



KIRGIZİSTAN-TÜRKİYE MANAS ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
İŞLETME ANABİLİM DALI

KIRGIZİSTAN'DA FAALİYET GÖSTEREN LOJİSTİK
FİRMALARI YÖNETCİLERİNİN LOJİSTİK ANLAYIŞI ÜZERİNE
BİR ARAŞTIRMA

FATİH KARAKAYA

YÜKSEK LİSANS TEZİ

MAYIS-2024

KIRGIZİSTAN-TÜRKİYE MANAS ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
İŞLETME ANABİLİM DALI

KIRGIZİSTAN'DA FAALİYET GÖSTEREN LOJİSTİK
FİRMALARI YÖNETCİLERİNİN LOJİSTİK ANLAYIŞI ÜZERİNE
BİR ARAŞTIRMA

HAZIRLAYAN
FATİH KARAKAYA

DANIŞMAN
Yrd.Doç.Dr. SEYİL NAJIMUDINOVA

YÜKSEK LİSANS TEZİ

MAYIS-2024

KABUL VE ONAY

Fatih Karakaya tarafından hazırlanan “Kırgızistan’da Faaliyet Gösteren Lojistik Firmaları Yöneticilerinin Lojistik Anlayışı Üzerine Bir Araştırma” adlı tez çalışması aşağıdaki jüri tarafından OY BİRLİĞİ/ OY ÇOKLUĞU ile Kırgızistan-Türkiye Manas Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü İşletme Anabilim Dalında YÜKSEK LİSANS TEZİ olarak kabul edilmiştir

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

Jüri	Unvanı, Adı Soyadı	Kurumu	Onay	İmza
Başkan				
Üye (Danışman)				
Üye				
Üye				
Üye				

ONAY

Bu tezin kabulü Enstitü Yönetim Kurulunun tarih vesayılı kararı ile onaylanmıştır.

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

Prof.Dr. Kadir ARDIÇ
Sosyal Bilimler Enstitüsü Müdürü





ETİK BEYAN

Tez içindeki tüm verilerin akademik kurallar çerçevesinde elde edildiğini, görsel ve yazılı tüm bilgi ve sonuçların akademik ve etik kurallara uygun olarak sunulduğunu, kullanılan verilerde herhangi bir tahrifat yapılmadığını, yararlanılan eserlere eksiksiz atıf yapıldığını, tezde yer alan verilerin hiç bir üniversitede herhangi bir tez çalışmasında kullanılmadığını ve tez yazım kurallarına uygun hazırlandığını beyan ederim.



FATİH KARAKAYA

ÖNSÖZ

Çalışma boyunca her türlü yol gösterici olan, olumlu tavrıyla beni cesaretlendiren, bilgi birikimiyle çalışmama farklı açılardan bakmamı sağlayan beraber çalışmaktan ve her zaman öğrencisi olmaktan gurur duyduğum değerli danışmanım Yrd.Doç.Dr. Seyil NAJIMUDINOVA hocama sonsuz teşekkür ederim.

MAYIS 2024

FATİH KARAKAYA

İÇİNDEKİLER

KABUL VE ONAY	i
ETİK BEYAN.....	iv
ÖNSÖZ	v
İÇİNDEKİLER	vi
TABLolar LİSTESİ.....	vii
ŞEKİLLER LİSTESİ	ix
ÖZET	x
SUMMARY	xxix
GİRİŞ	1
I. BÖLÜM.....	2
1. LİTERATÜR	2
1.1. Lojistik ve Lojistik Kavramı.....	2
1.1.1. Lojistik Tanımı	3
1.1.2. Lojistiğin Tarihsel Gelişimi	4
1.1.3. Lojistiğin Amaçları ve Ülkeleri	7
1.1.4. Lojistik Yönetimi	9
1.1.5. Lojistikle İlgili Kavramlar	15
1.2. Lojistik Faaliyetler	32
1.2.1. Müşteri Hizmetleri	34
1.2.2. Nakliye / Taşıma	36
1.2.3. Depolama	45
1.2.4. Elleçleme / Ambalajlama.....	46
1.2.5. Satın Alma	48

1.2.6. Gümrükleme Faaliyetleri	49
II. BÖLÜM	52
2. KIRGIZISTANDA LOJİSTİK SEKTÖRÜNÜN GELİŞİMİ VE LOJİSTİK SEKTÖRÜ	52
2.1. Kırgızistan'da Lojistik Sektörü.....	52
2.1.2 Kırgızistan'ın Komşu Ülkeleri İle Olan Lojistik Bağlantısı.....	54
2.1.3. Kırgızistan'da Lojistik Sektörünün Gelişimi.....	56
2.1.4 Kırgızistan'ın Lojistik Sektöründeki Sorunları ve Gelişme Potansiyeli.....	58
2.2. Karayolu Taşımacılığı.....	61
2.3 Havayolu Taşımacılığı.....	69
2.4. Kırgızistan'da Lojistik Firmalarının Genel Yapısı.....	78
3. BULGULAR.....	82
4. SONUÇ VE ÖNERİLER.....	90
5. KAYNAKLAR	93
6. ÖZGEÇMİŞ	96
7.EKLER.....	98

TABLolar LİSTESİ

Tablo 1.1. Lojistiğin Tarihsel Gelişimi	6
Tablo 1.2. Lojistik Yönetimin Temel Evreleri.....	13
Tablo 1.3. Lojistik Faaliyetleri.....	16
Tablo 1.4. Geliştirilmiş Tedarik Zinciri	24
Tablo 1.5. Taşımacılık Türlerinin Karşılaştırılması.....	39

Tablo 1.6. Demiryolu Taşımacılığının Avantaj ve Dezavantajları	42
Tablo 1.7. Havayolu Taşımacılığının Avantajları ve Dezavantajları	44
Tablo 2.1. 2009-2018 Yılları Arasında Tüm Taşıma Modları ile Mal Taşımacılığının Gelişimi.....	53
Tablo 2.2. Kırgızistan’da Karayolu Taşımacılığı.....	Hata! Yer işareti tanımlanmamış.
Tablo 2.3. Kırgızistan’da Demiryolu Taşımacılığı ...	Hata! Yer işareti tanımlanmamış.



ŞEKİLLER LİSTESİ

Şekil 1.1. Lojistik Yönetimi	10
Şekil 1.2. Lojistik Yönetiminin Bileşenleri	12
Şekil 1.3. Lojistik Yönetimi Süreci	14
Şekil 1.4. Tedarik Zinciri Yönetim İçerisinde Lojistiğin Yeri	18
Şekil 1.5. Üretim Sistemi Modeli	22
Şekil 1.6. Şematize Edilmiş Tedarik Zinciri.....	25
Şekil 1.7. Lojistik Parti Türleri.....	27
Şekil 1.8. 3PL ile 4PL Arasındaki İlişki.....	29
Şekil 1.9. Lojistiğin Temel Çalışma Alanları	34
Şekil 1.10. Taşıma Türü Seçiminde Etkili Olan Faktörler	37

ÖZET

KIRGIZİSTAN'DA FAALİYET GÖSTEREN LOJİSTİK FİRMALARI YÖNETCİLERİNİN LOJİSTİK ANLAYIŞI ÜZERİNE BİR ARAŞTIRMA

Mevcut ekonomik ortamda, ürünlerin amaçlanan tüketim kanallarına zamanında teslimini sağlamak için lojistik faaliyetlerin verimli bir şekilde yürütülmesi büyük önem taşımaktadır. Dünya giderek birbirine bağlı hale geldikçe, bu kanallar yerel sınırların ötesine geçerek küresel bir pazarı kapsayacak şekilde genişledi. Sonuç olarak, küresel ölçekte rekabetçi kalabilmek için üretimi kıtalar arasında genişletmek ve daha geniş bir tüketici tabanına hitap etmek zorunludur. Başlangıçta lojistik öncelikle taşımacılıkla ilişkilendiriliyordu. Ancak koşullar geliştikçe ve sınırlar genişledikçe konsept, depolama, taşıma, geri dönüşüm, paketleme ve taşıma gibi çeşitli diğer hususları da kapsadı. Sonuç olarak, yalnızca etkin izlemeyi değil, aynı zamanda hızlandırılmış operasyonları da gerektiren çok yönlü sistemler kuruldu. Küresel ekonominin dinamik yapısı lojistik sektörünün öneminin sürekli artmasına neden olmuştur. Yapılan çok sayıda araştırma, dünya çapındaki ülkelerin ekonomilerini güçlendirmenin bir yolu olarak lojistik altyapılarının geliştirilmesine öncelik verdiklerini ortaya koyuyor.

Kırgızistan, stratejik coğrafi konumu nedeniyle hem siyasi hem de ekonomik sonuçları olan önemli jeopolitik avantajlara sahiptir. Bu avantajlı konumun etkin bir şekilde kullanılması ve uygulanmasıyla Kırgız ekonomisinin önemli bir olumlu etki yaşayacağı öngörülmektedir. Sonuç olarak, lojistik faaliyetler artık yalnızca ticari işlemler olarak görülmüyor, daha geniş bir kapsamı kapsayacak şekilde genişliyor ve ülke içinde önemli bir ekonomik gelir kaynağı olarak ortaya çıkıyor. Kırgızistan'ın ekonomik ve sosyal manzarası da salgının küresel etkilerine tepki olarak değişikliklere uğradı ve bu da ticari yapısını daha da etkiledi. Dünya Bankası Lojistik Endeksi'ne göre sürekli ilerleyen bir ülke olan Kırgızistan'ın, son yıllarda lojistik sektöründe altyapı ve fiziki koşulların iyileştirilmesi konusunda önemli ilerlemeler kaydettiği istatistiksel verilere dayanılarak ortaya çıkıyor.

Bu ilerleme, ülkenin Dünya Lojistik Endeksi'nde 132'den 108'e düşen sıralamasındaki iyileşmeye de yansıdı. Kırgızistan Ulaştırma Bakanlığı, şu anda geçiş aşamasında olan lojistik sektöründeki paydaşların, bu konuda çalışmalar başlattığını duyurdu. Eğitimsel ve siyasi altyapının daha da geliştirilmesi. Bu çalışmada sektörün mevcut durumu

hakkında fikir sahibi olmak ve geleceğe yönelik öngörülerde bulunmak amacıyla anketler gerçekleştirilecek ve birebir görüşmeler gerçekleştirilerek veri toplanacak ve sektör paydaşlarının bakış açılarına ilişkin kapsamlı bir genel bakış sunulacaktır.

Anahtar Kelimeler: Lojistik, Nakliyat, Kırgızistan, Uluslararası Lojistik



КЫРГЫЗСТАНДА ИШТЕП ЖАТКАН ЛОГИСТИКАЛЫК КОМПАНИЯЛАРДЫН ЖЕТЕКЧИЛЕРИНИН ЛОГИСТИКАНЫ ТҮШҮНҮҮСҮН ИЗИЛДӨӨ

Учурдагы экономикалык шарттарда логистикалык иш-аракеттердин натыйжалуу жүргүзүлүшү, продукциянын болжолдонгон керектөө каналдары аркылуу өз убагында жеткирилишин камсыз кылуу өтө маанилүү. Дүйнө барган сайын өз ара байланышта болуп, бул каналдар глобалдык жекшемби күнүн камтуу үчүн жергиликтүү чек аралардан тышкары кеңейди. Демек, дүйнөлүк масштабда атаандаштыкка туруштук берүү үчүн континенттерде өндүрүштү кеңейтүү жана кеңири керектөөчү палубаны тартуу өтө маанилүү.

Башында логистика биринчи кезекте транспортко байланыштуу болгон. Бирок шарттар жакшырып, чек аралар кеңейген сайын, концепция сактоо, ташуу, кайра иштетүү, таңгактоо жана ташуу сыяктуу көптөгөн башка аспектилерди камтыды. Натыйжада, натыйжалуу мониторингди гана эмес, тездетилген операцияларды да талап кылган универсалдуу тутумдар түзүлдү. Дүйнөлүк экономиканын динамикалык мүнөзү логистика секторунун маанилүүлүгүнүн туруктуу өсүшүнө алып келди. Жүргүзүлгөн көптөгөн изилдөөлөр көрсөткөндөй, дүйнө жүзү боюнча өлкөлөр экономикасын чыңдоонун каражаты катары логистикалык инфраструктурасын өнүктүрүүгө артыкчылык беришет. Стратегиялык географиялык жайгашуусунун аркасында Кыргызстан Олуттуу геосаясий артыкчылыктарга ээ, алар саясий жана экономикалык кесепеттерге ээ. Бул пайдалуу абалды натыйжалуу пайдалануу жана ишке ашыруу менен Кыргызстандын экономикасы олуттуу оң таасирге ээ болот деп болжолдонууда. Натыйжада, логистикалык иш-аракеттер коммерциялык операциялар катары гана каралбай, кеңири масштабда кеңейип, өлкө ичиндеги экономикалык кирешенин маанилүү булагы болуп калды. Пандемиянын глобалдык кесепеттерине жооп катары Кыргызстандын экономикалык жана социалдык ландшафты да өзгөрүүлөргө дуушар болду, бул анын Коммерциялык түзүмүнө дагы көбүрөөк таасирин тийгизди. Статистикалык маалыматтарга таянсак, Кыргызстан, Дүйнөлүк банктын логистика индексине ылайык дайыма өнүгүп келе жаткан өлкө, акыркы жылдары логистика секторунда инфраструктураны жана физикалык шарттарды жакшыртууда олуттуу ийгиликтерге жетишкендиги айкын болууда. Бул прогресс

өлкөнүн рейтингинин жакшырышында да чагылдырылган, ал дүйнөлүк логистикалык индексте 132ден 108ге чейин төмөндөгөн. Кыргызстандын Транспорт министрлиги учурда өткөөл этапта турган логистика тармагындагы кызыкдар тараптар бул маселе боюнча иш баштаганын жарыялады. Билим берүү жана саясий инфраструктураны андан ары өнүктүрүү. Бул изилдөө тармактын учурдагы абалы жөнүндө түшүнүк алуу жана келечекке божомолдорду жасоо үчүн сурамжылоолорду жүргүзөт, ошондой эле маалыматтарды чогултуу жана тармактын кызыкдар тараптарынын көз карашын ар тараптуу карап чыгуу үчүн жекеме-жеке маектешүүлөрдү өткөрөт.

2.1. Транзит-транспорттук потенциалын

Негизги транспорттук каттамдар Республикада Бююргызстан камсыз кылат бириктирүү менен Кытай аркылуу Иркештам жана Тургарт, жана Орусия менен Казакстан аркылуу. Көз карандысыздык жылдары проведен ремонт дороги " Ош – Сары Таш – Иркештам алкагында долбоордун АӨБ, жол, соединяющая Бишкек жана Тараз (Казакстанда), крремонтрована эсебинен каржылоо кыргыз өкмөтү. Толуктоо, жол, соединяющая Ош жана Баткен, жылдынремонтрована эсебинен каржылоо ЕРӨБ. Негизинен Кыргызстан аркылуу керектелүүчү товарлар Кытайдан ж. б. Дээрликесь импорттоо жана экспорттоо автомобилдик ташуулар ишке ашырылат. Негизги экспорт – жемиштер жана жашылчалар, ташылуучу-жылдарга каратаыргызском транспортунда Казакстан жана Россияга. Европейские рынокторго көбүнчө жабык, бул продукция үчүн болгондугунан үчүн шарттар жок болгон учурда тийиштүү сертификациялоо жана таңгактоо талаптарына ылайык, Европа Союзу.

Проблемочу является турмуше транспорт Кыраткарылбаган учурда кыргыз бан-соодада Кытай менен; өнүктүрүү зарылдыгын тастыктоо жана таңгактоочу ишканалардын өлкөдө сатууга жемиштер жана жашылчалар Кыргызстандын Европа Союзунун олколору.

Мүмкүн болгон жердин логистикалык борборлорду: Өкмөттө жөнүндөбсуждадери бир нече мүмкүн болгон жерлердин расположения логистикалык борборлорду. Транспорт министрлиги деп эсептейт аймагында ж. Бишкекнын жана Ош артыкчылыктуу участокторун. Айрым грузовые экспедиторлор эле деп эсептешет,-деп Бишкек артыкчылыктуу болуп саналат орду. Также предпочтительны село

Сары-Таш жана г.Нарын. Сары-Таш - бул арадан транспорт каттамдарын, соединяющих Таджикистан жана Кытай, ошондой эле аймак Фергана Кыргызстане. Нарын көрсөтөт маанилүү орду, т. к. анын болот превратить в ири перегрузочный борбору каратаитайскалардын товаров, импортируембаштапкы бардык региондоруна Кыргызстандын.

Экономика Борбордук Азия өлкөлөрүнүн эмес болуп саналат жана өз алдынча, ал эми көз каранды туруктуулук менен өз ара коңшулаш мамлекеттер. Ушундан улам, коопсуздукту сактоо транспорттук каттамдын өтө маанилүү көйгөй. Экономикалык өнүгүү көз каранды жана өз ара кызматташуу, региондогу, ошондой кыйла интенсивдүү интеграциялоо дүйнөлүк экономикалык системага өтө зарыл туруктуу өсүшү үчүн жана өнүктүрүү.

Бири кечендетүүчү факторлордун кеңейтүү европа менен азиянын ортосундагы соода жана Борбордук Азиянын болуп нерациональность көптөгөн элементтерин колдонуудагы транспорттук системасын региондогу жогорку транспорттук чыгымдар, төмөнкү натыйжалуулугу жана жеке кармалган. Темир жол транспорту болуу менен кыйла натыйжалуу ташууда аралыкка на дальние, көпчүлүк учурда мүмкүн эмес камсыз кылууга үзгүлтүксүз системасынын жүктөрдү жеткирүү жеринен жөнөтүү, жүктөрдү склад зарыл болгон керектөөчүлөргө автожолу эле унаа болуу менен көп универсальным караганда, темир жол, башкача айтканда жетишерлик кымбат түрү жеткирүү алыскы аралыкка.

Кеңири көз карандылык, ошондойавтомобильных ташууну дальние аралыкка жана натыйжасыз темир жол кызмат көмөктөшөт жогорку баалар жана төмөн ишенимдүүлүгүн ташууларды Борбордук Азиядагы. Системасын киргизүү аралаш ташууларды болуп логическим чечими менен Борбордук Азия үчүн, ошондой эле иштеп чыгуу тармагын туура спроектированных жана эксплуатацияланып жаткан логистикалык борборлорду өбөлгө түзөт натыйжалуулугун тармактарын аралаш ташууларды билдирди. Бул мүмкүндүк берет операторлоруна боюнча транспорттук кызматтар сунуш кылууга ылайыктуу системасын жүктөрдү жеткирүү жеринен жөнөтүү, жүктөрдү чейин пунктунун багыттагы, эмнени азайтып, транспорттук чыгымдарды көбөйтөт рентабелдүүлүк региондук транспорттун.

1. Пайдалануу жетишкендиктерди логистика транспортто болуп саналат, күрөө менен натыйжалуулугун жогорулатуу максатында транспорт комплекси жана активдештирүү жана аны интеграциялоонун дүйнөлүк транспорт тутумуна. Бүгүндө эч качан актуалдуу милдеттерди көбөйтүү ташуунун көлөмүн жогорулатуу, экономикалык ишинин натыйжалуулугун көп сандаган жүк ташуучу жана жүргүнчүлөрдү ташуучулар жана экспедиторлор. Внедриться жана өздөштүрүүгө, жаңы лор — бири жолдорунун үлүшүн көбөйтүү ташууларды ата мекендик ташуучулардын транспорт рыногу. Суроо экспортко транспорттук кызмат дүйнөдө жылдан жылга өсүүдө [Кизим а. А. Транспорттук логистика: пландоо, уюштуруу сервистик кызмат көрсөтүүлөрдүн. – Краснодар: Аврора, 2002. – С. 56].
2. Чет өлкөлүк ташуучулар пайдаланууда, алар тиешелүү транспорттук коридорлорду салыштырганда салттуу окружными маршруттар алышы мүмкүн үнөмдөөнү чейин 600 долл. үчүн контейнер жана 50 миң долл. үчүн авиаарейс — бул абдан маанилүү аргумент пайдасына транзитов аркылуу Кыргызстан. Учурларда керек болгон көйгөйдү чече тандоо ташуучунун, ал негизделиши белгилүү схема жана тандоо алгоритми анын похож жол-жобосуна берүүчүнү тандоо. Эгерде аныкталган транспорттун түрү, анда тийиш талдоо специфического транспорттук кызмат көрсөтүү рыногун, анда жарактуу, эреже катары, жетишерлик көп сандагы жүк ташуучулардын [Транспорттук логистика /Алдында ред. караңыз Миротина Л. Б.- М.: Панорама, 1996. – 211 с.].
3. Кыргызстанда айрыкча активдүү рыногу өнүгүүдө, автотранспорттук кызмат көрсөтүүлөрдүн. Автотранспорт менен перевозится ашык жүргүнчүлөрдүн 97% жана 95% жүк жалпы көлөмүнөн жүктөрдү жана жүргүнчүлөрдү бараткан транспорттун бардык түрлөрү менен. Узундугу Кыргыз Республикасында автомобиль жолдорун түзөт 34 миң чакырым, анын ичинен автомобиль жолдору жалпы пайдалануудагы 18 миң километр. Жалпы тармагын автожолдорду өзгөчө ролу үчүн экономиканын иштөөсүнүн ойнойт магистралдык жолунун эл аралык мааниси. Дээрлик бардык жолдор ачык болуп калды келүү үчүн ар кандай түрдөгү автомобилдердин жакынкы жана алыскы чет өлкөлөрдүн. Узундугу автомобиль жолдорунун эл аралык маанидеги 4160 км, анын ичинен көп 1600 чакырым кирет субрегиональную транспорт системасына азия жана европалык жолдорду (АТОЭСК, ТРАСЕКА) жана эл аралык жолдордун КМШ [Долотбакова А. К. Өркүндөтүү логистика — жолду кеңейтүү үчүн туризм чөйрөсүнүн /Кыргыз

Республикасынын/Актуалдуу маселелерин, экономика жана башкаруу: материалдар IV Междунар. науч. конф. (Москва ш., июнь 2015 ж.). — М.: Буки-Веди, 2015. — С. 146-150.: Электрондук ресурс]. – Режим жетүү булагы: <http://moluch.ru/conf/econ/archive/134/pdf/>].

4. Буга карабастан, автомобиль жолдору, эл аралык маанидеги түзөт чегинде 22% ын жалпы пайдалануудагы жолдорду, аларга туура келет 50% дан жогору автоунаа ташуулар [Курманов У. Э өнүктүрүүнүн Келечектүү багыттарын транзиттик транспорттук ташууларды // Вестник Евразия улуттук университетинин.Л.Н.Гумилева. №3-4 (7-8), 2012. – С. 88: [Электрондук ресурс]. – Режим жетүү булагы: <http://enu.kz/repository/repository2013/vn19.pdf#4>]. Узундугу автомобиль жолдорун мамлекеттик маанидеги түзөт 5652 километра, же 30% жалпы пайдалануудагы жолдорду жана алардын үлүшүнө туура келет 40% автоунаа ташуу.

Талдоо колдонуудагы автомобиль жолдору боюнча жүк агымдарын республикасынын мүмкүндүк берет бөлүп төмөнкүдөй эл аралык транспорттук коридорлор:

Бишкек - Нарын – Торугарт чек арасы менен КЭР;

Бишкек – Алматы;

Ош – Сары Таш – Иркештам – чегин менен КЭР;

Чек арасы Тажикстан менен Карамык – Сары-Таш – Эркештам чек арасы менен КЭР;

Бишкек – Ош - " Аттуу Форум Болуп Өттү;

Бишкек – Чалдовар – чегин менен Казакстаном;

Суусамыр – Талас – Тараз;

Ош - Исфана – чегин менен Тажикстаном;

5. Балыкчы – Чолпон – Ата – Тюп – Кеген – чегин менен Казакстан [Мониторинг транспорттук коридорлорду. Презентация семинарда Институтунун БАРЭК. Бишкек, 25-26-июнь 2009. - С. 12].

Транзит менен автомобиль жолдору боюнча Кыргызстандын жүзөгө ашырылат ташуу көбүнчө республикалары ортосундагы Борбордук Азия жана Россия Федерациясындагы.

Көрсөткүчү боюнча натыйжалуулугун логистика Кыргызстан изилдөөгө ылайык, Дүйнөлүк банктын 2012-жыл үчүн занимал 91-орунду ичинен 155-жана өлкөлөрдүн (табл. 2.1). Жанаследования 2018-ж. ообавали дагы көп худшую баа, 108-орунду 163 дүйнөнүн. Таблицадан 2.1 керек, бул көрсөткүчтөрдүн начарлашы Кыргызстандын чатак боюнча ушундай позициялар боюнча бул Уюштуруу "эл аралык ташуулар", "Компетенттүүлүк секторун өркүндөтүү" жана "өз убагында жеткирүү". Башка үч көрсөткүчтөрү "Таможня", "Инфраструктура", "Байкоого жүктөрдүн кыймылынын" болот көрүүгө оң тенденциялар.

2.1-Таблица

Салыштыруу Индекси натыйжалуулугун логистика Кыргызстан үчүн 2012-жыл жана 2018-ж.

