışmalarına başlanacak olan Tiflis ve Kutaisi Lojistik Merkezi Projesi yatırım projesi ani bir şekilde değiştirilmiştir. Tiflis ve Kutaisi Lojistik Merkezleri'nin inşaatı 5 yıl sonra sonlandırılacaktı. 2019 yılın sonunda, Gürcistan Ekonomi Bakanı Natia Turnava Tiflis, Lojistik Merkezi'nin yeni kavramının oluşturması hakkında, bir büyük lojistik merkezinin yerinde birçok küçük lojistik merkezinin geliştirilmesine yönelik bir

proje oluşturmuştur. Tiflis ve Kutaisi Lojistik Merkezleri için yatırımcılar çekilemedi ve proje kavramı gözden geirilmiiştir.

Yatırımcıların ne zaman bulunacağı belli olmadığı için, lojistik kümelenme kurma tarihleri de belli değil. 2020 yılı devlet projesinde Tiflis’te ve Kutaisi’de modern lojistik merkezlerin geliştirilmesine yönelik çalışmalar srdrlecekti. Böylece, lojistik hizmetleri bir kümelenme içinde toplanacak ve ülkenin transit ve lojistik potansiyelin tam olarak farkına varılacaktır.

Ulaştırma Koridoru Araştırma Merkezi başkanı Paata Tsagareiişvili hkmetin yatırımcılara hiçbir şey teklif etmediğini ve bu nedenle yatırım yarışmasının gerçek olmayan bir hal aldığını söylemiştir. Kendisi tarafından yapılan açıklamaya göre, yatırım projesinin gerçekleştirmeme nedeni, lojistik merkezine kadar yol ve altyapı çalışmalarının kim tarafından yapılacağının belli olmamasıdır. Sonrasında Anaklia Limanı’nın inşaatı durdurulmuştur. Orada lojistik kümeler kurulacaktı. Bu sebeplerden dolayı yatırımcılar ilgi duymamıştır.

Ayrıca, komşu ülkelerde, Türkiye’de ve Azerbaycan’da benzer merkezleri kurulmuştur. Yük akışları bu merkezlerine doğtu yönlendirildi ve Gürcistan önceliğini kaybetmiştir.

Devlet belirli yerlerde, yatırımcıların çekilmesi amacıyla, liman yanında arsa olarak ve gerekli altyapı kurmalıdır.. Benzer projeler lojistik master plan içinde yazılmalıdır. Lojistik kümeleri kurmak için başka yollar da vardır. Adım adım önce konteyner terminali, sonra soğuk hava deposu yapılmalı, etrafında ticari işletmeler kurulmalı ve yavaş yavaş lojistik merkezi byttlmelidir (eugeorgia.info).

3.4.4.6. Gürcistan Lojistik Master Planı

Gürcistan Lojistik Master Planı aşağıdaki meseleri içermektedir:

1. Lojistik hizmetlere ve lojistik sistemlerine karşı zorluklar;
2. İnsan gücüne karşı zorluklar;
3. Ulaşım sektörüne karşı zorluklar;
 - 3.1. Deniz ulaşımının mevcut durumu ve zorluklar (neriler);
 - 3.2. Demir yolu ulaşımının mevcut durumu ve zorluklar (neriler);
 - 3.3. Karayolu ulaşımının mevcut durumu ve zorluklar (neriler);

3.4. Havayolu ulaşımının mevcut durumu ve zorluklar (öneriler).

Vizyon ve Stratejik amaçlar ve öneriler:

1. Amaç - Güvenlik, etkili ve hızlı lojistik hizmetlerinin geliştirilmesi:

Öneri 1.1. Lojistik hizmet kalitesinin artırılması ve hizmet standartlarının uygulanması;

Öneri 1.2. Lojistik yönetim işlemlerinde bilişim, IT hizmetlerinin ve otomatik sistemlerin uygulanması;

Öneri 1.2. Katma değer hizmetlerinin ve tedarik zinciri yönetiminin geliştirilmesi yoluyla artan gelirin elde edilmesi;

Öneri 1.3. İntermodal altyapının geliştirilmesi ve kümelenmeye teşvik edilmesi.

2. Amaç - İnsan sermayesinin geliştirilmesi:

Öneri 2.1. Ulaşım ve lojistik alanlarında eğitimin gerçekleştirilmesi ve kalitenin artırılması;

Öneri 2.2. Kamu sektöründe ve özel sektörde çalışan kadroların temel mesleki becerilerinin geliştirilmesi.

3. amaç - Ulaşım ve lojistik alanının ve Ulaştırma koridorlarının geliştirilmesi:

Öneri 3.1. Ulaşım işlemlerinde güvenliğin sağlanması;

Öner 3.2. Demiryolu ulaşımının geliştirilmesi;

Öner 3.3. Karayolu ulaşımının geliştirilmesi;

Öner 3.4. Denizyolu ulaşımının geliştirilmesi;

Öner 3.5. Havayolu ulaşımının geliştirilmesi (www.economy.ge).

DÖRDÜNCÜ BÖLÜM

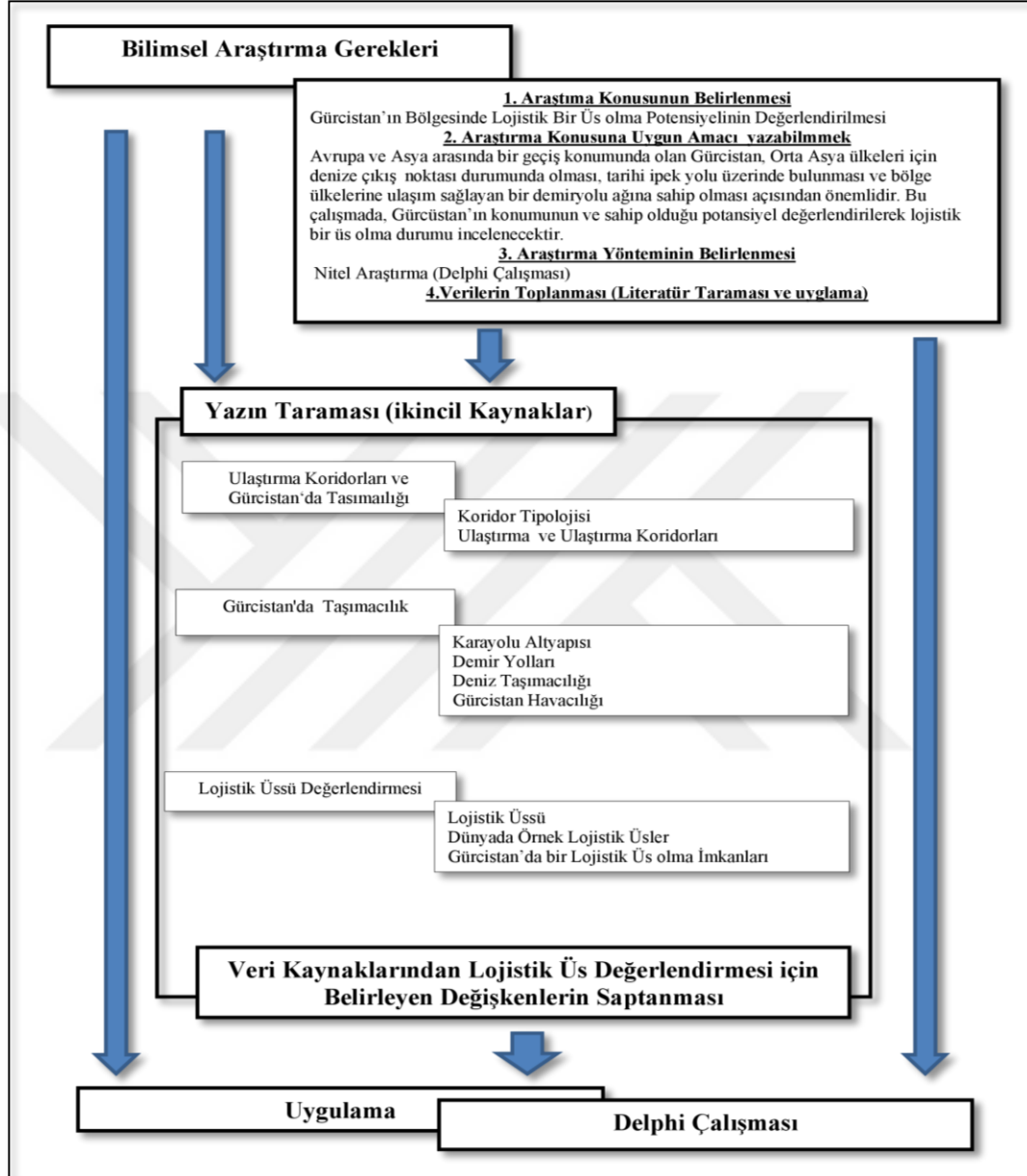
GÜRCİSTAN’IN BÖLGESİNDE BİR LOJİSTİK ÜS OLMA POTANSİYELİNİN İNCELENMESİ

4.1. ARAŞTIRMANIN AMACI

Gürcistan jeostatejik ve jeopolitik konumuna bağlı olarak, bölgesel lojistik üs olma potansiyelini taşımaktadır. Gürcistan’ın bölgesinde lojistik bir üs olma potansiyelinin değerlendirilmesi ve bu fonksiyonunun kullanılması ülkenin ekonomik gelişimi üzerinde büyük bir etki yaratacaktır. Ermenistan ve Azerbaycan’ın dünya ile bağlantısı Gürcistan üzerinden sağlanmaktadır. Bu bağlantı Bakü-Tiflis-Kars (BTK) demiryolu üzerinden gerçekleşmiştir. AB’nin tarihi İpek Yolu’nu canlandırma ve bölgedeki enerji kaynaklarını ithal ederek halkının refah seviyesini artıracak ülkelerle bağlarını yeniden kurma amacıyla hazırlanmış olan TRACECA Projesi’nin bir ayağını oluşturmaktadır. Son yıllarda, Gürcistan’ın artan lojistik faaliyetleri, Avrupa ve Asya arasında ticaretin önemli ölçüde artması, 21. Yüzyılın en büyük kalkınma projesi olan “Bir Kuşak Bir Yol”, Gürcistan’ın lojistik faaliyetlerini olumlu yönde etkilemektedir. Bu durumda, ülkenin üs olma potansiyeli artarak ortaya çıkmaktadır. Gürcistan’ın bölgesinde lojistik bir üs olma potansiyelinin değerlendirilmesi devlet tarafından, bu potansiyelin kullanılması ise devletin ekonomi yetkilileri tarafından gerçekleştirilecektir. Yüklerin elleçlenmesi, depolanması, aktarılması, konsolide edilmesi gibi hizmetlerin tek bir noktadan yapıldığı; son derece modern yapılardan ve yük terminallerinden oluşan lojistik köyler veya merkezler, uluslararası ve ulusal taşımacılık sektörüne apayrı bir boyut kazandırmıştır.

Avrupa ve Asya arasında bir geçiş olması, Orta Asya ülkeleri için denize çıkış noktası durumunda olması, Tarihi İpek Yolu üzerinde yer alması ve bölge ülkelerine ulaşımın sağlandığı bir demiryolu ağına sahip olması Gürcistan için son derece önemlidir. Bu çalışmada, Gürcistan’ın konumu ve sahip olduğu potansiyel değerlendirilerek lojistik bir üs olma durumu incelenecektir.

Şekil 36: Araştırmanın Kavramsal Çerçevesi



Kaynak: Yazar

4.2. ARAŞTIRMANIN KAVRAMSAL ÇERÇEVESİ

Araştırmanın kavramsal çerçevesi literatür taraması ve Delphi çalışmasını kapsamaktadır. Dört bölümden oluşmakta olan bu tezde; Birinci Bölüm Gürcistan'ın ulaşım koridorlarını, İkinci Bölüm Gürcistan'da taşımacılığı,

Üçüncü Bölüm lojistik üs değerlendirilmesini ve Dördüncü Bölüm Gürcistan'da lojistik bir üs olma potansiyelinin değerlendirilmesini ele almaktadır.

“Gürcistan'ın bölgesinde lojistik bir üs olma potansiyelinin değerlendirilmesi” konulu bu çalışma, üzerinde çalışılan süreç içerisinde, birçok noktada alınan farklı kararlar doğrultusunda şekillenerek son halini almıştır. Bu çalışmada; gerek kuramsal zeminin ortaya konmasında, gerek araştırma modelinin geliştirilmesinde, gerekse de uygulama sürecinde, var olan durumdan hedefe ulaşma adına seçenekler analiz edilmiş ve tercihler ışığında bir sonraki aşamaya geçilmiştir (Şekil 37).

4.3. METODOLOJİ

Bilimsel çalışmanın gereği olarak araştırma konusuna uygun amaç ve yöntemler belirlenmiştir. Bu yazının en önemli aşamalarından biri literatür taramasıdır. Literatür taraması, tez konusuyla ilgili çalışmalarını içermektedir. Tez konusu olan “Gürcistan'ın Bölgesinde Lojistik Bir Üs Olma Potansiyelinin Değerlendirilmesi” hakkında birincil ve ikincil kaynaklar incelenmiştir. “Gürcistan'ın bölgesinde lojistik bir üs olma” fikri ile bu çalışmada Gürcistan'daki lojistik sektör ihtiyacını karşılama düzeyinde fayda sağlaması amaçlanmıştır.

Araştırma metodolojisi, olarak iki aşamalı Delphi çalışması kullanılmıştır. Delphi çalışması, belirli konuyla ilgili uzmanlar grubunun, iki farklı aşamaya tabii tutarak ortak görüş birliğinin varılabilesinden oluşmaktadır. Bu çalışma çerçevesinde birbirinden bağımsız uzman görüşlerinden ortak sonuçları elde etmeye çalışılmaktadır.

4.3.1. Literatür Taraması

Literatür taraması, belli bir konunun bilgilendirici, eleştirel ve faydalı bir sentezi olabilir. Bu tür bir tarama; konuya dair bilinenleri (ve bilinmeyenleri) tespit edebilir, ihtilaf veya tartışma alanlarını belirleyebilir ve daha fazla araştırma gerektiren soruların formüle edilmesine yardımcı olabilmektedir. Birincil araştırma projeleri olarak yürütülen sistematik incelemeler de dahil olmak üzere literatür

incelemeleri için yaygın olarak kullanılan birkaç format vardır: Tez veya tez gibi bir araştırma çalışmasına giriş ve temel olarak yazılan incelemeler ve ikincil veri analizi araştırma projeleri olarak incelemeler. Türü ne olursa olsun, iyi bir inceleme, yazarın alandaki ilgili çalışmayı değerlendirme ve eleştirel olarak analiz etme çabaları ile karakterize edilir (Bolderston, 2008: 86).

Literatür taraması, teorik çerçeveler ve kavramsal modeller oluşturma'nın kritik bir bileşeni olan meta düzeyde kanıt göstermek ve daha fazla araştırmaya ihtiyaç duyulan alanları ortaya çıkarmak için araştırma bulgularını sentezlemenin mükemmel bir yoludur. Bununla birlikte, literatürü tanımlamanın ve tasvir etmenin geleneksel yolları genellikle kusursuz olmaktan uzaktır ve sistematik olarak ele alınmaz. Bu, çalışmaların koleksiyonun gerçekte ne söylediğine veya neye işaret ettiğine dair bilgi eksikliği barındırmasına yol açar. Sonuç olarak, yazarların araştırmalarını hatalı varsayımlar üzerine kurmaları olasılığı yüksektir. Yani, araştırmacılar, araştırmalarını üzerine inşa edecekleri kanıtlar konusunda seçici olduklarında ve aksine işaret eden araştırmaları görmezden geldiklerinde, ciddi sorunlarla karşılaşılabilir. Ek olarak, incelemelerin metodolojisi geçerli olsa dahi, neyin iyi bir katkı olduğu genellikle tartışmalı bir konudur (Snyder, 2019: 333).

Tablo 10: Lojistik Üsler Üzerine Yapılmış Çalışmalar

Yazar/Basım Yılı	Metodoloji	Araştırmada İncelen Konu
Açma ve Yenişen (2013)	Literatür Taraması	Kafkas ekonomisi
Öz (2006)	Literatür Taraması	Gürcistan'daki etnik sorunlar
Tutar vd. (2009)	Literatür Taraması	TRACECA
Balcı ve Emirkadı (2019)	SWOT Analizi Yöntemi	Karadeniz bölgesi lojistik üs olma potansiyelinin değerlendirilmesi
Elgün (2011)	Delphi Uzmanlık Uygulamaları	Lojistik köylerin yer seçimi
Önden ve diğerleri (2015)	Literatür Taraması	Lojistik merkez konumu kararına etki eden kriterler.
Yılmaz (2019)	Anket Çalışması	Lojistik merkez kavramı ve önemi
Bediroğlu ve Yıldırım (2020)	Coğrafi Bilgi Sistemleri ve çok ölçütlü Karar Verme	Lojistik Bölgeleri yer seçimi
Bay ve Erol (2016)	Literatür Taraması, Güvenilirlik Analizi, ANOVA	İntermodal taşımacılığın önemi
Essaadi ve diğerleri(2016)	Çok Kriterli Karar Analizi	Lojistik üslere etkileyen faktörler
Koçarslan (2020)	Literatür Taraması	Serbest bölgelerin avantajları

kaynak: Yazar

4.3.1.2. Veri Kaynaklarında Lojistik Üs Değerlendirilmesi İçin Belirleyen Değişkenlerin Saptanması

Alanyazında yer alan kaynakların literatür taranması sonucunda 69 değişkeni tespit edilmiştir. Bu değişkenlerden (kriterlerden) bazılarının yalnızca tek bir yayında geçtiği görülürken bazı değişkenlerin birden fazla makalende geçtiğini görülmüştür.

Tablo 11: Lojistik Üs Değerlendirilmesi için Maliyet Kriterleri

Lojistik Üs Değerlendirmesi için Maliyet Kriterleri		
	Kriter	Kaynak
1	İş Gücü Maliyeti	Acar, 2017; Kutlu ve Gür, 2018; Rimiene ve Grundey, 2007; Yılmaz, 2019; Bediroglu ve Yıldırım, 2020; Koldemir ve Kudu, 2015; Erkan, 2014; Kocaslan, 2020; Yıldırım ve Erol, 2016; Baki, 2016; Skender ve Diğerleri, 2019; Jardas ve diğerleri, 2020; Jen ve hen,2010; Zag ve Wengliski, 2014; Wang ve Diğerleri, 2014.
2	Arazi Maliyeti	(Önden ve diğerleri, 2015; Yılmaz, 2019; Bediroğlu ve Yıldırım, 2020; Koçarlan, 2020; Qvlividze, 2021; Gafurova ve diğerleri, 2014; Skender ve diğerleri, 2019; Chen ve Wang, 2017; Zak ve Weglinski, 2014; Wang ve diğerleri, 2014;
3	Kira Maliyeti	Balcı, 2019; Yılmaz, 2019; Koçarlan, 2020; Altuntaş ve Tuna, 2014; Jin ve Shen, 2010;
4	Ulaştırma maliyeti	Balcı, 2019; Kutlu ve Gür, 2018; Wagener, 2017; Rimiene ve Grundey, 2007; Önden ve diğerleri, 2015; Yılmaz, 2019; Bediroğlu ve Yıldırım, 2020; Koldemir ve Kudu, 2015; Qvlividze, 2021; Baki, 2016; Gafurova ve diğerleri, 2014; Jardas ve diğerleri, 2020; Raimbekov ve diğerleri, 2016; Jin ve Shen, 2010; Jianhua, 2017;
5	Tesis İnşaat Maliyeti	Rimiene ve Grundey, 2007; Önden ve diğerleri, 2015; Yılmaz, 2019; Bediroğlu ve Yıldırım, 2020; Bayat ve Özdemir, 2016; Qvlividze, 2021; Altuntaş ve Tuna, 2014; Jardas ve diğerleri, 2020; Jin ve Shen, 2010; Zak ve Weglinski, 2014; Jianhua, 2017;
6	Liman Masrafları	Önden ve diğerleri, 2015; Koldemir ve Kudu, 2015; Gafurova ve diğerleri, 2014; Jianhua, 2017;
7	Sınır Geçiş Masrafları	Birol Erkan, 2014;