	Ранг	Тамож. ж. б. органдар	Инфра- струк- тура	(Макулда- оригинатор межд. ташууларды	Компетент- дык сектордун логистика	Байкоого движ. жүктөрдү	Своевре- менность жеткирүү
Германия 2012-ж	1	4,09	4,37	3,86	4,31	4,24	4,39
Кыргызстан 2012-ж.	108	2,75	2,38	2,22	2,36	2,64	2,94
Кыргызстан 2018-ж.	91	2,44	2,09	3,18	2,37	2,33	3,10

Маалымат булагы: The Logistics Performance Index and Its Indicators. Дүйнөлүк банк, 2018;
Индекси LPI-2016: ЕАЭБ минуса бардык көрсөткүчтөр боюнча: [Электрондук ресурс]. – Режим
жетүү булагы: <http://ap-st.ru/ru/news/11702/04-08-2016/>

6. Индекси LPI измеряет ишинин натыйжалуулугун чынжырлардын берүүлөрдү эл аралык соодалоо боюнча алты факторлорго: натыйжалуулугу бажылар, инфратүзүмүнүн сапаты, жөнөкөйлүгү эл аралык ташууларды уюштуруу, компетенциясы логистика, мүмкүнчүлүгүн байкоо жүргүзүү жүктөрдү сактоо, берүү мөөнөттөрүн, бааланат жана ар бир эки-жылдын (2007, 2010, 2012, 2014, 2016, 2018). Индекси натыйжалуулугун өркүндөтүү деңгээлине баа берет соода логистика, өлкөнүн пайдаланып, тиешелүү көрсөткүчтөр бажы жана башка экспорттук-импорттук жол-жоболорду, кызмат көрсөтүүлөрдүн сапаты логистика, инфраструктурасынын абалы ж. б. Өлкө кыйла жогору индекси натыйжалуулугун логистика ээ кыйла төмөн жүргүзүүгө чыгымдар соода операцияларын жана мыкты жыйынтыктарды ташууда товарлардын [Рейтинг LPI [Электрондук ресурс]. - Жетүү режими: <https://lpi.worldbank.org>].

7. Муну менен катар Кыргызстандын алдында ачылат жана жаңы келечеги логистике. Бул өнүктүрүүгө транзиттик аба каттамдарын. Бул үчүн төмөнкүлөр зарыл, биринчи кезекте, куруу жана өнүктүрүү сервистик инфраструктуранын эл аралык аэропортторунда Кыргызстандын "Манас" жана "Ош". Болжолдоо дүйнөлүк экономиканын өнүгүү дейт тургандыгы жөнүндө негизги финансылык жана товардык агымдарын XXI кылымда топтоштурулат нарын треугольнике АКШ – Европа - Түштүк-Чыгыш Азия жана Кытай. Менен башталган XXI кылымдын ташуулардын көлөмү европа менен азиянын ортосундагы Океанынын салыштырмалуу 1990-жылга көбөйдү 9 жолу. Бүгүн өлкөнүн Азиялык-социалдык комиссиясы (АТР), туура келет 60% ы глобалдык дүйнөлүк өндүрүштүн 40% - дүйнөлүк соода. Гана деңиз жолу трансконтинентальном билдирүүдө "Европа – Түштүк-Чыгыш Азия – Европа" жүзөгө ашырылат ташуу суммасынан ашык болсо 100 млрд. доллар жылына. Ошондуктан Кыргызстанга зарыл жүзөгө ашыруу, эл аралык транспорттук сервис карата трансконтинентальной магистралдары Европа – Кыргызстан – Кытай тургандай болушу олуттуу экономикалык артыкчылыктары КМШ өлкөлөрүнүн арасында [Мониторинг транспорттук коридорлорду. Презентация семинарда Институтунун БАРЭК. Бишкек, 25-26-июнь 2009. - С. 12]. Өнүктүрүү транзиттик аба каттамдарын Кыргызстан аркылуу мүмкүн болушунча төмөнкү шарттарда:

- куруу жана өнүктүрүү сервистик инфраструктуранын эл аралык аэропортторунда Кыргызстандын;

- жаңыртуу техникалык каражаттарын, аба кыймылын башкаруу, навигация жана байланыш болгон эле келгендей эл аралык стандарттарына;

- колдонуу, атаандаштыкка жөндөмдүү жана гибких үчүн тарифтерди авиаташуучулардын үчүн жылдагы жогорулоо, жүргүнчүлөрдү отургузууга, стоянку жана аба кемелерин техникалык тейлөөнү, "Манас" аэропортунда, аэронавигациялык тейлөө, бортовое тамак-аш ж. б.;

- курулуш баруучу железнодорожнбаштапкы жолдорун эл аралык карготерминалу находящемся аймагында "Манас"аэропортунун;

- курулуш мунай кайра иштетүүчү заводдун аймагында приближенной карата "Манас" аэропортунда;

- ишке ашырууга жеңилдетилген тариф саясатынын.

Бирден-бир маанилүү өбөлгөлөр өнүктүрүүнүн эл аралык транспорттук-логистикалык комплекстин аймагында "Манас" аэропортунун болуп жумуш ЗАО "Компания Манас Менеджмент", ал аба-жүк ташуучу борбор менен камерой муздатуу, камерой терең заморозки жана камерой үчүн коркунучтуу жүктөрдү. Ошондой эле борбор бортового тамак-аш, ал мүмкүн жетишүүгө түрткү берүүгө жүргүзүүгө сменада чейин 2500 порций бортового тамак-аш эл аралык деңгээлдеги, жүргүнчүлөр үчүн VIP, биринчи, бизнес жана эконом класс. Кыргызстанда да зарыл түзүү мультимодальных транспорттук-логистикалык комплекстерди камтыган:

- хлопковый терминал, анда хлопковые жүктөр мүмкүн складироваться жана сакталууга тийиш жабык жайларга же ачык аянтчаларда астында навесом сактоо менен өрт коопсуздугунун талаптарын жана башка шарттарын;

- терминал үчүн курулуш жүктөрдү, ар кандай түрлөрү, алардын жайгаштырылышы керек өзүнчө зонасында менен бөлүү түрлөрү боюнча: таңгакталган, анын ар кандай идиште же поддондордо, анын капта, навалочные, чубурма жана ж. б.;

- терминал үчүн даяр азык-түлүк продуктуларын;

- терминал үчүн дан жүктөрдү менен тиешелүү жабдуулар жана резервуарам;

- терминал үчүн тез бузулуучу продуктылар менен холодильными камерами;

- терминал үчүн жайгаштыруу жана сактоо үчүн машиналарды, механизмдерди жана ар түрдүү технологиялык жабдуулардын;
- терминал үчүн сактоонун жана иштеп чыгуунун химиялык жүктөрдү, минералдык жер семирткичтерди;
- терминал үчүн иштеп чыгуу жана сактоо мунайзаттарды жана суюлтулган газ.

Пайда болушу мультимодальных транспорттук-логистикалык комплекстерди Кыргызстане кыскартууга мүмкүндүк берет транспорттук чыгымдар 7-20%; азайтууга кеткен чыгымдар погрузо-түшүрүү иштери, сактоо, материалдык ресурстар жана даяр продукциянын катышы 15-30%; төмөндөтүүгө жалпы логистика чыгымдар карата 12-35%. Түзүү үчүн эл аралык транспорттук-логистикалык комплекстин аймагында "Манас" аэропортуна бар тийиштүү өбөлгөлөр:

- артыкчылыктуу өз ара мамилелери: Кыргызстандын жана италя, бул мамлекеттердин болбогон аймактык дооматтарды жана активдүү жана плодотворно кызматташкан эл аралык аренада;
- ачууга 16-майынан 1998-жылдын көмөкчордонунан Бишкек-Пекин аймагынын үстүндөгү КЭР ордуна обходного каттам аркылуу Россияга жана Казакстан, ошондой эле ачуу менен 20-декабрда 2003-жылдын аба коридорун KAMUD;
- иштешин аймагында "Манас" аэропортуна безналоговой, эркин экономикалык зона жана мунун натыйжасында ыңгайлуу инвестициялык климат;
- шайкештиги техникалык абалын аэропортту "Манас" эл аралык нормаларга ИКАО (International Civil Aviation Organization - Эл аралык жарандык авиация уюму);
- ыңгайлуу жайгашуусу, "Манас" аэропортуна кирбеген шаардык чегин (23 км түндүк-мааракеге Бишкек шаарынын);
- болушу аба-жүк ташуучу борборду жана борбордун бортового тамак-аш (ЗАО "Компания Манас Менеджмент).

2.2. Автоунаа транспорту

Автомобиль транспорту-Кыргыз Республикасында ойнойт ролду ташууда жүргүнчүлөрдү жана жүктөрдү. Аларга перевозится ашык жүргүнчүлөрдүн 97%

жана 95% жүк жалпы көлөмүнөн жүктөрдү жана жүргүнчүлөрдү бараткан транспорттун бардык түрлөрү менен. Эл аралык автомобиль транспорту менен ташууларды республикасынын баштадык өнүгүшү менен 1993-жылдын. Өнүктүрүү максатында эл аралык автомобилдик ташууларды жана катышуу, аларга ата-мекендик ташуучулардын, түзүлүшү жөнүндө макулдашууну эл аралык автомобилдик билдирүү менен 19 мамлекеттер алыскы жана жакынкы чет. Кыргызстан, автомобиль транспорту жаатындагы катышуучусу болуп саналат 8-ми көп тараптуу макулдашуулардын жана кошулду 6-жана негизги эл аралык конвенцияларга жана макулдашууларга БУУНУН ЕЭК. Кирүү Кыргызстандын жана башка мамлекеттердин Борбордук Азия экономикалык кызматташтык Уюмуна (ЭКО), объединяющую мамлекеттин Түштүк-Азия регионунун ойногон чечүүчү ролду автомобиль транспорту жаатындагы. Нарын реалиях бүгүнкү күндүн кайра жаратуу Улуу Жибек жолунун карайт, баарыдан мурда өнүктүрүү, аймактык кызматташуу, соода-экономикалык байланыштарды жана туризм мамлекеттер ортосунда отургандарга ареалда бул каттамдын. Концепция жандандыруу, жаңы Улуу Жибек жолу пикири боюнча, ар кандай эксперттердин болот, сапаттуу, жаңы, жана болот эске алуу заманбап жалпы адамзаттык баалуулуктар менен күрөшүүдө мындай терс аморальными көрүнүштөр, сыяктуу: адамдарды сатуу, гонка куралдар, локалдуу согуш чыр-чатактар, диний экстремизм жана терроризм, соода баңги заттардытар, табигый жаратылыш кырсыктары жана катастрофалар, ошондой эле вопиющие курч социалдык беды.

8. Азыркы учурда, өтө зарыл өнүктүрүүгө өзгөчө көңүл буруу гана эмес, соода-экономикалык, бирок, саясий мамилелер менен Кытай Эл Республикасы. Апрель айынан баштап 1997-жылдын ортосундагы Кыргыз Республикасы жана кытай эл республикасынын артыкчылыктуу негизде ачылган төрт жүргүнчүлөрдү үзгүлтүксүз каттамдын. Азыркы учурда толук иштейт: Бишкек – Кашгар – Бишкек, Бишкек – Артуш – Бишкек-Нарын – Кашгар – Нарын, Нарын – Артуш – Нарын. Жөнүндөткрыты дагы эки автобустук каттам Ош – Кашгар – Ош жана Ош – Артуш – Ош [Нусупов Э. С. ж. б. пайдалануунун Натыйжалуулугу автотранспорт каражаттарынын тоолуу шарттарда / Илим жана жаңы технологиялар I съезди окумуштуулук КР / ГУНИНТ КР Бимм. – Бишкек, 2000. – С. 71-74].

Карата бири келечектүү, эл аралык келишимдерди өнүктүрүү жаатындагы транзиттик билдирүүлөрдү киргизсе болот Макулдашуу жөнүндө транзиттик

ташууларга ортосундагы Казакстан, КЭР, Кыргызстан жана Пакистаном 9-мартында кол коюлган 1995-жылдын Исламабаде (Пакистан). Бул келишим маанилүү ролду ойнойт, Кыргызстан үчүн да, мамлекет үчүн эмес, бар чыгуу карата морю. Ишке ашыруу ушул макулдашуунун берет бизге мүмкүнчүлүгүн пайдалануу, транзиттик потенциалын жана өнүктүрүү, соода-экономикалык мамилелер, башка мамлекеттер менен, кайда болсо деңиз жолдору. Ачылат кошумча түштүк коридор: Бишкек (Кыргызстан) – Кашгар (КЭР) – Карачи (Пакистан) мындан ары чыгышы карата морю районунда персия. Көбөйтүү, транзиттик ташуулардын көлөмүнүн берет бизге жакшыртуу, пайдалануунун натыйжалуулугун провозных резервдер транспорт системасынын, дем берет, аларды кайра калыбына келтирүү жана өркүндөтүү. Өсүш менен транзиттик ташуу увеличиваются бюджеттик түшүүлөрдү, кирешелерди транспорт уюмдарынын жана алардын натыйжалуу өнүктүрүү. Агымдары товарлардын жана кызмат көрсөтүүлөрдүн, капиталдардын жана адамдардын, коммуникация системасын түзүү жана маалымат, иш-эл аралык экономикалык жана финансылык уюмдар жана корпорациялардын образовали кездеме, ага дээрлик бардык биздин экономика вполетена. Ошондуктан, ааламдашуу, дүйнөлүк экономика жана өнүктүрүү, тышкы экономикалык байланыштар дээрлик бардык мамлекеттер талап кылат жана таптакыр жаңы ыкмаларды өнүктүрүү боюнча транспорттук сектордогу.

2.3. Темир жол транспорту

Кыргыз Республикасы, занимая маанилүү геополитическое жобо региондо ээ болуу жана транзиттик потенциалга ээ, мүмкүн, толук өлчөмдө ишке ашыруу потенциалын кыргыз темир жол. Нарын туруктуу өнүктүрүүнүн Улуттук стратегиясынын алкагында Кыргыз республикасынын кыргыз Республикасынын мезгилинде 2023-2027-жылдарга Президентинин Жарлыгы менен бекитилген "Кыргыз Республикасынын туруктуу өнүгүшүнүн Улуттук стратегиясы Жөнүндө Кыргыз Республикасынын мезгилинде 2023-2027-жылдары" жылдын 21-январындагы 2023-ж., № 11 аныкталган артыкчылыктуу улуттук долбоорлору, Кыргыз Республикасынын, анын ичинде транспорт жана коммуникациялар чөйрөсүндөгү сыяктуу куруу долбоору транзиттик темир жол магистралынын

Түндүк – Түштүк, өлкөнүн түндүк-түштүгүн бириктирген, атап айтканда, темир жол магистралын куруу Балыкчы – Кочкор – Кара-Кече.

Кыргыз темир жол берилсе Улуттук компаниясы "мамлекеттик ишканасы "Кыргыз Темир Жолу" транспорт жана коммуникациялар Министрлигинин алдындагы Кыргыз Республикасынын. Учурдагы Кыргызстанда кесинди жана тупиковые темир жолдун жалпы узундугу 425 км канааттандырбайт толук керектөөлөрүн эске внутриреспубликанских ташууларга, ал эми ал жокто тикелей жана кратчайших эшиктеринин карата деңиз портам осложняет тышкы экономикалык байланыштардын өнүгүшүн республикасынын.

Темир жол транспорту – Кыргыз Республикасынын керектүү звено республиканын экономикасындагы маанилүү артыкчылыктар болуп натыйжалуулугун жүктөрдү ташуу алыс, анын жогорку провозная жөндөмдүүлүгү жана туруктуулугу иш-жылдын ичинде. Темир жол транспорту – Кыргыз Республикасынын керектүү звено в народнохозяйственном комплексинде өткөрдү. Маанилүү артыкчылыктар темир жол транспортунун болуп натыйжалуулугун ташууну, массалык жүк алыс, анын жогорку провозная жөндөмдүүлүгү жана туруктуулугу иш жылдын ичинде карабастан, аба ырайынын шарттары.

Азыркы учурда жалпы узундугу темир жолдордун Кыргыз Республикасынын түзөт 424,6 км Тармагы темир жолдорду берилген разрозненными байланышпаган жер линиялары боюнча кетет, географиялык жактан разделенными эки участогун – түндүк (323,4 км) жана түштүк (101,2 км) камсыз кылуучу чыгышы Кыргызстандан железнодорожную тармагы коңшу мамлекеттердин – Казакстандын жана Өзбекстандын. Кыргыз темир жол тейлейт 424,6 чакырым негизги жолдорун, 220 чакырым станциялык жолдорун, 66,4 жолдорду.

2.4. Аба транспорту

Ушул мезгилге карата Кыргызстан түзүлгөн аба катнашы жөнүндө Макулдашууну 25-өлкөлөрү - Россия, Казакстан, Өзбекстан, Тажикстан, Түркмөнстан, Беларусь, Украина, Армения, Грузия, Турция, Иран, Пакистан, Индия, Кытай, Монголия, Индонезия, Таиланд, Малайзия, Түштүк Корея, Германия, Австрия, Швейцария, Греция, Чехия, Улуу британия жана Түндүк Ирландия.

2010-жылдан тартып кыргыз авиакомпаниями обновлен аба парк заманбап аба кемесинин чет өлкөлүк өндүрүштүн алсакие катары: Боинг 737-300-400-500, Ошондойэробус-320, ВаЕ 146-200, СААБ 340-200.

Техникалык жактан тейлөө пайдалануучу аба кемелеринин аткарылат жактырылган авиациялык администрация инженердик-авиациялык кызмат ар бир иштетүүчүнүн өз алдынча.

Бүгүнкү күндө катталган 17 авиакомпаниянын ичинен 5 авиакомпаниялар жүзөгө ашырат, үзгүлтүксүз жүргүнчүлөр ташуу боюнча эл аралык жана ички аба линиялары: "Кыргызстан", "Авиа Траффик Компани", "Эйр Бишкек", "Эйр Манас", "Скай Бишкек".

Чет өлкөлүк авиакомпаниялар аткарган үзгүлтүксүз аба ташууларын баткен/Кыргыз Республикасынын: "Түрк авиалинии", "Түштүк-Кытай авиалинии", "Fly Dubai", "Аэрофлот", "Россия", "Сибирь", "Глобус", "ВИМ-Авиа", "Уральские авиалинии", "Якутия", "ИрАэро", "Эл аралык авиалинии Украинанын", "Өзбек авиалинии", "Таджик Эйр", "Эйр Астана".

ААК "Авиакомпания "Кыргызстан" юридикалык жак болуп саналат, акциялардын 100%, анын Мамлекетке таандык атынан Фонддун пжөнүндө мүлктү башкаруу караштуу Правительстве Кыргыз Республикасынын. ААК "Авиакомпания "Кыргызстан" бирден-бир авиаташуучу колдонуучу турган мамлекеттик менчик. Кыргыз Республикасында болсо жалгыз уюм техникалык тейлөө боюнча авиациялык техниканы советтер өндүрүү менен толук өндүрүштүк цикли - жоопкерчилиги чектелген коому "Манас авиасервис". Бирок бул борбор сертификатталууга үчүн техникалык тейлөөнү, аба кемелерин батыш өндүрүүчүлөрдүн.

2.5 Институтташтыруу чөйрөсүн өркүндөтүү

Азыркы этапта , республиканын өнүгүүсүнүн зарыл жакыскартуу талдоо маркетингдик жана логистикалык инфраструктуранын ишин жана институттук негиздерди өркүндөтүү в Кыргызстане, иштелипть методологиялык негиздерин натыйжалуу өнүктүрүү логистика рынок экономикасынын шарттарында.

Ошондойнализ инфраструктуралык шарттарды логистикалык ишин жана институттук негиздерди өркүндөтүү мүмкүндүк берет выявить бир катар

проблемалар тоскоолдук өнүктүрүү логистика жалал - Кыргыз Республикасында:

- эл аралык транспорттук коридорлор жаткан аймагы боюнча Кыргызстандын жана болуп саналган негизги шарттарынын бири логистикалык инфраструктуранын, жакынкы убакта болот иштөөгө пределе өз мүмкүнчүлүгүнүн. Талап кылынса, аларды модернизациялоо жана кудуретин арттыруу;

- унаа, бири катары негизги элементтеринин логистикалык инфраструктуранын, республикада олуттуу изношен жана жаңылоону талап кылат. Керек болсо, аны кайра түзүмдөштүрүү максатында өнүктүрүү үчүн шарттарды түзүү, логистика. Жоктугунан ушундай реструктуралаштыруу Кыргызстане эмес потенциалы контейнерных ташууларды эмес жүзөгө ашырылат ташуу контрейлерах;

- жок, ири логистикалык борборлор (ЛЦ), ощущается жетишсиздиги, заманбап кампа терминалдарды жана кампаларды-класстан "А" жана "В". Улам малочисленности же таптакыр жок кросс-докинговых терминалдар пайдаланылат технологиясы "сквозного, иреттеп". Мында улам, бир катар көйгөйлөрдү өнүктүрүүдө логистика Кыргызстане, жана, атап айтканда, өнүктүрүү Программасын ишке ашыруу транспорттук-логистическалардын борборлордун Кыргыз Республикалардыне, көптөгөн аянтты куруу үчүн ТЛЦ калат эмес востребованными;

- жок дагы бир логистикалык оператордун деңгээлин 3PL жана жогору, бул олуттуу өнүгүшүн кечендетет логистикалык рыногун, бүтүндөй рыногун аутсорсинг логистикалык кызматтардын, атап айтканда.

Кыргызстандын шартында зарыл разработкаратаошондой системасы факторлордун мүнөздөөчү өнүктүрүү логистика өлкөдөгү. Нарыныделить эң маанилүү алардын ичинен натыйжалуу өнүктүрүү үчүн логистика республикада помогли болмок эксперттер. Тууралыгын арттыруу үчүн алынган натыйжаларды болот пайдаланууть методу, эксперттик баа.

Негизги критерийи отбожумушчу талапкерлердин эксперттер болуп саналат аналитикалык компетенттүүлүгүн аныктоо талапкерлердин жыйынтыктардын негизинде аларды өткөн иш (эмгек стажы, ээлеген кызмат орду, наамы, жарыялоо ж. б.). Натыйжада мүмкүн аныкталган 20-40

эксперттердин берүүчү төрт негизги топко: мамлекеттик кызматчылар, алардын иши менен байланышкан өнүктүрүү жана өркүндөтүү; жетекчилери транспорттук-логистикалык компаниялардын; өкүлдөрү логистикалык ассоциацияларды, союздарды, бирикмелерди; окумуштуулар чөйрөсүндө логистика.

Ачкыч сөздөр: Логистика, транспорт, Кыргызстан, Эл аралык логистика



ИССЛЕДОВАНИЕ ПО ПОНИМАНИЮ ЛОГИСТИКИ МЕНЕДЖЕРАМИ ЛОГИСТИЧЕСКИХ КОМПАНИЙ, РАБОТАЮЩИХ В КЫРГЫЗСТАНЕ

В современных экономических условиях большое значение имеет эффективное осуществление логистической деятельности для обеспечения своевременной доставки продукции к намеченным каналам потребления. Поскольку мир становится все более взаимосвязанным, эти каналы вышли за пределы местных границ и охватили глобальный рынок. В результате, чтобы оставаться конкурентоспособными в глобальном масштабе, необходимо расширять производство на разных континентах и обращаться к более широкой потребительской базе. Первоначально логистика была связана в первую очередь с транспортировкой. Но по мере развития условий и расширения границ концепция охватывала и множество других аспектов, таких как хранение, транспортировка, переработка, упаковка и транспортировка. В результате были установлены сложные системы, которые требовали не только эффективного мониторинга, но и ускорения операций. Динамичная структура мировой экономики привела к постоянному росту важности логистического сектора. Многочисленные исследования показывают, что страны по всему миру отдают приоритет развитию своей логистической инфраструктуры как способу укрепления своей экономики. Благодаря своему стратегическому географическому положению Кыргызстан имеет значительные геополитические преимущества, которые имеют как политические, так и экономические последствия. Ожидается, что экономика Кыргызской Республики испытает значительное положительное влияние при эффективном использовании и реализации этого выгодного положения. В результате логистическая деятельность больше не рассматривается исключительно как коммерческие операции, а расширяется, охватывая более широкую сферу и становится важным источником экономического дохода внутри страны. Экономический и социальный ландшафт Кыргызстана также претерпел изменения в ответ на глобальные последствия пандемии, что еще больше повлияло на его коммерческую структуру. На основе статистических данных выявлено, что Кыргызстан – страна, постоянно продвигающаяся вперед по Индексу логистики Всемирного банка, за последние годы добилась значительного прогресса в улучшении инфраструктуры и физических условий в логистической сфере. Этот прогресс также отразился на улучшении рейтинга страны, который упал со 132-го

на 108-е место в Мировом индексе логистики. Министерство транспорта Кыргызстана объявило, что заинтересованные стороны логистического сектора, который в настоящее время находится на переходном этапе, инициировали исследования по этому вопросу. Дальнейшее развитие образовательной и политической инфраструктуры. В этом исследовании будут проводиться опросы и собираться данные посредством индивидуальных интервью, чтобы иметь представление о текущей ситуации в отрасли и делать прогнозы на будущее, а также всесторонний обзор точек зрения заинтересованных сторон отрасли. будет представлен.

Ключевые слова: Логистика, транспорт, Кыргызстан, Международная логистик

SUMMARY

A RESEARCH ON LOGISTICS UNDERSTANDING OF MANAGERS OF LOGISTICS COMPANIES OPERATING IN KYRGYZSTAN

In the current economic environment, it is of great importance that logistics activities are carried out efficiently to ensure timely delivery of products to their intended consumption channels. As the world becomes increasingly interconnected, these channels have expanded beyond local borders to encompass a global market. As a result, to remain competitive on a global scale, it is imperative to expand production across continents and appeal to a broader consumer base. Initially, logistics was primarily associated with transportation. But as conditions evolved and boundaries expanded, the concept also encompassed a variety of other aspects such as storage, transportation, recycling, packaging and transportation. As a result, sophisticated systems were installed that required not only effective monitoring but also accelerated operations. The dynamic structure of the global economy has caused the importance of the logistics sector to constantly increase. Numerous studies reveal that countries around the world are prioritizing the development of their logistics infrastructure as a way to strengthen their economies. Due to its strategic geographical location, Kyrgyzstan has significant geopolitical advantages that have both political and economic implications. It is anticipated that the Kyrgyz economy will experience a significant positive impact with the effective use and implementation of this advantageous position. As a result, logistics activities are no longer viewed solely as commercial transactions, but are expanding to cover a broader scope and emerging as an important source of economic income within the country. Kyrgyzstan's economic and social landscape has also undergone changes in response to the global effects of the pandemic, which has further affected its commercial structure. Based on statistical data, it is revealed that Kyrgyzstan, a country that is constantly advancing according to the World Bank Logistics Index, has made significant progress in improving infrastructure and physical conditions in the logistics sector in recent years. This progress was also reflected in the improvement in the country's ranking, which fell from 132 to 108 in the World Logistics Index. Kyrgyzstan Ministry of Transport announced that stakeholders in the logistics sector, which is currently in the transition phase, have initiated studies on this issue. Further development of educational and political infrastructure. In this study, surveys will be conducted and data will be

collected through one-on-one interviews in order to have an idea about the current situation of the sector and to make predictions for the future, and a comprehensive overview of the perspectives of sector stakeholders will be presented.

Key Words: Logistics, Transportation, Kyrgyzstan, International Logistics



GİRİŞ

Küreselleşme ortamında işletmelere sürdürülebilir rekabet üstünlüğü kazandırılmasını sağlayan en temel etkenlerden birisi lojistik yönetimidir. İşletmelere bu rekabet ortamı, ürünlerin ekonomik ve kaliteli olmasına, etkili bir servis kalitesi oluşturulmasına ve istenilen yer ve zamanda müşteri taleplerinin karşılanmasını zorunlu kılmaktadır. Lojistik yönetimleri için işletmeler, gelişmiş lojistik yöntemlerine ihtiyaç duymaktadır. İşletmelerin performanslarında lojistik yöntemler temel rol oynamaktadır. Her bir lojistik yöntem sonucunda elde edilen başarı, işletmelerim performansına katkı sağlamaktadır. İşletmelerin performanslarını etkileyen kaynaklar ve onların kullanılma becerileri arttıkça rekabet ortamında da gelişim gözlemlenmektedir.

Lojistik yönetimler; işletmelerin performanslarının artırılmasını ve rekabet ortamında sürdürülebilirliğini sağlayan lojistik yetenekler, operasyonel süreçler, yönelimler ve bilgiler şeklinde açıklanmaktadır. Lojistik yönetimleri yüksek seviyede olan işletmeler, sahip oldukları başarılı yönetimleri sayesinde müşterileri ile daha sağlıklı bir iletişim kurmaktadır. Bu durumda müşterilerinin kendilerine olan sadakatleri artmakta, ürün maliyetlerini düşürerek kar oranlarını arttırmaktadır. Aynı zamanda diğer işletmeler ile rekabet ortamı oluşmaktadır. rekabet ortamında başarılı olan işletmeler piyasadaki diğer rakiplerine göre daha üst düzeyde yer almaktadır.

Müşterilerin talepleri doğrultusunda başarıyı hedefleyen işletmeler, bu konuda etkili olabilmek adına tedarik zincirine önem vermektedir. Çünkü tedarik zinciri, bir ürünün hammaddesinin tedarik edilmesinden, üretimine, dağıtımına, taşınmasına, depolanmasına ve müşteriye ulaştırılmasına kadar oluşan bir süreçten meydana gelmektedir. Bu süreçte bulunan tedarik zinciri üyeleri üreticiler, tüketiciler, toptancılar, dağıtıcılar, müşteriler ve perakendeciler gibi kişi ve kurumlardır. Tüketicilerin taleplerini, doğru anlayarak yerine getirebilmek için tedarik zincirinin başarılı bir şekilde yürütülmesi gerekmektedir. Tedarik zincirinde tüketiciler tarafından en son üyeden geriye doğru bir akış sağlanarak tedarik zincirinde bulunan diğer üyelere ulaşım sağlanmaktadır. Böylelikle işletmeler müşterilerinin taleplerini doğru bir şekilde anlayabilmektedir. Müşterilerin taleplerinin doğru bir şekilde anlaşılması sonucunda gerekli faaliyetler oluşturularak müşterilerin talepleri karşılanmaktadır. Bu durum sonucunda müşterilerin taleplerinin karşılanması hususunda tedarik zincirinin önemi ortaya çıkmaktadır.

I. BÖLÜM

1. LİTERATÜR

1.1. Lojistik ve Lojistik Kavramı

Ürün ve hizmet performansına ilişkin faaliyetler 1950'li yıllardan önce "dağınık yaklaşım" çerçevesinde dağıtılırken, 1950'li yıllardan sonra aralıklı olarak "sistem yaklaşımı" ele alınmaya başlanmıştır. Bu sistem yaklaşımı, lojistik süreçteki tüm verilerin tek bir birim tarafından gerçekleştirilmesini, dolayısıyla verimliliğin ve maliyetlerin azaltılmasını öngörmektedir. Lojistik maliyetlerin nihai ürün satış fiyatının %4-20'sini elde edilerek elde edilen bu maliyet aralıklarında sunulan indirimlerin sunduğu önemli avantajlara sahiptir. Lojistik maliyetleri sadece nakliye maliyetleri değil aynı zamanda depolama, envanter ve yönetim masraflarını da içerir. Çimento gibi ürünlerde bu oran %40'a kadar artabilirken, ilaç gibi ürünlerde ürün satış fiyatının yüksek olması nedeniyle bu oran %4'e kadar düşebilmektedir (Tanyaş, 2015: 16).

Lojistiğin bir bilim dalı haline gelmesinde ve 21. yüzyıl profesyonelliği tanımının kazanılmasında son 50 yılda gelişmeler önemli olmuştur. Depolamayı azaltmak, nakliye hizmetlerini optimize etmek, tüm lojistik hizmetlerini birleştirmek için iletişim olanağı kullanmak ve ön planlama ve model araştırma yapmak için geçen yüzyılın ikinci yarısında ayrı bilgi teknolojisinden yararlanılır. Günümüzde tüketim planlanarak, hammaddenin üretimi, gerçekleşmesi, üretimi, temini ve hatta üretim saniyeler içinde planlanabilmektedir. Tüm tedarik zincirinin bilgi sistemleriyle birleştirilmesi nedeniyle tedarik zincirleri daha hızlı, daha düşük maliyetli, daha az hatayla ve daha az geri aktarılabilirlik ile planlanabilir, uygulanabilir ve kontrol edilebilir (Durusu, 2011: 15).

Lojistiğe genel bakış; işleme, satın alma, gelen taşıma, üretim planlama ve ekleme, stok yönetimi, dağıtım ve dağıtım sürekliliği, depo yönetimi, malzeme ve yayımlama talep edilmemesi, kısmi yanıtların çoğaltılması gibi çeşitli bilgi sistemlerini yönetir. Sürekli taşıma ve depolama ile sınırlı olan lojistik alanı, artık küreselleşen hizmetlerin üretim ve teknolojik gelişimine bağlı olarak talep tahmini, stok yönetimi, taşıma, malzeme taşıma, paketleme, yer seçimi ve sipariş alma faaliyetlerini kapsamakta ve önemli bir hizmet zincirini içermektedir (Şen, 2014: 87).

Lojistik ürünün, ürün üretim çıkışını, depolarda çıkışını, çıkış ve daha sonra istenilen yere istenilen şekilde sunulmasını ifade eden gelen geçmiş taşıma anlayışının gelişmiş bir

uygulamasıdır. Tüm bu çalışmalar planlı, en verimli ve en hızlı şekilde gerçekleştirilmektedir. Taşımacılık gibi lojistik faaliyetlerini, ürünleri ihraç eden ve ithal eden ülkeler ve birimler arasındaki sevkiyat öncesi bilgi akışlarını, iletişim kanallarını ve sevkiyat sonrasında depolama operasyonlarını içerir (Erkan, 2014: 46).

Lojistiği bir araç olarak kullanarak, koşullar arasındaki ilişkilere aracılık ederek rekabet avantajı sağlar. Lojistiği bir araç olarak benimseyen ve etkin bir şekilde kullanan işletmeleri, üretim miktarını, kalitesini, müşteri memnuniyetini, rekabet avantajını ve pazar payı karşılığında olumlu kazanç elde ederken, maliyetleri önemli ölçüde azaltacaktır. Lojistik, sürdürülebilir karlılığı sağlamak için siparişleri optimum düzeyde karşılamakla yerine getirmek ve müşteri ihtiyaçlarını karşılayan mal ve hizmetler sunmak amacıyla organizasyonlar ve pazarlama programları içerisinde ilgili bilgilerin tedarik edilmesi, saklanması, saklanması ve iletilmesi ile ilgili bilgilerin depolanması yönetimidir (Cengiz, 2020: 5).

1.1.1. Lojistik Tanımı

Lojistiğin birçok farklı tanımı bulunmaktadır. Lojistik Yönetim Konseyi'nin akademik literatürde kabul edilen tanımına göre lojistik; hammaddelerin, devam eden envanterin, nihai bozulmanın veya ilgili bilgilerin başlangıç noktasından son noktasına kadar seyahatin durdurulması sürecidir. Tüketiciyi memnun edecek şekilde verimli ve maliyet en az indirilmiş bir şekilde tüketimin bileşenlerinin planlanması, zayıflama ve kontrol edilme sürecidir. Lojistik Mühendisleri Derneği'nin tanımı lojistikle ilgili önemli bir grup olup; verilerin etkin dağılımı ve kaynak yatırımının verimli olmasını sağlamayı amaçlayan, bir ürün veya sistemin tüm yaşam ayrıntıları boyunca yönetim destek alanıdır. Ürünün yaşamının her aşamada, her lojistik için gerekli önemin sağlanmasının sistemin zamanında etkisidir (Topal, 2013: 5).

Kısaca “müşteri ihtiyaçlarını karşılamak üzere ürün/hizmetler ile bunlara ilişkin bilgi ve envanterin üretim aralığının tüketim noktasına kadar etkin ve yeterli sayıda üretim sağlayan planlama, uygulama ve kontrol süreçlerini” kapsamaktadır. Somut olarak sunulanın anlamının getireceği faydalardır. Bu biyolojik, nihai ürün ürünlerini sağlayan tüm faaliyetleri ve bunların yönetimi olarak ifade edilmektedir. Her fiyat aralığındaki harcamaları karşılamak üzere ihracatçı üretim yerinden ithalatçı tüketim noktasına kadar sevk edilmektedir.

Lojistik kelimesinin Latince "mantık" ve "istatistik" kelimelerinin birleşiminden türediği, bir başka görüşün ise "hesaplama bilimi", "hesaplama gücü" anlamına gelen Yunanca "lojistikos" kelimesinden türetildiği söylenmektedir. Lojistik kavramının uzun bir geçmişi vardır; Zamanla gelişip değişmekte ve birçok farklı öge bünyesinde barındırmaktadır. Lojistik, başlangıçta askeri savaş veya barış koşullarında ihtiyaç duyduğu ürün ve ücretsiz tedarik, bakım ve diğer özelliklerin karşılanması amacıyla çalışmalarını ifade etmektedir. Ancak teknolojik ve ekonomik gelişmelere bağlı olarak lojistiğin tanımı ve kapsamı değişmiştir. Tipik olarak üretim ve tüketim noktaları arasında hareket eden, depolama, elleçleme, paketleme, kalite ve sigorta gibi birçok süreci kapsayan lojistik faaliyetleri sağlayan bir kavram haline gelmiştir (Bedlek, 2022: 30).

Literatürde lojistik kavramının benzer pek çok tanımı bulunmaktadır. Daskin'in (1985) tanımlarından birine göre lojistik, malların doğru zamanda ve doğru yerde saklanması sağlamak için gerekli olan fiziksel, yönetim ve bilgi verilerinin tasarlanması ve işletilmesidir. Bowersox ve Closs (1996) lojistiği, istenmeyen, bilgi ve malzeme akışlarının ilk başlangıç noktasından sonuncusuna kadar güvenli ve başarılı bir şekilde teslimini sağlamak için varlık faaliyetlerini tanımlamaktadır. Ballou (1997) tanımında lojistiğin bir işletmeye en fazla katkısı, doğru mal veya hizmetlerin doğru yere, doğru zamanda ve ideal şekilde ulaştırılmasını sağlayarak kaydedildiğini belirtmiştir. Başka bir tanımda Voortman (2004) lojistiği, bir çözülebilir ilk kez bir mal sipariş vermesinden, malın müşteri tarafından nihai tüketimine kadar geçen süreç olarak tanımlanmasıdır (Dumlu, 2022: 30).

Lojistik kavramı, ürünlerin üretim yerinden alınması, depolarda depolanması, depolanması ve daha sonra ürünlerin istenilen yere istenilen şekilde taşınması anlamına gelen geçmiş taşımacılık anlayışının gelişmiş bir uygulamasıdır. Tüm bu çalışmaları planlı, en verimli ve en hızlı şekilde gerçekleştirmektedir. Taşımacılık gibi lojistik faaliyetler, ürün ithalatı ve ihracatı yapan ülkeler ve firmalar arasındaki sevkiyat öncesi bilgi akışlarını, iletişim kanallarını ve sevkiyat sonrası depolama operasyonlarını içermektedir. Lojistik kavramının kökeni askeriyeğe dayanmaktadır ve binlerce yıl öncesine dayanmaktadır. Bir bilim dalı olarak tarım ürünlerinin strateji, zaman verimliliği ve lokasyon verimliliği bağlamında tahsisi 1900'lü yılların başında başlamıştır. 1900'lü yılların ilk çeyreğinde Amerika Birleşik Devletleri ve Avrupa'da uygulanan Fordist

Üretim sistemi, hammadde, yarı mamul ve işlenmiş malların taşınması, temini ve teslimi açısından da oldukça önem kazanmıştır (Erkan, 2014: 11-12).

1.1.2. Lojistiğın Tarihsel Gelişimi

Lojistik bir bilim olarak 1900'l yıllarda ilgi görmeye başlamış; başlangıçta askeri bir terim olarak yol, iletişim, temizlik, yiyecek-içecek ve silah tedarikinin en akılcı, verimli ve hızlı şekilde sağlanması amacıyla kullanılmıştır. Savaş veya askeri operasyonlar sırasında planların ve oluşumların bir araya getirilmesi ve uygulanması için bir dizi hizmet hazırlığını tanımlamak için kullanılan bir terimdir. 1970-1979 yılları her alanda çalkantı ve belirsizliklerle doluydu. Petrol ve yakıt bazlı malzemelerin yanı sıra birçok işlenmiş ürünün işlenmesi, enerji kısıtlamaları ve artan enerji fiyatları nedeniyle yavaşladı. Grevler ve OPEC'in 1970'lerin başındaki yakıt ambargosu, lojistik konseptlerinin gelişimini engelledi ve dünya çapında yeni depolama sürekliliklerini teşvik etti. Tüm 1970-1979 döneminin en önemli etkisi; kamu ve özel düzeydeki birçok lojistik fonksiyonunun kendi organizasyon yapıları içerisinde kurumsallaşması olmuştur (Topal, 2013: 4-5).

Hepimizin bildiği gibi lojistik, 1990'lı yılların başında Amerika Birleşik resimlerinde askeri bir terim olarak ortaya ıktı. Ancak avlanan canlıların ve doğal bakımın sağlanması, beslenmenin depolanıp daha sonra kullanılması amacıyla yerleşim yerlerine nakledilmesinin, lojistiğın tarih öncesi çağlardan, yaşama geçişten önce var olduğuna işaret edildiği düşünülmektedir. İnsanoğlunun var oluşundan bu yana her dönemde taşıma, depolama, mevcut gibi lojistik değişimler değişmeye, gelişmeye devam etmiş ve her geçen gün değişkenlik göstermiştir. Ancak lojistik olgusu dünya savaşları sırasında ortaya çıktı ve lojistik kavramlarının ilk uygulamaları savunma alanında ortaya ıktı. Ordunun ihtiyaç duyduğu malzemelerin uzun mesafe nakliyesi, rezervi, faaliyetleri ve gerçekleştirilmesi sırasında uygun bir yerde kalmasıdır. Bu ürünün doğru beslenmesi için lojistik çok önemlidir (Bedlek, 2022: 31).

Tablo 1.1. Lojistiğin Tarihsel Gelişimi

Aşamalar	Yönetim Merkezi	Örgütsel Tasarım
1960		
Depolama ve Ulaştırma	-Satış pazarlama -Depolama -Stok denetimi -Ulaştırma etkinliği	-Dağınık lojistik faaliyetler -Lojistik faaliyetler arasında bağlantının zayıf olması -Düşük lojistik yönetimi otoriteri işletme başarısını etkiler
1980		
Toplam Maliyet Yönetimi	-Lojistiğin merkezileştirilmesi -Toplam maliyet yönetimi -Süreç optimizasyonu -Rekabetçi bir avantaj olarak lojistik	-Merkezileşmiş lojistik faaliyetler -Lojistik yönetimi otoritesinde büyüme -Bilgisayar uygulamaları
1990		
Entegre Lojistik Yönetimi	-Lojistik planlama -Tedarik Zinciri stratejileri -İşletme faaliyetleri ile bütünleşme -Süreç kanalları ile bütünleşme	-Lojistik faaliyetlerde genişleme -Tedarik zinciri planlama -Toplam kalite yönetimi için destek -Lojistik yönetim faaliyetleri
2000		
Tedarik Zinciri Yönetimi	-Stratejik tedarik zinciri görüşü -Extranet teknoloji kullanımı -Kanal güçlerini ortak bir kuvvet aracı kullanmak için tedarik zinciri TQM göstergelerinde işbirliği yapmak	-Ticari ortaklık -Sanal örgüt -Talepteki değişimler -Benchmarking ve yeniden yapılanma
2000 ve sonrası		
E-Tedarik Zinciri Yönetimi	-Tedarik zinciri yönetimi kavramına internetin uygulanması -Düşük maliyetli anında veri paylaşımı -Elektronik bilgi -Tedarik zinciri yönetimi senkronizasyonu	-tedarik zinciri ağı ile ticaret ortaklığı yapmak -.com,-e eklentisi vb piyasa değişiklikleri -Örgütsel çeviklik ve ölçülebilirlik

Kaynak: (Köse, 2022: 5)

Savaş teknolojisi olarak ortaya çıkan lojistik kapasitesi 1980'li yıllara kadar oldukça yavaş bir gelişme gösterdi. 1980'li yıllardan bu yana akademik araştırmaların gelişmesi ve iş dünyasında lojistik olanın ilgi görmesi ile birlikte lojistik alanı hızla gelişmiştir. Özellikle 1950'li yıllarda lojistik bilgi öğrenildi ve farklı birimlerde lojistik faaliyetlerinde

yürütülüyordu. 1950-1970 yılları arasında pazarlamanın faaliyetleriyle birlikte pazarlamayı destekleyen alanlardan biri olan lojistik de ortaya çıkmaya başladı.

2000'li yılların başında tedarik zinciri yönetimi kavramıyla birlikte lojistik de ön plana çıkmaya başladı. 1990'lı yıllarda başlayan uluslararası ticaret faaliyetlerindeki önemli artış, şirketlerin lojistik faaliyetlerini daha verimli ve daha iyi yönetme ihtiyacını ortaya çıkardı. Teknolojinin etkisiyle lojistik gelişerek modern yapısının temellerini atmaya başladı. 2000'li yılların devamında lojistik, başarılı iş faaliyetlerinin önemli bir bileşeni olarak görülmeye başlandı ve kurumsal lojistik stratejileri, uluslararası ticarete önemli gelişmeler sağladı. Bunun bilincinde olan firmalar, lojistiğin iş geliştirme sürecinde önemli bir destek hizmeti olduğunun farkına varmışlardır. Lojistik tarih boyunca çeşitli alanlarda var olmuş, kurumların ve tüzel kişilerin ihtiyaçlarının değişmesiyle gelişerek mevcut yapıları oluşturmuştur (Takcı, 2022: 4).

Lojistikte çalışma kapsamı oldukça geniştir. Bu nedenle insanlar lojistik kavramına ilişkin farklı tanımlamalara sahiptirler. Amerika Birleşik Devletleri'nin en büyük lojistik organizasyonu olan "Tedarik Zinciri Yönetimi Uzman Komitesi" tarafından derlenen ve 2016 yılında güncellenen "Tedarik Zinciri Yönetimi Tanım Sözlüğü" tanımına göre lojistik; ürün ve bilgi akışının müşteri ihtiyaçlarına uygun olarak üretimden tüketime kadar ve bu gerekli prosedürlerin planlanması, uygulanması ve denetlenmesidir. Sıklıkla karşılaşılan diğer bir tanıma göre lojistik, siparişlerin maliyet etkin bir şekilde karşılanması yoluyla mevcut ve gelecekteki karlılığı en üst düzeye çıkarmak için malzeme, parça ve mamul stoklarının tedarikini, taşınmasını ve depolanmasını stratejik olarak yönetme sürecidir (Ercan, 2022:4).

1.1.3. Lojistiğin Amaçları ve Ülkeleri

Küreselleşmenin gelişmesiyle birlikte lojistik, dünya ekonomisinin gelişmesinde ve tek pazarın oluşmasında önemli bir faktör haline gelmiştir. İyi tasarlanmış lojistik yönetim tesislerine sahip pazarların diğer ekonomilere göre önemli avantajları vardır. Lojistik altyapının iyileştirilmesi yalnızca rekabet avantajı sağlamakla kalmaz, aynı zamanda pazar payını da etkili bir şekilde artırabilir. Entegre lojistik ağları sayesinde küreselleşme ivme kazanmış, dünya çapında açlık sorununun daha etkin çözülmesi sağlanmıştır. Uluslararası tedarik zincirlerini birbirine bağlamadaki başarı, işletmelerin malları sınırlar arasında daha hızlı, daha tutarlı ve daha ucuza taşıyabilmesiyle başlar (Köse, 2022: 20).

Lojistik şirketleri hissedarları, tedarikçileri ve müşterileri, kısacası tüm paydaşları için değer yaratır. Lojistikte değer, yer ve zaman açısından ele alınır. Mal ve hizmetlerin, doğru yer ve zamanda tüketim noktasına ulaşmadıkça hiçbir değeri yoktur. Etkin lojistik yönetimi, katma değerli süreçleri kolaylaştırmak için tedarik zincirindeki her aktiviteyi içerir. Daha düşük bir değer eklerseniz aktivitenin gerçekleştirilip gerçekleştirilmeyeceğini kontrol edebilirsiniz. Müşteriler ürün veya hizmetin maliyetinden daha fazlasını ödemeye istekliyse değer katılabilir. Çok uluslu şirketlerin çoğu için katma değerli süreçler çok önemlidir. Ayrıca lojistik yönetiminin hedefleri basittir: daha düşük maliyetler, daha yüksek kalite, daha fazla esneklik ve daha hızlı yanıt süreleri.

Dünya Bankası'nın 2010 yılı "Birlikte Bir Yarış" raporu şu şekilde çıkmaktadır: "Küresel ticaret hacimleri, etkin küresel günlük ağda sunulan sahip ülkeler arasında giderek artmaktadır." Gelişmekte olan düzenli artan ticaret hacimleri, nakliye, depolama, katma değerli mühendislik, paketleme, sigorta, gümrük yönetimi, depo yönetimi, sipariş yönetimi, izleme gibi lojistik operasyonların daha etkin ve verimli bir şekilde üretimini gerçekleştirmektedir (Tanyaş, 2015: 49).

Lojistik, ürün ve hizmetlere ihtiyaç duyulduğunda, haftanın 7 günü, günün 24 saati dünyanın her yerinde mevcut hale getirilmesiyle sağlanır. Lojistik olmadan; pazarlama, üretim ve uluslararası ticarete başarı mümkün değildir. Lojistik yetenekler gelişmiş endüstriyel toplumlar için kritik öneme sahiptir. Ürünlerin satın alınmasının bozulacağı söz konusu olduğu gibi teslim etmeyi beklerler. Özel bölgenin lojistiğinin gerekliliği daha iyi anlaşılmaktadır. Bu alanda en iyi planlamayı yapan parti büyük bir avantaj elde etmektedir. Bazen ordular mücadele etmek yerine, düşmanın kaynaklarını yok etmek veya bastırmak için kılıç olmaksızın kazanmanın sırlarını ortadan kaldırmaya çalışırlar. Bu da lojistik desteğin artması ve acil durumda yaşanması gereken sorunlar görülmektedir (Durusu, 2011: 18).

Gelişmiş ekonomiler, her ülkeyi az çok temsil eden belirli endüstriler tarafından yönlendirilmektedir. Her endüstrinin, temel malzemelerin, finansal bilgilerin ve bilgi kaynaklarının bulunduğu kendine özgü bir tedarik zinciri vardır. Çağdaş iş küresel trendleri nedeniyle malzeme akışları giderek daha karmaşık ve büyük hale gelmektedir. Bu harika materyal, tedarik zinciri yönetiminin özü olan planlama, yönetim ve kontrol için lojistik bilimi yöntem ve yaklaşımlarının kullanılmasının gerekli olduğunu

göstermektedir. Küreselleşme ilişkileri ve artan rekabet düzeyi nedeniyle, bazı ürün zincirlerindeki şirketler yönetim sistemleri süreç yöntemlerine başvurulmaktadır. Kurumsal yönetim sistemleri lojistik yönetim ilkesi ve tekniklerinden giderek daha fazla faydalanılmaktadır (Şenbaş, 2020: 6).