Kaynak: Yazar

Tablo 12: Lojistik Üs Değerlendirilmesi için Altyapı Kriterleri

Lojistik Üs Değerlendirmesi için Altyapı Kriterleri		
	Kriter	Kaynak
1	Tesisi İçin Yeterli Alan	Balcı, 2019; Wagener, 2017; Rimiene ve Grundey, 2007; Önden ve diğerleri, 2015; Yılmaz, 2019; Bediroğlu ve Yıldırım, 2020; Koldemir ve Kudu, 2015; Bayat ve Özdemir, 2016; Altuntaş ve Tuna, 2014; Jardas ve diğerleri, 2020; Jianhua, 2017;
2	Genel Altyapı Varlığı ve Kalitesi	Balcı, 2019; Elgün, 2011; Kutlu ve Gür, 2018; Wagener, 2017; Rimiene ve Grundey, 2007; Önden ve diğerleri, 2015; Yılmaz, 2019; Bediroğlu ve Yıldırım, 2020; Koldemir ve Kudu, 2015; Erkan, 2014; Bayat ve Özdemir, 2016; Birol Erkan, 2014; Yapraklı ve Ünal, 2017; Kvantchilaşvili, 2021; Qvlividze, 2021; Altuntaş ve Tuna, 2014; Baki, 2016; Gafurova ve diğerleri, 2014; Skender ve diğerleri, 2019; Tomiç ve diğerleri, 2013; Jin ve Shen, 2010; Chen ve Wang, 2017; Zak ve Weglinski, 2014; Jianhua, 2017;
3	Ulaştırma altyapısı (kapasite ve kalite)	Balcı, 2019; Elgün, 2011; Kutlu ve Gür, 2018; Wagener, 2017; Rimiene ve Grundey, 2007; Önden ve diğerleri, 2015; Yılmaz, 2019; Bediroğlu ve Yıldırım, 2020; Bay ve Erol, 2016; Erkan, 2014; Bayat ve Özdemir, 2016; Birol Erkan, 2014; Yapraklı ve Ünal, 2017; Kvantchilaşvili, 2021; Qvlividze, 2021; Baki, 2016; Gafurova ve diğerleri, 2014; Skender ve diğerleri, 2019; Raimbekov ve diğerleri, 2016; Tomiç ve diğerleri, 2013; Jin ve Shen, 2010; Chen ve Wang, 2017; Zak ve Weglinski, 2014; Jianhua, 2017;
4	Ana Liman varlığı	Wagener, 2017; Rimiene ve Grundey, 2007; Koldemir ve Kudu, 2015; Kvantchilaşvili, 2021; Qvlividze, 2021; Altuntaş ve Tuna, 2014; Baki, 2016; Skender ve diğerleri, 2019; Tomiç ve diğerleri, 2013; Jin ve Shen, 2010;
5	Havalimanı altyapı imkanları	Balcı, 2019; Elgün, 2011; Kutlu ve Gür, 2018; Wagener, 2017; Rimiene ve Grundey, 2007; Yılmaz, 2019; Bediroğlu ve Yıldırım, 2020; Erkan, 2014; Bayat ve Özdemir, 2016; Yapraklı ve Ünal, 2017; Kvantchilaşvili, 2021; Qvlividze, 2021; Baki, 2016; Skender ve diğerleri, 2019; Tomiç ve diğerleri, 2013; Jin ve Shen, 2010; Zak ve Weglinski, 2014;
6	Karayolu altyapı imkanları	Balcı, 2019; Elgün, 2011; Kutlu ve Gür, 2018; Wagener, 2017; Rimiene ve Grundey, 2007; Önden ve diğerleri, 2015; Yılmaz, 2019; Bediroğlu ve Yıldırım, 2020; Erkan, 2014; Bayat ve Özdemir, 2016; Yapraklı ve Ünal, 2017; Kvantchilaşvili, 2021; Qvlividze, 2021; Altuntaş ve Tuna, 2014; Baki, 2016; Gafurova ve diğerleri, 2014; Skender ve diğerleri, 2019; Raimbekov ve diğerleri, 2016; Tomiç ve diğerleri, 2013; Jin ve Shen, 2010; Zak ve Weglinski, 2014; Jianhua, 2017;
7	Tüm ulaştırma sistemlerinin küresel sistemine entegrasyonu	Balcı, 2019; Elgün, 2011; Kutlu ve Gür, 2018; Wagener, 2017; Rimiene ve Grundey, 2007; Önden ve diğerleri, 2015; Yılmaz, 2019; Bediroğlu ve Yıldırım, 2020; Erkan, 2014; Birol Erkan, 2014; Qvlividze, 2021; Yıldırım ve Erol, 2016; Baki, 2016; Skender ve diğerleri, 2019; Tomiç ve diğerleri, 2013; Chen ve Wang, 2017;
8	Telekomünikasyon ve E-busness/internet altyapısı	Balcı, 2019; Kutlu ve Gür, 2018; Wagener, 2017; Rimiene ve Grundey, 2007; Yılmaz, 2019; Bediroğlu ve Yıldırım, 2020; Koldemir ve Kudu, 2015; Bayat ve Özdemir, 2016; Kvantchilaşvili, 2021; Jin ve Shen, 2010;
9	Su, gaz, elektrik altyapısı	Önden ve diğerleri, 2015; Yılmaz, 2019; Bediroğlu ve Yıldırım, 2020; Koçarlan, 2020; Jin ve Shen, 2010; Jianhua, 2017;
10	Ofis varlığı	Elgün, 2011; Rimiene ve Grundey, 2007; Önden ve diğerleri, 2015; Koldemir ve Kudu, 2015; Gafurova ve diğerleri, 2014; Skender ve diğerleri, 2019; Raimbekov ve diğerleri, 2016; Tomiç ve diğerleri, 2013;
11	Demiryolu altyapı imkanları	Balcı, 2019; Elgün, 2011; Kutlu ve Gür, 2018; Wagener, 2017; Önden ve diğerleri, 2015; Yılmaz, 2019; Bediroğlu ve Yıldırım, 2020; Koldemir ve Kudu, 2015; Erkan, 2014; Bayat ve Özdemir, 2016; Yapraklı ve Ünal, 2017; Kvantchilaşvili, 2021; Altuntaş ve Tuna, 2014; Baki, 2016; Gafurova ve diğerleri, 2014; Skender ve diğerleri, 2019; Raimbekov ve diğerleri, 2016; Tomiç ve diğerleri, 2013; Jin ve Shen, 2010;

Kaynak: Yazar

Tablo 13: Lojistik Üs Değerlendirilmesi için Pazar Kriterleri

Lojistik Üs Değerlendirmesi için Pazar Kriterleri		
	Kriter	Kaynak
1	Pazara yakınlık ve erişim	Balcı, 2019; Elgün, 2011; Kutlu ve Gür, 2018; Wagener, 2017; Rimiene ve Grundey, 2007; Yılmaz, 2019; Erkan, 2014; Bayat ve Özdemir, 2016; Yapraklı ve Ünal, 2017; Koçarslan, 2020; Qvividze, 2021; Baki, 2016; Tomiç ve diğerleri, 2013; Jin ve Shen, 2010; Chen ve Wang, 2017; Zak ve Weglinski, 2014;
2	Nüfus	Balcı, 2019; Kutlu ve Gür, 2018; Wagener, 2017; Yılmaz, 2019; Bediroğlu ve Yıldırım, 2020; Koldemir ve Kudu, 2015; Erkan, 2014; Bayat ve Özdemir, 2016; Yapraklı ve Ünal, 2017; Koçarslan, 2020; Qvividze, 2021; Baki, 2016; Tomiç ve diğerleri, 2013; Chen ve Wang, 2017; Jianhua, 2017;
3	Yatırım yapılanı ve çevre Ülkelerdeki pazar potansiyeli	Balcı, 2019; Elgün, 2011; Wagener, 2017; Rimiene ve Grundey, 2007; Önden ve diğerleri, 2015; Yılmaz, 2019; Koldemir ve Kudu, 2015; Erkan, 2014; Bayat ve Özdemir, 2016; Yapraklı ve Ünal, 2017; Koçarslan, 2020; Baki, 2016; Skender ve diğerleri, 2019; Tomiç ve diğerleri, 2013; Jin ve Shen, 2010; Zak ve Weglinski, 2014;
4	Pazar büyüme oranı	Kutlu ve Gür, 2018; Yılmaz, 2019; Koldemir ve Kudu, 2015; Erkan, 2014; Bayat ve Özdemir, 2016; Yapraklı ve Ünal, 2017; Koçarslan, 2020;
5	Pazar büyüklüğü	Balcı, 2019; Kutlu ve Gür, 2018; Wagener, 2017; Rimiene ve Grundey, 2007; Yılmaz, 2019; Erkan, 2014; Bayat ve Özdemir, 2016; Birol Erkan, 2014; Yapraklı ve Ünal, 2017; Baki, 2016; Jianhua, 2017;
6	pazardaki istikrar	Yapraklı ve Ünal, 2017; Koçarslan, 2020;

Kaynak: Yazar

Tablo 14: Lojistik Üs Değerlendirilmesi için Hükümet Politikaları ve Teşvikler Kriterleri

Lojistik Üs Değerlendirmesi için Hükümet Politikaları ve Teşvikler Kriterleri		
	Kriter	Kaynak
1	Vergi oranları	Elgün, 2011; Koçarslan, 2020; Yıldırım ve Erol, 2016;
2	Vergi politikaları (kurusal vergisinin teşvikleri)	Elgün, 2011; Wagener, 2017; Erkan, 2014; Bayat ve Özdemir, 2016; Birol Erkan, 2014; Koçarslan, 2020; Yıldırım ve Erol, 2016; Baki, 2016; Zak ve Weglinski, 2014;
3	Yasal düzenlemelerin diğer ülkelerle uymu	Balcı, 2019; Elgün, 2011; Kutlu ve Gür, 2018; Wagener, 2017; Yılmaz, 2019; Erkan, 2014; Birol Erkan, 2014; Koçarslan, 2020; Yıldırım ve Erol, 2016; Baki, 2016;
4	Gümrük tarifleri ve düzenlemeleri	Wagener, 2017; Önden ve diğerleri, 2015; Yılmaz, 2019; Erkan, 2014; Bayat ve Özdemir, 2016; Tomiç ve diğerleri, 2013;
5	Gümrük procedürlerinin basitliği	Erkan, 2014; Bayat ve Özdemir, 2016; Birol Erkan, 2014; Yapraklı ve Ünal, 2017; Yıldırım ve Erol, 2016; Baki, 2016; Tomiç ve diğerleri, 2013;
6	Ticari engeller	Rimene ve Grundey, 2007; Koçarslan, 2020; Yıldırım ve Erol, 2016; Baki, 2016;
7	Doğrudan yabancı sermaye yatırımlarına karşı hükümet teşvikler	Kutlu ve Gür, 2018; Wagener, 2017; Yılmaz, 2019; Koldemir ve Kudu, 2015; Erkan, 2014; Bayat ve Özdemir, 2016; Koçarslan, 2020; Kvantchilashvili, 2021; Skender ve diğerleri, 2019;
8	Lojistik Performans Endeksi	Erkan, 2014; Bayat ve Özdemir, 2016; Birol Erkan, 2014; Yapraklı ve Ünal, 2017; Kvantchilashvili, 2021; Qvividze, 2021; Tomiç ve diğerleri, 2013;
9	Hükümet destek birimleri	Elgün, 2011; Kutlu ve Gür, 2018; Wagener, 2017; Yılmaz, 2019; Koldemir ve Kudu, 2015; Bayat ve Özdemir, 2016; Ituntaş ve Tuna, 2014; Yıldırım ve Erol, 2016; Baki, 2016; Gafurova ve diğerleri, 2014; Tomiç ve diğerleri, 2013;
10	Altyapı yatırımları	Balcı, 2019; Elgün, 2011; Kutlu ve Gür, 2018; Wagener, 2017; Yılmaz, 2019; Koldemir ve Kudu, 2015; Erkan, 2014; Birol Erkan, 2014; Yapraklı ve Ünal, 2017; Koçarslan, 2020; Kvantchilashvili, 2021; Qvividze, 2021; Yıldırım ve Erol, 2016; Baki, 2016; Gafurova ve diğerleri, 2014; Tomiç ve diğerleri, 2013; Jin ve Shen, 2010; Zak ve Weglinski, 2014;
11	Ülkenin çekiciliği	Balcı, 2019; Elgün, 2011; Kutlu ve Gür, 2018; Wagener, 2017; Bayat ve Özdemir, 2016; Kvantchilashvili, 2021; Baki, 2016; Skender ve diğerleri, 2019; Tomiç ve diğerleri, 2013; Zak ve Weglinski, 2014;

Kaynak: Yazar

Tablo 15: Lojistik Üs Değerlendirilmesi için Ulaştırma ve Lojistik Kriterleri (1. Kısım)

Lojistik Üs Değerlendirmesi için Ulaştırma v Lojistik Kriterleri		
	Kriter	Kaynak
1	Ulaştırma imkanları (deniz, Kara, hava, demiryolu)	Balcı, 2019; Elgün, 2011; Kutlu ve Gür, 2018; Wagener, 2017; Rimiene ve Grundey, 2007; Önden ve diğerleri, 2015; Yılmaz, 2019; Bediroğlu ve Yıldırım, 2020; Koldemir ve Kudu, 2015; Erkan, 2014; Bayat ve Özdemir, 2016; Birol Erkan, 2014; Yapraklı ve Ünal, 2017; Koçarslan, 2020; Kvantchilashvili, 2021; Qvlividze, 2021; Altuntaş ve Tuna, 2014; Yıldırım ve Erol, 2016; Baki, 2016; Gafurova ve diğerleri, 2014; Raimbekov ve diğerleri, 2016; Tomiç ve diğerleri, 2013; Jin ve Shen, 2010; Zak ve Weglinski, 2014;
2	modern lojistik sağlayıcıların varlığı	Wagener, 2017; Rimiene ve Grundey, 2007; Birol Erkan, 2014; Kvantchilashvili, 2021; Qvlividze, 2021; Yıldırım ve Erol, 2016; Skender ve diğerleri, 2019; Chen ve Wang, 2017; Zak ve Weglinski, 2014; Jianhua, 2017;
3	Lojistik merkezlerinin varlığı	Balcı, 2019; Elgün, 2011; Kutlu ve Gür, 2018; Wagener, 2017; Rimiene ve Grundey, 2007; Önden ve diğerleri, 2015; Yılmaz, 2019; Bediroğlu ve Yıldırım, 2020; Bayat ve Özdemir, 2016; Yapraklı ve Ünal, 2017; Qvlividze, 2021; Altuntaş ve Tuna, 2014; Yıldırım ve Erol, 2016; Baki, 2016; Gafurova ve diğerleri, 2014; Raimbekov ve diğerleri, 2016; Tomiç ve diğerleri, 2013; Jin ve Shen, 2010; Chen ve Wang, 2017; Zak ve Weglinski, 2014; Wang ve diğerleri, 2014; Jianhua, 2017;
4	Tır varlığı	Balcı, 2019; Elgün, 2011; Wagener, 2017; Rimiene ve Grundey, 2007; Önden ve diğerleri, 2015; Yılmaz, 2019; Koldemir ve Kudu, 2015; Erkan, 2014; Qvlividze, 2021; Altuntaş ve Tuna, 2014; Skender ve diğerleri, 2019; Raimbekov ve diğerleri, 2016;
5	Depolama	Balcı, 2019; Elgün, 2011; Kutlu ve Gür, 2018; Wagener, 2017; Rimiene ve Grundey, 2007; Önden ve diğerleri, 2015; Yılmaz, 2019; Bediroğlu ve Yıldırım, 2020; Koldemir ve Kudu, 2015; Erkan, 2014; Bayat ve Özdemir, 2016; Yapraklı ve Ünal, 2017; Koçarslan, 2020; Kvantchilashvili, 2021; Qvlividze, 2021; Altuntaş ve Tuna, 2014; Yıldırım ve Erol, 2016; Baki, 2016; Gafurova ve diğerleri, 2014; Skender ve diğerleri, 2019; Raimbekov ve diğerleri, 2016; Tomiç ve diğerleri, 2013; Jin ve Shen, 2010;
6	Liman sahalarının yeterliği	Balcı, 2019; Elgün, 2011; Kutlu ve Gür, 2018; Koldemir ve Kudu, 2015; Bayat ve Özdemir, 2016; Kvantchilashvili, 2021; Altuntaş ve Tuna, 2014; Yıldırım ve Erol, 2016; Baki, 2016;
7	Ulaştırma bağlantısı (Diğer şehirler ve ülkeler)	Wagener, 2017; Rimiene ve Grundey, 2007; Altuntaş ve Tuna, 2014; Yıldırım ve Erol, 2016; Baki, 2016; Gafurova ve diğerleri, 2014; Raimbekov ve diğerleri, 2016; Tomiç ve diğerleri, 2013;
8	İntermodal terminallerin varlığı	Balcı, 2019; Elgün, 2011; Kutlu ve Gür, 2018; Rimiene ve Grundey, 2007; Önden ve diğerleri, 2015; Yılmaz, 2019; Bediroğlu ve Yıldırım, 2020; Koldemir ve Kudu, 2015; Bayat ve Özdemir, 2016; Birol Erkan, 2014; Kvantchilashvili, 2021; Skender ve diğerleri, 2019; Raimbekov ve diğerleri, 2016;
9	Gemi ve uçak seferleri ve sıklığı	Elgün, 2011; Kutlu ve Gür, 2018; Wagener, 2017; Rimiene ve Grundey, 2007; Yılmaz, 2019; Koldemir ve Kudu, 2015; Altuntaş ve Tuna, 2014;
10	Liman ve havalimanlarına erişim	Balcı, 2019; Bayat ve Özdemir, 2016; Yıldırım ve Erol, 2016; Skender ve diğerleri, 2019; Tomiç ve diğerleri, 2013;

Kaynak: Yazar

Tablo 16: Lojistik Üs Değerlendirilmesi için Ulaştırma ve Lojistik Kriterleri (2. Kısım)

Lojistik Üs Değerlendirilmesi için Ulaştırma ve Lojistik Kriterleri		
	Kriter	Kaynak
11	Lojistik ve ulaştırma alanında deneyimli firmaların varlığı	Balcı, 2019; Elgün, 2011; Kutlu ve Gür, 2018; Wagener, 2017; Rimiene ve Grundey, 2007; Önden ve diğerleri, 2015; Yılmaz, 2019; Bediroğlu ve Yıldırım, 2020; Koldemir ve Kudu, 2015; Bayat ve Özdemir, 2016; Birol Erkan, 2014; Koçarslan, 2020; Kvantchilaşvili, 2021; Qvlividze, 2021; Yıldırım ve Erol, 2016; Baki, 2016; Gafurova ve diğerleri, 2014; Skender ve diğerleri, 2019; Raimbekov ve diğerleri, 2016; Tomiç ve diğerleri, 2013; Jin ve Shen, 2010; Zak ve Weglinski, 2014;
12	Ulaştırma koridorlarına yakınlığı	Balcı, 2019; Elgün, 2011; Kutlu ve Gür, 2018; Wagener, 2017; Rimiene ve Grundey, 2007; Yılmaz, 2019; Bediroğlu ve Yıldırım, 2020; Koldemir ve Kudu, 2015; Erkan, 2014; Bayat ve Özdemir, 2016; Birol Erkan, 2014; Yapraklı ve Ünal, 2017; Koçarslan, 2020; Kvantchilaşvili, 2021; Qvlividze, 2021; Yıldırım ve Erol, 2016; Baki, 2016; Gafurova ve diğerleri, 2014; Skender ve diğerleri, 2019; Tomiç ve diğerleri, 2013; Jin ve Shen, 2010;
13	Trafik sıkışıklığı	Balcı, 2019; Elgün, 2011; Kutlu ve Gür, 2018; Wagener, 2017; Yılmaz, 2019; Erkan, 2014; Birol Erkan, 2014; Yapraklı ve Ünal, 2017; Kvantchilaşvili, 2021; Gafurova ve diğerleri, 2014; Skender ve diğerleri, 2019; Tomiç ve diğerleri, 2013; Jin ve Shen, 2010; Chen ve Wang, 2017; Zak ve Weglinski, 2014; Wang ve diğerleri, 2014; Jianhua, 2017;
14	Ekonomi ve siyasi birlikler	Balcı, 2019; Elgün, 2011; Wagener, 2017; Önden ve diğerleri, 2015; Yılmaz, 2019; Koldemir ve Kudu, 2015; Bayat ve Özdemir, 2016; Yıldırım ve Erol, 2016; Baki, 2016; Skender ve diğerleri, 2019; Jin ve Shen, 2010;
15	Coğrafi konum	Balcı, 2019; Elgün, 2011; Kutlu ve Gür, 2018; Wagener, 2017; Rimiene ve Grundey, 2007; Önden ve diğerleri, 2015; Yılmaz, 2019; Bediroğlu ve Yıldırım, 2020; Koldemir ve Kudu, 2015; Erkan, 2014; Bayat ve Özdemir, 2016; Yapraklı ve Ünal, 2017; Koçarslan, 2020; Kvantchilaşvili, 2021; Yıldırım ve Erol, 2016; Baki, 2016; Gafurova ve diğerleri, 2014; Skender ve diğerleri, 2019; Raimbekov ve diğerleri, 2016; Tomiç ve diğerleri, 2013; Chen ve Wang, 2017; Zak ve Weglinski, 2014;
16	Serbest bölgenin yakınlığı	Balcı, 2019; Rimiene ve Grundey, 2007; Önden ve diğerleri, 2015; Bediroğlu ve Yıldırım, 2020; Koldemir ve Kudu, 2015; Kvantchilaşvili, 2021; Qvlividze, 2021;
17	Lojistik destek birimlerine yakınlık	Balcı, 2019; Elgün, 2011; Kutlu ve Gür, 2018; Wagener, 2017; Rimiene ve Grundey, 2007; Önden ve diğerleri, 2015; Yılmaz, 2019; Bediroğlu ve Yıldırım, 2020; Koldemir ve Kudu, 2015; Erkan, 2014; Koçarslan, 2020; Altuntaş ve Tuna, 2014; Yıldırım ve Erol, 2016; Gafurova ve diğerleri, 2014; Jin ve Shen, 2010; Chen ve Wang, 2017; Zak ve Weglinski, 2014;
18	Limanlar, havalimanlarına ve demir yoluna yakınlık	Balcı, 2019; Elgün, 2011; Kutlu ve Gür, 2018; Wagener, 2017; Rimiene ve Grundey, 2007; Önden ve diğerleri, 2015; Yılmaz, 2019; Bediroğlu ve Yıldırım, 2020; Koldemir ve Kudu, 2015; Erkan, 2014; Bayat ve Özdemir, 2016; Birol Erkan, 2014; Koçarslan, 2020; Kvantchilaşvili, 2021; Qvlividze, 2021; Altuntaş ve Tuna, 2014; Yıldırım ve Erol, 2016; Baki, 2016; Skender ve diğerleri, 2019; Raimbekov ve diğerleri, 2016; Tomiç ve diğerleri, 2013; Jin ve Shen, 2010;

Kaynak: Yazar

Tablo 17: Lojistik Üs Değerlendirilmesi için Ekomomi Kriterleri

Lojistik Üs Değerlendirmesi için Ekomomi Kriterleri		
	Kriter	Kaynak
1	İş hizmetleri (business service)	Balcı, 2019; Elgün, 2011; Kutlu ve Gür, 2018; Wagener, 2017; Rimiene ve Grundey, 2007; Önden ve diğerleri, 2015; Yılmaz, 2019; Bediroğlu ve Yıldırım, 2020; Koldemir ve Kudu, 2015; Erkan, 2014; Bayat ve Özdemir, 2016; Birol Erkan, 2014; Yapraklı ve Ünal, 2017; Koçarslan, 2020; Yıldırım ve Erol, 2016; Baki, 2016; Jianhua, 2017;
2	Şirketler arası işbirliği varlığı	Balcı, 2019; Elgün, 2011; Kutlu ve Gür, 2018; Wagener, 2017; Rimiene ve Grundey, 2007; Önden ve diğerleri, 2015; Yılmaz, 2019; Bediroğlu ve Yıldırım, 2020; Erkan, 2014; Bayat ve Özdemir, 2016; Birol Erkan, 2014; Koçarslan, 2020; Qvlivdze, 2021; Yıldırım ve Erol, 2016;
3	Sigorta sisteminin varlığı	Wagener, 2017; Önden ve diğerleri, 2015; Yılmaz, 2019; Bediroğlu ve Yıldırım, 2020; Bayat ve Özdemir, 2016; Yapraklı ve Ünal, 2017; Koçarslan, 2020; Qvlivdze, 2021; Yıldırım ve Erol, 2016; Baki, 2016; Raimbekov ve diğerleri,
4	Ekonomi büyüme oranı	Balcı, 2019; Elgün, 2011; Kutlu ve Gür, 2018; Rimiene ve Grundey, 2007; Önden ve diğerleri, 2015; Yılmaz, 2019; Koldemir ve Kudu, 2015; Erkan, 2014; Birol Erkan, 2014; Baki, 2016;
5	ekonomik ve politik stabilite	Balcı, 2019; Elgün, 2011; Erkan, 2014; Birol Erkan, 2014; Yapraklı ve Ünal, 2017; Yıldırım ve Erol, 2016;
6	Makro ekonomik stabilite	Balcı, 2019; Kutlu ve Gür, 2018; Bediroğlu ve Yıldırım, 2020; Erkan, 2014; Birol Erkan, 2014; Altuntaş ve Tuna, 2014;
7	Ticari ilişkilerin büyüklüğü	Koldemir ve Kudu, 2015;
8	Finansal servislerin varlığı	Kutlu ve Gür, 2018; Rimiene ve Grundey, 2007; Önden ve diğerleri, 2015; Birol Erkan, 2014; Yapraklı ve Ünal, 2017; Koçarslan, 2020; Raimbekov ve diğerleri, 2016; Tomiç ve diğerleri, 2013; Jin ve Shen, 2010;
9	Finansal stabilite	Kutlu ve Gür, 2018; Wagener, 2017; Önden ve diğerleri, 2015; Yıldırım ve Erol, 2016;

Kaynak: Yazar

Tablo 18: Lojistik Üs Değerlendirilmesi için Beşeri Sermaye Kriterleri

Lojistik Üs Değerlendirmesi için Beşeri Sermaye Kriterleri		
	Kriter	Kaynak
1	İşgücü kalitesi	Elgün, 2011; Rimiene ve Grundey, 2007; Yılmaz, 2019; Bediroğlu ve Yıldırım, 2020; Yapraklı ve Ünal, 2017; Yıldırım ve Erol, 2016; Jin ve Shen, 2010; Chen ve Wang, 2017;
2	İşgücü verimliği	Balcı, 2019; Elgün, 2011; Erkan, 2014; Yıldırım ve Erol, 2016; Baki, 2016; Chen ve Wang, 2017;
3	İşsizlik oranı	Balcı, 2019; Tomiç ve diğerleri, 2013; Zak ve Weglinski, 2014;
4	Üniverste ve meslek okuları	Bayat ve Özdemir, 2016; Balcı, 2019;
5	Çalışma saatleri	Yapraklı ve Ünal, 2017; Yıldırım ve Erol, 2016;
6	Şirket yapısı	Wagener, 2017;
7	Yaşam çevresi	Wagener, 2017; Rimiene ve Grundey, 2007; Qvividze, 2021; Raimbekov ve diğerleri, 2016; Jin ve Shen, 2010; Chen ve Wang, 2017; Zak ve Weglinski, 2014;

Kaynak: Yazar

4.3.2. Delphi Çalışması ve Amacı

Delphi yöntemi ilk olarak 1950'de RAND Anonim Şirketi tarafından yöntemin çoklu pratik uygulamalarını gerçekleştiren bir ekibin incelediği resmi, derinlemesine sistematik bir nitel metodolojidir. Yöntemin amacı, küçük bir grup içindeki görüşlerin çeşitliliğini azaltmak, böylece ortak bir görüşe yaklaşma eğiliminde olmaktır. Yöntem, daha sonra konunun uzmanlarına geri gelen çeşitli soru, cevap ve analiz aşamalarından oluşan bir döngü uygular. Anketler, elde edilen cevapların ortalamasını tanımlayarak grubun görüşlerinin uzman görüşlerinden sapmasını azaltmayı amaçlar. İlk anket, görüş dağılımını hesaplarken; ikinci anket grup ortaklarının görüşlerini her uzmana iletmektedir. Her uzman, birinci döngüde sunulan kendi görüşleri ile birlikte grup üyelerinin görüşlerinin artılarını ve eksilerini analiz eder. İşlem, gerekli sayıda anket uygulanana dek tekrarlanır. Yinelemelerin sonunda, grup ortalamasından farklı olmaya devam eden cevaplar, gelecek hakkında alternatif hipotezler formüle etmek için alternatif senaryolar olarak analiz edilebilir (Dell'Olio ve diğerleri, 2018: 36). Delphi yöntemi, tahminler üzerinde fikir birliğine varıldığında tamamlanmış olur (corporate finance institute, t.y.).

Bu metodolojik yaklaşım, belirlenmiş bir genel stratejik plan dahilinde uzun vadeli hedefleri gerçekleştirmek için kullanılmaktadır.

4.3.3. Delphi Çalışması'nın Süreci

- Delphi Çalışması'nın amacının belirlenmesi,

Çalışmanın amacının tüm katılımcılar tarafından anlaşılacak şekilde tanımlanmasıdır.

- Anketi cevaplandırarak katılımcıların seçimi ve kendileriyle temasa geçilmesi,

Delphi Çalışması bir uzmanlar paneline dayanmakta olup, bu panel kuruluştaki veya endüstrideki uzmanlar ya da müşteriler projeye dahilolabilmektedir. Uzman, belirli bir konuyla ilgili bilgi ve deneyime sahip herhangi bir kişidir. Araştırmada doğru sonuçlara ulaşabilmek için en az 7 uzmandan oluşan bir grubun seçilmesi gerekmektedir. İdeal grup büyüklüğü 10-20 uzmandan oluşmaktadır.

- Delphi Anketi 1. Tur

Gelecekteki olaylara ilişkin, belirli bir konuda uzman görüşünü ortaya çıkarmaya yönelik genel sorular sorulmaktadır. Cevaplar toplandıktan sonra özetlenmekte, konuyla alakasız materyaller kaldırılmakta ve ortak bakış açıları aranmaktadır.

- Delphi Anketi 2. Tur

İlk soruların yanıtlarına dayalı olarak uzmanlardan gelen yanıtların içerik analizi gerçekleştirilir. Yine konuyla alakasız materyalleri kaldırılarak sonuçları toplanmakta, özetlenerek ortak zemin aranmaktadır. Bazen ortak görüş birliğine varılmakta ve uzlaşma sağlandığında araştırma sonlandırılmaktadır.

- Analiz Sonuçlarının Analizi

Uzmanlar fikir birliğine ulaştıktan sonra gelecekteki öngörüler hakkında bir görüşünüz olacaktır. Bulgular analiz edildikten sonra, proje için gelecekteki riskler ve fırsatlar için planlar yapılmaktadır.

- Sonuç raporunun hazırlanması ve cevaplandıran katılımcılarına gönderilmesi

Delphi tekniğinin sonucunda iş kırılım yapılarını oluşturmak, riskleri ve fırsatları tanımlamak ve öğrenilen dersleri derlemek için kullanılmaktadır (izge.com.tr).

4.3.4. Delphi Çalışması'nın Güçlü ve Zayıf Yönleri

Delphi Çalışmasının güçlü ve zayıf yönleri aşağıda sunulmaktadır.

Tablo 19: Delphi Çalışmasının Güçlü Yönleri

Delphi Çalışmasının Güçlü Yönleri	
Katılımcı Bağlamında	Diğer katılımcılar tarafından yönlendirilmenin yapılamaması; Katılımcıların verilen veriye odaklanmasını sağlama; Farklı coğrafi bölgelerde bulunan katılımcıların bir araya getirilmesi; Katılımcıların çekinmeden (dürüstçe) fikrini beyan etmesi; Katılımcı gruplarda ortak bakış açısı oluşması.
Süreç Bağlamında	Uzlaşma sağlanması; sağlamada standartlaştırılmış sınır değer olmaması; Cevaplama dönemin sınırlandırılabilmesi; Sessiz ortamda düşünsel değerlendirme olması; Örgütlenmiş grup iletişim süreci olması; Katılımcılar için bilgilendirici ve motive edici olması; Pratik kullanıma sahip olması; Katılımcıların yönlendirilmesi ile yüksek geçerlilik sağlanması.
Ürün Bağlamında	Az maliyetli, elverişliliğin yüksek olması; Gelecek için önceden bildirme-geleceği tahmin etme; Katılımcıların Cevaplarının gizliliği.

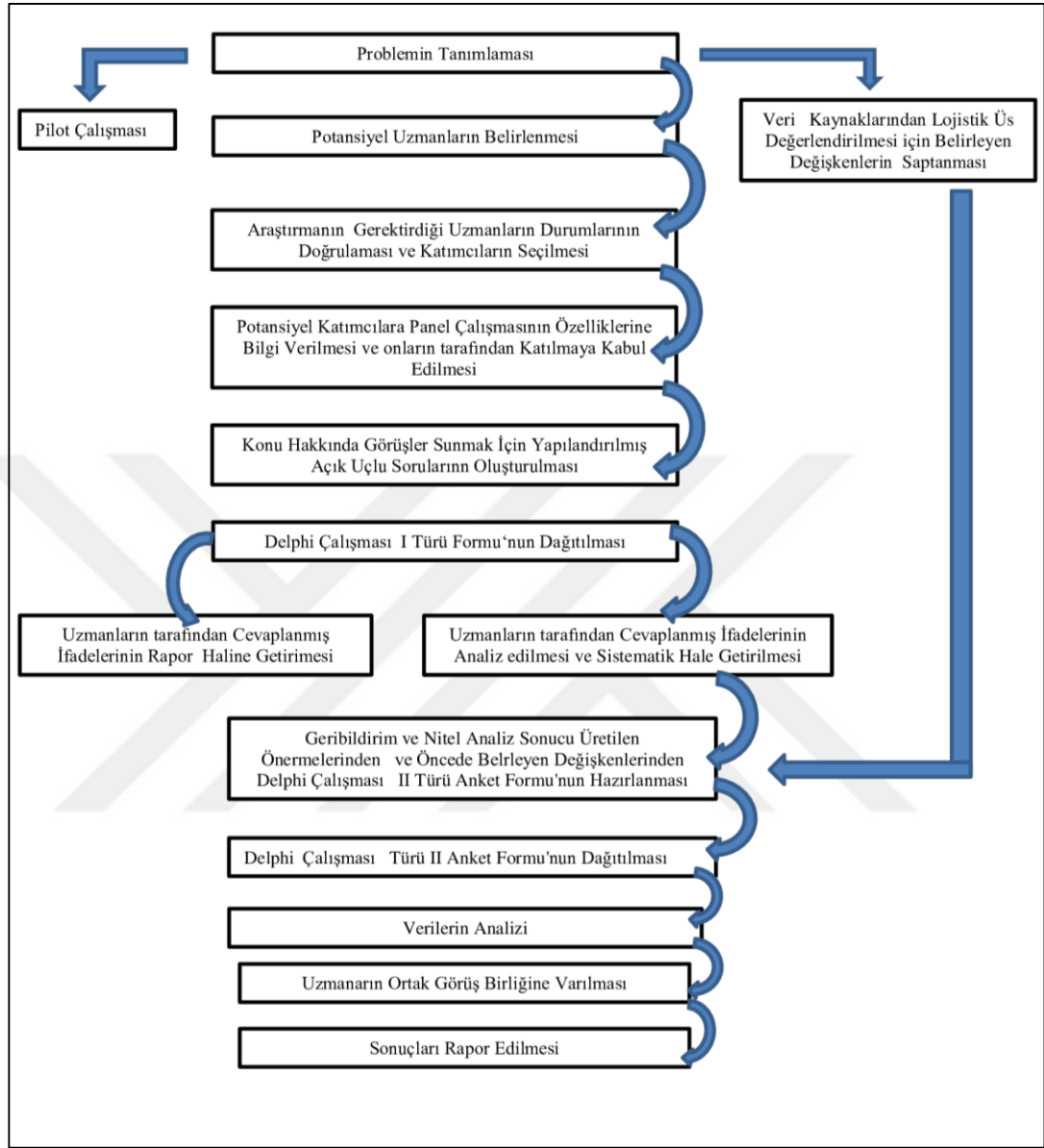
Kaynak: Baharı ve Somuncu Demir, 2021: 37 'den uyarlanmıştır.

Tablo 20: Delphi Çalışmasının Zayıf Yönleri

Delphi Çalışmasının Zayıf Yönleri	
Katılımcı Bağlamında	Katılan grup baskısı olanağı ve gerçeği yansıtmayan ortak görüşü; Katılımcının aceleci davranmasına neden olma; Yazılı iletişim becerisi gerektirme; Katılımcıların manipüle edebilmesi; Katılımcıların belirlenmesinde kriter belirleme; Katılımcıların turlardan ayrılma durumu.
Süreç Bağlamında	Heterojen gruplarda uzlaşmanın sağlanamaması; İstatistiksel geri bildirim sonrası katılan grup baskısı hissetme; Geri bildirim sürecinin uzlaşma yerine benzeşime neden olması; Zaman için taahhütte bulunma ve oluşturduğu baskı; İlerleyen aşamalarda uzlaşmanın bozulması; Uzlaşmanın bozulması ile düşük güvenilirlik.
Ürün Bağlamında	Başarının konusunda uzman kişinin kalitesine bağlı olması; Çıktıların kavramsal olma ihtimali; Aşamaların başlatılması ile ilk anket-formunun oluşturulma sorunu; Veri toplanma sürecinde aşamalar arası zaman sarkmaları.

Kaynak: Baharı ve Somuncu Demir, 2021: 37 'den uyarlanmıştır

Şekil 37: Delphi Çalışmasının Sonuçları



Kaynak: Yazar

4.3.5. Uzman Tanımı ve Uzmanların Belirlenmesi

Delphi çalışmasının tasarlanmasında en önemli aşamalardan biri de uygun katılımcıların seçimidir. Delphi çalışmasında yer alan katılımcılar, araştırma konusu ile ilgili uzmanlığı olan kişilerden seçilmektedir.

Delphi Çalışması için uzmanlarda bulunması gereken kriterler; katılım için yeterli zamana sahip olmak, etkili iletişim becerilerine sahip olmak, konuya ait deneyime sahip olmak ve katılmaya yönelik isteli olmak şeklinde sıralanabilir.

4.4. DELPHİ ÇALIŞMASININ SONUÇLARI

Bu başlık altında, Delphi Çalışmasının sonuçları ve analizi incelenecektir.

Oluşturulan ilk sorularla farklı uzmanların Gürcistan'ın bölgesinde lojistik bir üs olma potansiyelinin değerlendirilmesi amaçlanmıştır. Delphi Çalışması'nın ikinci aşamasında, birinci aşamasında elde edilen verilerinin analizi sonucu Gürcistan'ın bölgesinde lojistik bir üs olma potansiyelinin değerlendirilmesi ortaya çıkarılmaktadır. Bunun yanında, literatür taraması yöntemi ile daha önce elde edilen değişkenlerden lojistik üs yer seçim kriterlerinden oluşan 8 ana grupta toplanmıştır. Daha sonra oluşturulan alt gruplar uzmanlar tarafından E (evet katılıyorum), H (hayır katılmıyorum) ya da Y (yorumsuz) soru formuyla değerlendirilmiştir. Delphi çalışmasının ikinci aşamasında uzmanlaşma oranı, uzman kişilerden elde edilen verilere yönelik Çoğunluk Fikrin Ortalama Yüzdesi Formülü kullanılarak hesaplanmıştır.

4.4.1. Delphi Çalışmasına Katılan Uzmanlar

Bu çalışmada Delphi katılımcı grubunda yer alacak uzmanların seçiminde amaçlı küme örnekleme yöntemi kullanılmıştır. Araştırma kapsamında kümelere göre örnekleme yönteminin uygulanması faydalı bulunmuştur. Araştırma yapılırken listede adı olan bireylerden değil, bu bireylerin bulunduğu okul, sokak, mahalle, pozisyon seviyesi, eğitim seviyesi ve benzeri demografik özellikler kümeler içinden rastgele örnekler seçilmektedir.

Tablo 21: Araştırmada Katılımcıların Pozisyon Seviyesi

Pozisyon Seviyesi	Sayı	Sektör Tecrübesi	Sayı	Eğitim Seviyesi	Sayı
Öğretim Üyesi	2	0-5	6	Lisans	4
Gümrük görevlisi	1				
İstasyon şefinin yardımcısı	1				
Lojistik Yöneticisi	1	6-10	3	Yüksek Lisans	6
Oparatör	3				
Genel Yönetici	2				
Bölgesel Lojistik Yöneticisi	1	11-15	3	Doktora	2
Pazarlama Yöneticisi	1				

Tablo 22: Araştırmada Katılımcıların Çalışma Alanı

Katılımcıların Bağlı Olunduğu Kurumun Taşımacılık Türü	Sayı	Kurum Türü	Sayı	Düzey	Sayı
Deniz Yolu Taşımacılığı	3	Devlet Kurumu	4	Uluslararası	8
Demir Yolu Taşımacılığı	2				
Kara Yolu Taşımacılığı	3	Özel Kurumu	8	ulusal	4
Kombine Taşımacılığı	4				

4.4.2. Delphi Çalışmasının Birinci Tur

Delphi çalışmasının birinci aşamasında Gürcistan'ın bölgesinde lojistik bir üs olma potansiyelinin değerlendirilmesi hakkında katılımcıların görüşlerini elde etmek için yapılandırılmış açık uçlu dört soru kullanılmıştır.

Bu form 4 açık uçlu sorudan oluşmakta olup, katılımcılara şu sorular sunulmuştur:

1. *Sizce, Gürcistan'ın bölgesel bir lojistik üs olması mümkün müdür ?*

2. *Sizce, Gürcistan bölgesel bir lojistik üs olabilmek için gerekli olanaklara sahip midir?*
3. *Sizce, Gürcistan'ın bölgesel bir üs olmasında karşılaşılabilecek zorluklar nelerdir?*
4. *Sizce, Gürcistan'ın bölgesel bir lojistik üs olmasında özel sektörün ve kamu sektörünün rolü ne olacaktır?*

Katılımcıların cevapları aşağıda sunulmaktadır.

“1. Sizce Gürcistan'ın bölgesel bir lojistik üs olması mümkün müdür?”

“Gürcistan'da dış ülkelerden gelen yükler konsolide edilebilir.”

“Gürcistan'daki önemli iki liman Batum ve Poti limanı, hem ülke için hem de komşu ülkeler için yük akımı aktarımı sağlamaktadır.”

“Gürcistan ulusal ve uluslararası koridorları ve güzergahları ile birçok ülkeyi birbirine bağlamaktadır.”

“Gürcistan'daki önemli iki liman Batum ve Poti Limanı hem ülke için hem de komşu ülkeler için yük aktarımı sağlamaktadır”.

“Gürcistan ulusal ve uluslararası ulaştırma koridorları ve güzergahları birçok ülkeyi birbirine bağlamaktadır.”

“Gürcistan'ın jeopolitik konumu”.

“Gürcistan ulaştırma altyapısı ile uluslararası piyasayla bağlantı sağlayabilmektedir”.

“Gürcistan'ın bölgesinde lojistik bir üs olma potansiyelinin değerlendirilmesinde Gürcü vergi sistemi uygundur”.

“ 2. Sizce, Gürcistan bölgesel bir lojistik üs olabilmek için gerekli olanaklara sahip midir?”

“Gürcistan'ın jeopolitik konumu, gümrük işlemlerinde Tek Pencere Sisteminin yürütülmesi ve dijitalizasyon.”

“Bazı ülkelere göre Gürcistan'da işgücü maliyeti düşüktür.”

“Batumi Limanı Kafkasya bölgesinde önemli limandır”.

“Gürcistan'da uluslararası otoyolları bulunmaktadır ve onlar karayolu taşımacılığında önemli rol oynamaktadır”.