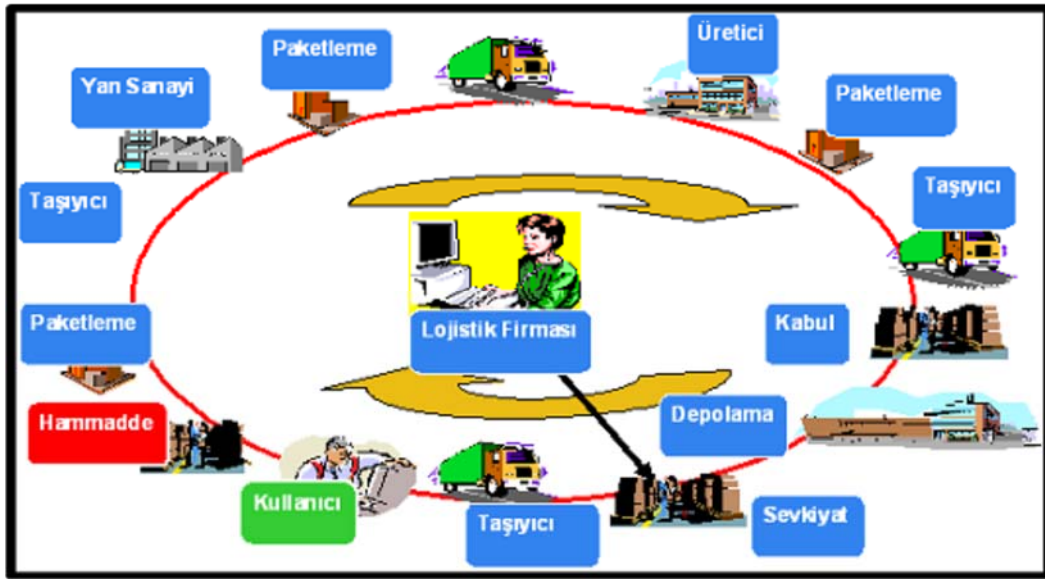
Lojistik, zaman ve mekânsal açıdan bölünmüş arz merkezleri ile talep merkezleri arasında bir köprüdür. Başka bir deyişle lojistik önemli bir kavram olmaya devam edecek ve üretim merkezleri ile tüketim merkezleri arasında belirli mesafe kısıtlamaları olduğu sürece lojistik, çözüm sağlamak için birden fazla seçenek sunacak ve dünya ticaretinin özgürlüklerinde yer almalıdır. Lojistik, enerji maliyetleri, erişilebilirlik, enflasyon oranları, faiz oranları, döviz kurları, vergi oranları, verimlilik gibi birçok ekonomik göstergede etkili bir faktördür. Ayrıca ülke ekonomisinin gayri safi milli hasılasının önemli bir parçası olarak kabul edilmektedir. Lojistik sektörü, makroekonomik alanda ekonomiye faydanın yanı sıra, mikroekonomik alanda da kurumsal verimlilik ve karlılık göstergelerini etkileyerek ve diğer sektörlerle dinamizm yaratarak olumlu yönde ekonomik açıdan büyük önem taşımaktadır (Cengiz, 2020: 10).

1.1.4. Lojistik Yönetimi

Lojistik yönetiminin uygulamış olduğu tedarik zinciri içerisinde yer alan hizmetler geçmişten günümüze değin süregelmektedir. Yerleşik hayata geçiş öncesinde meyve ve diğer besinler toplanıp taşınabiliyor, kurutulabiliyor, depolanabiliyor ve ileride tüketilmek üzere yeniden taşınabiliyor, çeşitli şekillerde depolanıp kurutulabiliyordu. Uzmanlaşma depolama ve iş bölümünün incelenmesiyle başlamıştır. Deniz, hava ve kara taşımacılığında motor gücü ve buharın birlikte kullanılmasıyla birlikte ticari hizmetlerin çeşitliliği de giderek belirgin hale geldi. Bu süreçte daha fazla ürün ve malzeme depolanmaya ve taşınmaya başlamıştır (Baki, 2004: 7).

Lojistik kavramı Amerikan işletme yönetiminde 1900'lü yıllardan itibaren ortaya çıkmıştır. İş piyasasında ekonomik koşulların değişmesiyle yaşanan rekabet, işletmelerin tek kişi yönetiminden grup yönetimine geçmesine neden olmuştur. Şirketin mevcut pazarları elinde tutması ve satış odaklı olması birçok yeniliğe yol açmıştır. İşletmeler 1950'li yıllara kadar lojistik kavramını küresel çapta tanımamaktadır. Tek bir çatıdan sağlanmayan lojistik faaliyetler farklı işletmeler tarafından sağlanmaktaydı. Özellikle pazarlama yaklaşımının 1950 ile 1960 yılları arasında gelişmesiyle lojistik kavramının önemi daha da belirginleşmeye başlamıştır. Özellikle 1970'li yıllardan günümüze kadar

modern lojistik anlayışının temelleri atılmıştır. İşletmelerde bu dönemlerde lojistik faaliyetleri ile lojistik yönetiminin uygun maliyetlerle ile gerçekleştirilmesi adına çalışmalar yapılmıştır. Lojistik yönetimi, malların, hizmetlerin ve ilgili bilgilerin üretim ve tüketim noktaları arasında ileri ve geri akışını içeren tedarik sürecini ve aynı zamanda müşteri ihtiyaçlarını karşılayacak şekilde depoların verimli ve etkili bir şekilde planlanması, kontrol edilmesi ve uygulanmasını da kapsayan tedarik sürecini kapsar (Topal, 2013: 6-7).



Şekil 1.1. Lojistik Yönetimi

Kaynak: (Topal, 2013: 7)

İşletmelerin bu dönemlerde lojistik faaliyetleri ve yönetimi alanında en düşük maliyetle yapılması doğrultusunda bazı çalışmalar yapılmıştır. Gerçekleştirilen lojistik faaliyetleri sıralanmıştır (Orhan, 2003: 15-18);

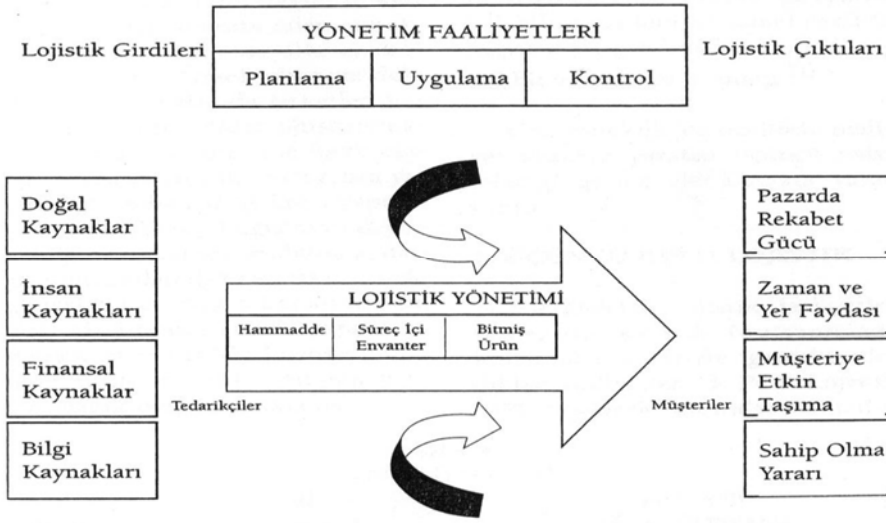
- Taşıma
- Stok takibi
- Siparişlerin alınması
- Temin
- Paketleme
- Depolama
- Malzeme taşıma

- Bilgi iletimi.

1.1.4.1. Lojistik Yönetiminin Amaçları

Lojistik hizmetleri toplumların yaşam standartlarını önemli ölçüde etkilemektedir. İncelendiği zaman her türlü faaliyetin öyle ya da böyle lojistik faaliyetlerin etkisinde kaldığı görülmektedir. Lojistik, ürünlerin ve hizmetlerin maliyetlerini etkilemesinin yanı sıra dağıtım etkinliği, verimlilik, enerji maliyetleri ve faiz oranlarını etkilemesinden dolayı ülke ekonomisi için önemli bir bileşendir. Lojistik hizmetlerinin aynı zamanda sağlıklı bir şekilde ilerlemesi ürünler özelinde maliyetlerin azalmasına, her türlü ürün ihtiyacının müşterilere ulaştırılmasına imkan sağlamaktadır. Müşterilerin her türlü taleplerinin karşılanmasıyla birlikte yiyecek ve ilaç gibi temel ürünlerde hızlı bir şekilde müşterilere ulaştırılmasını sağlamaktadır. Günümüzde lojistik hizmetler aracılığıyla tüketicilerin her türlü ihtiyaçları karşılanmaktadır.

Lojistik hizmetler birbirlerinden yer ve zaman bakımından ayrılmış olan üretim ve tüketim hizmetleri arasında aracılık yapmaktadır. Verimli bir şekilde bu faaliyetlerin gerçekleştirilmesi günümüzde büyük bir gelişim gösteren küresel ticari faaliyetler açısından da önem arz etmektedir. küresel çağlı ticari faaliyetlerin bu boyutlara ulaşmasında temel etkenler talep olan bölgelere ürünleri ve hizmetleri ulaştıran lojistik sistemlerin verimli bir şekilde kullanılmasıdır. Küresel ve yerel ekonomide lojistik faaliyetleri çok büyük etkilere sahiptir. Lojistik sektörü tüm faaliyetleriyle geniş istihdam sağlayan bir sektördür. Örneğin Amerika Birleşik Devletleri'nde lojistik hizmetlere yapılan yıllık ortalama yatırım 800 milyar ABD dolarıdır. Bununla birlikte bu değerin dünya genelinde iki katı rakamına ulaştığı tahmin edilmektedir. Ve bu değerler pazarların daha da genişlemesi sonucunda artarak devam etmektedir (Küçüksolak, 2006: 13).



Şekil 1.2. Lojistik Yönetiminin Bileşenleri

Kaynak: (Şen, 2014: 89)

Lojistik yönetimi; doğru zamanda, doğru ürünün sorunsuz bir şekilde doğru yere ulaştırılmasını hedeflemektedir. Bundan dolayı ürün ya da hizmetler için önemli bir değer yaratıcı faaliyetler olarak belirtilmektedir. Daha önce de belirtildiği üzere ürün ve hizmetler için hem zaman hem de yer yararı sağlayan lojistik yönetimi, müşteri hizmet düzeyi ile doğrudan ilişkili bir kavramdır. Lojistik yönetimini; üretim süreçlerinde gönderilen malların teslim edilmesinde önemli bir yere sahip olmalarından dolayı ülke genelindeki rekabet gücünü etkilemektedir.

Lojistik yönetiminin özellikle pazarlama ve üretim bölümleri ile iş birliği ve haberleşme gerektiren ortak faaliyet alanları bulunmaktadır. Örneğin; üretim yeri seçimi, programlama, pazarlama ve stok kontrolü, paketleme, müşteri hizmetleri, fiyatlandırma ve mağaza yerleri gibi konularda birlikte çalışmak zorundalar. Bazı işletmelerin son yıllarda lojistik sorumluluğunu üst düzey yönetici konumunda olan kişilere verdiği ve böylelikle koordinasyonun sağlanması için gerekli disiplini sağlamaya çalışmaktadır. Lojistik yönetimi bir anlamda; sipariş alma, ürün, hizmet veya bilginin üretilmesi, yerine getirilmesi ve dağıtılması sürecindeki koordinasyonu sağlamaktır. Lojistik yönetimi aynı zamanda teknoloji, fiyat, kalite gibi çıktıları da iyileştirerek uygulamaların yüksek performansla uyumlu olmasını sağlayabilir. Lojistik yönetimi uygulamaları çok faydalı ve çok yönlü geliştirme hizmetlerinin temelini oluşturur. İletişim liderliği uyumlu strateji ve iş süreci yönetimini geliştirir (Sakallı, 2007: 10).

Lojistik yönetimi, tedarikçiler ve müşterilerle ortak yatırıma yatırım yapma yeteneğidir. Müşterilerden gelen ve müşteriler hakkındaki tahminler, siparişler ve satış faaliyetleri şeklindeki yatırımlara yön verir. Bilginin saflaştırılması sayesinde satın alma ve özel üretim süreçleri devreye girmektedir. Malzeme ve ürün temini sırasında üretilen ürünlerin müşteriye ulaştırılması için bilgi akışı başlatılır. Bu nedenle lojistik hizmetlerinin birbiriyle ilişkili iki süreçle birlikte incelenmesi gerekmektedir. Bunlar bilgi akışları ve envanter malzeme akışlarıdır. Üretim ve satış pazarları ile tedarik pazarları arasındaki bilgi ve malzeme akışına ilişkin kurumlar içindeki merkezilik yansıtıldığında lojistiğin bütünsel doğası daha iyi anlaşılabilir.

1.1.4.2. Lojistik Yönetiminin Önemi

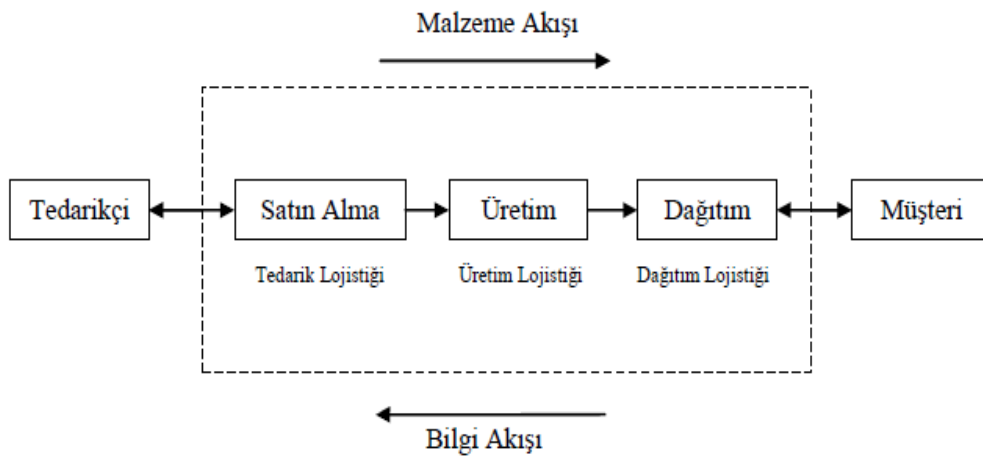
Lojistik, doğru miktarda malı en verimli şekilde, doğru yerde, doğru zamanda, doğru sırada sağlamak zorundadır. Müşteri taleplerinin karşılanması için öncelikle tedarik lojistiğinin planlanması gerekir. Tedarik lojistik planlama tüm tedarik süreçlerini ve gerekli kaynakları kapsar. Bu planlama süreci üretime başlamadan önce stratejik, taktik ve operasyonel lojistik planlaması olarak ayrılabilir. Stratejik inbound lojistik planlama, yeni ürünleri üretim ağına entegre etmek için farklı tesis ve tedarikçi konumlarının fizibilitesi için bir ilk değerlendirme üretir. Taktik inbound lojistik planlama, lojistik süreç alternatiflerinin mühendisliğine ve bunların değerlendirilmesine odaklanır. Özellikle bu süreçlerin, örneğin hacimdeki değişiklikleri benimseme esnekliği, taktik lojistik planlaması sırasında değerlendirilmelidir. Bu esnekliği sağlamak için, ambalaj kapları, depolar ve kurum içi nakliye elemanları gibi temel kaynaklar araştırılmalı ve optimal bir lojistik işlem alternatifi bulunmalıdır. Sonuç olarak, inbound lojistik süreçleri, üretim tesisinin hem içindeki hem de dışındaki malzeme akışını içerir. Operasyonel inbound lojistik planlama aşamasında, bu önceden seçilmiş lojistik süreçler ve kaynaklar, sürekli olarak detaylandırılacak ve artış sırasında ön seri süreçlerle üretim tesisine entegre edilecektir (Knoll vd., 2016: 145).

Tablo 1.2. Lojistik Yönetimin Temel Evreleri



Kaynak: (Köse, 2022: 8)

Lojistik yönetiminin en basit tanımı, lojistik faaliyetlerinin, lojistiğin temel ilkelerine ve yönetim bilimi ilkelerine uygun olarak gerçekleştirilmesidir. Diğer bir tanım ise CSCMP'ye göre lojistik yönetimi, müşteri ihtiyaçlarını karşılamak amacıyla malların, hizmetlerin ve bilgilerin üretim noktası ile tüketim noktası arasındaki ileri ve geri akışı ve depolanmasıdır; planlama, uygulama ve kontrolden sorumludur. Lojistik yönetimi, müşteri ihtiyaçlarını karşılamak için malzeme ve bilgilerin pazarlardan tedarikçilere, iş ve işletme operasyonları yoluyla akışını koordine etme sürecidir (Keskin, 2011: 25). Yukarıdaki lojistik tanımı dikkate alındığında lojistik yönetiminin, lojistikle ilgili çeşitli ürün, hizmet ve bilgilerin nihai tüketiciye ulaştırılması sürecinde lojistik faaliyetlerin planlanması, uygulanması ve kontrol edilmesi sürecini içerdiği söylenebilir.



Şekil 1.3. Lojistik Yönetimi Süreci

Kaynak: (Dumlu, 2022: 32)

Günümüzde lojistik faaliyetleri bu bağlamda işletmelerin rekabet gücünü doğrudan etkilemektedir. Eş zamanlı olarak işletmeler, pazarlama etkinlikleri ve üretim faaliyetlerinin dışında lojistik birimine de önem vermektedir. Lojistik faaliyetlerin başarılı olması işletme faaliyetlerine katkı sunabilecek her türlü teknolojinin yapılandırılması ve müşteri memnuniyetinin sağlanması adına çözümler üretilmesine bağlıdır. Uyum yeteneği olmayan işletmeler, sürekli olarak çevresinden gelecek değişim tehditleri ile karşılaşmaktadır. Bu işletmeler varlıklarını sürdürebilmek için çevreyle uyum sağlamak durumundadır (Ercan, 2022: 5).

Lojistik yönetimde özellikle işletmeler arasında hammadde sevkiyatı oldukça önemlidir. Çünkü işletmeler bütün programlarını üretim, satış, dağıtım ve sevkiyata göre planlamıştır. Bu şekilde gerçekleştirilen lojistik faaliyetlerde hata kabul edilmemektedir. Lojistikte dolayısıyla üç teknoloji ön plana çıkmaktadır. Bunlardan biri nesnelerin internetidir. Buna göre lojistik yönetimde işçiler, mallar ve kamyonlar gibi bütün elemanlar birbirleri ile iletişim kurabilir. Veriler bu şekilde anlık olarak elemanlar arasında paylaşılmaktadır. Bu veriler bulut sisteminde toplanmakta olup veri analitiği alanında kullanılmaktadır (Bilgiç vd., 2020: 65-66).

Lojistik yönetimi, malzemelerin sevkiyat ve teslimat noktaları arasındaki çift yönlü hareketi sırasında müşteri ihtiyaçları doğrultusunda faaliyetlerin yönetilmesidir. Lojistik yönetimi; ürün ve hizmetlerin üretim noktası ile tüketim noktası arasındaki iki yönlü bilgi akışının müşteri ihtiyaçlarına göre planlanması, uygulanması ve kontrol edilmesi tedarik sürecini kapsar. Bir lojistik kanalı içindeki lojistik faaliyetleri, etkili ve verimli hareket için uygun malzeme ve insan akışını yönetmek için kullanılan ağla ilgili faaliyetler sistemidir. Bu yaklaşımın temel fikri, süreçteki faaliyetlerin birbirinden bağımsız olması değil, tüm sürecin tek kaynaktan en verimli şekilde gerçekleştirilmesidir. Açıkçası, hizmet, malzeme ve bilgi akışlarının çift yönlü verimli akışının depolanması, planlanması, uygulanması ve kontrolü lojistik yönetiminin kapsamına girmektedir (Bamyacı, 2008: 11).

1.1.5. Lojistikle İlgili Kavramlar

1.1.5.1. İşletmelerde Lojistik Yönetimi

Lojistik sistemi, hammaddeden nihai ürüne kadar olan dönüşüm faaliyetlerinde müşteri hizmetleri de dâhil olmak üzere işletmenin etkinlik ve verimlilik düzeyini doğrudan belirler. Etkin bir lojistik sistemi önemli rekabet avantajları sağlayabilir. Dolayısıyla

lojistik sistemi ve bu sistemin etkinliği için üst yönetimin alacağı kararların neler olduğu açıklanacaktır. Lojistik sistemi (Topal, 2013: 11);

- Üst yönetim
- Müşteri hizmeti
- Depolama
- Malzeme yönetimi
- Bilişim sistemleri faaliyetlerinden oluşmaktadır.

Tablo 1.3. Lojistik Faaliyetleri

ANA FAALİYETLER	DESTEK FAALİYETLER
Müşteri Hizmetleri	Depo/dağıtım merkezi yer seçimi ve yerleşimi
Taşıma ve Trafik Yönetimi	Dokümantasyon akışı
Envanter Yönetimi	Ürün/envanter akışı
Depo/Depolama Yönetimi	Üretim planlama
Elleçleme	Satın alma
Talep Yönetimi	Yedek parça ve satış sonrası hizmet, destek
Sipariş Yönetimi (Bilgi iletişimi ve sipariş işleme)	Geri dönüşüm, tersine lojistik
Koruyucu Ambalajlama	Sigortalama, gümrükleme

Kaynak: (Erkan, 2014: 46)

Bu faaliyetlerin işletmeler tarafından nasıl ele alındığı, onların müşteriye yaklaşımlarını doğrudan göstermektedir. Keza stok yönetimi ve depolama lojistik sistemin etkinliğinin bir göstergesidir. Bu durum maliyetleri doğrudan etkilemektedir. Taşıma sistemleri için işletmelerin lojistik hizmetlerini destekleyen unsurlardandır. Taşıma hizmetleri dışarıdan tedarik edilebildiği gibi işletme bünyesinden de tedarik edilebilir. İşletmelerin üst düzey yöneticilerinin lojistik hizmetlerdeki temel amacı istenilen zamanda ve yerde ürünlerin uygun maliyetler ile tedarikinin sağlanmasıdır. Bu süreçte işletme yöneticilerinin görevi ise müşteriler ve tedarikçiler arasında bir lider gibi hareket ederek rekabet üstünlüğü üzerine işletmenin geleceğini şekillendirmektir. Yöneticilerin faaliyetleri lojistik yönetimi kapsamında aşağıdaki şekilde sıralanmıştır (Topal, 2013: 11-12);

- Satın almayla ilgili faaliyetler,
- Satış ve müşteri hizmetiyle ilgili faaliyetler,

- Operasyon ve depolama ile ilgili faaliyetler,
- Taşıma ve stok yönetimi ile ilgili faaliyetler,

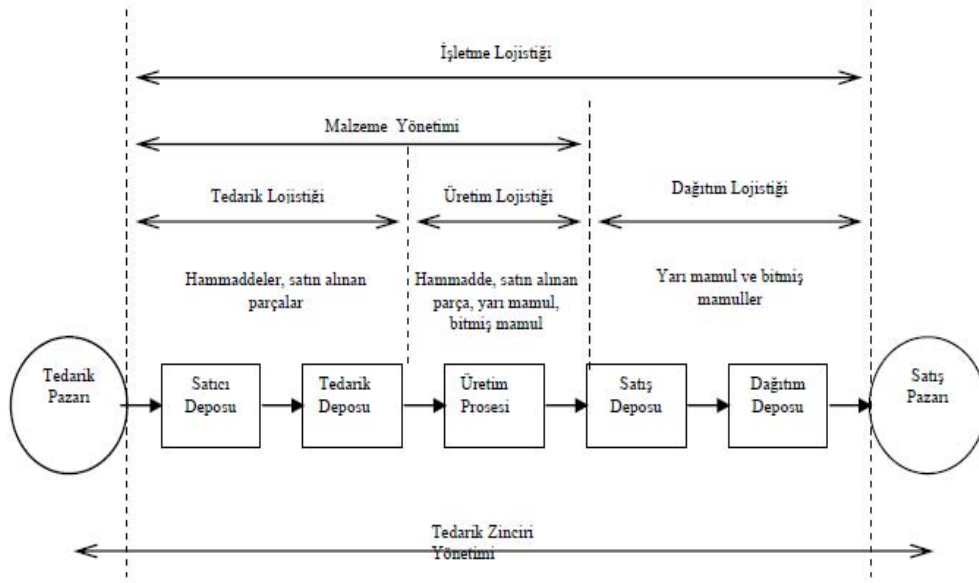
Yukarıda bahsedilen konuların her biri ile ilgili olarak işletme yöneticileri tarafından stratejiler oluşturulması ve bu stratejilerin rekabet üstünlüğü sağlayacak şekilde uygulamaya geçirilmesi gerekmektedir. Bu aşamada lojistik sistemin nasıl oluşturulması gerektiği konusu açıklanacak ve lojistik stratejilere ilişkin bilgiler ileriki konularda verilecektir.

Bütünleşik bir lojistik sistemi kurarak etkin olarak çalışmasını sağlamak yöneticilerin temel görevlerindendir. Lojistik sisteminin etkinlik düzeyini belirleme aşamasında yöneticilerin birtakım kararlar alması gerekmektedir. Satın alma fonksiyonunun temel görevi üretime gereken hammaddelerin sağlanmasıdır. Öncelikli olarak bu durum tedarikçi ilişkilerinin belirlenmesini ve bir parçanın veya malzemenin üretilmesine veya satın alınmasına karar vermektedir. Eğer parçanın dışarıdan tedarik edilmesi durumunda burada müşterinin talebi de oldukça önemlidir. Satın alma fonksiyonları büyük işletmelerde ya merkez konumundadır ya da işletmelerin her biri satın alma fonksiyonlarını ayrı bir şekilde yerine getirmektedir. Organizasyon yapısıyla işletmeler alınan tüm kararlarda satın alma fonksiyonunun etkinliğinin olması kadar işletme tedarikçilerinin de kararı önemlidir. Stok politikası, sipariş işlemleri, müşteri hizmet politikası ve taşıma politikası gibi kararlar da üst düzey yöneticilerin alması gereken kararlar arasındadır (Orhan, 2003: 38-40).