“Gürcistan transit bir ülke, fakat transit geçiş yapılacak yükler ülkede konsolide edilebilir; yüker için depolama, elleçleme, gümrükleme, ayrıştırma,

danışmanlık, bankacılık ve sigorta hizmetleri Gürcistan'da gerçekleştirilebilir. Bu sebeple Gürcistan bir lojistik üs olabilecektir.”

“Gürcistan Demiryolları her zaman aktif haldeydi. Demiryollarının gelişmesi amacıyla son zamanda yatırım kararı alınmıştır. Gürcistan Devleti'nin 2030 Lojistik Planı'na göre demiryolu elektronik sinyalizasyonu önemli husustur.”

“Gürcistan başka ülkelere ulaşım sağlıyor.”

“Gürcistan dijital bağlamda bilgi ve iletişim teknolojisini kullanarak lojistik hizmetleri sunmaktadır. Pandemi bunun için en iyi örnektir.”

“Gürcistan'da uluslararası lojistik şirketler faaliyet göstermektedirler. Mesela, DHL, FedEx, UPS... Onlar tarafından lojistik üs kurulabilir.”

“Evet, bunun için devlet tarafından desteklenmesi lazım.”

“Evet, Gürcistan'daki karadeniz limanları bölgede çok önemli rol oynuyorlar.”

“Evet, Gürcistan önemli potansiyelinin sahibidir. Örneğin onun stratejik ve verimli coğrafi konumu, uyumlu gümrük sistemi, her ulaşım türünün altyapısının geliştirilmesinin yüksek ihtimali, ucuz işgücü, depolama alanları, diğer ülkelere göre yüksek istikrarlığı.”

“ 3. Sizce, Gürcistan'ın bölgesel bir üs olmasında karşılaşacağı zorluklar nelerdir? ”

“Bölgede siyasi istikrarsızlık (örneğin, 2020 yılında Dağlık Krabağ Savaşı). Geneline Azerbaycan ve Ermenistan Gürcistan'daki limanlar yolu ile ithalat ve ihracat işlemleri gerçekleştiriyor.”

“Pandemi bir sakıncadır.”

“Evet, altyapının geliştirilmesi, limanların etrafında açık ve kapalı depolama alanlarının geliştirilmesi.Farklı yerden (bölgeden, ülkeden) gelen depolanacak ürünlerin çekilmesi gerekmektedir. Yıllar önce, Batum şehrinde Bagrationi Sokağı'nda kapalı depo alanı inşa edilmiştir, fakat müşteri olmayınca depo alanı kullanılmaz hale gelmiştir.”

“Müşteri olmaması, uluslararası pazarında fiyat değişiklikleri (özellikle navlun fiyatı değişikliği, 2008 Ekonomik Krizi'nden sonra uluslararası pazarda fiyat sürekli değişmektedir.”

“Tarihimize önem vermek önemli faktördür. Sovyet Sosyalist Cumhuriyetler Birliği'nde bulunanan Gürcistan'da 80'li - 90'lı yıllarda Batumi şehrinde Urekhi Mahalesi'nde büyük depo alanı vardı. Sovyet Birliği'nde Batum Limanı bölgesel ana limanıdır. O zamanlarda depoda Sovyet Birliği içerisindeki Avrupa ülkelerinden, örneğin Ukrayna'dan, Moldova'dan, Belarus'dan, Estonya'dan, Letonya'dan, Litvanya'dan gelen yükler konsolide edilerek Sovyet Birliği'ndeki Asya ülkelerine, örneğin Özbekistan'a, Kazakistan'a, Kırgızistan'a, Türkmenistan'a gidiyormuş. SSCB'nin dağılmasından sonra, Gürcistan bağımsızlığını kazandı ve aniden ekonomik olarak bir kriz dönemine girilmiştir. SSCB ülkelerine bağlı Urekhi Mahallesi'nde yük olmayınca depo gereksiz hale getirilmiştir.”

Rusya'daki ulaştırma altyapısı Gürcistan'a göre daha gelişmiş haldedir. Aynı zamanda, uygun tarifleri uygulamaktadır. Avrupa ve Asya arasındaki kıtalararası taşımacılığın gelişmesinde, Kazakistan'ın Aktau Limanı'na yük konsolide edilmektedir. Taşıyıcılar tarafından bazen yükler Aktau-Bakü-Poti güzergahların yerinde Aktau-Volga Don Kanalı'nı tercih edilmektedir.”

“Gürcistan'da başka ülkeye göre, internet pahalıdır. Ne özel sektör, ne devlet sektörü tarafından dijital lojistik platformu oluşturulmamıştır.”

“AB mevzuatlarına ve standartlara uyum sağlanması gerekmektedir.”

“Gürcistan'ın Lojistik Performans Endeksi son zamanlarda düşmüştür ve bu durumun yatırımlara etkisi var.”

“Gürcistan'da lojistik hizmetlerinin geliştirilmesi lazım.”

“Lojistik sektöründe tecrübeli personel ihtiyaç vardır.”

“Gürcistan'da lojistik ve tedarik zinciri yönetimi eğitim programlarına verilen önemi artmalı.”

“Limanların var olması ve gelecekte onların geliştirilmesi iyi olur.”

“Başka ülkelerde olan, özellikle komşu ülkelerde, Türkiye'de, Rusya'da lojistik üslerin var olması ve lojistik kümelenmelere göre düşük rekabetçiliği.”

“Mali kaynakların bulunmaması.”

“Devlet ekonomik koşullarına uygun ticari kısıtlamalar uygulanacak.”

“Yük taşımacılığında güvenlik sağlanması ülkenin çekiciliğini etkilemekte. Güvenlik sağlanması için iyi altyapı ihtiyacı var. İyi altyapı ile Gürcistan'ın bölgesinde transit taşımacılıktaki hızını artırır.”

“Uluslararası şirketlerin izinleri, kararları ve onayları ülkedeki fiyat istikrarsızlığına etki ediyor.”

“Gürcistan'daki liman kapasiteleri büyük yük akımları için uygun değil.”

“Gürcistan'da bazı yerlerde tır parklarının yapılması gerekir.”

“Gürcistan bölgesinin bazı yerlerinde trafik sıkışıklığı var. Özellikle turistik sezonlarında.”

“Taşıma maliyetlerinin yüksek olması.”

“Lojistik merkezlerin var olmaması.”

“Gürcistan'daki havalimanları hava taşımacılığı konusunda önemsiz kalmaktadırlar. Onların kapasitesi düşüktür. Bu nedenle, havalimanlarının kapasitelerinin geliştirilmesi gerekmektedir.”

“Siyasi istikrarsızlık, modern zamana göre, elişmemiş terminal ve depo altyapısı, vergi yükü, nitelsiz işgücü, özel sektörün ilgisizliği.”

4. Sizce, Gürcistan'ın bölgesel bir lojistik üs olmasında özel ve kamu sektörünün rolü ne olacaktır?

“Özel sektör Gürcistan'ın bölgesinde bir üs kurmak için hazır olmalıdır, işveren işyerinde gerekli mevzuatlara göre iş yürütmektedir”.

“Devlet ulaştırma sektörünün gelişmesi amacıyla teşvik politikası uygulamalıdır.”

“Devlet tarafından yatırım çekilmesi, özel sektör tarafından çekilen yatırımların gerçekleştirilmesi.”

“Lojistik üs kurmak için hem kamunun hem özel sektörün rolü aynıdır.”

“Hükümet lojistik üs kurma amacıyla yeni bir düzenleme hazırlayacak. Özel sektör teşvik ve destek ihtiyacı var. Gerçek kişilere göre tüzel kişilerin vergisi daha yüksek.”

“Özel sektör bu konuyla ilgilenmeli.”

“AB mevzuatının uyumlaştırılması, yatırım çekilmesi, yatırım gerçekleştirilmesi, vergi sisteminde gümrük ve ticaret işlemleri için vergi indirimi yapması, kurumlar vergisi teşvikleri ve indirimleri.”

“Devlet yasal düzenlemeleri getirebilecek. Özel sektör bu düzenlemeleri uygulayabilecek”.

“Devlet tarafından destek ihtiyacı var. Borç, avans, faiz oranlarını düşürülmesi gerekiyor. Özellikle tüzel kişileri için.”

“Özel sektör mevzuatlarına göre faaliyetler yürütülecek, devlet sektörü işletmeleri destekleyecek”.

Tablo 23: Katılımcıların Cevaplarından Bulunan İlgili Kriterler

Katılımcılara Sorulan Sorular	Katılımcıların Cevaplarından Literatürde Bulunan İlgili Kriterler
1. Sizce Gürcistan’ın bölgesel bir lojistik üs olması mümkün müdür ?	Ana limanlar, demiryolu altyapısı, depolama altyapısı, jeopolitik konum, ulaştırma altyapısı, vergi sistemi.
2. Sizce Gürcistan bölgesel bir lojistik üs olabilmek için gerekli olanaklara sahip midir?	Jeopolitik konum, gümrük işlemleri, telekomünikasyon ve e-business/internet altyapısı, işgücü maliyeti, beşeri servislerin varlığı, ana liman varlığı, demiryolu altyapı imkanları, ulaştırma bağlantısı (diğer şehirler ve ülkeler), uluslararası lojistik şirketlerinin ofis varlığı,ekonomik ve politik stabilite.
3. Sizce Gürcistan’ın bölgesel bir üs olmasında karşılaşılabilecek zorluklar nelerdir?	Jeopolitik konum, gümrük işlemleri, telekomünikasyon ve e-business/internet altyapısı, işgücü maliyeti, finansal servislerin varlığı, ana liman varlığı, demiryolu altyapı imkanları, ulaştırma bağlantısı (diğer şehirler ve ülkeler), işgücü kalitesi, ekonomik ve politik stabilite, makro ekonomik stabilite, lojistik performans endeksi, üniversite ve meslek okulları, ulaştırma altyapısı (kapasite ve kalite), yasal düzenlemelerin diğer ülkelerle uyumu, liman sahalarının yeterliği, tır varlığı, trafik sıkışıklığı, havalimanı altyapı imkanları.
4. Sizce Gürcistan’ın bölgesel bir lojistik üs olmasında özel sektörün ve kamu sektörünün rolü ne olacaktır?	Yasal düzenlemelerin diğer ülkelerle uyumu, doğrudan yabancı sermaye yatırımlarına karşı hükümet teşvikleri, ticari engeller, gümrük tarifeleri ve düzenlemeleri, vergi oranları, vergi politikaları (kurusal vergisinin teşvikleri).

4.4.3. Delphi Çalışmasının İkinci Tur

Geleneksel olarak, Delphi çalışmasının birinci aşamasında bir fikir birliğine varılır. Bununla birlikte, anlaşmanın çeşitli çalışmalarında, uzlaşma, bir grup görüşü, bir duyguya yönelik dayanışma veya bazen uzmanların görüşlerinin mutlak uyumu anlamına gelebilir. Bu nedenle, fikir birliğini tanımlamak için çeşitli ölçütler kullanılmıştır (Nasa ve diğerler, 2021: 117).

Delphi çalışmalarının nihai amacı, katılımcıların (panelistlerin) yanıtlarındaki varyansı azaltarak bilinçli bir fikir birliği elde etmek veya üretmektir. Bu yakınsama, bir anket ve kontrollü geri bildirimin eşlik ettiği bir dizi yinelemeli Delphi turuyla sağlanmaktadır. Bazı yazarlar, tur sayısının tipik olarak ikiden altıya kadar olduğunu öne sürmüştür. Buna karşılık, uzlaşmaya varmak gibi önceden belirlenmiş kriterleri karşılayana kadar sürecin devam edebileceği ileri sürülmektedir. Ortalama, medyan ve çeyrekler arası aralıklar, yakınsama derecesini yargılamak için en yaygın kullanılan ölçümlerdir (Kim ve Yeo, 2018:318). Temel olarak, oyların belli bir yüzdesinin önceden belirlenmiş bir aralığa düşmesi durumunda bir konu üzerinde fikir birliği kararlaştırılabilir (Hsu ve Sandford, 2007: 4).

4.4.4. Çoğunluk Görüşlerinin Ortalama Yüzdesi

Çoğu Delphi çalışmasında katılımcıların belli bir yüzdesi önceden belirlenmiş bir aralığa düştüğünde görüş birliğinin sağlandığı varsayılmaktadır. Uzlaşma, bir ifade hakkında genel bir anlaşmanın söz konusu olduğu anlamına gelmektedir. Kapoor (1987: 259)'a göre, öngörülen aralık, fikir birliğine ulaşıp ulaşılmadığını belirleyen bir kesme oranı üreten Çoğunluk Görüşlerinin Ortalama Yüzdesi (APMO) tarafından belirlenmektedir.

$$Uzlaşma Oranı = \frac{Katıldığını Belirten Görüşler Toplamı + Katılmadığını Belirten Görüşler Toplamı}{Katılımcıları Tarafından Açıklanan Görüşler Toplamı} \times \%100$$

Uzlaşmaya varmak için, bir ifadenin APMO kesme oranından daha yüksek bir "katılıyorum" veya "katılmıyorum" yüzdesi elde etmesi gerekmektedir.

Tablo 24: Uzlaşma Yüzdesinin Derecesi

Uzlaşma Yüksekliği	Anlaşma yüzdesi
Yüksek Uzlaşma	> 95 %
Orta Uzlaşma	> 75–95 %
Düşük Uzlaşma	> 50–75 %
Görüş Ayrılığı	< 50 %

Kaynak: (Schmiegel vd., 2010: 66)

Tablo 25: Delphi Çalışması İkinci Turun Sonuçlarının Özet Tablosu

Görüşler	İkinci Aşama
Katıldığını Belirten Fikirler Toplamı	510
Katılmadığını Belirten Fikirler Toplamı	42
Katımcılar tarafından açıklanan Fikirler Toplamı	586
Uzlaşma Oranı (Çoğunluk Fikrin Ortalama Yüzdesi)	94,2
Uzlaşma Sağlanan İfadelerinin Sayısı	65
Uzlaşma Sağlanmayan İfadelerinin Sayısı	0
Toplam İfade Sayısı	65
Yüksek Uzlaşma (>95)	36
Orta Uzlaşma (>75 <95)	23
Düşük Uzlaşma (>50 <75)	6

Kaynak: Yazar

Tablo 26: Delphi Çalışmasının İkinci Tur Sonuçları (1/8)

I. Maliyetler	Cevab Sayısı					SON SONUÇ	
	Anlaşma		Anlaşmazlık		yorumsuz	Anlaşma	Anlaşmazlık
	Sayı	%	Sayı	%			
					Sayı	%	
1. Gürcistan'da lojistik bir üs kurmak için enerji kaynağın maliyeti uygundur.	8	100			1	+	
2. Gürcistan'da lojistik bir üs kurmak için arazi maliyeti uygundur.	8	88,9	1	11,1		+	
3. Gürcistan'da lojistik bir üs kurmak için işgücü maliyeti uygundur.	8	88,9	1	11,1		+	
4. Gürcistan'da lojistik bir üs kurmak için kira maliyeti uygundur.	8	88,9	1	11,1		+	
5. Gürcistan'da lojistik bir üs kurmak için ulaştırma maliyeti uygundur.	8	88,9	1	11,1		+	
6. Gürcistan'da lojistik bir üs kurmak için tesis inşaat maliyeti uygundur.	8	88,9	1	11,1		+	
7. Gürcistan'da lojistik bir üs kurmak için liman masrafları uygundur.	8	88,9	1	11,1		+	
8. Gürcistan'da lojistik bir üs kurmak için sınır geçiş masrafları uygundur.	7	87,5	1	12,5	1	+	

Kaynak: Yazar

Tablo 27: Delphi Çalışmasının İkinci Tur Sonuçları (2/8)

II. Altyapı	Cevab Sayısı					SON SONUÇ	
	Anlaşma		Anlaşmazlık		Yorumsuz	Anlaşma	Anlaşmazlık
	Sayı	%	Sayı	%	Sayı		
	Sayı	%	Sayı	%	Sayı		
1. Gürcistan'ın bölgesinde lojistik bir üs olma potansiyelini değerlendirenler ülkede lojistik hizmeti sunmak için yeterli tesis alanı bulunmaktadır	5	71,4	2	28,6	2	+	
2. Gürcistan'ın bölgesinde lojistik bir üs olma potansiyelini değerlendirenler ülkede lojistik hizmeti sunmak için genel altyapı bulunmaktadır.	5	62,5	3	37,5	1	+	
3. Gürcistan'ın bölgesinde lojistik bir üs olma potansiyelini değerlendirenler ülkede lojistik hizmeti sunmak için ana liman bulunmaktadır	7	87,5	1	12,5	1	+	
4. Gürcistan'ın I bölgesinde oijistik bir üs olma potansiyelini değerlendirenler ülkede lojistik hizmeti sunmak için havalimanı altyapı imkanları bulunmaktadır.	6	75	2	25	1	+	
5. Gürcistan'ın bölgesinde lojistik bir üs olma potansiyelini değerlendirenler ülkede lojistik hizmeti sunmak için karayolu altyapı imkanları bulunmaktadır	6	66,7	3	33,3		+	
6. Gürcistan'ın bölgesinde lojistik bir üs olma potansiyelini değerlendirenler ülkede lojistik hizmeti sunmak için telekomunikasyon ve dijitalizasyon /internet altyapısı bulunmaktadır.	6	66,7	3	33,3		+	
7. Gürcistan'ın bölgesinde lojistik bir üs olma potansiyelini değerlendirenler ülkede lojistik hizmeti sunmak için tüm ulaştırma sistemleri küresel sistemine entegrasyonu sağlanmaktadır.	7	87,5	1	12,5	1	+	
8. Gürcistan'ın bölgesinde lojistik bir üs olma potansiyelini değerlendirenler ülkede lojistik hizmeti sunmak için su, gaz, elektrik altyapısı sağlanmaktadır	5	71,4	2	28,6	2	+	
9. Gürcistan'ın bölgesinde lojistik bir üs olma potansiyelini değerlendirenler ülkede lojistik hizmeti sunmak için ulusal ve uluslararası şirketlerin ofisleri bulunmaktadır	7	77,8	2	22,2		+	
10. Gürcistan'ın bölgesinde lojistik bir üs olma potansiyelini değerlendirenler ülkede lojistik hizmeti sunmak için Demiryolu altyapı imkanları bulunmaktadır.	9	100				+	

Kaynak: Yazar

Tablo 28: Delphi Çalışmasının İkinci Tur Sonuçları (3/8)

III. Pazar	Cevap Sayısı						SON SONUÇ	
	Anlaşma		Anlaşmazlık		yorumsuz		Anlaşma	Anlaşmazlık
	Sayı	%	Sayı	%	Sayı			
	Sayı	%	Sayı	%	Sayı			
1. Gürcistan'ın bölgesi'nde lojistik bir üs olma potansiyelini değerlendiren lojistik hizmeti sunmak için Avrupa pazarına yakınlık ve erişim önemli unsurdur.	8	88,9	1	11,1			+	
2. Gürcistan'ın bölgesinde lojistik bir üs olma potansiyelini değerlendiren lojistik hizmeti sunmak için yüksek alım gücü sahip nüfusa yakınlık önemli unsurdur.	3	50	3	50	3		+	
3. Gürcistan'ın bölgesinde lojistik bir üs olma potansiyelini değerlendiren lojistik hizmeti sunmak için çevre ülkelerdeki	8	100			1		+	
4. Gürcistan'ın bölgesinde lojistik bir üs olma potansiyelini değerlendiren lojistik hizmeti sunmak için çevre ülkelerdeki pazar büyüme oranı önemli unsurdur.	7	100			2		+	
5. Gürcistan'ın bölgesinde lojistik bir üs olma potansiyelini değerlendiren lojistik hizmeti sunmak için çevre ülkelerdeki pazar büyüklüğü önemli unsurdur.	7	100			2		+	
6. Gürcistan'ın bölgesinde lojistik bir üs olma potansiyelini değerlendiren lojistik hizmeti sunmak için çevre ülkelerdeki pazar istikrarı önemli unsurdur.	8	100			1		+	
7. Gürcistan'ın bölgesinde lojistik bir üs olma potansiyelini değerlendiren lojistik hizmeti sunmak için tedarikçi ülkelerin varlığı önemlidir.	9	100					+	

Kaynak: Yazar

Tablo 29: Delphi Çalışmasının İkinci Tur Sonuçları (4/8)

IV. Hükümet Politikaları ve Teşvikler	Cevap Sayısı					SON SONUÇ	
	Anlaşma		Anlaşmazlık		yorumsuz	Anlaşma	Anlaşmazlık
	Sayı	%	Sayı	%	Sayı		
1. Gürcistan'ın bölgesinde lojistik bir üs olma potansiyelini değerlendirenken ülkede lojistik hizmeti sunmak için vergi oranları önemli unsurdur.	7	87,5	1	12,5	1	+	
2. Gürcistan'ın bölgesinde lojistik bir üs olma potansiyelini değerlendirenken ülkede lojistik hizmeti sunmak için vergi politikaları (kurumlar vergisinin teşvikleri) önemli unsurdur.	9	100				+	
3. Gürcistan'ın bölgesinde lojistik bir üs olma potansiyelini değerlendirenken ülkede lojistik hizmeti sunmak için yasal düzenlemelerin diğer ülkelerle uyumu önemli unsurdur.	5		1	16,7	3	+	
4. Gürcistan'ın bölgesinde lojistik bir üs olma potansiyelini değerlendirenken ülkede lojistik hizmeti sunmak için yasal düzenlemelerin diğer ülkelerle uyumu önemli unsurdur.	8	100			1	+	
5. Gürcistan'ın bölgesinde lojistik bir üs olma potansiyelini değerlendirenken ülkede lojistik hizmeti sunmak için gümrük prosedürlerinin basitliği önemli unsurdur.	8	100			1	+	
6. Gürcistan'ın bölgesinde lojistik bir üs olma potansiyelini değerlendirenken ülkede lojistik hizmeti sunmak için ticari engeller önemli unsurdur.	8	100			1	+	
7. Gürcistan'ın bölgesinde lojistik bir üs olma potansiyelini değerlendirenken ülkede lojistik hizmeti sunmak için doğrudan yabancı sermaye yatırımlarına karşı hükümet teşvikler önemli unsurdur.	8	100			1	+	
8. Gürcistan'ın bölgesinde lojistik bir üs olma potansiyelini değerlendirenken ülkede lojistik hizmeti sunmak için lojistik performans endeksi önemli unsurdur.	6	100			3	+	
9. Gürcistan'ın bölgesinde lojistik bir üs olma potansiyelini değerlendirenken ülkede lojistik hizmeti sunmak için altyapı yatırımları önemli unsurdur.	8	100			1	+	
10. Gürcistan'ın bölgesinde lojistik bir üs olma potansiyelini değerlendirenken ülkede lojistik hizmeti sunmak için Ülkenin çekiciliği önemli unsurdur.	9	100				+	

Kaynak: Yazar

Tablo 30: Delphi Çalışmasının İkinci Tur Sonuçları (5/8)

V. Ulaştırma ve Lojistik (Devamı diğer sayfada)	Cevab Sayısı					SON SONUÇ	
	Anlaşma		Anlaşmazlı		Yorumsu	Anlaşma	Anlaşmazlık
	Sayı	%	Sa	%	Sayı		
		Yı					
1. Gürcistan'ın bölgesinde lojistik bir üs olma potansiyelini değerlendirenler ülkede lojistik hizmeti sunmak için ulaşırma imkanları (deniz, Kara, hava, demiryolu) önemli unsurdur.	8	88.9	1	11,1		+	
2. Gürcistan'ın bölgesinde lojistik bir üs olma potansiyelini değerlendirenler ülkede lojistik hizmeti sunmak için modern lojistik sağlayıcıların varlığı önemli unsurdur.	9	100				+	
3. Gürcistan'ın bölgesinde lojistik bir üs olma potansiyelini değerlendirenler ülkede lojistik hizmeti sunmak için lojistik merkezlerinin varlığı önemli unsurdur.	9	100				+	
4. Gürcistan'ın bölgesinde lojistik bir üs olma potansiyelini değerlendirenler ülkede lojistik hizmeti sunmak için ur varlığı önemli unsurdur.	9	100				+	
5. Gürcistan'ın bölgesinde lojistik bir üs olma potansiyelini değerlendirenler ülkede lojistik hizmeti sunmak için depolama alanı önemli unsurdur.	8	88.9	1	11,1		+	
6. Gürcistan'ın bölgesinde lojistik bir üs olma potansiyelini değerlendirenler ülkede lojistik hizmeti sunmak için liman sahalarının yeterliği önemli unsurdur.	9	100				+	
7. Gürcistan'ın bölgesinde lojistik bir üs olma potansiyelini değerlendirenler ülkede lojistik hizmeti sunmak için ulaşırma bağlantısı (Diğer şehirler ve ülkeler) önemli unsurdur	8	88.9	1	11,1		+	
8. Gürcistan'ın bölgesinde lojistik bir üs olma potansiyelini değerlendirenler ülkede lojistik hizmeti sunmak için intermodal terminalerin varlığı önemli unsurdur.	8	88.9	1	11,1		+	
9. Gürcistan'ın bölgesinde lojistik bir üs olma potansiyelini değerlendirenler ülkede lojistik hizmeti sunmak için gemi ve uçak seferleri ve sıklığı önemli unsurdur.	8	88.9	1	11,1		+	

Kaynak: Yazar

Tablo 31: Delphi Çalışmasının İkinci Tur Sonuçları (6/8)

V. Ulaştırma ve Lojistik	Cevab Sayısı					SON SONUÇ	
	Anlaşma	Anlaşmazlık	yorumsuz	Anlaşma	Anlaşmazlık	Anlaşma	Anlaşmazlık
	Sayı	%	Sayı	%	Sayı		
	Sayı	%	Sayı	%	Sayı		
10. Gürcistan'ın bölgesinde lojistik bir üs olma potansiyelini değerlendirenlerde lojistik hizmeti sunmak için liman ve havalimanlarına erişim önemli unsurdur.	9	100				+	
11. Gürcistan'ın bölgesinde lojistik bir üs olma potansiyelini değerlendirenlerde lojistik hizmeti sunmak için lojistik ve ulaştırma alanında deneyimli firmaların varlığı	9	100				+	
12. Gürcistan'ın bölgesinde lojistik bir üs olma potansiyelini değerlendirenlerde lojistik hizmeti sunmak için ulaştırma koridorlarına yakınlığı önemli unsurdur.	9	100				+	
13. Gürcistan'ın bölgesinde lojistik bir üs olma potansiyelini değerlendirenlerde lojistik hizmeti sunmak için trafik sıkışlığı önemli unsurdur.	8	88,9	1	11,1		+	
14. Gürcistan'ın bölgesinde lojistik bir üs olma potansiyelini değerlendirenlerde lojistik hizmeti sunmak için ekonomi ve sivas birikim etkisi önemli unsurdur.	8	88,9	1	11,1		+	
15. Gürcistan'da bir üs olma potansiyelini değerlendirenlerde lojistik hizmeti sunmak için coğrafik konum önemli unsurdur.	9	100				+	
16. Gürcistan'da bir üs olma potansiyelini değerlendirenlerde lojistik hizmeti sunmak için serbest bölgenin yakınlığı önemli unsurdur.	9	100				+	
17. Gürcistan'da bir üs olma potansiyelini değerlendirenlerde lojistik hizmeti sunmak için ulaştırma koridorlarına yakınlık önemli unsurdur.	9	100				+	
18. Gürcistan'da bir üs olma potansiyelini değerlendirenlerde lojistik hizmeti sunmak için Limanlar, havalimanlarına ve demir yoluna yakınlık önemli unsurdur.	9	100				+	

Kaynak: Yazar

Tablo 32: Delphi Çalışmasının İkinci Tur Sonuçları (7/8)

VI. Ekonomi	Cevap Sayısı					SON SONUÇ	
	Anlaşma		Anlaşmazlık		yorumsuz	Anlaşma	Anlaşmazlık
	Sayı	%	Sayı	%	Sayı		
	9	100				+	
1. Gürcistan'ın bölgesinde lojistik bir üs olma potansiyelini değerlendirenlerde lojistik hizmeti sunmak için üs ve lojistik hizmetler önemli bir unsurdur	9	100				+	
2. Gürcistan'ın bölgesinde lojistik bir üs olma potansiyelini değerlendirenlerde lojistik hizmeti sunmak için şirketler arası işbirliği varlığı önemli bir unsurdur.	8	88,9	1	11,1		+	
3. Gürcistan'ın lojistik bir üs olma potansiyelini değerlendirenlerde lojistik hizmeti sunmak için ekonomi büyüme oranı önemli bir unsurdur.	9	100				+	
4. Gürcistan'ın bölgesinde lojistik bir üs olma potansiyelini değerlendirenlerde lojistik hizmeti sunmak için ekonomik ve politik stabilite önemli bir unsurdur.	9	100				+	
5. Gürcistan'ın bölgesinde lojistik bir üs olma potansiyelini değerlendirenlerde lojistik hizmeti sunmak için finansal servislerin varlığı önemli bir unsurdur.	9	100				+	
6. Gürcistan'ın bölgesinde lojistik bir üs olma potansiyelini değerlendirenlerde lojistik hizmeti sunmak için finansal stabilite önemli bir unsurdur.	9	100				+	

Kaynak: Yazar

Tablo 33: Delphi Çalışmasının İkinci Tur Sonuçları (8/8)

VII. Beşeri sermaye	Cevab Sayısı					SON SONUÇ	
	Anlaşma		Anlaşmazlık		yorumsuz	Anlaşma	Anlaşmazlık
	Sayı	%	Sayı	%	Sayı		
1. Gürcistan'ın bölgesinde lojistik bir üs olma potansiyeli değerlendirilirken ülkede lojistik hizmeti sunmak için işgücü kalitesi önemli unsurdur.	9	100				+	
2. Gürcistan'ın bölgesinde lojistik bir üs olma potansiyeli değerlendirilirken ülkede lojistik hizmeti sunmak için işgücü verimliği önemli unsurdur.	9	100				+	
3. Gürcistan'ın bölgesinde lojistik bir üs olma potansiyeli değerlendirilirken ülkede lojistik hizmeti sunmak için işsizlik oranı önemli unsurdur.	8	88,9	1	11,1		+	
4. Gürcistan'ın bölgesinde lojistik bir üs olma potansiyeli değerlendirilirken ülkede lojistik hizmeti sunmak için üniversite ve meslek okulları önemli unsurdur.	9	100				+	
5. Gürcistan'ın bölgesinde lojistik bir üs olma potansiyeli değerlendirilirken ülkede lojistik hizmeti sunmak için çalışma saatleri önemli unsurdur.	5	83,3	1	16,7	3	+	
6. Gürcistan'ın bölgesinde lojistik bir üs olma potansiyeli değerlendirilirken ülkede lojistik hizmeti sunmak için yaşam çevresi önemli unsurdur.	9	100				+	

Kaynak: Yazar

4.4.5. Delphi Çalışması'nın İkinci Turunun Sonuçları

Delphi Çalışması'nın 2. tur sonuçlarına göre, maliyet değişkeni konusunda katılımcılar görüşbirliğine varmıştır. Gürcistan'ın bölgesinde lojistik bir üs olma potansiyelinin değerlendirilmesi için 1. turdan ve literatür taramasından saptanmış değişkenler: enerji kaynağı, arazi, işgücü, kira, ulaştırma, tesis inşaat maliyeti, liman masrafları ve sınır geçiş masrafları bölgesel lojistik üs olabilmek için uygundur. Tüm maliyetler konusunda katılımcıların görüş birliği vardır.

Altyapı değişkenleri en fazla tartışılacak konu olmuştur. Katılımcılara göre, Gürcistan'ın lojistik bir üs olma potansiyelini değerlendirirken ülkede lojistik hizmeti sunmak için ana liman, havalimanı altyapı imkanları, ulusal ve uluslararası şirketlerin ofisleri ve demiryolu altyapı imkanları, yeterli tesis alanı, genel altyapı, karayolu altyapı imkanları, telekomünikasyon, dijitalizasyon ve internet altyapısı, tüm ulaştırma sistemlerinin küresel sisteme entegrasyonu, su, gaz, elektrik altyapısı bulunmaktadır.

Gürcistan'ın bölgesinde lojistik bir üs olma potansiyelini değerlendiren katılımcılar, pazar değişkenleri konusunda lojistik hizmet sunmak adına Avrupa pazarına yakınlık ve erişim, çevre ülkelerdeki pazar potansiyeli, çevre ülkelerdeki pazar büyüme oranı, çevre ülkelerdeki pazar büyüklüğü, çevre ülkelerdeki pazar istikrarı ve tedarikçi ülkelerin varlığı ve yüksek alım gücüne sahip nüfusa yakınlığın önemli unsurlar olduğunu kabul etmiştir.

Hükümet politikaları ve teşvikler değişkenleri konusunda katılımcılar Gürcistan'ın bölgesinde lojistik bir üs olma potansiyelini değerlendirirken ülkede lojistik hizmeti sunmak için vergi oranları, vergi politikaları (kurumlar vergisinin teşvikleri), yasal düzenlemelerin diğer ülkelerle uyumu, gümrük prosedürlerinin basitliği, ticari engeller, doğrudan yabancı sermaye yatırımlarına karşı hükümet teşvikler, lojistik performans endeksi, altyapı yatırımları, ülkenin çekiciliği önemli unsur olduğuna kabut ederek ortak fikir birliğine varmıştır.

Gürcistan'ın lojistik bir üs olma potansiyelini değerlendirirken ülkede lojistik hizmeti sunmak için ulaştırma imkanları (deniz, kara, hava, demiryolu), modern lojistik sağlayıcıların varlığı, lojistik merkezlerinin varlığı, tır varlığı, depolama alanı, liman sahalarının yeterliği, ulaştırma bağlantısı (diğer şehirler ve ülkeler),

intermodal terminallerin varlığı, gemi, uçak seferleri ve sıklığı, liman ve havalimanlarına erişim, lojistik ve ulaştırma alanında deneyimli firmaların varlığı, ulaştırma koridorlarına yakınlığı, trafik sıkışıklığı, ekonomi ve siyasi birliklerin etkisi, coğrafi konumu, serbest bölgenin yakınlığı, ulaştırma koridorlarına yakınlık ve limanlar, havalimanlarına ve demiryoluna yakınlık gibi unsurların önemini kabul ederek görüşü birliğine varmıştır.

Ekonomi değişkenleri konusunda katılımcılar Gürcistan'ın bölgesinde lojistik bir üs olma potansiyelini değerlendirirken ülkede lojistik hizmeti sunmak için iş ve lojistik hizmetler, şirketlerarası işbirliği varlığı, ekonomi büyüme oranı, ekonomik ve politik stabilite, finansal servislerin varlığı ve finansal stabilite gibi unsurların önemli olduğunu kabul ederek görüş birliğine varmıştır.

Beşeri sermaye değişkenleri konusunda katılımcılar Gürcistan'ın bölgesinde lojistik bir üs olma potansiyelini değerlendirirken, ülkede lojistik hizmeti sunmak için işgücü kalitesi, işgücü verimliliği, işsizlik oranı, üniversite ve meslek okulları, çalışma saatleri ve yaşam çevresi gibi unsurların önemli olduğunu kabul ederek görüş birliğine varmıştır.

4.4. DEĞERLENDİRME

Delphi çalışmasının amacı, Gürcistan'ın bölgesinde lojistik bir üs olma potansiyelinin değerlendirilmesini incelemektir. Araştırmanın amacına ulaşması için iki türlü Delphi anketi yapılmıştır.

Delphi çalışmasının ilk turunda uzman kişilerden bilgi almak için yorumlara dayalı açık uçlu sorular sorulmuştur. Sorular Gürcistan'ın bölgesinde lojistik üs kurmak için potansiyeli, imkanları, engelleri, kamu ve özel sektör tarafından yapılabilecekler hakkında görüş elde edilmesini amaçlamıştır. Delphi çalışmasının ikinci turunda, Delphi çalışmasının ilk turunda verilen yanıtlar ve literatür taramasından saptanmış kriterler doğrultusunda bilgi edinilmesi amaçlanmaktadır. Son olarak, Delphi çalışmasının ikinci turunda uzlaşma sağlanmıştır.

Delphi çalışması sorularını oluşturmak için ulaştırma ağları, Gürcistan'daki ulaştırma sistemi ve lojistik üs kurma konusuna dayalı veriler literatür taraması

yapılarak kapsamlı bir şekilde araştırılmıştır. Araştırma tasarımı için yapılan çalışmalar incelenmiştir.

Öncelik araştırmalarda Gürcistan'ın bölgesinde lojistik bir üs kurma imkanlarını incelemektir. Danelia (2019) tarafından yapılan çalışmada Gürcistan'ın bölgesinde bir lojistik üs kurma perspektifi hakkında uluslararası kurumların, Dünya Bankası'nın, Ekonomik Kalkınma ve İşbirliği Örgütü'nün, Avrupa İstatistik Ofisi'nin aynı zamanında ulusal kurumların, Gürcistan İstatistik Kurumu'nun verileri ayrıntılı şekilde incelenmiştir. Giorgadze (2019) tarafından yapılan çalışmada Gürcistan'da bölgesel bir lojistik üs oluşturma imkanları konusunda ulusal kurumların verileri, örneğin, Gürcistan İstatistik Kurumu'nun, Gürcistan Demiryolları'nın verileri incelenmiştir. İstatistiki verilere dayalı olarak yapılmış çalışmalar daha objektif olmaktadır. Gürcistan'da lojistik üs kurma konusunda nitel araştırmanın eksikliği fark edilmiştir. Nitel araştırma durumun "gerçekliğini" daha iyi bir şekilde yansıtmaktadır. Bu nedenle, bu çalışmada, farklı olarak, Gürcistan'ın bölgesinde lojistik bir üs olma potansiyelinin değerlendirilmesi için Gürcistan'da kamuda ve özel sektörde, lojistik alanında çalışan uzmanların görüşlerini almaya yönelik nitel araştırma yapılması amaçlanmıştır.

4.5. KISITLAR

Delphi çalışmasının sakıncaları arasında olan "Zaman İhtiyacı" özelliği, bu araştırma için önemli bir kısıt teşkil etmiştir. Delphi çalışmasının toplam süresi 5 ay olup; uzmanların bilgilendirilme süresi yaklaşık 2 aydır. Delphi çalışmasının ilk aşaması yaklaşık 3 ay, ikinci aşaması ise 2 ay sürmüştür. Delphi çalışmasının ikincil sakıncası ise 2020 yılı başlarından bu yana söz konusu olan Covid-19 pandemi sürecidir. COVID-19 pandemisi nedeniyle hem araştırmacı, hem katılımcılar belirli bir süre boyunca çalışma yürütememiştir.

Delphi çalışması kapsamında katılımcılara erişim kolaylığı sağlanması amacıyla, internet ortamında anket yapma imkanı sağlayan "Google Forms" uygulamasından faydalanılmıştır. İnternet kullanımının yaygınlaşması, daha hızlı ve daha çok katılımcılı anket uygulamalarını daha olanaklı kılmıştır. Fakat, çalışmanın ilk aşamasında kapsamlı geri bildirim sağlanmamış olup, katılımcılar tarafından geri

dönüş sağlanmasında düşük bir oranla karşılaşılmıştır. Sonuçlar incelendiğinde, yanıtlamada motivasyon eksikliği hissedilmektedir. Çalışma esnasında çalışmanın yürütücüsü ve katılımcılar farklı ülkede olduğundan, internet araştırmacı ve katılımcılar arasında iletişimin kurulması, katılımcıların davet etmesi ve formların dağıtılması gibi süreçleri kolaylaştırmıştır. Fakat katılımcıların geri dönüş sağlamasında güçlük yaşanmıştır. Bu duruma gerekçe olarak çeşitli faktörler söz konusu olabilir. Araştırmanın gerçekleştirilmesi için yüz yüze görüşme ihtiyacı doğmuş, ancak yüz yüze görüşme süreci COVID-19 pandemisi nedeniyle sekteye uğramıştır. Zaman ve mesafe sorununun çözülmesinin ardından, nihayet Delphi çalışması verimli bir şekilde sonlandırılmıştır.



SONUÇ VE ÖNERİLER

Gürcistan jeostatejik ve jeopolitik konumuna bağlı olarak, bölgesel lojistik üs olma potansiyelini taşımaktadır. Gürcistan'ın bölgesinde lojistik bir üs olma potansiyelinin değerlendirilmesi ve bu fonksiyonunun kullanılması ülkenin ekonomik gelişmesi üzerinde büyük bir etki yaratacaktır.

Gürcistan'ın ulaşım ve lojistik potansiyelinin gerçekleştirilmesi ve geliştirilmesi 20. Yüzyılın 90'lı yıllarında başlanmıştır ve halen ülke ekonomisinin önemli bileşenlerinden biridir. Gürcistan, Avrupa-Kafkasya-Asya ulaşım koridorunun önemli bir parçasıdır. TRACECA koridoru Gürcistan bölgesini kapsamaktadır. TRACECA koridorunun misyonu Avrupa'ya bağlama için koridordaki geleneksel ulaştırma-demiryolları, yollar, limanlar, terminaler vb.'nin yeniden inşasını ve modernizasyonunu desteklemektir. Büyük bölgesel petrolün Bakü-Tiflis-Ceyhün (BTC) Demiryolu Projesi ile ulaşım koridoru hayata geçirildiğinde, Gürcistan lojistik işlevini güçlendirmek için jeostratejik açıdan önemli bir karar almıştır. Bahsi geçen boru hatları, Gürcistan'ın bölgesinde lojistik üs olma potansiyelini artırmak ve bölgesel entegrasyonu geliştirmek bakımından önem taşımaktadır. Karadeniz ve Hazar Denizi arasındaki Avrasya ulaşım arterinin önemli bir kısmı olan ve Avrupa, Orta Asya ve ardından Çin'e bağlanan Gürcistan Demiryolu 140 yıllık bir geçmişe sahiptir. Şimdiye kadar Avrupa-Kafkasya-Asya ulaştırma koridorunun başarılı bir şekilde işletilmesinin arkasındaki en önemli etkenlerden biri olmuştur. Halihazırda Gürcistan Demiryolu, doğrudan Bulgaristan, Romanya, Ukrayna, Rusya ve Türkiye limanlarından yüklerin sevk edildiği Poti, Batum ve Kulevi deniz limanları aracılığıyla Hazar Bölgesi'ni ve Orta Asya'yı Avrupa'ya bağlayan demiryolu yük taşımacılığının karlı yönlerinden biridir. Bakü-Tiflis-Kars Demiryolu Hattı yapım projesi sadece Gürcistan için değil, Azerbaycan ve Türkiye için de son derece önemlidir. Deniz taşımacılığı, Gürcistan ekonomisinde stratejik açıdan önemli bir role sahiptir. Poti, Batum ve Kulevi de bu açıdan önemli limanlardır. Gürcistan'dan geçen transit kargolar Varna, Köstence, Novorossiysk, Odessa ve İstanbul limanlarına taşınmaktadır. Poti Deniz Limanı, TRACECA içinde önemli bağlantılara sahip, Gürcistan'ın ilk ve en büyük limanıdır. Sovyetler Birliği

döneminde saha faaliyeti ağırlıklı olarak ülke içinde işlemekteyken, Sovyetler Birliği'nin dağılmasından sonra ulaştırma sektörü uluslararası pazara girmiştir. Türkiye sınırının açılması motorlu taşımacılığın etkinliğini önemli ölçüde artırmış, buna bağlı olarak kargo gönderilerinin hacmi ve kargo cirosu da artmıştır.