1.1.5.1.1. Tedarik Lojistiği

TZY terimi, 1980'lerin sonlarına doğru ortaya çıkmış ve 1990'larda yaygın olarak kullanılmaya başlanmıştır. Bu dönemlerden önce TZY terimi yerine "lojistik" ve "operasyon yönetimi" gibi terimler kullanılmaktaydı. Ürünlerin meydana getirilmesinde nihai tüketiciye ulaştırılmasında faaliyetlere katılan her ögenin, koordinasyonu ve verimli bir şekilde yönetilmesi TZY kapsamında yer almaktadır. Tedarik Zinciri Yönetimi Profesyonelleri Konseyi'nin yaptığı tanımlamaya göre TZY, kaynakların bulunması, tedariki ve ürüne dönüştürülmesi ve bu süreç içerisindeki lojistik faaliyetleri de içinde bulunduran faaliyetlerin planlanması, yönetilmesi, ağ üyeleri arası iş birliğinin gerçekleştirilmesi ve ağ üyeleri arası koordinasyonun sağlanması gibi işlemleri içermektedir. Başka bir tanıma göre SCM, hizmet verilen pazarlar için en iyi yanıt verme ve verimlilik kombinasyonunu elde etmek amacıyla tedarik zincirinin üyeleri arasında

üretim, envanter, konum ve taşımacılığın koordinasyonudur. Tedarik zinciri içerisindeki üyelere göre farklı modeller de oluşabilmektedir. Çalışmanın devamında bu tedarik zinciri modelleri ve tedarik zinciri üyeleri açıklanmaktadır (Dumlu, 2022: 6-7).



Şekil 1.4. Tedarik Zinciri Yönetim İçerisinde Lojistiğin Yeri

Kaynak: (Küçüksolak, 2006: 6)

Uygulamada tedarik zinciri kavramı ile lojistik kavramı sıklıkla aynı anlamda kullanılan kavramlardır. Bu iki kavram hâlbuki birbirlerinden oldukça farklıdır. Tedarik zinciri bir ürünün ham madde olarak başlangıcından tüketiciye ulaşmasına kadar olan süreçten sonrasına kadar imalatçı, tedarikçi, depolama, nakliye, satış ve satış sonrası dâhil bütün hizmetleri kapsamaktadır. Bu zincirde oluşan süreçlerin ilişki yönetimi yoluyla ve bağımlılıkları anlama çerçevesinde düzenlenmesine tedarik zinciri yönetimi denir. Lojistik; tedarik zinciri boyunca ürünlerin durdurulması veya taşınması için yapılması gereken tüm çalışmaların ve ürün zinciri boyunca akan bilgi sistemlerinin yönetilmesini içermektedir. Bu bağlamda bu çalışmaların sağlıklı ve planlı bir şekilde yürütülmesini sağlamak lojistik yönetimi departmanının sorumluluğundadır. Lojistik yönetimi; tedarik zincirinde yer alan işletmeler bünyesinde yürütülen lojistik faaliyetlerin denetimi; tedarik zinciri yönetimi ise zincirdeki tüm işletmelerin lojistik faaliyetlerinin koordineli olarak yönetilmesidir. Örneğin bir firmanın üretim bölümündeki taşıma faaliyetlerine lojistik denir. Ancak bu durum tedarik zinciri yönetimi şeklinde ifade edilemez. Bunun tedarik

zinciri yönetimi olarak ifade edilebilmesi için zincirde yer alan tüm firmaların lojistik faaliyetlerini kapsamaktadır (Bamyacı, 2008: 39).

Tedarik zinciri ve içerisinde yer alan bütün işletmelerin uzun vadeli verimliliklerinin artırılması için mevcut işletmelere ait işletme fonksiyonlarının ve planlamalarının tedarik zinciri içerisinde yer alan bütün işletmeleri kapsayacak şekilde sistematik ve stratejik bir şekilde koordine edilmesidir. Müşterilere ve diğer paydaşlara katma değer yaratan bilgi, hizmet ve ürünlerin sunulması amacıyla ilk tedarikçiden son tüketiciye kadar olan önemli aşamaların entegrasyonudur. Birbirinden bağımsız olarak faaliyet gösteren işletmeleri içeren iç tedarik zincirleri ile dış tedarik zincirleri arasında bir ayrım çizgisi vardır. Bir firma içerisinde tedarik zinciri olduğunda iş süreçlerinin kontrolü tamamen işletmeye aittir. Tedarik zincirinin şirketler arasında olması ise tamamen farklı bir husustur. İşletmeler arasındaki ilişkilerin bir sistemi olduğundan dolayı tedarik zinciri, işletmeler için daima kendi davranışlarını belirli bir yaklaşım çerçevesinde kontrol etmekle sorumludur (Tanyas, 2005: 41).

Kaynaklar söz konusu olduğunda lojistik yönetimi ile tedarik zinciri yönetimi arasında hâlâ bir orta yol yoktur. Lojistik yönetimi ile tedarik zinciri yönetimi arasındaki ilişkiye ilişkin literatürde dört farklı yaklaşım bulunmaktadır (Bamyacı, 2008: 40);

Gelenekçiler: Bu gruba göre tedarik zinciri yönetimi lojistik şemsiyesi altına girmektedir. Tedarik zinciri lojistiğin bir parçası olarak kabul edilir. İşletme dışında lojistik tedarik zinciri olarak kendini gösterir. Tedarik zinciri yönetimi, harici veya organizasyonlar arası lojistiğin özel bir türü olarak kabul edilir.

Yeniden Adlandırılanlar: Lojistik bu gruba göre yeniden adlandırılmaktadır. Tedarik zinciri ile lojistik ağ, entegre lojistik ile de tedarik zinciri yönetimi yaygın bir şekilde birlikte kullanılmaktadır.

Birleştirici: Bu yaklaşıma göre lojistik hizmetleri, tedarik zinciri yönetiminin bir parçası olarak kabul edilir. Tedarik zinciri yönetimi burada sadece lojistiği değil aynı zamanda operasyon yönetimini, satın alma ve pazarlamayı da içerir. Stratejik planlama, lojistik, pazarlama ve satış ile bilgi ve iletişim teknolojisi, tedarik zinciri yönetiminin unsurları olarak kabul edilir.

Bütünleşik yapının tek bir işletme bünyesinde oluşturulması hedeflenen lojistik yapının 1950’li yıllardan itibaren gerek müşterilere gerekse tedarik kaynaklarına doğru yer alan

dağıtım kanalı boyunca genişlediği görülmektedir. Tedarik süreci talep edilen bir ürünün doğru şekil ve doğru miktarda, doğru yer ve zamanda uygun maliyet ile karşılanmasıdır. Tedarikçi tarafından temin edilen ürünün üretilmesi için aynı şekilde kendi malzemelerinin de tedarikini sağlaması gerekmektedir. Tedarik zinciri bu şekilde oluşmaktadır. Bu yaklaşıma göre amaç, bu anlayışın tek bir işletme çerçevesinde değil, dağıtım kanalı içindeki tüm tedarikçiler, tüketiciler, üreticiler, perakendeciler, toptancılar ve hatta müşteriler bazında inşa edilmesidir. Tedarik zinciri kendisini oluşturan bütün parçaların toplamından daha büyük olabilir anlayışından yola çıkılarak zincir içerisinde bulunan bütün sınıfların kazanması stratejisini benimsemektedir (Tanyaş, 2015: 17).

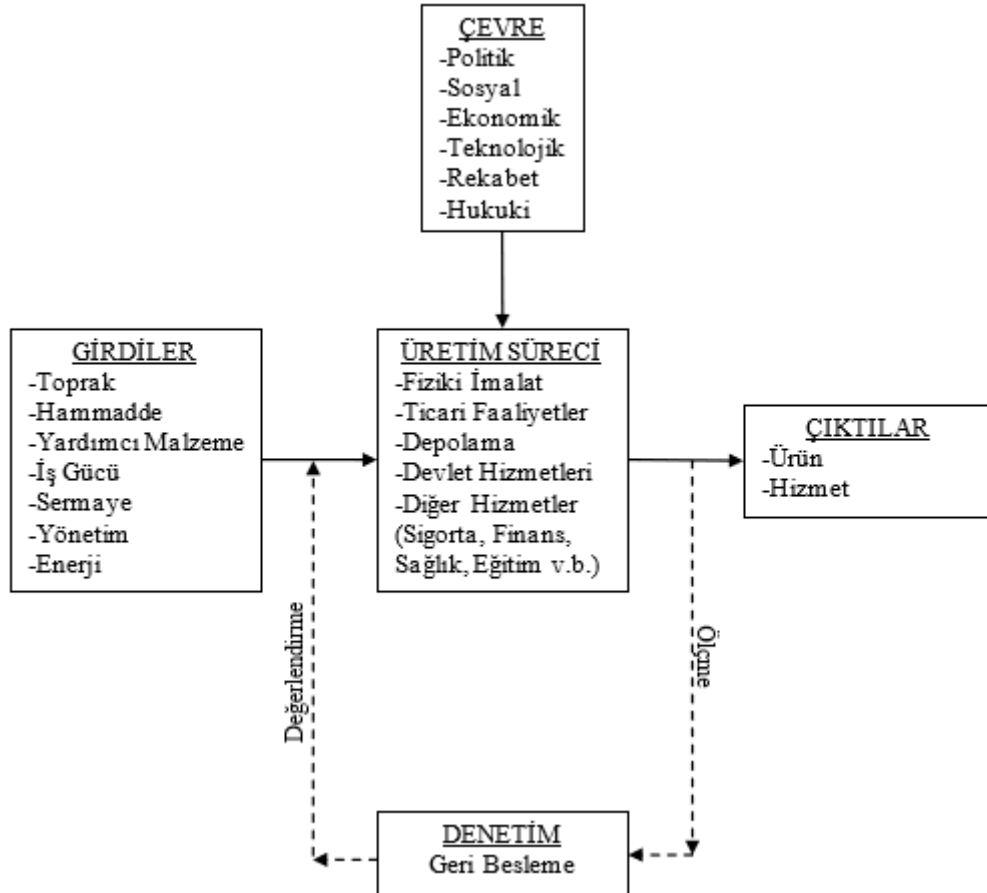
En yeni tedarik zinciri yaklaşımı lojistik yönetimini ifade etmektedir. Tedarik zinciri yönetimi, lojistik, pazarlama, satın alma ve üretim gibi işlevler arasındaki etkileşimin yanı sıra tedarik kanalı boyunca şirketler arasındaki etkileşime de odaklanır. Bu yaklaşımda maliyetlerin düşürülmesi ve müşteri hizmet seviyelerinin iyileştirilmesi gerekirken, kanal içi lojistik uzmanlarının kontrolü dışındaki etkilerin kanal içi koordinasyon ve işbirliği yoluyla yönetilmesi gerekmektedir. Günümüzde distribütör firmalar stok bilgilerini müşterileriyle paylaşıırken, üretici firmalar da üretim planlarını tedarikçilerle paylaşmakta, hatta ön sipariş işlemleri olmadan tedarikçinin sisteminden çalışmaktadır.

Tedarik zincirinde operasyon yönetimi; kapasite planlamasının ve toplam planlamanın yapılması, tesis konumunun ve tasarımının yapılması, insan gücü planlaması, bakım, tahmin, proje yönetimi, süreç tasarımı, iş planlaması, iş yaşam kalitesi ve iş ölçümünün yapılması gibi konularla ilişkilendirilmektedir. İşletmelerin faaliyetleri göz önünde bulundurulduğunda operasyon yönetimi ile ilgili konuların birçoğu basit bir planlama ile üretim ve hizmet odağından daha geniş bir yapıya sahiptir. Operasyon yönetimi alanına dâhil edilen iç süreçlerde zaman-depolama, dağıtım-yer, fiziksel dönüşüm ve bulundurma-değişim dönüşümü gibi değişimler söz konusudur. Lojistik sistemlerin işletme yönetimlerine sunmuş olduğu veya sunacağı tedarik, fiziksel dağıtım ve bilgi gibi lojistik hizmetler üretim yöntemlerinin işlerini kolaylaştıracak müşteri taleplerinin daha kolay anlaşılmasını sağlayacaktır. Müşteriye verilecek değerin optimizasyon edilmesi üretimin yönetilmesi sürecinde tedarik zinciri içerisinde lojistik faaliyetlerin koordine edilmesini zorunlu kılmaktadır (Can, 2019: 23).

1.1.5.1.2. Üretim Lojistiği

Kâr amaçlı olsun ya da olmasın tüm kullanıcıların temel amacı müşteri ihtiyaç ve beklentilerini karşılayan mal ve hizmet sunumudur. Bu temel amaca yönelik mal ve hizmet kapasitesinin üretim sisteminin sorumluluğundadır. Bu nedenle müşteri ihtiyaç ve fiyatlarını karşılayacak mal ve hizmetlerin birleştirilmesi üretim sisteminin temel amacıdır. Büyüklüğü ne olursa olsun her üretim sisteminin beş temel unsurundan oluşur. Bunlar; girilenler, çıkanlar, üretim süreci, çevre ve kontrol (geri bildirimleri) unsurlarıdır. Aşağıdaki şekilde bir üretim sisteminin temel öğelerini içeren bir üretim sistemi modeli gösterilmektedir.

İkinci bölüm ise sanayinin ürün üretimi sırasında ve sonrasında gerçekleştirilmesi gereken lojistik faaliyetlerini kapsayan üretim lojistiğidir. Üretim hatlarında meydana gelen aşırı ve dikey hareketler, üretim lojistiğinin önemli bir bölümü oluşur. Üretim lojistiği, malzemelerin bir üretim süreci içindeki hareketini içerir ve hammadde yönetimi, montajla ilgili kesintiler seçimi ve üretim içi envanter yönetimi gibi faaliyetleri içerir (Cengiz, 2020: 18).



Şekil 1.5. Üretim Sistemi Modeli

Kaynak: (Dumlu, 2022: 17)

Süreç, ürünlerden gelen ürünleri toplayan, depolayan ve daha sonra bunları dağıtan bir sistem tarafından desteklenen bir dizi faaliyettir. Üretim lojistiği, bir fabrikanın içindeki hatlar arasında hareket etme, paketleme ve sunum parçalarına nakliye lojistiğidir. Üretimde kullanılan hammaddeler montajlı, yarı montajlı olmakta ve üretim için gerekli tüm parçalar yurt içi ve yurt dışından satın alma yoluyla deniz, hava, kara veya ayrılma yoluyla fabrikaya taşınmaktadır. Tüm parçalar boşta bulunmayacak ve üretim aksatılmayacak şekilde depolanmalı, stoklanmalı, üretim hattına zamanında ve planlanan boyutlarda teslim edilmelidir. Ürünler doğrudan veya ara bir yerde depolanarak teslim edilmelidir. Müşterilere satış sonrasında ürün desteği sağlanması amacıyla yerleşik servis sisteminin yedek parça ve diğer parçaların da sağlanması gerekmektedir. Tüm bu parçaların yanı sıra bilgi birikiminin de verimli bir şekilde sürdürülmesi gerekmektedir (Durusu, 2011: 49).

1.1.5.1.3. Dağıtım Lojistiği

Altunışık ve diğerleri (2017) tarafından yapılan tanıma göre piyasaya, mal ve özelliklerden satın alınmasından kişisel özelliklerine kadar olan satışların tamamıdır. Bu mal ve özelliklerden kişisele ulaştırılma sürecinde aracılık yapan kişi ve kuruluşlar bulunmaktadır. Üretici, aracı ve tüketicilerin yer aldığı, mal ve özelliklerden kişisel olarak ulaştırıldığı kanallara sağlayıcı kanalları adı verilmektedir. Dağıtım merkezi, perakende satıştan ürüne kadar, paketlenmesi, çalıştırılması ve gerçekleştirilmesi gibi faaliyetler için kullanılan açık veya kapalı lojistik alanıdır.

Pazarlama fonksiyonunda mal ve hizmetlerde değişiklik yapılmasına yardımcı olan satış ve satın alma döngüsü faaliyetleridir. İşletmeler bu faaliyetleri ürettikleri malları satarak kişiler, bireylerin ise ihtiyaç duydukları malları satın alırlar. Dağıtım ürünü, bir ürünün son işlemine kadar olan süreç boyunca alınan parçalar ve işlemlerle ilgilidir. Teknolojik, ekonomik ve sosyal yapılarıdaki değişim ve gelişmeler ile piyasaların sürekli büyümesi nedeniyle ürettikleri malların tamamının üretim yerinde tüketilmekte, bu nedenle bunları bazı fonksiyonel araçlara ulaştırmaktadırlar. Bu işlemler araçları tarafından çalıştırılır ve mal üreticinin elinden hilenin eline geçene kadar tamamen piyasaya sürülmeye yöneliktir. Tahsisle ilgili bu işlemler, yer, zaman, mülkiyet ve bilgi kullanımını sağlayan

özelliklerdir. Dağıtım lojistiği, malların üremesini sağlayan son tüketiciye ulaşana kadar zaman ve mekansal yararlılık yaratan tüm iş ve işlemleri kapsar (Durusu, 2011: 51).

Lojistik, sınırsız olarak ulaştırılmasıdır. Lojistik sürecinde müşterilerin pazarlama kanallarının nihai hedefidir. Bu nedenle kötü ihtiyaçlar seçeneği aynı zamanda ve yerde dağıtılmaması satış açısından büyük tehlike oluşturmaktadır. Ek olarak, müşterinin gösterge saati ve lojistik yeri süreci pazarlamaya dahil edilebilir. Lojistik bu nedenle satış bağlantıları ile müşterilerin arasındaki bağlantıyı sağlar. Tüm fiziksel oynatma kanallarının ortak bir yanı vardır: Üreticileri, toptancıları ve bakımları satış bakımlarını birbirine bağlayarak, tüm satış sürecinin önemli bir parçası olarak son derece kolay tedarikini sağlarlar (Sakallı, 2007: 15).

Dağıtım lojistiğinin önemli bir parçasının fiziksel akışı sürecidir. Lojistik, zararlı ürünlerin geri kazanılmasını ve en uygun fiyatların ulaştırılmasını sağlar. Ürünlerin sunumunun lojistiği yoluyla kişiye ulaştırılması üç aşamadan oluşur. İlk aşamada ürünün genişlemesi sağlanır. Bu kademeli nakliye maliyetlerinin azaltılmasına yönelik gruplama işlemleri gibi işlemler de dahil olmak üzere operasyon öncesinde yapılması gereken işlemler ele alınır. İkinci aşamada transfer miktarı değiştirme işlemlerini kapsar. Siparişlerin hazırlanması, ürünlerde ve ambalajlarda gerekli üretimin yapılması gibi faaliyetler burada gerçekleşmektedir. Üçüncü ve son aşamada ürünün gidişatı yere nakliyesidir. Ürünün fiziksel hareketi bu noktada sağlanır.

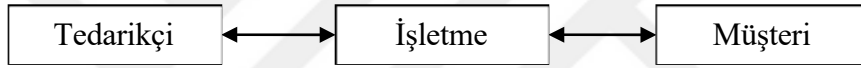
1.1.5.2. Tedarik Zinciri Yönetimi

Küresel pazarlarda günümüzde rekabetin artması, artan müşteri talepleri ve daha kısa süren tedarik süreleri, işletmelerin tedarik süreçlerine önem vermesine ve bu alana daha fazla yönelmelerine neden olmaktadır. Tedarik zinciri yönetimi, müşteri taleplerini karşılayacak şekilde sistemde yer alan maliyetlerin tamamını en az düzeye indirmeyi amaçlamaktadır. Ürünlerin bu amaç doğrultusunda doğru miktarlarda doğru zamanlarda dağıtılmasını sağlayacak yapıda tedarikçileri, depoları, üreticileri ve dağıtım merkezlerini etkin bir şekilde kullanılmasıdır. Lojistik faaliyetler ise doğru ürünlerin doğru zamanlarda hasarsız bir şekilde doğru yerde ulaştırılmasını hedeflemektedir. Ürün veya hizmetler için bu çerçevede önemli bir değer yaratıcı faaliyet olarak yer almaktadır. Rekabetçi üstünlüğün işletmeler tarafından ele geçirilmesinin ardından müşterilerin taleplerinin karşılanması ile birlikte maliyetlerin düşüklüğünü de hedefleyen lojistik stratejiler geliştirilmelidir. Küresel ortamda rekabet koşullarının oluşması, ürün kalitesi ve lojistik

hizmet düzeylerine yönelik müşteri beklentilerinin artması, ürün ömrünün kısılması, sıfır stok sistemlerinin geliştirilmesi, iç kuruluşlarla uzun vadeli işbirlikleri çerçevesinde dağıtım kanallarının geliştirilmesi. Birimlerin, teknolojinin ve dış kaynakların kullanımı gibi çeşitli nedenler lojistik yönetimi faaliyetlerinin gelişmesine yol açmıştır.

Tedarik zincirini lojistik açıdan yönetmek; müşteri ihtiyaçlarını karşılamak için baştan sona stok malzemelerinin, hammaddelerin, nihai ürünlerin ve bilgilerin maliyet ve depolanmasının planlanması, uygulanması ve kontrol edilmesi sürecidir. Tedarik zinciri yönetiminin sınırları, ilk üretim için gerekli olan hammaddelerin temini ve tedariki ile tüketicilerin son halkasını içerir. Müşteriler için tedarik zinciri, ürün veya hizmet beklentilerini karşılamaya yönelik üretim, dağıtım, lojistik, pazarlama ve hizmet düzeyleri gibi faaliyetleri içerir.

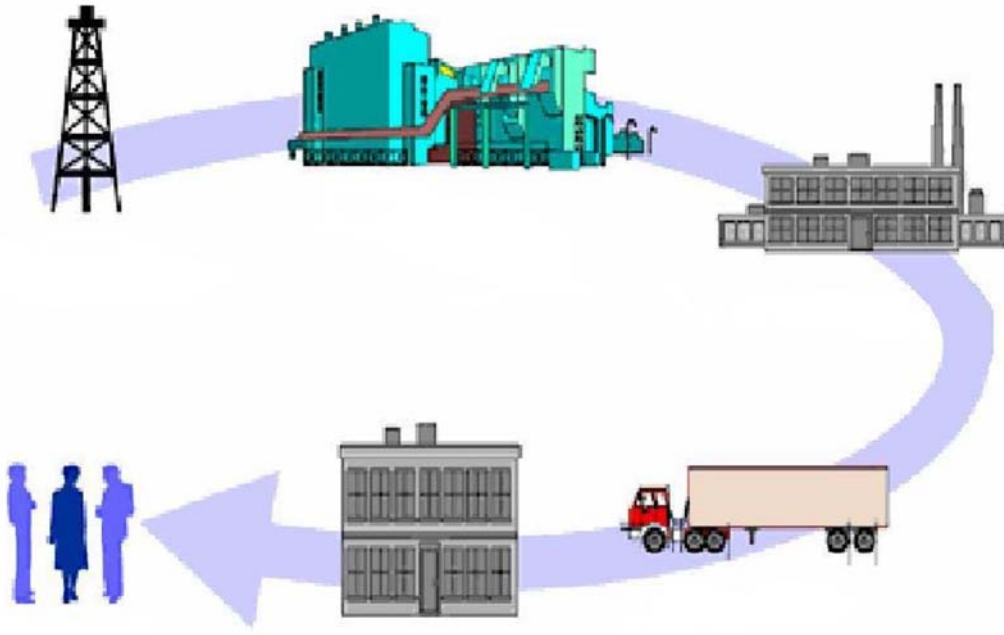
Tablo 1.4. Geliştirilmiş Tedarik Zinciri



Kaynak: (Dumlu, 2022: 7)

Tedarik zinciri yönetimi, 1990'larda gelişmeye devam etti; kuruluşlar, değer zinciri boyunca stratejik tedarikçileri ve lojistik fonksiyonlarını içerecek şekilde kurumsal kaynakların yönetimine yönelik en iyi uygulamaları daha da genişletti. Tedarikçi verimliliği, daha karmaşık maliyet ve kalite hususlarının koordinasyonunu içerecek şekilde genişletildi. Üreticiler, denetimler gibi katma değeri olmayan faaliyetleri artırmak yerine, tedarikçi kalite kontrolüne güvenmeyi ve yalnızca birkaç nitelikli veya sertifikalı tedarikçiden malzeme satın almayı tercih etmektedir (Ercan, 2022: 11-12).

Tedarik zinciri yönetiminin gelişimi, tedarik ve satın alma yönetimi ile lojistik hizmetlerine bağlıdır. Tedarik zinciri yönetimi bundan dolayı farklı şekillerde ifade edilmektedir. Tedarik zinciri yönetimi öncelikli olarak üreticilerin tedarik ve satın alma faaliyetlerinin tanımlanması amacıyla kullanılan bir terimdir. İkinci olarak tüccar ve perakendecilere yönelik lojistik ve taşımacılık faaliyetlerinin yürütülmesi amacıyla kullanılmaktadır. Son olarak, geri dönüşüm de dahil olmak üzere, hammadde çıkarıcılardan son kullanıcılara kadar tüm katma değerli faaliyetleri tanımlamak için kullanılabilir. Ancak bazı durumlarda farklı yorumlar örtüşebilmektedir (Ercan, 2022: 12).



Şekil 1.6. Şematize Edilmiş Tedarik Zinciri

Kaynak: (Küçüksolak, 2006: 6)

Hugos (2003), tedarik zincirinin, bir ürün veya hizmeti tasarlamak, üretmek, teslim etmek ve kullanmak için gerekli olan işletmeleri ve ticari faaliyetleri kapsayan bir yapı olduğunu ifade etmektedir. İşletmeler, hayatta kalmak ve gelişmek için gereksinim duydukları ihtiyaçları karşılama hususunda, tedarik zincirlerine bağımlıdır. Her işletme bir veya daha fazla tedarik zincirinde yer alır ve her birinde oynayacağı farklı veya benzer bir role sahiptir. Değişimin hızı ve pazarların nasıl gelişeceğini belirsiz olması, işletmelerin katıldıkları tedarik zincirlerinin farkında olmalarını ve oynadıkları rolleri anlamalarını giderek daha önemli hale getirmiştir. Güçlü tedarik zincirleri oluşturmayı ve bunlara katılmayı öğrenen işletmeler, pazarda önemli bir rekabet avantajına sahip olmaktadır.