Bahsi geçen tüm bu etmenler, Gürcistan'ın bölgesinde lojistik üs olma ihtimalini yükseltmektedir ve bu konu gün geçtikçe daha da aktif olarak gündeme gelmektedir.

Bu çalışmada Gürcistan'ın bölgesinde lojistik üs olma potansiyeli incelenmiştir. Çalışma kapsamında gerçekleştirilen literatür taramasında, Gürcistan'ın sadece bölgesinde değil, farklı yerlerde lojistik üs kurmak için neler yaptığına da değinildiği görülmüştür. Diğer çalışmalara göre, bu çalışmada literatür taraması be lojistik üs değerlendirilmesi için belirleyici birtakım değişkenler saptanmıştır. Veri kaynaklarının incelenmesinden sonra Gürcistan'ın bölgesinde lojistik bir üs olma potansiyelinin değerlendirilmesi için maliyet kriterleri, maliyet alt kriterleri - iş gücü maliyeti, arazi maliyeti, kira maliyeti, ulaştırma maliyeti, tesis inşaa maliyeti, liman masrafları, sınır geçiş masrafları; altyapı kriterleri, altyapı alt kriterleri - yeterli tesis alanı, genel altyapı, ana liman, havalimanı altyapı imkanları, karayolu altyapı imkanları, telekomunikasyon ve E-business/internet altyapısı, tüm ulaştırma sistemlerinin küresel sistemine entegrasyonu, su, gaz, elektrik altyapısı, ulusal ve uluslararası şirketlerin ofisleri ve demiryolu altyapı imkanları; pazar kriterleri, pazar alt kriterleri - Avrupa pazarına yakınlık ve erişim, nüfusa yakınlık, çevre ülkelerdeki pazar potansiyeli, çevre ülkelerdeki pazar büyüme oranı, çevre ülkelerdeki pazar büyüklüğü, çevre ülkelerdeki pazar istikrarı ve tedarikçi ülkelerin varlığı; hükümet politikaları ve teşvikler kriterleri ve hükümet politikaları ve teşvikler kriterleri - alt kriterleri vergi oranları, vergi politikaları (kurumsal vergisinin teşvikleri), yasal düzenlemelerin diğer ülkelerle uyumu, gümrük tarifleri ve düzenlemeleri, gümrük prosedürlerinin basitliği, ticari engeller, doğrudan yabancı sermaye yatırımlarına karşı hükümet teşvikler, lojistik performans endeksi, altyapı yatırımları ve ülkenin çekiciliği; ulaştırma ve lojistik kriterleri, ulaştırma ve lojistik alt kriterleri - ulaştırma imkanları (deniz, kara, hava, demiryolu), modern lojistik sağlayıcıların varlığı, lojistik merkezlerinin varlığı, tır varlığı, depolama alanı, liman sahalarının yeterliği, ulaştırma bağlantısı (diğer şehirler ve ülkeler), intermodal

terminallerin varlığı, gemi ve uçak seferleri ve sıklığı, liman ve havalimanlarına erişim, lojistik ve ulaştırma alanında deneyimli firmaların varlığı, ulaştırma koridorlarına yakınlığı, trafik sıkışıklığı, ekonomi ve siyasi birliklerin etkisi, coğrafik konumu, serbest bölgenin yakınlığı, ulaştırma koridorlarına yakınlık, limanlar, havalimanlarına ve demir yoluna yakınlık; ekonomi kriterleri, ekonomi alt kriterleri - iş ve lojistik hizmetler, şirketlerarası işbirliği varlığı, ekonomi büyüme oranı, ekonomik ve politik stabilite, finansal servislerin varlığı ve finansal stabilite; Beşeri sermaye kriter ve beşeri sermaye alt kriterleri - işgücü kalitesi, işgücü verimliliği, işsizlik oranı, üniversite ve meslek okulları, çalışma saatleri ve yaşam çevresi hakkında analizi yapılmıştır.

Delphi çalışmasının birinci aşaması Gürcistan'ın bölgesinde lojistik üs olma imkanları hakkında, katılımcıların görüşleri toplanarak ve geribildirimde bulunularak tamamlanmıştır. Delphi çalışmasının ikinci aşamasında önceden alınan geri bildirimde ve literatür taramasından elde edilen değişkenler doğrultusunda oluşturulan anketle katılımcıların anlaşması hedeflenmiştir. Delphi çalışmasının soruları hazırlanırken literatür taraması esnasında yararlanılan kaynaklar içerisinde karşılaştırmalar yapılarak lojistik üsler hakkında belli özellikler belirlenmiş ve bu kaynaklar değerlendirilerek uzmanlara gönderilecek sorular hazırlanmıştır. Lojistik alanında çalışanlara göre, Gürcistan'ın bölgesinde lojistik bir üs olma potansiyelinin değerlendirilmesi, gündemde olan ve üzerine konuşulan konular arasındadır. Gürcistan bu potansiyeli gerçekten taşıyor olduğundan, teorik olarak bunun gerçekleştirilmesi kolay görünmektedir. Birinci aşamada 14 uzmana Gürcistan'ın bölgesi'nde lojistik üs olma potansiyelinin değerlendirilmesine ilişkin 4 açık uçlu soru yöneltilmiştir. Soruları yanıtlayan katılımcılar araştırma konusunda bilgi ve görüşlerini belirtmiştir. Çalışmanın bu aşamasında elde edilen geri bildirim içerik yöntemi ve nitel veri analiz yöntemleri kullanılarak analiz edilmiş ve maddeler halinde listelenmiştir.

Çalışmanın ikinci aşamasında önceden gerçekleştirilmiş literatür taramasında saptanan değişkenler ile birinci aşamada gelen cevaplar doğrultusunda likert tipi bir anket hazırlanmış ve katılımcılara yönlendirilmiştir. Katılımcıların cevapları hem e-posta aracılığıyla hem de yüz yüze görüşmeler yoluyla toplanmıştır. Bu şekilde Delphi çalışmasının ikinci aşaması tamamlanmıştır.

Delphi çalışmasının ikinci aşamasında kullanılan anket formunda belirtilen ifadeler için uzlaşma amaçlanmaktadır. Uzlaşma oranı çoğunluğun görüşlerinin ortalama yüzdesi ile hesaplanmıştır ve başarıyla incelenmiştir. Gürcistan'ın bölgesinde lojistik üs kurma konusundaki diğer çalışmalardan farklı olarak, bu çalışmada Gürcistan'ın bölgesinde lojistik bir üs olma potansiyelinin değerlendirilmesi amaçlanmış ve yine diğer çalışmalardan farklı olarak bu çalışmada yöntem olarak derin literatür taramasının yanı sıra delphi çalışması kullanılmıştır.

Çalışmada Gürcistan'ın bölgesinde lojistik bir üs olma potansiyeli değerlendirilerek literatüre katkı sağlanmıştır. Ayrıca, Gürcistan'da lojistik üs değerlendirilmesi için kriterler oluşturularak incelenmiştir. Bu çalışma literatürdeki bu yönüyle literatürdeki ilk çalışma olarak kabul edilebilecek olup, hem teorik hem de uygulamaya yönelik katkıları bulunmaktadır. Çalışmanın Gürcistan'da lojistik üs çalışmaları için araştırmacılara ve lojistik sektöründeki çalışanlara da faydalı olabileceğini düşünülmektedir.

Bölgesinde lojistik bir üs olma hedefine ulaşabilmek adına Gürcistan'ın sahip olduğu potansiyel oldukça yüksektir. Gürcistan'ın bölgesinde lojistik bir üs olma potansiyelini ve bunun yaratacağı imkanları ele alan birçok çalışma mevcut olsa da, bunların değerlendirilmediği görülmektedir. Diğer çalışmalardan farklı olarak, bu çalışmada Gürcistan'ın bölgesinde lojistik bir üs olma potansiyeli değerlendirilmeye çalışılmıştır. Ülkede lojistik üs kurma olanakları ve potansiyeli, ulusal ve uluslararası kurumlar tarafından üretilen istatistiksel veri analizleri haricinde yapılmıştır. Verilerin istatistiki yönden analizi ve incelenmesi gelecekte gerçekleştirilecek çalışmalar için bir öneri olabilmektedir.

Araştırma sadece Gürcistan'ın Batum şehrinde yapılmıştır. İleride yapılacak çalışmaların hem Batum'daki, hem de diğer şehirlerdeki kamu kurumlarında ve özel kurum-kuruluşlarda çalışan uzmanlarla yürütülmesi literatüre katkı sağlayacaktır.

Araştırmaya katılan kamu ve özel sektör çalışanlarına göre, Gürcistan'ın bölgesinde lojistik bir üs olması mümkündür. Gelecekteki çalışmalarda, hem özel sektörün hem de devlet sektörünün bu amaç doğrultusunda ortaklaşa neler yapabileceğinin ve hangi yöntemleri kullanabileceğinin araştırılması faydalı olacaktır.

KAYNAKÇA:

Acar, A. Z. ve Gürol, P. (2017). Türk Lojistik ve Taşımacılık Firmalarının Stratejik Pozisyon ve Aksiyonlarının Değerlendirilmesi. *Uluslararası İktisadi ve İdari İncelemeler Dergisi*. 16. UIK Special Issue. 767-78.
DOI: 10.18092/ulikidince.323627

Açma, B. ve Yenişen, K. (2013). Kafkasya'nın Ekonomik Potansiyeli ve Dönüşümü İçin Politika ve Stratejiler. *Yönetim ve Ekonomi Dergisi*. 20(2): 131-149.

Advisor.Travel. (2021). *Kutaisi Beynəlxalq Havalimanı*.
<https://az.advisor.travel/poi/Kutaisi-Beynəlxalq-Hava-Limani-24595>, (02.08.2021).

Advisor.Travel. (2021). *Tiflis Beynəlxalq Havalimanı*.
<https://az.advisor.travel/poi/Tiflis-beynəlxalq-hava-limani-22815>, (04.08.2021).

Akbulut, P. (2012). *Lojistik Yapılanma Modelleri, Samsun ve Mersin İlleri için Optimum Lojistik Yapılanma Modeli Önerileri*. (Yayınlanmamış Doktora Tezi). Mersin: Çağ Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü.

Alacahan, N. D. ve Korkmaz, M. (2013). Karayolu Yolcu Taşımacılığı Katma Değer Tahmininin Detaylı Analizi. *Karadeniz Uluslararası Bilimsel Dergi*. 1(20): 85-101

allgeo.org. *Gürcistan'daki Karayollar Ağı*.
<http://www.allgeo.org/Irakli/Maps/006.jpg>, (26.03.2021)

Alliance Texas. (2020). Alliance Texas – Business Global Logistics Hub.<https://www.alliancetexas.com/global-logistics-hub>, (15.06.2020).

Altuğ, M. Z., (13.05.2020). Delphi Tekniği Nedir?. *İzge*.<https://izge.com.tr/delphi-teknigi-nedir/>, (07.03.2021).

Altuntaş, C. ve Tuna, O. (2014). Lojistik Kümelenme ve Lojistik Merkezler. *Ankara Lojistik Üssü Dergisi: Logitrend*. 13: 46-51.

APM Terminalls. (2020). *162 Years of Serving as The Gateway for Caucasus*. <https://www.apmterminals.com/en/poti/our-port/news/201119-162-years-of-serving-as-the-gateway-for-caucasus>, (08.08.2021).

Arnold, j. (2006). Best Practicesin Management Of İnternational Trade Corridors, *The world Bank Group Transport Papers*, Washington D.C.

Azadliq Radiyosu, (19.08.2019). “*Gürcüstan Çin üçün nə deməkdir*” <https://www.azadliq.org/a/30134824.html>, (12.12.2021).

Azerbaijan Railways CJSC. “*Viking Train*” Project. <https://www.adyexpress.az/en-uk/transportation-corridors/viking-train-project>, (08.06.2021).

Azərbaycan Respublikası Təhsil Nazirliyi Sumqayıt Dövlət Universitetinin Nəzdində Sumqayıt Dövlət Texniki Kolleci. (2020). Nəqliyyatda Elm,Ekologiya və Təhlükəsizlik Problemləri . *Vahid Nəqliyyat Sistemi*. (ss. 101-102). Sumqayıt

Bahar, M. ve Somuncu Demir, N. (2021). Delphi Tekniği Uygulama Sürecine Yönelik Örnek Bir Çalışma: Çok Fonksiyonlu Tarım Okuryazarlığı. *Bolu Abant İzzet Baysal Üniversitesi Eğitim Fakültesi Dergisi*. 21(1): 35-53

Bakı, R. Avrupa Birliği Ülkeleri ile Türkiye’deki Lojistik Köy Uygulamaları ve Uygun Kuruluş Yeri Seçimi. *Adnan Menderes Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*. 5(2): 148-162.

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.

Basic2tech. (2016). *What is Logistics Hub*. <https://basic2tech.com/2016/06/18/what-is-logistics-hub/>, (12.08.2021).

Batumi Port. *Batumi Sea Port History*. https://batumiport.com/en/about_the_company/history/?699346549, (21. 03. 2020)

Batumi Sea Port. *Batumi Sea Port*. https://www.carecprogram.org/uploads/009_103_309_Batumi-Sea-Port.pdf, (21.03.2020)

Bay, M. ve Erol, F. (2016). Lojistik Köylerin Önemi ve İntermodal Taşımacılık Faaliyetleriyle Desteklenmesi. *Karaman İlinde Bir Uygulama. Karamanoğlu Mehmetbey Üniversitesi Sosyal ve Ekonomik Araştırmalar Dergisi*. 18 (30): 124 – 134.

Bayat, T. ve Özdemir, Ş. (2016). Yeni Bir Lojistik performansEndeks Oluşturmak İçin Gerekli Olan Kriterlerinin Belirlenmesi Üzerine Araştırma. *V. Ulusal lojistik ve Tedarik Zinciri Kongresi*. 26- 28 Mayıs Mersin

Bediroğlu, Ş. ve Yıldırım, V. (2020). Lojistik Merkez Yer Seçimi İçin CBS & ÇKKV Arayüzü Geliştirilmesi ve Ordu İli Pilot Bölge Çalışması . *Niğde Ömer Halisdemir Üniversitesi Mühendislik Bilimleri Dergisi* . 9 (1): 323-334. DOI: 10.28948/ngumuh.561680

Beechey, R. (2020). Effective Transit Transport Corridor Development and Management: Report on Best Practices (2020). *United Nations*. <https://www.un.org/ohrrls/news/effective-transit-transport-corridor-development-and-management-report-best-practices-2020>, (25.08.2021).

Bolderston, A. (2008). Writing an Effective Literature Review. *Journal of Medical Imaging and Radiation Sciences*. 39(2): 86-92

Boulkedid, R., Abdoul, H., Loustau, M., Sibony, O. ve Alberti, C. (09.06.2011). Using and reporting the Delphi method for selecting healthcare quality indicators: a systematic review. *PLoS One*. <http://dx.doi.org/10.1371/journal.pone.0028413>, (28.12.2021)

Bp Azerbaijan. (2021). *Supsa terminali*. https://www.bp.com/az_az/azerbaijan/home/who-we-are/operationsprojects/terminals/supsa-terminal.html, (16.03.2021)

Business Media Georgia. (02.02. 2018). *Tiflis ve Kutaisi Lojistik Merkezlerinin Kurmasıyla İlgilen Firmalar Bellidir*. <https://bm.ge/ka/article/tbilisis-da-qutaisis-logistikuri-centrebis-sheqmnit-dainteresebuli-kompaniebis-sia-cnobilia/16689>, (16.05.2021).

Chitaladze, A. (2019). Misleading Information Stating that the EU Funded Infrastructural Projects are Intended for Migrants. *Myth Detector*. <http://www.mythdetector.ge/en/myth/misleading-information-stating-eu-funded-infrastructural-projects-are-intended-migrants>, (16.03.2021)

comptroller.texas.gov. (2016). *Port of Entry: Fort Worth Alliance Texas*. <https://comptroller.texas.gov/economy/economic-data/ports/2016/alliance.php>, (12.06.2020).

Corporate Finance Institute. (2021). *Delphi Method*. <https://corporatefinanceinstitute.com/resources/knowledge/other/delphi-method/>, (14.12.2021).

CPC, Caspian Policy Center. (12.04.2017). Georgia Transport and pipeline and network (Existing and Planned). <https://twitter.com/caspiancenter/status/852174283585597442>, (06.05.2020).

Dallas Logistics Hub. (2020). *Project Overview*. <http://dallaslogisticshub.com/#>, (12.06.2020)

Danelia, İ. (2019). Gürcistan'daki Jeoekonomik Üssünün Transit İmkanlarının Kalkınma Perspektifleri. (Yayınlanmamış Doktora Tezi). Tiflis: İvane Javakhishvili Tiflis Devlet Üniversitesi İktisat Ve İşletme Fakültesi.

Danelia, İ. (2019). Prospects of Development of Georgia's Transit Function and Its Impact on the Country's Economy. *Globalization and Business*. 7: 104-116. <https://doi.org/10.35945/gb.2019.07.013>

DEİK, Dış Ekonomik İlişkiler Kurulu. (2017). *Request for Expression of Interest ("EOI") for the development of the Logistics Centre in Kutaisi*. <https://www.deik.org.tr/uploads/2017-1880-gurcistan-lojistik-merkezleri-ihalesi-ek2.pdf>, (15.04.2021).

DEİK, Dış Ekonomik İlişkiler Kurulu. (2017). *Request for Expression of Interest ("EOI") for the development of the Logistics Centre in Tbilisi*. <https://www.deik.org.tr/uploads/2017-1880-gurcistan-lojistik-merkezleri-ihalesi-ek1.pdf>, (15.04.2021).

Deniz Haber Ajansı. (12.08.2008). *Şahdeniz'den Türkiye'ye Gaz Akışı Durdu*. <https://www.denizhaber.net/sahdenizden-turkiyeye-gaz-akisi-durdu-haber-14829.htm>, (10.01.2022)

Department of Tourism and Resorts of Ajara A. R. (2020). Batumi Sea Port, Go Batumi. <http://old.gobatumi.com/en/feelit/history>, (21.03.2020)

Devlet Yatırım Ajansı. (2021). *Sohum Limanı*. <http://www.investinabkhazia.org/tur/for-investors/investment-sites/>, (28.03.2021).

Doubrovsky, M. (2005). Ukrainian and Russian waterways and the development of European transport corridors. *European transport - International journal of Transport Economics, Engineering and Law*, 30: 14-36

Elgün, M. N. (2011). Ulusal ve Uluslararası Taşıma Ve Ticarete Lojistik Köylerin Yapılanma Esasları ve Uygun Kuruluş Yeri Seçimi. *Afyon Kocatepe Üniversitesi İİBF Dergisi*. 13(2): 203-226

Elgün, M. N. ve Elitaş, C. (2011). Yerel, Ulusal ve Uluslararası Taşıma ve Ticaret Açısından Lojistik Köy Merkezlerinin Seçiminde Bir Model Önerisi . *Manisa Celal Bayar Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*. 9(2): 630-645

Eminov, O. (6 Mayıs 2017). “TRASEKA – Tarixi İpək Yolunun Bərpası”. <https://osmanemin.wordpress.com/2017/05/06/traseka-tarixi-ip%C9%99k-yolunun-b%C9%99rpasi/>, (28.12.2021).

Endlich, B. (18.12.2020). The Cargo Distribution Centre (GVZ) in Bremen: a Logistics Hub with a Bright Future. *Bremen Invest*. <https://www.wfb-bremen.de/en/page/bremen-invest/investing-in-bremen-cargo-distribution-centre-gvz-logistics-hub>, (25.07.2021)

Erdil, M. (2010). *Ekonomik Kalkınma Stratejisi Olarak Lojistik Köyleri*. (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi). İstanbul: Marmara Üniversitesi Sosyal Bilimler

Erkan, B. (2014). Türkiye’de Lojistik Sektörü ve Rekabet Gücü. *Kilis 7 aralık Üniversitesi ASSAM Uluslararası Hakemli Dergi*. (1): 44-65.

Ertugur, R., Ustalı, N.K. ve Bolat, S. (2018). Kentsel Lojistik ve Singapur Örneği. *Conference: 4. International Academic Research Congress* (ss. 538-545), Antalya. November. 2018.

Eryürük, S.H. (2010). *Tekstil ve Konfeksiyon Sektörleri Arasında Etkin Lojistik Faaliyetlerinin Gerçekleştirilmesi Amacıyla Bir Lojistik Merkez Seçimi ve Tasarımı*. (Yayınlanmamış Doktora Tezi). İstanbul: İstanbul Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü.

Essaadi, I., Grabot, B. ve Fénies, P. (2016). Location of Logistics Hubs at National and Subnational Level with Consideration of the Structure of the Location Choice. *IFAC-PapersOnLine*. 49(31): 155-160. <https://doi.org/10.1016/j.ifacol.2016.12.178>

Favpng. (2018). *Road Map - Roads In Georgia European Route E06 International E-road Network PNG*. https://favpng.com/png_view/road-map-roads-in-georgia-european-route-e06-international-e-road-network-png/XiTDZgrC, (10.01.2022).