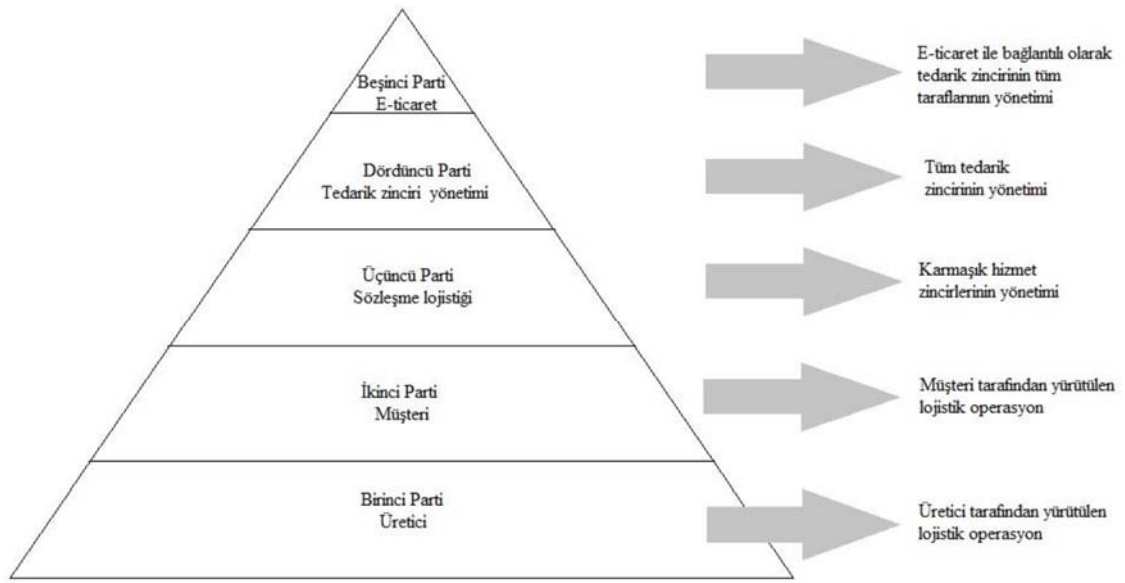
Mentzer ve diğerlerine (2001), göre tedarik zinciri, ürün, hizmet, para veya bilginin doğrudan aşağıya ve yukarıya doğru akışını gösteren, üç ya da üçten fazla örgüt veya bireyin meydana getirdiği dizi olarak tanımlanabilir. Bowersox, Closs ve Cooper (2002), ise tedarik zincirinin temel amacının, müşteriler için değer yaratmak ve müşterilerin ihtiyaçlarını en etkili, verimli ve ekonomik bir şekilde karşılamak olduğunu belirtmektedirler. Ayrıca zincir içerisinde bulunan üyelerin de stratejik üstünlüklerini arttırmak da tedarik zincirinin temel amacı içerisinde yer almaktadır. Buradan hareketle tedarik zinciri, ‘değer zinciri’ olarak da ifade edilmektedir (Dumlu, 2022: 6).

1.1.5.3. Üçüncü Parti Lojistik (3PL)

Lojistik dış kaynak kullanımı süreci adı 3PL olarak adlandırılmaktadır. Bu konseptte 3 numara; birincisi gönderen, ikinci alıcı, üçüncüsü ise iki firma arasında köprü görevi gören lojistik firmasıdır. 3PL sağlayıcısı ile müşteri arasında sunulan ortaklık, sunulan performansın garanti kapsamı açısından önemlidir. Lojistik hizmet sağlayıcıları, ortaklığın kapsamı, tasarımı ve yönetimi, ayrı uyum ve hesap verme düzeyleri, taşıyıcıların bilgi düzeyi ve sunulan ve malzeme özellikleridir. 3PL sağlayıcılarının bir diğer çiçeklenmesi, faaliyet kapasitesi olarak planlanma şekli ve 3PL sağlayıcının kendisi lojistik hizmetleri ve/veya alt sözleşmeleri ne ölçüde dayanıklına dayanmaktadır.

Günümüz iş dünyasında, yan işlerin profesyonel şirketlere devredilerek ortadan kaldırılması yönünde bir eğilim vardır. Bir firmanın lojistik faaliyetlerinin profesyonel bir firmaya aktarılması hizmetine 3PL (Üçüncü Parti Lojistiği) adı verilmektedir. Lojistik ciddi dikkat ve kaynak gerektirir. Bu nedenle şirket, şirket içi bir lojistik departmanı oluşturmayı reddederek temel faaliyetlerinin geliştirilmesi için finansal esneklik sağlamaktadır. 3PL şirketleri çok çeşitli işlemler gerçekleştirir. Malların teslimatı, depolanması, teslim alınması, montajı, yüklenmesi, etiketlenmesi, yeniden paketlenmesi ve dağıtımından sorumludurlar. Ayrıca verilerin toplanmasından ve müşterilere iletilmesinden de sorumludurlar. Yani onlarca bileşenin birbirine bağlı olduğu lojistik süreçlerini optimize etmektedir (Köse, 2022: 13).

Tedarik zinciri yönetiminin artan önemiyle birlikte, günümüzde giderek daha fazla şirket lojistik fonksiyonlarını üçüncü taraf lojistik hizmet sağlayıcılarına yaptırmaktadır. Genellikle 3PL olarak adlandırılan üçüncü taraf lojistik sağlayıcıları, müşterilerine nakliye rotası, paketleme ve envanter yönetimi, depolama ve çapraz yükleme gibi çeşitli lojistik hizmetleri sağlar. Bu hizmetler 3PL'ler tarafından bir araya getirildiğinden, birçok şirket bu hizmet sağlayıcılarını, gerekli faaliyetleri daha verimli bir şekilde gerçekleştirebilen ve şirketin ana işine odaklanmasına olanak tanıyan dış kaynaklı çözümler olarak görmektedir.



Şekil 1.7. Lojistik Parti Türleri

Kaynak: (Ercan, 2022: 22)

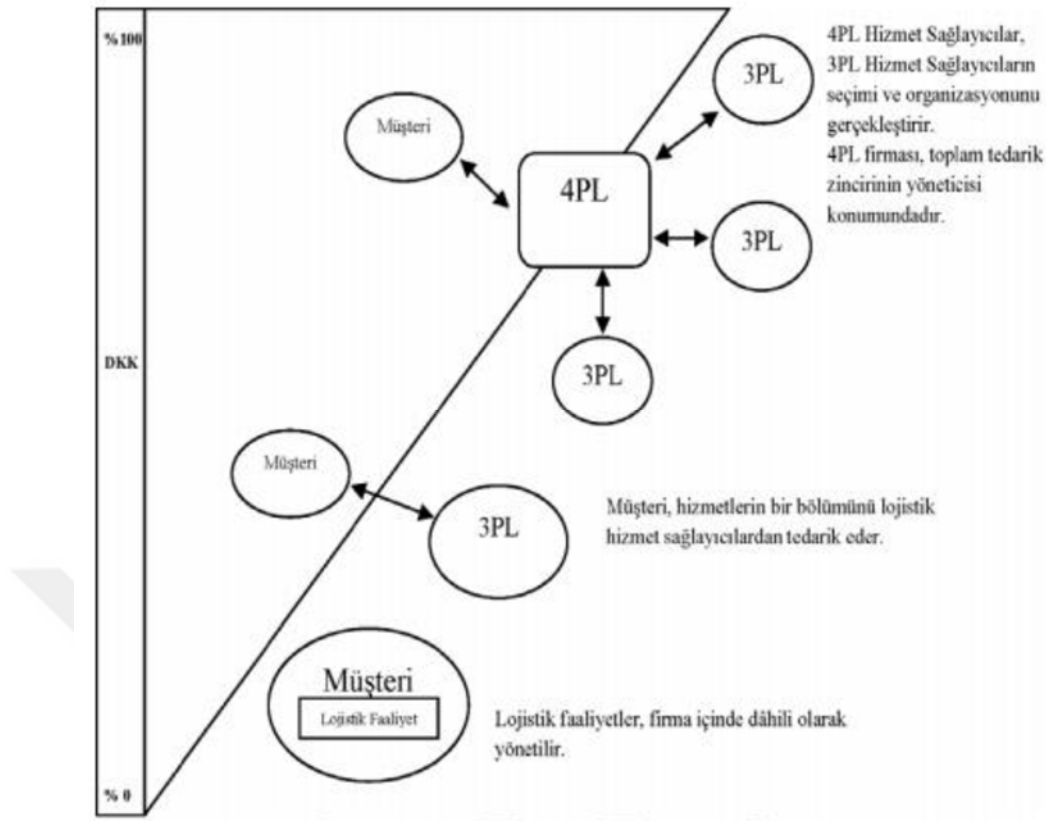
Standart 3PL sağlayıcıları; depolama, teslimat, toplama ve paketleme gibi standart 3PL hizmetlerini sağlayan şirketler olarak tanımlanmaktadır. Bu şirketler çoğu zaman bu hizmetleri ana işlerinin dışında, yani yan uğraş vermektedir. 3PL sağlayıcıları hizmet geliştiricileri olarak hareket eder. Bu ürünler özel paketleme, çapraz dağıtım, özel güvenlik sistemleri, takip, kayıt ve farklılaştırılmış dayanıklılık gerektirir. Müşteri Adaptörü; hizmetlerin mevcut faaliyetlerini devralmak ve daha verimli hale getirmekle birlikte, hizmet önemli ölçüde kapsamakta olup 3PL hizmet sağlayıcıları olarak sınıflandırılmıştır. Bu tür hizmet sağlayıcısı, müşteriler için tüm lojistik faaliyetler üstlenir ve birden fazla müşteriyle teklif sunar (Bamyacı, 2008: 46).

3PL (Üçüncü Parti Lojistiği) terimi, lojistik ürünlerin dış kullanım kaynak kullanımının sonuçlarıdır. Birinci taraf satıcı firma, ikinci taraf müşteri, üçüncü taraf ise satıcı veya alıcı adına belirleyici faaliyetler üstlenen şirkettir. Bir satıcı veya alıcı şirket yalnızca nakliye faaliyetleri, gümrükleme faaliyetleri veya depolama faaliyetleri başka bir şirkete devrediyorsa, devreden şirket 3PL değildir. Bununla birlikte, lojistik faaliyetleri, yani en az düzeyde taşıma ve depolama faaliyetleri birlikte taşınma ve entegre edilirse, sürdürülebilir şirket 3PL şirkettir. Birden fazla lojistik hizmet sağlayıcısıyla çalışmak, 3PL ölçeğe göre ekonomileri yoluyla maliyetleri azaltma fırsatı sunmaktadır (Tanyaş, 2015: 24).

1.1.5.4. Dördüncü Parti Lojistik (4PL)

Günümüzde dördüncü parti lojistik (4PL), esas olarak e-satın alma, malların tam görünmesi ve fiziksel envanter yönetimi nedeniyle sürekli artan hizmetin gerçekleşmesi için konaklamaları karşılamak amacıyla gündemdedir. Dördüncü taraf lojistik işlemlerin küresel olarak tedarik edilen zinciri ortamları ve dijital ortamlara katılım, kullanıcılar arasında web tabanlı yazılım teknolojisi ile sağlanmaktadır. Nispeten yeni bir lojistik yaklaşımı olarak 4PL, sanal organizasyonların (lojistik işletmeleri, ağ temelli tedarik zinciri yazılımı olarak sunulan) tedarik zinciridir. Birimi fon, hammadde, ürün ve bilgi akışıyla temsil edilen değer alışverişinde çalıştırılma olanakları tanır ve hızlı, tüm yöntemler arasında en uygun ödeme, güvenilir ve paylaşılabılır bilgidir. 4PL, tedarik zinciri işlemlerinin, dünyanın her yerinden mevcut olduğu, e-ticaret ortamında bir lojistik ağının kapsamı elektronik depolamaya olanak tanır.

4PL uygulaması, 3PL lojistik uygulamasının geliştirilmiş bir sürümüdür. Başka bir deyişle, 4PL, 3PL sağlayıcısının yaptığı tüm işleri yapacak ve ayrıca aşağıdaki görevleri de üstlenecektir: Planlama, bilgi teknolojisi entegrasyonu, nakliye faaliyetlerinin organizasyonu, siparişlerin takibi, lojistik danışmanlık ve finansal hizmetlerin sağlanması gibi katma değerli faaliyetler de dâhildir. Bu hizmetlerin sunumunu optimize etmek için aralarında koordinasyonu sağlamak üzere bilgi teknolojisini kullanan başarılı 3PL şirketlerini seçilmektedir. Üçüncü taraf lojistik sağlayıcıların uygulamalarının ardındaki temel felsefe, iş süreçlerinin dış kaynak kullanımı yoluyla organizasyonu ve her müşterinin yalnızca endişesine çözüm sunma anlayışıdır (Köse, 2022: 14).



Şekil 1.8. 3PL ile 4PL Arasındaki İlişki

Kaynak: (Köse, 2022: 15)

Üçüncü taraf lojistik (4PL), kapsamlı bir tedarik zinciri çözümü sağlamak için kendi organizasyonunun kaynaklarını, yeteneklerini ve teknolojisini tamamlayıcı hizmet sağlayıcıları ile birleştiren ve yöneten bir tedarik zinciri entegratörü olarak tanımlanır. Üçüncü taraf lojistikten farkı ise şu şekildedir (Ercan, 2022: 25).

- 1- 4PL organizasyonu, genellikle büyük bir müşteri ile bir veya daha fazla ortak arasında ortak girişim veya uzun vadeli bir sözleşme olarak kurulan bağımsız bir organizasyondur,
- 2) 4PL organizasyonları müşteriler ve birden fazla lojistik hizmet sağlayıcısı arasında tek bir arayüz görevi görür,
- 3) Müşterinin tedarik zincirinin tüm yönleri (ideal olarak) 4PL organizasyonu tarafından yönetilir.
- 4) Büyük üçüncü parti lojistik sağlayıcıların mevcut yapıları içerisinde 4PL organizasyonları oluşturmaları mümkündür.

Müşterilere tedarik zinciri çözümleri sunmak için kendi organizasyonel kaynaklarını, ödemelerini ve işlemlerini üçüncü taraf lojistik şirketleriyle birleştiren ve tüm zincirin

tasarımını ve yönetimini üstlenen şirketlerdir. Dördüncü taraf lojistiği (4PL) sağlamak, tedarik zinciri boyunca değer katacak uzmanlık ve yetenek gerektirir. 4PL; bilgi seçeneklerini, 3PL hizmet sağlayıcılarını ve yönetim yatırımlarını birleştiren kapsamlı bir tedarik zinciri çözümüdür.

1.1.5.5. Lojistik Üs ve Lojistik Köy Kavramı

Lojistik Köy, yurt içi ve yurt dışı tüm taşıma, lojistik ve mal faaliyetlerinin çeşitli operatörler tarafından gerçekleştirildiği ve modern bir yük standardı olarak kabul edilen bir alandır. Bu lojistik köyler ile kara, hava ve denizde birleşmeyi birleştiren intermodal taşımacılık gerçekleştirilmektedir. Türkiye'de lojistik köylerle ilgili projeler Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları (TCDD) tarafından hazırlanmakta olup, Ulaştırma Bakanlığı öncülüğünde kamu-özel sektör iş birliği devam etmektedir. TCDD, planlanan lojistik köyün değişimiyle birlikte kargo hacmini yaklaşık 7 milyon ton (%56) artırmayı hedeflemektedir.

Şirketler yeni pazarlar aradıkça ve ülkeler ticari anlaşmalar imzaladıkça ticaret küresel ölçeğe kaydı. Ticaret hacimleri artarken lojistik faaliyetler de arttı. Lojistik alanında yeni trend uygulamalar ortaya çıkmaktadır. İntermodal taşımacılık, sdepo ve stok yönetimi, gümrük ve sigorta yönetimi gibi yeni faaliyet alanları ve hizmetler ortaya çıktı. Bu faaliyet ve hizmetlerin ölçek ekonomileri çerçevesinde en düşük maliyetle, yüksek kalite, hız ve entegrasyonla sağlanması gerekmektedir. Bu durum dünya çapında lojistik köy uygulamalarının ortaya çıkmasına neden olmuştur.

Lojistik köyün tanımının literatürde ve kapsamı, bireyin tanımı ve bazı lojistik kurum/kuruluş tanımları olmak üzere farklı tanımlarının olduğu görülmektedir. Avrupa Lojistik Platformu Birliği'nin tanımına göre Lojistik Köyler; farklı dağıtım modlarına bağlı olan ve çeşitli lojistik firmaları ve bulunabilenlerin yurt içi ve yurt dışı taşımaları, lojistik ve sunulabilirlikle ilgili çeşitli faaliyetlerin gerçekleştirilmesi için kurulan alanlardır. İşletmeler lojistik köy içindeki inşaatın sahibi veya kiracısı olabilir. Ayrıca, lojistik operasyonların gerçekleştirilmesi için gereken çeşitli yardımcı tesislerin lojistik köyünde olması gerekmektedir. Bunun dışında lojistik köyün soğutma, intermodal taşımacılık hizmetleri, gümrük destek faaliyetleri ve lojistik destek faaliyetlerinin de yürütülmesi gerekmektedir (Dumlu, 2022: 55-56).

1.1.5.6. Tersine Lojistik

Lojistik işlemleri, ürünün son bileşenlerinin teslim edilmesiyle bitmemekte, ürünün iadesini de kapsamaktadır. İade lojistiği, adı da verildiği gibi, lojistik faaliyetlere üçüncü bir boyut katarak, üretim sektöründe son müşteriden iade edilen malların satıcılarına veya hizmet sağlayıcılarıyla işlemlerini, uçuşlarını ve kullanımlarını kapsarken, askeri yakıt geri dönüşünü içerir. Savaş alanında iade edilemeyen malların, bölgeye nakledilişi de standart şekilde, yerde kullanılan hasarlı veya fazla malzeme ve düşmanın elinden alınan malzemedir. İade lojistiği; iadeleri, kusurları, kapları veya fiyatları, son kullanma tarihi geçmiş ürünleri, kullanım ömrünü tamamlamış ürünleri ve paketleme malzemelerini içerir. İade lojistiği, istenmeyen malzemeler (örn. kutular, şişeler) geri dönüştürülmesine ve iade edilen veya kusurlu pahalı diğer mağazalara (örn. fabrika satış mağazaları, bit pazarları) geri dönüştürülmesine yardımcı olan çevre dostu lojistik olarak da bilinir. Bu, atıkların sıkıştırılması, çıkarılması ve bunlarla ilgili maliyetlerden tasarruf sağlanmasına yardımcı olur. İade lojistiğinin birçok uygulama alanı vardır. Perakendeciler ve ortalama olarak gönderilerinin yüzde 5 ila 10'unun iade edilmesi beklenmektedir. Kataloglardan veya pazaryerlerinden alışveriş yapanların iade oranı %35'in üzerindedir (Topal, 2013: 48-49).

Bir lojistik ürünlerde fiyatlar genellikle farklı şekillerdedir. Bazı ürünler müşteriden işletmeye tekrar devre dışı bırakılır. Buna lojistik denir. Müşteri memnuniyeti söz konusu olduğunda bu önemli bir kavramdır. Tersine lojistik süreci, konfigürasyona sahip olan bir ürün arızası nedeniyle onarılması veya değiştirme işlemi başlar ve onarılan veya değiştirilen ürünün yapısal bölümü ile sona erer. Ayrıca lojistik, ticari pazarki veya organizasyonel pazardaki kullanımsız, doğaya zarar vermeyecek şekilde geri dönüştürülerek parçalanmasını ve yeniden üretim ortamına dönüştürülmesini sağlar (Bamyacı, 2008: 26).

Satılan herhangi bir ürün iade edilebilir. Bunlar, garanti süresi içerisinde ortaya çıkan ürün bozulmaları, arızaları veya istenmeyen durumlardır. Bu şekilde dönüşüm döngüsünde olan bu ürünün gelişmesi lojistik süreçte önemli bir aşamadır. Bu sürecin en önemli özelliği normal sürecin tam süresinde olmasıdır. Ancak farklı bir süreç olduğu ne zaman ve ne kadar gerçekleşeceği konusunda bir bilgi sunumu planlamak zordur. Ayrıca sevkiyat sırasında ürünler paketlemek için kullanılan palet, konteyner gibi nakliye

malzemelerinin toplanması da bu süreçte ele alınıp zincirden geriye aktarılmaktadır (Küçükşolak, 2006: 21-22).

Geri dönüşüm ve yeniden kullanım, çoğu ülkede çevre düzenlemelerinden kaynaklanan ve önemli bir hedef olarak kabul edilen lojistiğin en geniş alanlardan biridir. Ayrıca çoğu işletme, yasa ve düzenlemelerin yeniden kullanılması ve geri harcamaların giderlerinin işlemlerinin artırıldığını deneyimledi. Son dönemde atık yönetimi ve atık giderme faaliyetleri için büyük ve sürdürülebilir bir sektör haline gelmiştir. Tersine Lojistik, hurda malzeme, kutu, şişe, kağıt gibi malzemeleri geri kazanıp geri dönüştürerek, iade edilen veya arızalı ürünleri farklı satış bağlantıları üzerinden yeniden başlatarak sunarak ve yasa ve piyasaya sürülmelerini beklemektedir.

1.2. Lojistik Faaliyetler

Lojistik, tedarik zinciri yönetiminde bir dizi araç ve faaliyettir. Lojistik pazarlamanın amacı, doğru ürün veya hizmeti, doğru miktarda, doğru yerde, doğru zamanda ve en düşük maliyetle sunmaktır. Lojistik ürünün işleyişine değer katan üç işlemi içerir. Bu programlar şu şekildedir (Topal, 2013: 12-13):

- Lokasyon: Ürünün sunulmasında değerin düşük olan yerden, müşteri değeri açısından yüksek olan yerde bulunan yerden durdurulmasıdır. Bu süre boyunca nakliye masrafları da dahildir.
- Zaman: Ürünlerin ihtiyaç seçenekleri kadar ürünleri ve tüm parçaların daha verimli hale getirilmesiyle elde edilir. Anlaşma aynı zamanda stok taşıma masraflarını da içermektedir.
- Yapı: Ürünlerin gerekli miktarı ve fonksiyonelliğine göre bakımı ve sipariş miktarı eklenir.

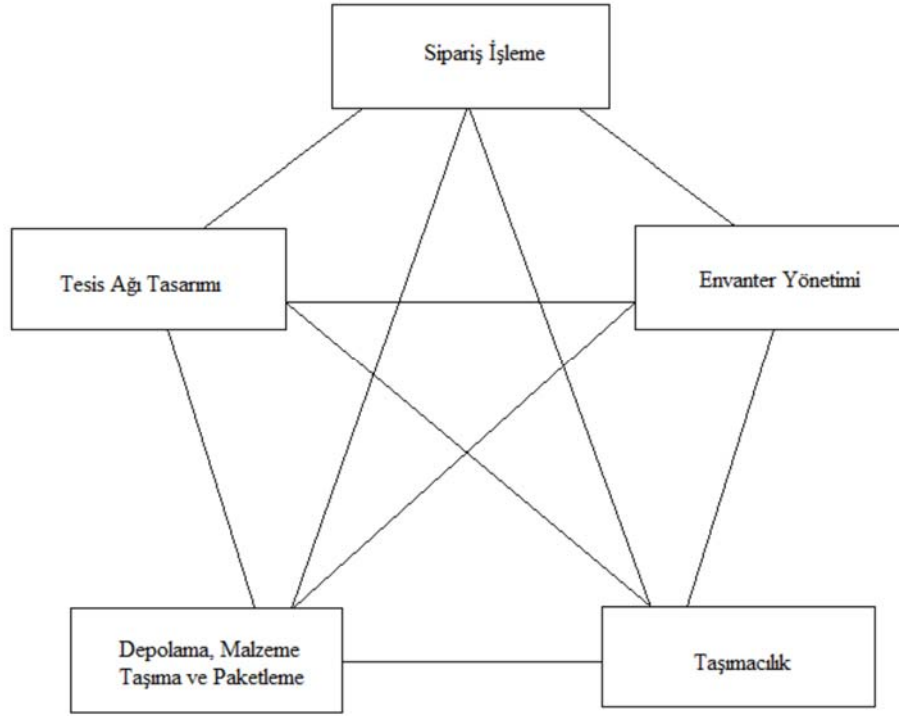
Her lojistik aktivite değişimini etkileme ve maliyetleri değiştirme etkisine sahiptir. Bu nedenle lojistik yönetimin ana sisteminin sistematik bir yaklaşım gerektirmesidir. Temel lojistik faaliyetler aynı zamanda lojistik maliyetlerin de çok artmasının başında gelmektedir. Lojistik yönetim sürecinin lojistik faaliyetleri şu şekilde sıralanabilir;

- Talep tahmini
- Ürün yönetimi
- Lojistik iletişimi

- Materyal yönetimi
- Sipariş
- Paketleme
- Parça ve servis desteği
- Depolama
- Taşımacılık

Lojistik; taşıma, depolama, paketleme, yükleme ve boşaltma, depolama, sipariş işleme, müşteri hizmetleri, talep tahmini, sigorta ve gümrükleme gibi faaliyetlerden oluşur. Bu, üretim noktasına kadar üretimin tüm bölümlerini kapsar. Sürdürülebilir kalması için bu performansın başarılı olması gerekmektedir.

Lojistik tek bir bileşenden oluşmamakta olup satın alma, planlama, koordinasyon, depolama, dağıtım, müşteri hizmetleri gibi birçok farklı faaliyet ve disiplini içermektedir. Tedarik Zinciri Yönetimi Profesyonelleri Konseyi'ne göre, lojistik yönetimi faaliyetleri tipik olarak gelen ve giden taşımacılık yönetimi, filo yönetimi, depolama, malzeme taşıma, siparişlerin yerine getirilmesi, lojistik ağ tasarımı, envanter yönetimi, arz ve talep planlaması, üçüncü tarafları içerir. Lojistik hizmetlerini içerir. Lojistik fonksiyonları aynı zamanda değişen derecelerde satın alma ve tedarik, üretim planlama ve çizelgeleme, paketleme ve montaj ve müşteri hizmetlerini de içerir.



Şekil 1.9. Lojistiğin Temel Çalışma Alanları

Kaynak: (Ercan, 2022: 6)

Lojistik sektörlerde dış kaynak kullanımındaki son trendler şirketlerinin 3PL hizmet sağlayıcılarına ilgi ayrılmaya başladı. "Lojistik dış kaynak kullanımı" veya "sözleşme lojistiği" olarak bilinen 3PL, 1990'lı yılların deneyiminden beri 3PL ayrılanların dış kaynak kullanımı yoluyla tedarik zincirlerinde bütünleştirici bir rol oynayan bir faaliyet alanıdır. Üçüncü taraf şirketler, temel hizmet tabanlı operatörlerle karşılaştırıldığında daha geniş bir hizmet yelpazesini kapsamakta ve faaliyetlerin iç performansında elde edilemeyen maliyet ve hizmet toplamı elde edilmekte, ancak ek işlemler olarak özel yatırımlar da gerektirebilmektedir. Daha özelleştirilmiş hizmetler sunma ve uzun vadeli karşılıklı yararlarla sağlanan bir şirket haline gelme yeteneğidir (Erkumru Can, 2019: 16). Lojistiğin önemli bir ürünü, uzun yıllardır endüstriyel ve ekonomik yaşamın önemli bir özelliği olmuştur, ancak lojistiğin kendisi ancak son zamanlarda önemli bir işlev olarak kabul edilmiştir. Bunun temel nedeni muhtemelen lojistikdir. Her biri ayrı bir yönetim operasyonu olarak değerlendirilebilecek ve halen de değerlendirilen birçok alt fonksiyon ve birçok alt sistemden oluşan bir fonksiyondur (Şenbaş, 2020: 6).

1.2.1. Müşteri Hizmetleri

Lojistikte müşterinin normal işlemleri, işlerin ilk sırasında doğru yapmaktır. Bunun özü, pazarlama kavramlarının, yığınların ve malzemelerin iyi oranlarının varsayıldığı, tüm özet bir kalite anlayışı içerisinde "lojistik bunların başında gelenlerdir". Bu nedenle yönetimin müşteri algısı çok önemlidir. Siparişin hazırlanmasından teslimata kadar yapılan işlem, aksiyon ve dokümantasyon, şirket hizmetinin bir parçası olarak parçanın belleğinde konumlandırılmasıdır. Lojistikte başarılı olmak (Topal, 2013: 35);

- Müşteri ihtiyacı ve gösterilebilir,
- Somut hizmetler,
- İşlemlerin tam ve doğru gerçekleştirilmesi,
- Gerekli yapılabilme yeteneğinin kazanılabilmesi yeteneği,
- Bölünmeyle bağlantı kurma, bu hizmet, insan gücü bilgi ve becerisiyle yeteneklidir.

Müşteri hizmetleri işletmenin ayakta kalması, rekabet avantajı elde edilmesi, mevcut müşterilerin işletmeye olan bağlılığının sürdürülmesi, yeni müşteri portföylerinin oluşturulması ve müşterilerin satın alma davranışlarının sürdürülebilmesi için önemli bir konudur. Bu bağlamda lojistik faaliyetlerinde müşteri hizmetleri göz ardı edilemez. Çünkü genel anlamda lojistiğin temel işlevi tüketicilerin ihtiyaç ve isteklerini en ekonomik ve optimal düzeyde karşılamaktır. Müşteri hizmetleri, müşteri memnuniyetini sağlamak veya müşteri beklentilerini karşılamak ve duygusal seviyelerini artırmak için tasarlanmış bir dizi faaliyettir. Bir ürün sağlayıcısından veya markadan memnun kalan müşteriler, aralarındaki olumlu ilişki nedeniyle gelecekte de aynı ilişkiyi sürdürmek isteyebilir, dolayısıyla ürüne bağlılık oluşturabilir (Bedlek, 2022: 41).

Bir işletmenin kar elde etmek ve sürekliliğini sağlamak amacıyla ürettiği ürün ve sunduğu hizmetlerin satışı öncesinde ve sonrasında tüketicilerle veya müşterilerle iletişim kurması, istek, talep ve şikâyetleri alarak faaliyetlerini kontrol etmesi sürecidir. Müşteri ihtiyaçlarının karşılanması memnuniyeti artıracaktır. Mevcut müşteri veya tüketicileri elde tutmak ve memnuniyeti artırarak potansiyel müşterileri kazanmak önemlidir (Takcı, 2022: 13).

Müşteri hizmetleri yönetiminin temel amacı, tedarik zincirinin son üyelerinin kapsamının genişletilmesidir. Bu hedefe ulaşmak için piyasada ihtiyaç duyulan ürünleri doğru

zamanda ve yerde sunmak, müşteri taleplerini karşılama hızı, müşteri ihtiyaçlarındaki değişikliklere ayak uydurmak ve yerel seçeneklerde güven önemlidir. Bu hizmetlerin doğru ve eksiksiz konfigürasyonu, tedarik zincirinin asıl amacına erişmesini, ürün zinciri içerisinde müşteri tarafından sunulan başarılı bir şekilde çoğaltmayı ve tedarik zincirinin son üyeleri olan yaygın olarak yaygınlaşmasını sağlar.

Müşteri hizmetleri herhangi bir lojistik sisteminin en önemli bileşenidir. Müşteri ilişkilerinin düzeyi ve kalitesi, bir şirketin piyasadaki karşılığını ve maliyetlerini, dolayısıyla karlılığını doğrudan etkiler. Müşteri hizmetleri, bir lojistik sistemindeki bir ürün veya hizmetin teslimat yeri ve zaman birimi hakkında bilgidir. Müşteri hizmetleri; satış öncesi, satış ve satış sonrası hizmetleri kapsayan bir bütündür. Müşteri hizmetleri kararları bir şirketin müşterilerini ve çalışanlarını doğrudan etkiler ve lojistik karışımını belirler. Müşteri ilişkileri piyasa koşullarına göre düzenlenmelidir (Bamyacı, 2008: 15).

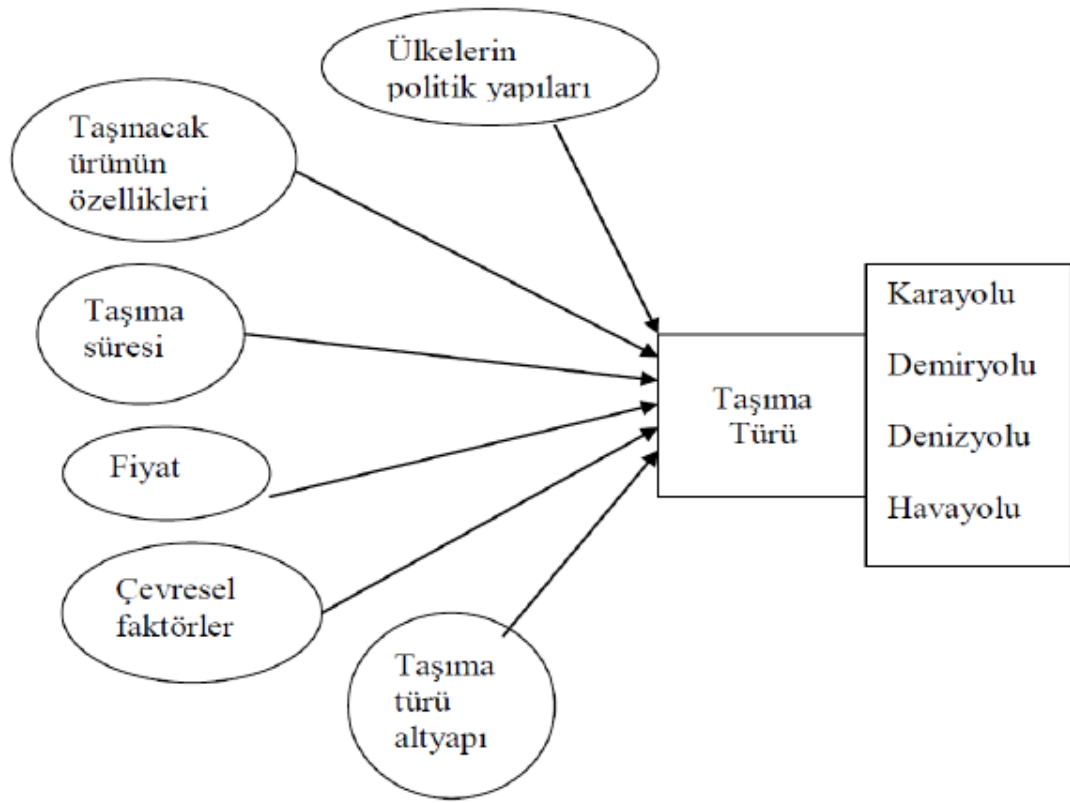
Bu alanın temel amaçları müşterilerin ile şirketler arasındaki tüm iletişim ve iş bağlantılarının sorunsuz ilerlemesini sağlamaktır. Genel anlamda bu alandaki pozisyonlar bir şirketteki müşteri temsilcileri gibidir. Bu rollerde insanlar genellikle departmanlara göre uzmanlaşır. Müşterilere sunulan hizmetlerin sorunsuz bir şekilde sürdürülmesinden, raporlamadan, problem çözümünden ve yeni hizmetlerden sorumludurlar. En önemli sorumluluklar müşteri hizmet işlemlerine yönelik grupların koordinasyonunu sağlamaktadır. Bu alanda bulunan kişiler, müşterilerle ve şirketteki diğer departmanlarla sürekli iletişim halinde olmaları nedeniyle çok iyi iletişim kurabilmelerine sahip olmaları gerekir (Küçüksoyak, 2006: 46).

1.2.2. Nakliye / Taşıma

Lojistiğin merkezinde ürün veya hizmetlerin belirli bir noktadan başka bir noktaya fiziksel olarak taşınması yer almaktadır. Öncelikli olarak bir işletmenin en iyi şekilde olacak sevkiyat şeklini, bunun yanı sıra hız, maliyet ve mesafeye bağlı olarak en iyi taşıma şeklinin belirlenmesi gerekmektedir. Gönderici dünya genelinde bir gönderim yapması durumunda tarifeler, gümrük, uyumluluk ve diğer düzenlemeler konusunda elini çabuk tutmalıdır.

Doğru ulaşım modunu kullanarak lojistiğin yedi gerçeğinden biri ve en önemli lojistik faaliyetlerinden biridir. Her ürün türüne, ağırlığına, hacmine, miktarına, raf ömrüne, fiyatına ve ihtiyaç miktarına göre farklı gönderim yöntemleri sağlanır. Lojistik ise bu seçeneklerden en uygununu belirleyip uygulayan sistemi ifade etmektedir. Ürünün taşıma

işleminin işlenmesini oluşturur. Bilinen beş ana ulaşım yöntemi arasında, hava içinde ton-kilometre cinsinden en az kullanılmaktadır. Küresel ulaşımında karayollarının %29'u, demiryollarının %28'i, su yollarının %22'si ve boruların %19'u kullanılırken, hava katılımının payı yalnızca %0,2'dir. Havayolunun sıkışıp kaldığı dünyanın küçük bir kısmı oluştursa da bu odadan elde edilen gelir sürekli devam etmektedir. Toplam ulaşım piyasasının yüzde 69'unu kara, yüzde 19'unu denizde dolaşmakta, yüzde 5'ini demiryolları, yüzde 4'ünü boru hatları ve yüzde 3'ünü ise hava dolaşımı oluşturmaktadır. Meslekten olmayanların ifadesiyle ulaşım, çözülebilirdir. Bu aktivite taşıma araçlarından oluşmaktadır. Bu aktivitenin dağılımı ve işlenmiş malzemelerin taşıma şekline göre seçim yapılmalıdır (Topal, 2013: 13-14).



Şekil 1.10. Taşıma Türü Seçiminde Etkili Olan Faktörler

Kaynak: (Topal, 2013: 18)

Taşımacılık faaliyeti en önemli lojistik faaliyetlerden biridir ve dar anlamda malların, yüklerin veya eşyaların bir yerden başka bir yere atıldığı olarak listelenir. Başka bir deyişle nakliye, tedarik zincirini oluşturan hammadde tedarikçileri, distribütörler, tutulanlar ve son müşteriler arasındaki malzeme veya bitmiş ürün analizi olarak

açıklanabilir. Lojistik faaliyetlerinin icadıyla başladı. Söz konusu buluşmalar sadece faaliyetin gerçekleştirilmesini oluşturmaksa da lojistik varlığın ortaya çıkışı, lojistiğin ana faaliyet alanı olması nedeniyle aktif olabileceğine uygundur. Bu doğrultuda ulaşım medeniyetindeki gelişmelerde önemli etkenlerden biri haline gelmiştir. Sadece ticaret değil, sosyal ve kültürel ihtiyaçlar, öğrenilen bilgilerin diğer topluma aktarılması gibi faktörler insanın ulaşma tarihindeki önemini ortaya koymaktadır.

Lojistik faaliyetleri tekerleğin icadıyla başlamıştır. Söz konusu buluşlar sadece taşımacılığın temelini oluştursa da lojistik kavramının ortaya çıkışı, lojistiğin ana faaliyet alanı olması nedeniyle tekerleğin icadına bağlanabilir. Bu anlamda ulaşım medeniyetinin gelişmesinde önemli faktörlerden biri haline gelmiştir. Sadece ticaret değil, sosyal ve kültürel ihtiyaçlar, öğrenilen bilgilerin diğer toplumlara aktarılması gibi faktörler de insanın ulaşımına verdiği önemi ortaya koymaktadır. Taşımacılık, tüketicilerin ihtiyaçlarını karşılamak amacıyla malların istenilen yer ve merkezlere zamanında ve belirli bir maliyetle ulaştırılması işlemidir. Taşımacılık hizmetleri, karayolu, demiryolu, denizyolu, havayolu, boru hattı ve intermodal taşımacılık dâhil olmak üzere çeşitli şekillerde lojistik hizmet sağlayan işletmeler tarafından sağlanmaktadır. Bir ulaşım sisteminde her ulaşım modunun kendine göre avantaj ve dezavantajları bulunmaktadır (Bedlek, 2022. 34).

Tablo 1.5. Taşımacılık Türlerinin Karşılaştırılması

Performans Kriterleri	Karayolu	Demiryolu	Denizyolu	Havayolu	Boru Hattı
Sabit Yatırım Maliyeti	Düşük	Yüksek	Yüksek	Orta	Yüksek
Değişken İşletme Maliyeti	Orta	Düşük	Düşük	Yüksek	Düşük
Hız-Yük Taşıma	Hızlı	Orta	Yavaş	Çok Hızlı	Yavaş
Hız-İnsan Taşıma	Hızlı	Orta – Hızlı	Yavaş	Çok Hızlı	-/-
Taşıma Kapasitesi ve Becerisi	Düşük	Yüksek	Yüksek	Orta	Yüksek
Tutarlılık ve Güvenirlilik	Orta-Yüksek	Orta	Orta	Düşük	Yüksek
Esneklik	Yüksek	Orta	Düşük	Orta	Yok

Kaynak: (Bedlek, 2022: 35)

Taşımacılık uluslararası ticaret lojistiği zincirinin bir parçasıdır. Taşımacılık, lojistik kavramının önemli bir parçasıdır ve insanların, ürünlerin veya hizmetlerin çeşitli araçlar yardımıyla taşınması olarak tanımlanabilir. Bu akış, bilgi akışını ve ürün veya hizmetlerin son tüketiciye ulaştırılmasını içerir. Gelişmiş bir taşıma sistemi olmadan lojistik, avantajlarından tam anlamıyla yararlanamaz. Ayrıca lojistik faaliyetlerinde iyi bir ulaşım sistemi, daha iyi lojistik verimliliği sağlayabilir, işletme maliyetlerini azaltabilir ve hizmet kalitesini artırabilir. Ulaşım sistemlerinin iyileştirilmesi kamu ve özel sektörün ortak çabasını gerektirmektedir. İyi işleyen bir lojistik sistemi, ülkelerin ve işletmelerin rekabet gücünü artırabilir (Takcı, 2022: 4-5).

1.2.2.1. Karayolu Taşımacılığı

Karayolu taşımacılığının, başlangıç ve varış noktası arasında doğrudan ulaşım olanak sağlaması, diğer ulaşım türlerine göre daha hızlı olması ve özellikle kısa mesafelerde tüketim ucuz olması nedeniyle belirli avantajlar vardır. Karayolu taşımacılığında özel soğutma ve emir-komuta zincirinin hızlı işlenmesi de diğer avantaj olarak mevcut değildir. Öte yandan karayolu taşımacılığı, birim başına taşıma yolcu-kilometre maliyeti, ton-kilometre maliyeti, enerji tüketimi, kullanılan enerji türü, çevre koruma ve yüksek

taşıma harcamaları açısından hassas ve kırılgandır. Ayrıca yapıların bazılarının da mevcut olması bu nedenler arasındadır. Ayrıca sektör, özellikle şiddetli rekabet ve artan petrol fiyatları nedeniyle artan genişleme gibi kendine sahip bazı zorluklarla da karşı karşıyadır (Topal, 2013: 18).

Türkiye, AB ülkeleri arasında en büyük ve en genç filolardan birine sahiptir. Ancak sınır geçişleri, transit belge kotaları ve vize başvurularında yaşanan sorunlar nedeniyle bu filoyu etkin bir şekilde kullanamadı. Son yıllarda devlet rejiminin yoğun çalışmaları nedeniyle transit kotalar sanata da bu artış Türkiye'nin dış ticaretinin büyüme oranını karşılayamadı. Vizyon 2023 çerçevesi 500 milyarlık ihracat hedefi göz önünde bulundurularak bu ve diğer kısıtlamaların ortadan kaldırılması büyük önem taşımaktadır. Dış ticaret işlemleri için karayolu trafiğini tercih etmeyen firmalar genel olarak limanlardaki yoğunluğun maliyetini ve zaman açısından olumsuz etki yaratabileceğini söylemektedir. Yap-işlet-devret modeliyle sınır geçişlerinde işlemleri başarıyla gerçekleştirir.

Yolcuların araca bindiği veya eşyanın taşıyıcıya teslim edildiği noktadan varış noktasına kadar karayolu altyapısını kullanan taşıma türüne karayolu taşımacılığı denir. Karayolu taşımacılığının avantajları ve dezavantajları vardır. Karayolu taşımacılığının avantajları; çeşitli arazilere uyum sağlayabilmesi, sınırsız ulaşım ağı kurabilmesi, kapıdan kapıya taşıma yapabilmesi, gönderici ve taşıyıcılar tarafından aracın eşyayı nereye taşıdığını kontrol etmenin kolay olmasıdır. Karayolu taşımacılığının dezavantajları arasında bazı malların yoğunlaşması durumunda olası gecikmeler, karayolu taşıma mevzuatına uymayan malların taşınamaması, çevreye olumsuz etki ve düşük maliyet yer almaktadır (Bedlek, 2022: 35-36).

Dünyadaki en yaygın ulaşım türü karayolu taşımacılığıdır. Karayolu taşımacılığının diğer taşıma türlerine göre avantajları arasında kapıdan kapıya teslimat ve her türlü eşyanın taşınabilmesi yer almaktadır. Karayolu taşımacılığının daha fazla kullanılmasının bir diğer nedeni de ülkelerin çok sayıda karayolu bağlantısına ve gümrüklere sahip olmasıdır. Artan otoyol inşaatları karayolu ulaşımının hızını ve güvenilirliğini artırmıştır. Karayolu taşımacılığı, malların kısa mesafelerde ve kısa sürede taşınmasını sağlayan bir taşıma şeklidir. Ürünlerin üretildiği yerden tüketim yerine kadar doğrudan ve hızlı bir şekilde taşınmasına olanak sağlaması insanların karayolu taşımacılığını tercih etmesinin nedenidir. Karayolu taşımacılığı hem kendisi hem de alt sektörleri açısından toplumsal

refahın artırılması ve ekonomik kalkınmanın sağlanması açısından büyük önem taşımaktadır.

Karayolu taşımacılığının tarihi, başlangıçta evcilleştirilmiş hayvanlar aracılığıyla avcılık ve toplayıcılık faaliyetleriyle malların varış yerlerine taşınmasıyla başlayan insanlık tarihine kadar uzanmaktadır. Karayolu yük taşımacılığı, ürünlerin karayolu hizmetleri aracılığıyla belirli bir ücret karşılığında kapıdan kapıya teslimini sağlayan ve gönderen ile taşıyıcı arasında bir taşıma sözleşmesi yapılmasını gerektiren taşıma türünü ifade eder. Söz konusu karayolu taşımacılığı, lojistik faaliyetlerinde aktif olarak yer alan ve sıklıkla tercih edilen bir taşıma türüdür. Ürünleri doğrudan varış noktasına taşıyabilen ve taşınan yükün türüne en uygun aracın seçilmesinin kolaylığı, karayolu taşımacılığına olan talebi artırmıştır (Takcı, 2022: 5).

1.2.2.2. Denizyolu Taşımacılığı

Malların limandan boşaltma limanına kadar deniz araçlarıyla gezmeye deniz dahil edilmez. Denizlerin bilinen ve eski kullanımı Ege'deki erken dönem Anadolu ve Yunan havzalarında yerleşik medeniyetler ve şehir devletleri tarafından kullanılmıştır. Denizyolu trafiğine göre 3,5 kat, karayoluna göre 7 kat, çeşidine göre ise 22 kat daha ucuzdur. Bu nedenle denizde çeşitliliği farklı bir şekilde gerçekleştirilmektedir. Bu taşıma türü, belirli bir tarih ve saat olmaksızın iki liman arasında gerçekleşir, esas eşyanın saklandığı yerdir. Yeraltı madenleri, ham petrol, kereste, kömür gibi malzemelerin dağılımında kullanılan, bir geminin tamamının veya büyük bir kısmının aynı anda yüklendiği taşıma şeklidir. Taşımanın bozulması ürünün varlığına bağlı olarak değişim taşımada belirli bir yükten bahsetmek zordur. Bu nedenle armatörler gemilerini yük taşıma ihtimalinin daha yüksek olduğu yerlere yönlendirmeyi ummaktadır. Diğerleri ise Katman Taşımadır. Tramp gemicilikten farklı olarak bu tür gemilerin kalkışı, varış ve transit limanları önceden belirlenmiş olup, yükten ziyade hizmet esasına dayanmaktadır. Gemiler kayıtlı tarihlerde bu limanlara uğrayarak yükleme ve boşaltma işlemlerini gerçekleştirmektedir. Bu taşıma türü tarifelerine dayalı dayanıklı eşya taşıyan kişiler, malların varış noktasına ulaşmasını sağlamak için önceden plan yaparak geminin limana vardığı gün malları nakliye özelliklerini teslim ederler. Astarın tıkanmasına en iyi örnek konteyner ve roll-off'un gerçekleşmesidir (Topal, 2013: 21-22).

Deniz taşımacılığı, malların limanlar arasında güvenilir ve uygun maliyetli bir şekilde taşınmasını sağlayan bir taşıma şeklidir. Petrol, kömür, tahıl gibi büyük miktarlardaki

mallar için en uygun taşıma şekli olmasının yanı sıra en yavaş taşıma şeklidir. Dünya ticaretinde büyük miktarlarda malların taşınmasında deniz taşımacılığı önemli bir rol oynamaktadır. Deniz taşımacılığı dünyanın en küreselleşen sektörlerinden biri ve bu nedenle dinamik bir yapıya sahiptir. Sektör hızla değişmekte ve gelişmekte; kıtalararası veya yurt içi limanlar arasında toplu ve yüksek hacimli kargo taşımacılığı yapılmakta. Deniz taşımacılığı uluslararası ticaretin omurgasını oluşturmaktadır. Antik çağlarda bile karayolu ulaşımının zorluğu ve tehlikesi nedeniyle deniz taşımacılığı tercih edilen ulaşım şekliydi. Günümüzde uluslararası taşımacılıkta büyük miktarlarda kargo taşımak amacıyla gemiler yaygın olarak kullanılmaktadır (Bedlek, 2022: 37).

Denizyolu taşımacılığı birim taşıma maliyetinin kara taşımacılığı, havayolu taşımacılığı ve demiryolu taşımacılığına göre daha düşük olması nedeniyle daha çok tercih edilmektedir. Deniz yoluyla ürün gönderimi diğer gönderim yöntemlerine göre daha uzun sürse de maliyetinin düşük olması nedeniyle sıklıkla tercih edilmektedir. Siparişin alıcıya gönderileceği nakliye süresi sınırlı değilse, nakliye maliyeti yüksek olan mallara deniz yoluyla nakliye öncelik verilecektir. Deniz taşımacılığında; taşınan yükün türü ve kapasitesi, gemideki mürettebatın deneyim düzeyi, gemi seçimi ve yapılacak seferin türü gibi faktörler maliyetleri etkili bir şekilde değiştirebilmektedir.