Forbes Georgia. (2019). Avrupa Birliği, Anaklia Limanı Projesini Finanse Edecek, Proje için de 233 Milyon Euro Ayarlanacak. <https://forbes.ge/avrupa-birligi-anaklia-limani-projesini-finanse-edecek-proje-icin-de-233-milyon-euro-ayarlanacak/>, (16.03.2021).

Freight Village Ru. (2020). *Freight Village Vorsino*. <http://www.freightvillage.ru/images/photos/pictures/FV%20Vorsino%20-%20General%20presentation%20ENG.pdf>, (12.06.2020).

Gabedava, Z. (2018). *Gürcistan'daki Ulaştırma Altyapısı ve Onun Geliştirme İmkanları*. (Yayınlanmamış Doktora Tezi). Tiflis: Gürcistan Teknik Üniversitesi Ulaşım ve Makina Fakültesi.

Gafurova, İ., Panasyuka, M ve Pudovika, E. (2014). Interregional Logistic Center as the Growth Point of Regional Economics. *Procedia Economics and Finance* . 15: 474 – 480

Gechbaia, B. ve Wilosani, A. (2020) Overview of the Eurasian Transport Corridors. *Initiatives of Global Development Strategies and Economic Associations, Innovative Economics and Management*. 7(2) 2020, 102-103

Georgian Railway. (2021). *About Us*. <https://www.railway.ge/en/about-us/>, (26.03.2021).

Georgian Travel Guide. *Batumi Sea Port* .<https://georgiantravelguide.com/en/batumi-sea-port>, (20.03.2020)

Giorgadze, Z. (2019). *Gürcistan'da Bölgesel Üs Kurma İmkanları ve Gelecekteki Beklentileri*. (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi). Tbilisi: Tiflis Guram Tavartkiladze Eğitim Üniversitesi İşletme ve Sosyal Bilimler Fakültesi.

Goderdzişvili, İ. (2014). *Gürcistan Karayolu Taşımacılığında Ekonomik Kriz Ve Yönetim Geliştirme İle Çözme İhtimalleri*. (Yayınlanmamış Doktora Tezi). Tiflis: Gürcistan Teknik Üniversitesi Ulaşım ve Makina Fakültesi.

Güler, K. (2014). Lojistik Üs Kavramı Ve Türkiye Açısından Değerlendirilmesi. *İstemiparman Dış Ticaret Portalı*. <https://www.istemiparman.com.tr/lojistik-us-kavrami-ve-turkiye-acisindan-degerlendirilmesi/>, (12.10.2020).

Gürcistan Demiryolları. (2021). *İstatistik*. <https://www.railway.ge/statistika/>, (26.03.2021).

Gürcistan Sivil Havacılık Web Günlüğü. (2014). *Havacılık Tarihi*. <https://airnav.wordpress.com/category/%E1%83%90%E1%83%95%E1%83%98%E1%83%90%E1%83%AA%E1%83%98%E1%83%98%E1%83%A1-%E1%83%98%E1%83%A1%E1%83%A2%E1%83%9D%E1%83%A0%E1%83%98%E1%83%90/>, (28.01.2021).

Haberler. (13.06.2018). *Türkiye, Otoyol Kalitesinde Dünyada 30. Oldu.*
<https://www.haberler.com/turkiye-otoyol-kalitesinde-dunyada-30-oldu-10943819-haberi/>. (11.05.2020)

Hacıyeva, P. (09.06.2021). *Yenilənmiş Kutaisi Beynəlxalq Hava Limanı Rəsmi Olaraq Açılıb.* Radio Marneuli.
<https://marneulifm.ge/ka/siakhleebi/ganatileba/article/44703--enilenmish>,
(04.08.2021).

Həsənov, və T. Hacızadə, Ə. (09.02.2010). *Coğrafiya tarixi, “Böyük İpək Yolu”.*
<https://kayzen.az/blog/co%C4%9Frafiya-tarixi/19/b%C3%B6y%C3%BCk-ip%C9%99k-yolu.html>. (02.01.2022)

Higgins, C. D., Ferguson, M. ve Kanaroglou, P.S. (2012). Varieties of Logistics Centers: Developing Standardized Typology and Hierarchy. *Transportation Research Record Journal of the Transportation Research Board*. 2288(1): 9-18.
<https://doi.org/10.3141/2288-02>

Hope, A. ve Cox, J. (2015). *Topic Guide: Development Corridors*. Coffey International Development. London, UK.

Hruška, R., Průša, P. ve Franssila, T. (2007). Logistics Centre and Information Technology. *Scientific Paper of the University of Pardubice The Jan Premier Transport Faculty*. 13: 69-78. URI: <http://hdl.handle.net/10195/35249>

Hsu, C. ve Sandford, B. A. (2007). *The Delphi Technique: Making Sense of Consensus*.

İglebeak, O. (2008). *This Is TEN-T. Nordregio.*
<https://archive.nordregio.se/en/Metameny/About-Nordregio/Journal-of-Nordregio/2008/Journal-of-Nordregio-no-2-2008/This-is-TEN-T/index.html>,
(25.03.2021).

İKV, İktisadi Kalkınma Vakfı. (2021). *Ulaştırma Politikası*.
[https://www.ikv.org.tr/ikv.asp?ust_id=31&id=250#:~:text=AB%20ula%C5%9Ft%C4%B1rma%20politikas%C4%B1%20da%20AB,getirmeyi%20ama%C3%A7lamakta%2C%20bunun%20finansman%C4%B1n%C4%B1%20yapmaktad%C4%B1r,\(02.22.21\)](https://www.ikv.org.tr/ikv.asp?ust_id=31&id=250#:~:text=AB%20ula%C5%9Ft%C4%B1rma%20politikas%C4%B1%20da%20AB,getirmeyi%20ama%C3%A7lamakta%2C%20bunun%20finansman%C4%B1n%C4%B1%20yapmaktad%C4%B1r,(02.22.21))

Jam News. (14.01.2020). *Müxalifətlə Mübarizə və Rusiyanın Təsiri? Gürcüstanda Yeni Liman Layihəsi Ətrafında Qalmaql*. <https://jam-news.net/az/muxalif%99tl%99-mubariz%99-v%99-rusiyanin-t%99siri-gurcustanda-yeni-liman-layih%99si-%99trafinda-qalmaql/>, (25.07.2020).

Jardas, M., Krljan, T., Hadžić, A.P. ve Grubišić, N. (2020). Distribution center logistics optimization model – City of Rijeka case study. *Multidisciplinary Scientific Journal of Maritime Research*. 34: 185-194

Kapoor, P. (1987). *Systems Approach to Documentary Maritime Fraud*. (Unpublished Doktoral Dissertation). Plymouth: University of Plymouth Institute of Marine Studies.

Karagülle, A. Ö. (2019). Avrupa Birliği Ulaşım Ağları (TEN-T) ile Türkiye Üzerinden Geçen Ulaşım Ağlarının Değerlendirilmesi, *V. International Caucasus-Central Asia Foreign Trade and Logistics Congress*. (ss. 163-168). İstanbul, 10-19 Eylül 2019.

Kesanaşvili, G. (2015). *Karadeniz. Intermedia*.
<http://intermedia.ge/%E1%83%A1%E1%83%A2%E1%83%90%E1%83%A2%E1%83%98%E1%83%90/62314-%E1%83%A8%E1%83%90%E1%83%95%E1%83%98-%E1%83%96%E1%83%A6%E1%83%95%E1%83%90/60/>, (19.03.2020).

KGM, Karayolları Genel Müdürlüğü. *Avrupa, Kafkasya ve Asya Ulaştırma Koridoru (TRACECA)*.

<https://www.kgm.gov.tr/Sayfalar/KGM/SiteTr/Projeler/UluslararasıProjeler/Kafkasya.aspx>, (06.01.2022)

Kim, C. ve Yeo, K. (2018). Beyond Consensus: A Review Of Delphi Research Published In Malaysian Social Science Journals. *International Journal of Business and Society*. 19: 312-323

Koçarlan, H. (2020). Tedarik Zinciri Yönetimi Açısından Serbest Bölgelerin İşlevi. *İktisadi İdari ve Siyasal Araştırmalar Dergisi*. 5(12):106-119.

Koldemir, B. ve Engin Kudu, E. (2015). Liman – Lojistik Merkez Etkileşim Süreci; Kocaeli Örneği. *II Ulusal Liman Kongresi* (ss. 5-6). Ocak. 2015

Kozlak, A. ve Pawlowska, B. (2009). Transport Infrastructure Investments in North-South TEN-T Corridors as a Factors Activating Polish Seaports. *2nd SoNorA University Think Tank Conference* (ss. 35-45). Gdynia. 16 June 2009.

Kunaka, C. ve Carruthers, R. (2014). Trade and Transport Corridor Management Toolkit. *The World Bank* (ss. 17-18). Washington D.C.

Kuşcu, S. (2012). Avrupa Birliği, Avrasya Ulaştırma Politikaları ve Bölge Ekonomilerine Muhtemel Yansımalar. *International Conference on Eurasian Economics*. Almaty. 11-13 Ekim 2012.

Kutlu, S.ve Gür, F.A. (2008). Lojistik Master Planı ve Bir Lojistik Üs Olarak Türkiye. *Mevzuat Dergisi*.

<https://www.mevzuatdergisi.com/2008/09a/02.htm#:~:text=Lojistik%20%C3%9Cs%20Kavram%C4%B1,bir%20b%C3%B6lgede%20ger%C3%A7ekle%C5%9Ftirilmesi%20olarak%20tan%C4%B1mlanmaktad%C4%B1r>. (10.03.2021).

Kvantchilaşvili, E. (26.03.2021). Gürcistan-bir üs. *Forbes Georgia*.
<https://forbes.ge/saqarthvelo-habi/>, (16.05.2021).

Kvira Mediaholdingi. (04.07.2016). “İpek Yolundan” E-60 Otoyoluna Kadar.
<http://kvira.ge/266155>, (27.07.2021).

Lanari, M. (2014). L’interporto di Verona è Sulla Buona Strada. *Strade Autostrade*.
<https://www.stradeeautostrade.it/porti-e-idrovie/l-interporto-di-verona-e-sulla-buona-strada/>, (06.03.2021).

Legislative Herald of Georgia. (2017). *International and National Roads*.
<https://www.matsne.gov.ge/en/document/view/3842697?publication=0>,
(08.05.2020)

Logistics Capacity Assessments. (2021). 2.1 Armenia Port of Poti.
<https://dlca.logcluster.org/display/public/DLCA/2.1+Armenia+Port+of+Poti>,
(17.03.2021).

Mçedlişvili, K., Burduladze, A., Gelaşvili, O. ve Arçvadze, G. (2009). Karayolları.
Gürcistan Teknik Üniversitesi. Tbilisi.

Mçedlişvili, N. (30.10.2017). Bakü-Tiflis-Kars Demiryolu Resmi Olarak Açıldı.
Radio avisupleba.
[https://www.radiotavisupleba.ge/author/%E1%83%9C%E1%83%9D%E1%83%9C%E1%83%90%E1%83%9B%E1%83%AD%E1%83%94%E1%83%93%E1%83%9A%E1%83%98%E1%83%A8%E1%83%95%E1%83%98%E1%83%9A%E1%83%98/p\\$rm](https://www.radiotavisupleba.ge/author/%E1%83%9C%E1%83%9D%E1%83%9C%E1%83%90%E1%83%9B%E1%83%AD%E1%83%94%E1%83%93%E1%83%9A%E1%83%98%E1%83%A8%E1%83%95%E1%83%98%E1%83%9A%E1%83%98/p$rm),
(27.07.2021).

Medya Biznesisatvis. (2018). *Gürcistan – Bir Ulaştırma Üssü, Zorluklar ve Perspektifler*.
<https://m2b.ge/post/183793-saqartvelo-satransporto-habi-gamowvevebi-da-perspeqtivebi>, (15.05.2021)

Ministry of Economy and Sustainable Development of Georgia. (2019). *Towards Efficient Railway Connectivity*.

https://unece.org/DAM/trans/doc/2019/wp24/III.11_GEORGIA-MOESD_Presentation__2019__ENG_.pdf, (05.01.2022).

Nasa, P., Jain, R. ve Juneja, D. (2021). Delphi methodology in healthcare research: How to decide its appropriateness. *World Journal of Methodology*. 11(4): 116-129. DOI: 10.5662/wjm.v11.i4.116

Olio, L.D., Ibeas, A., Oña, J. ve Oña, R. (11.10.2017). *Public Transportation Quality of Service*. Elsevier Science

Önden,İ., Eldemir, F. ve Çancı, M. (2015). Lojistik Merkez Kavramı ve Yer Seçimine Etki Eden Karar Kriterleri. *Sigma Mühendislik ve Fen Bilimleri Dergisi*. 33(3): 325-340

Öz, E. D. (2006). Kafkasya’da Patlamaya Hazır Etnik Bomba:Gürcistan’da Özerklik Sorunları. Adnan Menderes Üniversitesi. *Nazilli İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Uluslararası İlişkiler Anabilim Dalı*. 1115-1130.

Özgöker, U. (Nisan. 2011). Avrupa Birliği Ortak Ulaştırma Politikası. *Subconturkey*. <http://www.subconturkey.com/2011/Nisan/koseyazisi-Avrupa-Birligi-ortak-ulastrima-politikasi.html>, (08.03.2021)

Özgür Gazeticilerin Evi. (29.05.2010). *Batum Limanı’nın Tarihi*. <http://media.org.ge/?p=1017>, (21.03.2020).

Öztürk, D.ve Keleş, M. K. (2020). AHP ve TOPSIS Yöntemleri Kullanılarak Motorlu Kurye Seçimi: İlaç Sektöründe Bir Uygulama. *Manisa Celal Bayar*

Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi. 18 (2): 275-291. DOI: 10.18026/cbayarsos.673712

Pirimov, P. (20 Ocak 2011). Büyük İpek Yolu. *Pirimov's Blog*. <https://referatlar.wordpress.com/2011/01/20/boyuk-ip%C9%99k-yolu/>, (02.01.2022).

Practical Assessment, Research, and Evaluation. 12: 1-8. DOI: <https://doi.org/10.7275/pdz9-th90>

Putkaradze, N. (2018). *Gürcüce Denizcilik Terimlerinin Günümüzdeki Durumu ve Perspektifler (İngilizce Kaynaklara Göre)*. (Yayınlanmamış Doktora Tezi.) Batumi: Batum Şota Rustaveli Devlet Üniversitesi Edebiyat Fakültesi.

Qvliyidze, N. (2020). Gürcistan'da lojistik Küme Kurma Tarihi belli değil. *Europe for Georgia*. <http://eugeorgia.info/ka/article/817/saqartveloshi-lojistikuri-klasteris-sheqmnis-tarigi-kvlav-ucnobia/>, (15.05.2021).

Raimbwkov, Z., Syzdykbayeva, B., Zhenskhan, D., Bayneeva, P. ve Amirbekulu, Y. (2016). Study of The State of Logistics in Kazakhstan: Prospects For Development and Deployment of Transport and Logistics Centres. *Transport Problems.* 11(4): 57-71

Rajras. (09.08.2019). *Delhi-Mumbai Industrial Corridor (DMIC) – Rajasthan*. <https://www.rajras.in/delhi-mumbai-industrial-corridor-dmic-rajasthan/>, (09.01.2022)

Rbs Logistics. (2014). *Terminal Map of Poti Port*. <http://www.rbs-logistics.com/info/useful-information-terminal-map>, (17.03.2021).

Rimienė, K. ve Grundey, D. (2007). Logistics Centre Concept through Evolution and Definition. *Engineering Economics.* 54 (4): 87-95

Roads Department of Georgia. (2020). *Roads*.
<http://www.georoad.ge/?lang=eng&act=pages&func=menu&pid=1386667041>,
(08.05.2020)

Saatçioğlu, C. ve Çelikok, K. (2017). Avrupa Birliği Ortak Ulaştırma Politikası Çerçevesinde Türkiye’de Uygulanan Ulaştırma Politikalarının Değerlendirilmesi. *İşletme ve İktisat Çalışmaları Dergisi*. 5(2): 80-81

Schmalz, U., Spinler, S. ve Ringbeck, J. (2020). Lessons Learned from a Two-Round Delphi-based Scenario Study. *MethodsX*. 8(1): 1-16. DOI: 10.1016/j.mex.2020.101179

Schmiegel, W., Pox, C., Reinacher-Schick, A., Adler, G., Arnold, D., Fleig, U., Fölsch, R., Frühmorgen, P., Graeven, U., Heinemann, V., Hohenberger, W., Holstege, A., Junginger, T., Kopp, I., Kühlbacher, T., Porschen, R., Propping, P., Riemann, J.F., Rödel, C., Sauer, R., Sauerbruch, T., Schmitt, W., Schmoll, H.J., Seufferlein, T., Zeitz, M. ve Selbmann, H.K. (2010). S3 guidelines for colorectal carcinoma: results of an evidence-based consensus conference on February 6/7, 2004 and June 8/9, 2007 (for the topics IV, VI and VII). *Gastroenterol.* 48(1): 65–136

Shijun, Y., Zhongping, Z. ve Jianhua, C. (2017). Predication on HY County Logistics Park Size Based on GA-BP Neural Network Model. *Advances in Economics, Business and Management Research*. 32: 441-444

Sidamonidze, D. (2018). Güney Kafkasya Ulaştırma Koridorunun Parçası Olarak Gürcistan Demiryolları. *Genç Araştırmacıların Dergisi*. 7: 26-28

Skender H.P., Zaniniviç P.A. ve Loliç A. (2019). The Importance of Logistics Distribution Centers as Nodes in Logistics Networks. *Scientific Journal of Maritime Research*. 33: 149-157.

Socar. *Kulevi Terminal*.<https://socar.az/socar/en/activities/transportation/kulevi-terminal>, (02.08.2021).

Soysal, C. (2019). AB Trans-Avrupa Ulaşım Ağı. *Yeşil Lojistikçiler*.
<https://www.yesillojistikciler.com/yazarlar/cahit-soysal/ab-trans-avrupa-ulasim-agi/56>, (25.03.2021).

Svanidze, M., Götz, L. ve Djuric, İ. (2019). Food security and the functioning of wheat markets in Eurasia: a comparative price transmission analysis for the countries of Central Asia and the South Caucasus, *Food Security*. 11: 733–752.

Şahin, D. ve Toramanlı, G. (2016). Küresel Ticarete Lojistik Köylerin Önemi. *II Uluslararası Kafkasya- Orta Asya Dış Ticaret ve Lojistik Kongresi* (ss. 183-193), Düzenleyen Atatürk Üniversitesi İktisadi ve Ticari Fakültesi. Erzurum, 20-22 Ekim, 2016.

Şirin, B. (2019). Lojistik Köylerin Gelişim ve Türkiye’deki Lojistik Köylerin Değerlendirilmesi. (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi). İstanbul: İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü.

Tahnmaz, G. (21 Mays 2021). Azərbaycan “Bir kəmər, bir yol”un əsas halqasına çevrilir. *Günün Səsi*. <https://www.gununsesi.info/az%C9%99rbaycan-bir-k%C9%99m%C9%99r-bir-yolun-%C9%99sas-halqasına-cevrilir/>, (28.12.2021).

Tatıl Abhazya’da. (2016). *Sohum Limanı*. <http://nafon.com/articles/moskoy-vokzal-v-suhume/>, (12.06.2021).

TAV Havalimanları. *Batum Havalimanı*. <http://www.tavhavalimanlari.com.tr/tr-TR/havalimani-isletmeleri/gurcistan/pages/batum-havalimani>, (14.08.2021)

The Global Economy. (2019). *Roads quality - Country rankings*https://www.theglobaleconomy.com/rankings/roads_quality/#Georgia, (11.05.2019).

The one brief. (2021). *China's Global Ambition: Balancing Opportunities And Risks In One Belt One Road*. <https://theonebrief.com/chinas-global-ambition-balancing-opportunities-and-risks-in-one-belt-one-road/>, (12.08.2021)

Tkaçyöv. Y. (15.06.2015). Saakshvili'nin Avrasya Hayalleri Gerçek Olacak Mı?. *Timer-Odessa*.https://timer-odessa.net/statji/voplotyatsya_li_v_jizn_evraziyskie_mechti_saakshvili_249.html?_utl_t=vk, (28.07.2021).

Tomić, V., Memet, A., Milosavljević, M. ve Milisavljević, S. (2013). Decisions on The Logistics Centers Location, Case of The Balkan Peninsula. *Annals of the Oradea University Fascicle of Management and Technological Engineering*. 2(2): 330-338. DOI:10.15660/AUOFMTE.2013-2.2933

TRACECA, *İnvestment*. <http://www.traceca-org.org/en/investments/>, (20.12.20)

TRACECA. *Organizasyon Şeması*. <https://traceca.uab.gov.tr/organizasyon-yapisi>, (13.04.2021)

Trend News Agency. (2020). Kulevi Oil Terminal Reveals Volume of Transshipment. <https://en.trend.az/business/energy/3241184.html>, (17.03.2021).

Tsagareli, G. (04.10.2013). Avrupa-Kafkas-Asya Ulaştırma Koridoru. *Gürcistan Ansiklopedisi*.

http://georgianencyclopedia.ge/index.php/%E1%83%94%E1%83%95%E1%83%A0%E1%83%9D%E1%83%9E%E1%83%90_%E2%80%93%E1%83%99%E1%83%90%E1%83%95%E1%83%99%E1%83%90%E1%83%A1%E1%83%98%E1%83%90_%E2%80%93%E1%83%90%E1%83%96%E1%83%98%E1%83%98%E1%83

%A1_%E1%83%A1%E1%83%90%E1%83%A2%E1%83%A0%E1%83%90%E1%83%9C%E1%83%A1%E1%83%9E%E1%83%9D%E1%83%A0%E1%83%A2%E1%83%9D_%E1%83%93%E1%83%94%E1%83%A0%E1%83%94%E1%83%A4%E1%83%90%E1%83%9C%E1%83%98 (12.02.21).

Tutar, E., Tutar, F. ve Eren, M.V. (Temmuz 2009). Uluslararası Ulaşım Koridorunda Yeni Bir Açılım: TRACECA Projesi ve Türkiye. *Mevzuat Dergisi*. <https://www.mevzuatdergisi.com/2009/07a/01.htm>, (12.05.2020).

UNESCAP, United Nations Economic and Social Commission for Asia and the Pacific (2020). *Value-added Services of Logistics Centres in Port Areas*. https://www.unescap.org/sites/default/files/pub_2194_ch3.pdf, (30.03.2020).

UNESCO. (2020). *About the Silk Roads*. <https://en.unesco.org/silkroad/about-silk-roads>, (29.03.2020).

Uysal, O. (2016). Viking Treni Gürcistan'a Yöneldi. *Rail Turkey Tr*. <https://tr.railturkey.org/2016/01/15/viking-treni-gurcistana-yoneldi>, (14.05.2020).

Wagener, N. (2017). Intermodal Logistics Centres and Freight Corridors – Concepts and Trends. *LogForum*. 13(3): 273-283. DOI: 10.17270/J.LOG.2017.3.3

Wang, B., Xlong, H. ve Jiang, Ch. (2014). A Multicriteria Decision Making Approach Based on Fuzzy Theory and Credibility Mechanism for Logistics Center Location Selection. *Scientific World Journal*. 10: 1-9

Wang, J., Chen, H., Rogers, D., Ellram, L. ve Grawe, S. A Bibliometric Analysis Of Reverse Logistics Research (1992-2015) And Opportunities For Future Research. *International Journal of Physical Distribution and Logistics Management*. 47(8): 666-687

Yapraklı, T.Ş. ve Ünal, M. (2017). Küresel Lojistik Performans Endeksi ve Türkiye'nin Son 10 Yıllık Lojistik Performansının Analizi. *Atatürk Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Dergisi*. 31(3): 593-594

Yıldırım, K. ve Erol, D. (2016). Rekabet ve Değer Zinciri Çerçevesinde Lojistik Kümelenmesi ve Ankara Lojistik Üssü. *Trakya Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*. 18(2): 395-420

Yılmaz, F. (2019). Mekansal Anlamda Lojistik Merkez Kavramı ve Hadımköy Lojistik Merkezi. *Kent Kültürü ve Yönetimi Hakemli Elektronik Dergi*. 12(1): 186-199.

Zak, J. ve Weglinski, S. (2014). The Selection of The Logistics Center Location Based on MCDM/A Methodology. *Transportation Research Procedi*. 3: 555 – 564.

Mekhdiev, E.T. (2018). Avrupa-Asya Ulaştırma Koridoru ve Avrasya Ekonomik Birliği. *Uluslararası Analitik Dergisi*. (2): 47-56



EK 1: Gönüllü onam formu (Türkçesi)

Tarih .../.../.....

“Gürcistan'ın bölgesinde lojistik bir üs olma potansiyelinin değerlendirilmesi”

Sayın Katılımcı!

Bu çalışma, DEÜ üniversitesi, Lojistik Yönetimi Bölümü öğrencisi Ala Pagava tarafından yapılmaktadır. Gürcistan jeopolitik konumuna bağlı olarak, bölgesel lojistik üs olma potansiyelini taşımaktadır. Gürcistan bölgesinde lojistik bir üs olma potansiyelinin değerlendirilmesi ve bu fonksiyonunun kullanılması ülkenin ekonomik gelişmesinin üzerinde büyük etki sağlamaktadır.

Çalışma kapsamında katılımcıların kriterlerini değerlendikten sonra sizi Delphi çalışmasında katılmaya davet ediyoruz. Sizden araştırma konusu ile ilgili uzmanlığınıza göre fikirleriniz alınmaktadır. Araştırmada kişisel verileriniz ve kimliğinize ait bilgiler paylaşılmamaktadır. Bu araştırmaya katılım gönüllük esasına dayalı. Bu çalışmaya katılımınız “Gürcistan'ın bölgesinde lojistik bir üs olma potansiyelinin Değerlendirmesi” konusunda bilgilenmenize katkıda bulunabilir. 20-40 dakika sürecek bu uygulamada yer alan aşamalar, kişisel rahatsızlık verecek nitelikte değildir. Çalışma hakkında istediğiniz sorularınız için araştırmayı yürüten Ala Pagava'ya (

) iletişim kurabilirsiniz.

“Bu çalışma için gönüllü olmak istedim ve istediğim zamanda kesip çıkabileceğimi biliyorum. Bu araştırma kapsamında gereken Delphi Tekniği uygulamasında yer alacağımı biliyorum. Verdiğim bilgilerin bilimsel yayımlarda kullanılmasını kabul ediyorum. Araştırma süresince anket-formlar doldurulacağını biliyorum. Anket tez kapsamı dışında kullanılmayacağını biliyorum.

Araştırmada katılmaya kabul ediyorum.”

☐Evet

☐Hayır

Ad Soyad

İmzası

Teşekkürler

EK 2: Delphi Çalışması 1. Tur Soru Formu (Türkçesi)

Sayın Yetkili!

Gürcistan jeopolitik konumuna bağlı olarak , bölgesel lojistik üs olma potansiyelini taşımaktadır. Gürcistan bölgesi'nde lojistik bir üs olma potansiyelinin değerlendirilmesi ve bu fonksiyonunun kullanılması ülkenin ekonomik gelişmesinin üzerinde büyük etki sağlamaktadır. Son zamanlarda Gürcistan'da deniz, demir, karayolu ve havayolu altyapıları gelişmektedir. Bu durum hem Gürcistan'ın bölgesinde transit yük taşımacılığını artıracak hem de bölgesinde lojistik bir üs olmasına katkı sağlayacaktır. Ayrıca, ülke gelirini olumlu yönde etkileyebilecek, istihdam olanaklarını artıracak, üretim, ticaret, ziraat ve turizm sektörü geliştirecektir. Bu çalışmada Gürcistan'ın bölgesinde bir lojistik üs olma potansiyelinin değerlendirilmesi hedeflenmiştir.

Bu amaca ulaşmak için nitel bir araştırma yöntemi olan Delphi yöntemi uygulanacaktır. Önemli uzlaşma araçlarından biri olan Delphi yönteminde amaç, bir probleme ilişkin uzman görüşlerini sistematik biçimde ele almak ve probleme farklı açılardan bakan bireylerin yüz yüze gelmeden uzlaşmalarını sağlamaktır. İki aşamadan oluşan çalışmanın ilk aşaması, Gürcistan bölgesi'ne bir lojistik üs olma potansiyelinin algıları ile ilgili yoruma dayalı ucu açık sorulardan oluşmaktadır. İlk aşamadan elde edilecek bulgulardan faydalanılarak ikinci aşama soru formu hazırlanacaktır. Araştırma süresince elde edilecek bilgiler sadece istatistik amaçlı kullanılacak, katılımcıların adları ve özel bilgileri kesinlikle açıklanmayacaktır.

Soru formu lojistik alanında faaliyet gösteren özel ve kamu işletmeleri çalışanlarınca değerlendirilecek olup, cevapların () e-posta adresime adresine ulaştırılması gerekmektedir. Yardımlarınız için şimdiden teşekkürlerimi sunarım.

Saygılarımla!

Ala Pagava

Bu çalışma Prof.Dr. İsmail Bilge Çetin'in danışmanlığında gerçekleştirilmektedir.

E-Posta:

1. AŞAMA SORU FORMU

Öncelikle, Gürcistan'ın bölgesinde lojistik bir üs olma potansiyelinin değerlendirilmesiyle ilgili yaptığımız araştırmamızın ilk aşamasına katılmayı kabul ettiğiniz için teşekkür ederiz.

SORULAR

(Araştırmanın bu aşamasında tecrübe, gözlem ve düşünceleriniz doğrultusunda, Gürcistan bölgesi'ne bir lojistik üs olma potansiyeli ile ilgili dört soru cevaplamanız beklenmektedir. Sorulara olabildiğince kapsamlı cevaplar vermenizi rica ederiz.)

1. Sizce, Gürcistan'ın bölgesel bir lojistik üs olması mümkün müdür ?
2. Sizce, Gürcistan bölgesel bir lojistik üs olabilmek için gerekli olanaklara sahiptir midir?
3. Sizce, Gürcistan'ın bölgesel bir üs olmasında karşılaşılabilecek zorluklar nelerdir?
4. Sizce, Gürcistan'ın bölgesel bir lojistik üs olmasında özel ve kamu sektörünün rolü ne olacaktır?

EK 3: Delphi Çalışması 2. Turu Soru Formu(Türkçesi)

Öncelikle, Gürcistan'daki lojistik alanında çalışanlara lojistik üs olmasına yönelik oluşturulan araştırmamızın ikinci turuna katılmayı kabul ettiğiniz için teşekkür ederiz.

PROFİL BİLGİLERİ

1. Adınız Soyadınız:
2. Şirketteki Göreviniz:
3. Sektördeki Çalışma Süreniz: (ay/yıl)
4. Eğitim Durumunuz:

KURUM BİLGİLER

1. Kurumun Adı:
2. Kurumun Faaliyet alanı:

Çalışmanın sonuçlarını tarafınıza iletmemizi ister misiniz?

() Evet () Hayır

Aşağıda yer alan ifadeleri okuduktan sonra, ifadeler hakkındaki düşüncenizi yanlarındaki E- Evet Katılıyorum, H- Hayır Katılmıyorum ya da Y- Yorumsuz kutucuklarından birini işaretleyerek belirtiniz.

I. Maiyetler	E	H	Y
1. Gürcistan'da lojistik bir üs kurmak için enerji kaynağın maliyeti uygundur.			
2. Gürcistan'da lojistik bir üs kurmak için arazi maliyeti uygundur.			
3. Gürcistan'da lojistik bir üs kurmak için işgücü maliyeti uygundur.			
4. Gürcistan'da lojistik bir üs kurmak için kira maliyeti uygundur.			
5. Gürcistan'da lojistik bir üs kurmak için ulaştırma maliyeti uygundur.			
6. Gürcistan'da lojistik bir üs kurmak için tesis inşaat maliyeti uygundur.			
7. Gürcistan'da lojistik bir üs kurmak için liman masrafları uygundur.			
8. Gürcistan'da lojistik bir üs kurmak için sınır geçiş masrafları uygundur.			

II. Altyapı	E	H	Y
1. Gürcistan'ın lojistik bir üs olma potansiyelini değerlendirirken ülkede lojistik hizmeti sunmak için yeterli tesis alanı bulunmaktadır.			
2. Gürcistan'ın lojistik bir üs olma potansiyelini değerlendirirken ülkede lojistik hizmeti sunmak için genel altyapı bulunmaktadır.			
3. Gürcistan'ın lojistik bir üs olma potansiyelini değerlendirirken ülkede lojistik hizmeti sunmak için ana liman bulunmaktadır.			
4. Gürcistan'ın lojistik bir üs olma potansiyelini değerlendirirken ülkede lojistik h4izmeti sunmak için havalimanı altyapı imkanları bulunmaktadır.			
5. Gürcistan'ın lojistik bir üs olma potansiyelini değerlendirirken ülkede lojistik hizmeti sunmak için karayolu altyapı imkanları bulunmaktadır.			
6. Gürcistan'ın lojistik bir üs olma potansiyelini değerlendirirken ülkede lojistik hizmeti sunmak için telekomünikasyon ve E-busins/internet altyapısı bulunmaktadır.			
7. Gürcistan'ın lojistik bir üs olma potansiyelini değerlendirirken ülkede lojistik hizmeti sunmak için tüm ulaştırma sistemlerinin küresel sistemine entegrasyonu sağlanmaktadır.			
8. Gürcistan'ın lojistik bir üs olma potansiyelini değerlendirirken ülkede lojistik hizmeti sunmak için su, gaz, elektrik altyapısı sağlanmaktadır.			
9. Gürcistan'ın lojistik bir üs olma potansiyelini değerlendirirken ülkede lojistik hizmeti sunmak için ulusal ve uluslararası şirketlerin ofisleri bulunmaktadır.			
10. Gürcistan'ın lojistik bir üs olma potansiyelini değerlendirirken ülkede lojistik hizmeti sunmak için demiryolu altyapı imkanları bulunmaktadır.			
III. Pazar	E	H	Y
1. Gürcistan'ın lojistik bir üs olma potansiyelini değerlendirirken lojistik hizmeti sunmak için Avrupa pazarına yakınlık ve erişim önemli unsurdur.			
2. Gürcistan'ın lojistik bir üs olma potansiyelini değerlendirirken lojistik hizmeti sunmak için nüfusa yakınlık önemli unsurdur.			
3. Gürcistan'ın lojistik bir üs olma potansiyelini değerlendirirken lojistik hizmeti sunmak için çevre ülkelerdeki pazar potansiyel önemli unsurdur.			
4. Gürcistan'ın lojistik bir üs olma potansiyelini değerlendirirken lojistik hizmeti sunmak için çevre ülkelerdeki pazar büyüme oranı önemli unsurdur.			
5. Gürcistan'ın lojistik bir üs olma potansiyelini değerlendirirken lojistik hizmeti sunmak için çevre ülkelerdeki pazar büyüklüğü önemli unsurdur.			
6. Gürcistan'ın lojistik bir üs olma potansiyelini değerlendirirken lojistik hizmeti sunmak için çevre ülkelerdeki pazar istikrarı önemli unsurdur.			
7. Gürcistan'ın lojistik bir üs olma potansiyelini değerlendirirken lojistik hizmeti sunmak için tedarikçi ülkelerin varlığı önemlidir.			
IV. Hükümet Politikaları ve Teşvikleri	E	H	Y
1. Gürcistan'ın lojistik bir üs olma potansiyelini değerlendirirken ülkede lojistik hizmeti sunmak için vergi oranları önemli unsurdur.			
2. Gürcistan'ın lojistik bir üs olma potansiyelini değerlendirirken ülkede lojistik hizmeti sunmak için vergi politikaları (kurumsal vergisinin teşvikleri) önemli unsurdur.			
3. Gürcistan'ın lojistik bir üs olma potansiyelini değerlendirirken ülkede lojistik hizmeti sunmak için yasal düzenlemelerin diğer ülkelerle uyumu önemli unsurdur.			
4. Gürcistan'ın lojistik bir üs olma potansiyelini değerlendirirken ülkede lojistik hizmeti sunmak için gümrük tarifleri ve düzenlemeleri önemli unsurdur.			
5. Gürcistan'ın lojistik bir üs olma potansiyelini değerlendirirken ülkede lojistik hizmeti sunmak için gümrük procedürlerinin basitliği önemli unsurdur.			
6. Gürcistan'ın lojistik bir üs olma potansiyelini değerlendirirken ülkede lojistik hizmeti sunmak için ticari engeller önemli unsurdur.			
7. Gürcistan'ın lojistik bir üs olma potansiyelini değerlendirirken ülkede lojistik hizmeti sunmak için doğrudan yabancı sermaye yatırımlarına karşı hükümet teşvikler önemli unsurdur.			
8. Gürcistan'ın lojistik bir üs olma potansiyelini değerlendirirken ülkede lojistik hizmeti sunmak için lojistik performans endeksi önemli unsurdur.			
9. Gürcistan'ın lojistik bir üs olma potansiyelini değerlendirirken ülkede lojistik hizmeti sunmak için altyapı yatırımları önemli unsurdur.			
10. Gürcistan'ın lojistik bir üs olma potansiyelini değerlendirirken ülkede lojistik hizmeti sunmak için Ülkenin çekiciliği önemli unsurdur.			

V. Ulaştırma ve Lojistik	E	H	Y
1. Gürcistan'ın lojistik bir üs olma potansiyelini değerlendirirken ülkede lojistik hizmeti sunmak için ulaşım imkanları (deniz, Kara, hava, demiryolu) önemli unsurdur.			
2. Gürcistan'ın lojistik bir üs olma potansiyelini değerlendirirken ülkede lojistik hizmeti sunmak için modern lojistik sağlayıcıların varlığı önemli unsurdur.			
3. Gürcistan'ın lojistik bir üs olma potansiyelini değerlendirirken ülkede lojistik hizmeti sunmak için lojistik merkezlerinin varlığı önemli unsurdur.			
4. Gürcistan'ın lojistik bir üs olma potansiyelini değerlendirirken ülkede lojistik hizmeti sunmak için tır varlığı önemli unsurdur.			
5. Gürcistan'ın lojistik bir üs olma potansiyelini değerlendirirken ülkede lojistik hizmeti sunmak için depolama alanı önemli unsurdur.			
6. Gürcistan'ın lojistik bir üs olma potansiyelini değerlendirirken ülkede lojistik hizmeti sunmak için liman sahalarının yeterliği önemli unsurdur.			
7. Gürcistan'ın lojistik bir üs olma potansiyelini değerlendirirken ülkede lojistik hizmeti sunmak için ulaşım bağlantısı (Diğer şehirler ve ülkeler) önemli unsurdur.			
8. Gürcistan'ın lojistik bir üs olma potansiyelini değerlendirirken ülkede lojistik hizmeti sunmak için intermodal terminallerin varlığı önemli unsurdur.			
9. Gürcistan'ın lojistik bir üs olma potansiyelini değerlendirirken ülkede lojistik hizmeti sunmak için gemi ve uçak seferleri ve sıklığı önemli unsurdur.			
10. Gürcistan'ın lojistik bir üs olma potansiyelini değerlendirirken ülkede lojistik hizmeti sunmak için liman ve havalimanlarına erişim önemli unsurdur.			
11. Gürcistan'ın lojistik bir üs olma potansiyelini değerlendirirken ülkede lojistik hizmeti sunmak için lojistik ve ulaşım alanında deneyimli firmaların varlığı önemli unsurdur.			
12. Gürcistan'ın lojistik bir üs olma potansiyelini değerlendirirken ülkede lojistik hizmeti sunmak için ulaşım koridorlarına yakınlığı önemli unsurdur.			
13. Gürcistan'ın lojistik bir üs olma potansiyelini değerlendirirken ülkede lojistik hizmeti sunmak için trafik sıkışıklığı önemli unsurdur.			
14. Gürcistan'ın lojistik bir üs olma potansiyelini değerlendirirken ülkede lojistik hizmeti sunmak için ekonomi ve siyasi birliklerin etkisi önemli unsurdur.			
15. Gürcistan'da bir üs olma potansiyelinin değerlendirirken ülkede lojistik hizmeti sunmak için coğrafi konum önemli unsurdur.			
16. Gürcistan'da bir üs olma potansiyelinin değerlendirirken ülkede lojistik hizmeti sunmak için serbest bölgenin yakınlığı önemli unsurdur.			
17. Gürcistan'da bir üs olma potansiyelinin değerlendirirken ülkede lojistik hizmeti sunmak için ulaşım koridorlarına yakınlık önemli unsurdur.			
18. Gürcistan'da bir üs olma potansiyelinin değerlendirirken ülkede lojistik hizmeti sunmak için Limanlar, havalimanlarına ve demir yoluna yakınlık önemli unsurdur.			

VI. Ekonomi	E	H	Y
1. Gürcistan'ın lojistik bir üs olma potansiyelini değerlendirirken ülkede lojistik hizmeti sunmak için iş ve lojistik hizmetler önemli bir unsurdur.			
2. Gürcistan'ın lojistik bir üs olma potansiyelini değerlendirirken ülkede lojistik hizmeti sunmak için şirketler arası işbirliği varlığı önemli bir unsurdur.			
3. Gürcistan'ın lojistik bir üs olma potansiyelini değerlendirirken ülkede lojistik hizmeti sunmak için ekonomi büyüme oranı önemli bir unsurdur.			
4. Gürcistan'ın lojistik bir üs olma potansiyelini değerlendirirken ülkede lojistik hizmeti sunmak için ekonomik ve politik stabilite önemli bir unsurdur.			
5. Gürcistan'ın lojistik bir üs olma potansiyelini değerlendirirken ülkede lojistik hizmeti sunmak için finansal servislerin varlığı önemli bir unsurdur.			
6. Gürcistan'ın lojistik bir üs olma potansiyelini değerlendirirken ülkede lojistik hizmeti sunmak için finansal stabilite önemli bir unsurdur.			

VII. Beşeri Sermaye		E	H	Y
1.Gürcistan'ın lojistik bir üs olma potansiyeli değerlendirilirken	ülkede lojistik hizmeti sunmak için işgücü kalitesi önemli unsurdur.			
2.Gürcistan'ın lojistik bir üs olma potansiyeli değerlendirilirken	ülkede lojistik hizmeti sunmak için işgücü verimliliği önemli unsurdur.			
3.Gürcistan'ın lojistik bir üs olma potansiyeli değerlendirilirken	ülkede lojistik hizmeti sunmak için işsizlik oranı önemli unsurdur.			
4.Gürcistan'ın lojistik bir üs olma potansiyeli değerlendirilirken	ülkede lojistik hizmeti sunmak için üniversite ve meslek okulları önemli unsurdur.			
5.Gürcistan'ın lojistik bir üs olma potansiyeli değerlendirilirken	ülkede lojistik hizmeti sunmak için çalışma saatleri önemli unsurdur.			
6.Gürcistan'ın lojistik bir üs olma potansiyeli değerlendirilirken	ülkede lojistik hizmeti sunmak için yaşam çevresi önemli unsurdur.			