Tablo 1.6. Denizyolu Taşımacılık Avantaj ve Dezavantajları

AVANTAJLAR	DEZAVANTAJLAR
Büyük ölçekli her türlü ürünün taşınması için en ekonomik ve kullanışlı taşıma biçimidir.	Denizlere tabi olduğundan esnek değildir.
Uzun mesafelerde diğer taşıma türlerine göre daha etkindir.	Taşıma ve elleçleme süreleri diğer taşıma türlerine göre fazladır.
Coğrafi koşullardan çok etkilenmez.	İlk yatırım maliyetleri yüksektir.
Kaza riski diğer taşıma modlarına göre daha azdır. Güvenilirdir.	Kapıdan kapıya teslimat olmadığı için daha fazla elleçlemeye neden olur.
Sabit maliyetlidir.	Küçük ölçekli ve kısa mesafelerde maliyet etkin değildir.

Ölçeğe bağlı olarak birim taşıma maliyetleri düşüktür.	Limanların ve kanalların kapasite sınırlamalarına tabidir.
Çevre dostudur.	Kazalarda çevreye verdiği zarar büyüktür.

Kaynak: (Takcı, 2022: 7)

1.2.2.3. Havayolu Taşımacılığı

Hava miktarının özelliği terminaller arası en hızlı taşıma şeklidir. Zamanın kritik bir faktörü nakliyyede olduğu, pahalı ve hafif ürünler küçük hacimlerde sevk edilir. 500 kilometreden fazla ekonomik ulaşım mümkündür. Paketlenmiş ürünlerde buna uygundur. Miktar az, maliyet ise yüksek olmasına rağmen son 20 yılda tüm ulaşım türleri arasında en büyük artış havayolları sağlandı. Küreselleşmenin gelişmeleri ve dünya ticaretinin serbestleşmesiyle birlikte ilaç, elektronik, kozmetik ve diğer endüstriler 1980'den bu yana yıllık ortalama %7'nin üzerinde bir oranda büyümüştür. Avrupa Birliği'nin beklentilerine göre hava kargo sektörü önümüzdeki 20 yıl boyunca yaklaşık üç kat büyüyecek ve hava barındıracak çok büyük bir iş alanı olarak değerlendirilmektedir. Havayolu tıkanıklığının en büyük avantajı, dağıtım bu ulaşım yöntemiyle hızlı bir şekilde teslim edilmesidir. Ek olarak, havadaki diğer taşıma modlarıyla birleştirilerek, davetsiz müşteri depolarına teslim imkanı sağlanmaktadır. Havayolunun tıkanmasının bir diğer önemli avantajı ise güvenli bir taşıma şeklidir (Topal, 2013: 20).

Havayolunun yoğunluğunun en önemli dezavantajları pahalı bir taşıma şeklidir. Yakıt tüketiminin yüksek olması nedeniyle ulaşım maliyetleri artmaktadır. Ayrıca hacimdeki önemli yatırımların miktarından sabit de oldukça yüksektir. Bu nedenle havanın hem yatırım hem de işletme açısından en pahalı ulaşım türlerinden biridir. Hava sıkıntısının bir diğer dezavantajları ise kargo uçaklarının taşıma kapasitesi nedeniyle belirli bir büyüklüğün üzerindeki yüklerin hava yoluyla taşınamamasıdır.

Tablo 1.7. Havayolu Taşımacılığının Avantajları ve Dezavantajları

Havayolu Taşımacılığının Avantajları	Havayolu Taşımacılığının Dezavantajları
Hızlı taşıma olanağı	Pahalı maliyet
Müşterinin deposuna kadar kolayca teslimat yapabilme	Yalnızca orta ve uzun mesafeli taşımalara uygunluk
Güvenli taşıma	Sınırlı taşıma kapasitesi

Kaynak: (Topal, 2013: 20)

Hava taşımacılığının amacı, malların, kişilerin veya postaların, yer ve zaman avantajı sağlayacak şekilde, istenilen yere hızlı ve güvenli bir şekilde ulaşmasını sağlayacak şekilde uçakla taşınmasıdır. Hava taşımacılığı, nakliye maliyetlerinin ikinci planda olduğu ve önceliğin hızlı teslimat olduğu daha küçük bir iştir. Yüksek değerli malların taşınması için ideal bir taşıma yöntemidir. Ülkemizde havayollarının dış ticarete ihracatın payı %6,7, ithalatın payı ise %9'dur. Havayolu taşımacılığı, yüksek hız, konfor, güvenlik ve uçuş sıklığı açısından avantajlara sahip olmasına rağmen, olumsuz hava koşullarına duyarlı olması, yakıt ve işletme maliyetlerinin yüksek olması ve çevre dostu olmaması nedeniyle dezavantajlı bir ulaşım şeklidir. Hava taşımacılığı İkinci Dünya Savaşı sonrasında hızla gelişmiş ve modern yaşamın vazgeçilmez unsurlarından biri haline gelmiştir (Bedlek, 2022: 37).

Hava taşımacılığı şehirler, ülkeler ve kıtalar arasında geniş ağlar oluşturur. Ortak iş yapısı nedeniyle bu taşımacılık türü yoğun rekabet ortamında varlığını sürdürmektedir. Bu nedenle ülkeler arası ekonomik açıdan önemli bir ulaşım türü olan hava taşımacılığının teknolojik gelişmelere ayak uydurması gerekmektedir. Bu tür ulaşımın talep artmaya devam etmekte ve bu artışla birlikte mevcut terminaller ve havalimanları ulaşım talebini karşılamakta yetersiz kalmaktadır. Bu nedenle yeni havalimanları kurma çalışmaları, teknik altyapının sürekli iyileştirilmesini sağlayarak, hava ulaşım sistemlerinin etkin kullanımını ve tanıtımını sağlamalıdır.

1.2.2.4. Demiryolu Taşımacılığı

Demiryolları ülkemize ilk olarak 19. yüzyılın sonlarında girdi. İngiltere, Fransa, İtalya, Rusya ve diğer ülkelerdeki farklı ülkelerdeki demiryollarının Almanya'da geliştirilmesine rehberlik ettiler. Osmanlı Devleti yıllar içinde üretilen demiryollarının yaklaşık yarısına denk gelen 4.000 kilometreden fazla taksitleri kâr payı kullanarak ve yabancı ortaklıklara işletme hakkını kullanarak hizmete açmıştır. 2020 yılı sonu itibarıyla TCDD'nin işlettiği

toplam uçuş kilometresi 11.940 kilometredir. Türkiye'de yıllık taşınan 550 milyon tonun %5'i ile gerçekleştirilmektedir. 2011-2019 yılları arasında uluslararası geçiş kesintilerinde bazında %154 oranında artış görüldü (Topal, 2013: 24-25).

Demiryolu taşımacılığı, ağır ve hacimli yüklerin uzun mesafelerde taşınması ve taşınan malların tek bir varış noktasına, genellikle bir limana veya işletme tesisine gönderilmesi için en düşük maliyetli taşıma modunu sağlar. İnşaat maliyetlerinin yüksek olması nedeniyle demiryolu taşımacılığı genellikle devlet tekelindedir. İlk yatırım maliyeti daha yüksek olmasına rağmen işletme maliyetleri diğer taşıma türlerine göre daha düşük olup, uzun mesafe taşımacılığı güvenilir ve ekonomiktir. Bu ulaşım şeklinin dezavantajları ise ilk yatırım maliyetinin yüksek olması, yapısının esnek olmaması, kapınıza kadar teslim edilememesi ve diğer ulaşım türleri ile kombine edilmesi gerekmesidir (Bedlek, 2022: 36).

Demiryolu taşımacılığı, taşımacılık alanına ait olup, küresel ekonomi açısından oldukça önemlidir. Çevreye olan etkisi dikkate alındığında diğer ulaşım türlerine göre düşük enerji maliyeti ve güvenli bir ulaşım şekli olma avantajına sahiptir. Ticari kargoda dökme yükten tam balyalara, paletlere veya konteyner yüklerine geçişle birlikte, tek kamyon yüklerinin yerini kamyon yüklerinin almasıyla yük hacimleri arttı. Demiryolu taşımacılığı, kapıdan kapıya entegrasyondan dönüşerek malların demiryolu terminallerine, nakliye terminallerine, endüstrilere ve fabrikalara transfer olmadan ulaşmasını sağladı. Demiryolu taşımacılığını daha verimli hale getirmek için dünya çapında çeşitli planlar geliştirildi. Planlar arasında sınır geçişlerinde bekleme sürelerinin kısaltılması, demiryolu bağlantılarındaki eksikliklerin kapatılması ve ağ darboğazlarının giderilmesi yer almaktadır (Köse, 2022: 23-24).

1.2.3. Depolama

Gerek kısa süreli gerekse uzun süreli bir işlem olan depolama, işletmeler adına lojistik sürecin en önemli aşamalarından biridir. Depolama sürecinde de karar verilmesi gereken birçok değişken bulunmaktadır. Yaygın olarak sıklıkla hareket eden veya yakın gelecekte taşınması planlanan ürün veya hizmetler depoya yerleştirilmektedir. Talebi az olan ürün veya hizmetler depoda genellikle arka sıralara yerleştirilmektedir. Bozulması muhtemel ürünler ise genel olarak döndürülmektedir. Ürün ve hizmetlerin bu şekilde üretim sürelerine göre gönderimleri sağlanmaktadır. Bu süreçlerde yapılan planlamalar, lojistik

ekipleri tarafından gerçekleştirilmektedir. Bu sürecin son aşaması ise tedarik zinciri yönetimidir ve bu süreç oldukça önemli bir aşamadır.

Depo yönetimi fonksiyonu, imalat ve hizmet seçeneklerinin bu fonksiyona yönelik performans beklentilerinin artmaya devam etmesi nedeniyle yürütülen zorlandığı işlemlerden biridir. Kendi depoları ve diğer fiziki tesislerin yeterli olmasına rağmen, yönetim açısından dış profesyonel değişikliklere ihtiyaç duyulmaması nedeniyle genişletilmiş 3PL hizmetlerinden biri olarak kabul edilmektedir. Hizmet, envanter yönetimi, çapraz bölüm, ölçüm ve toplama gibi unsurları içerir (Topal, 2013: 31-32).

Depo, üretim faaliyetleri için gerekli olan malzemelerin veya bitmiş ürünlerin uygun koşullarda saklandığı alandır. Depolar, üretim için ihtiyaç duyulan hammadde ve yarı mamulleri ihtiyaç duyulduğunda depolayabilir, tüketicilerin ihtiyaç duyduğu anda ise bitmiş ürünleri sevk edebilir. Depolama, malların belirli bir yerden alınması, belirli bir süre saklanması ve daha sonra belirli bir yere gönderilmek üzere hazırlanması sürecidir. Depolama faaliyetleri, ürünün lojistik dağıtım aşamasında zaman avantajı ve ekonomi sağlaması ve ürünün talep edilen miktarının karşılanmasına olanak sağlaması nedeniyle işletmelerin sağlıklı bir depolama sistemine sahip olmaları gerekmektedir.

1.2.4. Elleçleme / Ambalajlama

Ambalajın kırılmasının korunmasının yanı sıra nakliye ve bilgilendirmeye odaklanan lojistik maliyetlerin büyük bir kısmı oluşur. Pazarlama, üretim ve hukuki özellikleri vardır. Pazarlamanın sessiz satış unsurudur. Üretim sistemi, renk, tasarım, şekil, fonksiyon vb. Paketlemenin maliyeti ve maliyetinin ürün boyutuna göre değerlendirilmesi gerekir. Ayrıca ulaşım, çevre vb. de vardır. Diğer şeylerin yanı sıra yasal düzenlemelere uymaması gerekir. Aksi takdirde ürün değeri kaybedebilir ve hatalı kullanımdan dolayı artabilir. Lojistiğin amaçlarından biri de ekonomik olarak kabul edilemeyecek derecede zarar görmesini önlemektir. İyi tasarlanmış ambalaj, ürünü korur ve taşıırken zarar görmemesini sağlar. Buna ek olarak uygun ambalaj boyutu ve verimli envanter ve işleme kayıtlarını sağlar (Topal, 2013: 32-33).

Elleçleme insanlar, otomatik sistemler ve yarı otomatik sistemler tarafından gerçekleştirilebilir. Bir depoda hangi elleçleme sisteminin kullanılacağı firmanın mali gücüne, deponun fiziki özelliklerine ve ürün özelliklerine göre değişiklik gösterebilir. Özellikle elleçleme ekipmanlarındaki son teknolojik gelişmeler, işçilik, ekipman ve

işletme maliyetlerinin azaltılmasında ve performansın değişmesinde önemli rol oynamıştır.

Ambalaj, bir ürünün metal, kağıt, karton, cam veya plastik gibi malzemelerden yapılmış, ürünü dış etkenlerden kaynaklanan zararlardan koruyan, depolama, taşıma, tanıtım, dağıtım ve pazarlama faaliyetlerinde kullanılan dış kaplamasıdır. Ambalaj ise bir ürünün üretim-tüketim sırasında kalitesinin değişmesini kısmen veya tamamen engelleyen, tat ve şekil açısından tüketicilerin dikkatini çeken malzemelerle ambalajlanması işlemi olarak tanımlanmaktadır. Ambalajın yüzyıllar boyunca geçirdiği evrim, tüketici alışkanlıklarında da değişikliklere yol açtı. Ambalaj, başlangıçta yalnızca depolama ve koruma işlevi görüyordu ancak zamanla içeriği kadar önemli bir pazarlama ve iletişim aracı haline geldi. Ambalaj, hem uzun mesafeli taşımalarda hem de multimodal taşımacılıkta eşyaların dağılmamasını ve bozulmamasını sağlamakla kalmaz, aynı zamanda depolama veya yükleme-boşaltma sırasında da eşyaların çeşitli sebeplerden dolayı zarar görmesini engeller (Bedlek, 2022: 39).

Elleçleme, geçici olarak depolanan eşyanın, gümrük izni ve denetimi altında görünümü ve teknik özellikleri değiştirilmeden belirli işlemlere tabi tutulmasıdır. Elleçleme, ürünleri taşıırken, depolarken veya yüklerken depo operasyonlarının verimliliğini doğrudan etkiler. Ürünün depolama alanları içinde hareketini kolaylaştıran taşıma süreçleri de maliyetleri etkiler. Bu bakımdan işlemenin gerçekleştirildiği sistem ne olursa olsun, asıl amaç verimliliği artırmak olmalıdır. Elleçleme, otomatik olmayan depolarda, mekanize depolarda veya otomatik depolarda gerçekleştirilebilir. Otomatik olmayan depolar, elle elleçlenebilen küçük ve hafif malzemelerin depolandığı depoları ifade eder. Mekanize depolarda insan emeğinin bir kısmı makinelerle değiştirilirken, otomasyonlu depolarda elleçleme işlemleri tamamen bilgisayar kontrolü altındaki makineler tarafından gerçekleştirilir.

Elleçleme, sıradan kişilerin tabiriyle, bitmiş ürünlerin, yarı mamul ürünlerin veya ham maddelerin insan veya makine gücüne dayanan hareketini ifade eder. Bir şirketin tedarik zinciri sürecinde aktif rol oynar. Bu elleçleme faaliyetleri üretim sürecine herhangi bir katma değer yaratmamaktadır ancak bu faaliyetler doğru ekipmanların kullanılmaması nedeniyle değer kaybına yol açabileceğinden elleçleme ekipmanlarının seçimi oldukça önemlidir. Bu sürecin amacı maliyetlerin minimuma indirilmesini sağlamak, depolama

faaliyetlerinin etkinliğini arttırmak, işgücünü azaltarak lojistik hizmetlerinin verimliliğini arttırmaktır.

Her ürün, ürünün sunulduğu ve sevk edildiği miktara ve hacme bağlı olarak paketin nasıl çıkacağına fiziksel özellikleri vardır. Ambalaj, ürünleri kaplamak, korumak, muhafaza etmek, teslim etmek ve sergilemek için kullanılan malzemeleri ifade eder. Ambalaj, bir ürünün farklı özellikleri ve pazarlama faaliyetlerinin gerçekleştirilmediği ambalaj malzemeleriyle kaplanması anlamına gelir. Ayrıca ambalajlarda elleçleme, depolama ve dağıtım özelliklerine göre etiketler yer almaktadır. Ambalajlamada ürün özellikleri ve fiyatlarına bağlı olarak cam, kağıt, karton, metal, plastik, ahşap, fiber ve kompozit özellikler gibi farklı özellikler kullanılmaktadır (Dumlu, 2022: 42).

1.2.5. Satın Alma

İmalatta kullanılan hammaddeler için tedarik süreci maliyeti en düşük tedarikçiyi bulmanın gerekliliğini ortaya koymaktadır. Fakat değişken sayısının çok fazla olmasından dolayı süreç, stratejik kaynak tedariki şeklinde de ifade edilmektedir. Planlama sürecinde lojistik faaliyetler oldukça kritik bir öneme sahiptir.

Stoklar, üretimin gerekli bileşimini sağlamak ve gerekli özelliklerde teslimat ve dağıtım için depolanan malzeme, yarı mamul ve nihai ürünlerdir. Stok yönetimi yoluyla malların pazara sunulması sürecinde olumsuz hangi noktalarda ve hangi tutulacağının dikkate alınacağını önemli bir ayırmadır. Envanter yönetimi, bir ekonomik birim fonksiyonel olarak tanımlanmış temel hedeflere ulaşmada önemli rol oynayan malzeme yönetiminin bir fonksiyonudur. Bu genel bilgiler; üretim için gerekli olan çeşitli malzemelerin sarfiyatı duyulduğunda hazır bulundurulmasını sağlayacak sistemlerin ve işletme ve bu maliyetlerin sağlanması ile ilgili tüm maliyetlerden tasarruf ederek iş başarabilmektir. Tüm fiyatları azaltma ve dolayısıyla karlarını arttırma ister. Envanter kontrol sistemleri işletme yöneticileri tarafından bu amaçla sürdürülmektedir (Topal, 2013: 30-31).

Envanter, üretimi istenilen seviyede tutmak ve gerekli özelliklerde teslimat ve satışı mümkün kılmak için malzeme, malzeme, yarı mamul veya bitmiş malların elde tutulması sürecidir. Envanter sistemleri, stok seviyelerinin takibi, hangi seviyelerde tutulması gerektiği, stok ikmal tarihlerinin belirlenmesi, sipariş/üretim miktarlarının belirlenmesi gibi işlemleri kapsar. Envanter yönetim sisteminin temel amacı, ürünleri istenilen yer, zaman ve miktarda talebi karşılamaya hazır hale getirmektir. Bunu sağlamaya yardımcı

olan stok kontrol sistemleri, iş ve ürün yapısı veya yönetim yöntemleri gibi faktörlere bağlı olarak değişiklik gösterebilir (Bedlek, 2022: 40).

Sipariş yönetimi, ürünün sipariş edilmesiyle başlar ve ürünün müşteriye teslim edilmesiyle sona erer. Operasyonel verimlilik ve doğru müşteri tahmini, etkili sipariş yönetimi için olmazsa olmaz özelliklerdir. Bir firmanın sipariş yönetimi zamanında, eksiksiz ve titizlikle yürütülebilirse, benzer koordinasyonun şirketin diğer departmanları ve faaliyetleriyle de sağlanması mümkündür. Lojistik faaliyetlerin koordineli bir şekilde ilerleyebilmesi için müşteri sipariş bilgilerinin zamanında ve eksiksiz olarak teslim edilmesi gerekmektedir. Bu nedenle günümüzde firmalar lojistik departmanları bünyesinde kurumsal sipariş yönetimi departmanı kurarak sipariş yönetiminin etkinliğini ve verimliliğini arttırmayı amaçlamaktadır.

1.2.6. Gümrükleme Faaliyetleri

Yabancı ülkelerle yapılan dış ticaret işlemlerinde ürün veya hizmet gümrük alanından geçen ülke ile ilişki ve işlemleri sağlayan hizmetleri ifade eder. Temsilciler, Türk gümrük bölgesinde ikamet eden kişiler olup, transit taşımacılık veya geçici gümrükleme işlemleriyle uğraşan kişileri kapsamamaktadır. Temsil doğrudan veya dolaylı olabilir. Doğrudan temsilde temsilci başkaları adına hareket eder. Dolaylı temsilde kendisini temsil eder ancak başkaları adına hareket eder. Temsilci, temsil edilen kişi adına hareket ettiğini beyan etmeli, temsilin doğrudan mı yoksa dolaylı mı olduğunu açıklamalı ve temsil hakkına ilişkin belgeleri gümrüklere sunmalıdır (Topal, 2013: 34).

Gümrük işlemleriyle ulusal güvenliğin yanı sıra insan, bitki, hayvan ve çevre sağlığı da korunmaktadır. Yasadışı ticaretin, kaçakçılığın ve diğer suçların önlenmesi işlevine sahip olup, dış ticaretin güvenilirliği açısından oldukça önemlidir. Lojistik faaliyetler ayrı ayrı adlandırılrsa da tüm taşıma, dağıtım, depolama, yükleme, boşaltma, montaj, söküm ve gümrükleme işlemleri gümrük yetkililerinin denetimine tabidir. Gümrük işlemleri, eşyanın taşınacağı araca yüklendiği noktada başlar. Eşya gümrük kapısına ulaşmadan önce eşyaya ve eşyayı taşıyan araca ait bilgilerin gümrük yetkililerine iletilmesi gerekmektedir.

Paket içerisindeki ürünü koruyan, en temiz ve güvenilir kullanıcıya ulaşmasını sağlayan, taşıma ve depolamayı kolaylaştıran bir malzemedir. Lojistiğin önemli kalemlerinden biri de paketlemedir. Paketleme işleminin ilk önceliği malzemelerin iyi durumda ve olması gereken yerde tamamlanmasının sağlanmasıdır. Ürünün hatalı ambalajlanması nedeniyle

hasar görmüş lojistik yapıyı ciddi şekilde özellikler ve ürün son kullanıcı üzerindeki izlenimi olumsuz olacaktır. Ambalajın dayanıklı, çürümeye uygun ve göz alıcı olması gerekiyordu (Çatıkkaş, 2019: 12).

1.2.6.1. Antrepo

Gümrük altyapısının lojistik desteği ile en çok desteklenmesi halinde alanlardan biridir. Dış kaynak uygulamalarının gümrük alanındaki varlığı da bu yaklaşımı desteklemektedir. Küreselleşme süreci, ulusal hacim hızla engellenirken, gümrük işlemlerinin lojistik personeli için göz ardı edilemeyecek kadar önemlidir. Küresel günlük yöntemler arasında karayolu, hava, program, deniz veya diğer taşıma modlarından birini veya modların birleşimini gümrük işlemlerinin yürütülmesinde faaliyetlerin türü de dikkate alınır. Gümrük işlemlerinin ihmal edilmesi, yalnızca zaman kaybı değil, aynı zamanda yasal işlem yoluyla itibar kaybı da neden olabilir.

Gümrük beyannamesi süreci; ilk aşamada araç ve eşyanın gümrük alanına girişi yapılır ve giriş çıkış işlemleri için gerekli olan gümrük beyanname formları ve belgeler ithalat ve ihracat gümrük mevzuatına göre hazırlanır. Bir sonraki adım, ilgili belgeler için gerekli düzenlemelerin yapılması, belgelerin gümrüğe teslim edilmesi ve gümrükte gerekli işlemlerin tamamlanmasının ardından bir sonraki departmana gönderilmesi ve son olarak incelemenin ardından giriş çıkış işlemlerinin yapılmasıdır. Her ülkenin kendine has gümrük mevzuatı ve prosedürleri olduğundan, nakliye sırasında bunlara uyulması işin doğru yapılması açısından oldukça önemlidir. Gümrük işlemleri düzgün yönetilmediği takdirde mal giriş ve çıkışında sorunlar yaşanabilir, işletmeler zarara uğrayabilir. Küçük hatalar işletmelerin kaçakçılıkla suçlanmasına yol açabilir (Bedlek, 2022: 42).

Yurt dışından gelen veya yurt dışına giden kötü niyetli ve miktarının belirlenmesi, değer ölçümü ve dış ticaret işlemlerinin sürdürülmesi amacıyla gümrüklü veri tabanı oluşturulan antropolardır. Farklı kullanım şekillerine göre genel depo ve özel depo olmak üzere bölünür. Herkesin açık bir deposu bulunmaktadır. Özel depo, yalnızca sahibinin kullanabileceği bir depodur. Bu kamu ve özel depoların farklı türleri bulunmaktadır. Saklı prosedürde diğer bir aktivitenin gerçekleştirilmesi faaliyetidir. Dağıtım, mal ve hizmetlerden kültürele ulaştırılması sürecini ifade eder. Bu nedenle depolama ve parçaların parçaları uyumlulaştırılmaktadır. Tedarikçilerden üreticilere ya da üreticilerden üreticilere kadar olan parça satış işlemlerinin çoğu depolarda gerçekleşmektedir (Dumlu, 2022: 38).

Diğer koşullar bu durumda böyle olmasa da özellikle önemli ve kullanımı bir lojistik hizmetidir. Standart gümrükleme sırasında mal bedeli uygulanan katma değer vergisi ve AB dışından ithal edilen ürünler uygulanan %3 ile %15 arasında sunulan ek vergi, firmanın satış fiyatına yansiyarak maliyetleri artırılmaktadır. Ayrıca aracın aldığı komisyonlar ve depolama, iç nakliye, özel gümrük muayene işlemleri gibi ek hizmetler de oldukça kabul edilebilir. Gümrükleme işlemlerinin, gümrük beyannamesi formlarını doldurmaya yetkili gümrük müşavirleri tarafından yapılması gerekmektedir. Bu nedenle kendi bünyesinde ithalat-ihracat departmanı kurması veya firma adına bu hizmeti sunacak bir danışmanlık firmasının yetkilendirilmesi gerekmektedir (Küçüksolak, 2006: 21).



II. BÖLÜM

2. KIRGIZISTANDA LOJİSTİK SEKTÖRÜNÜN GELİŞİMİ VE LOJİSTİK SEKTÖRÜ

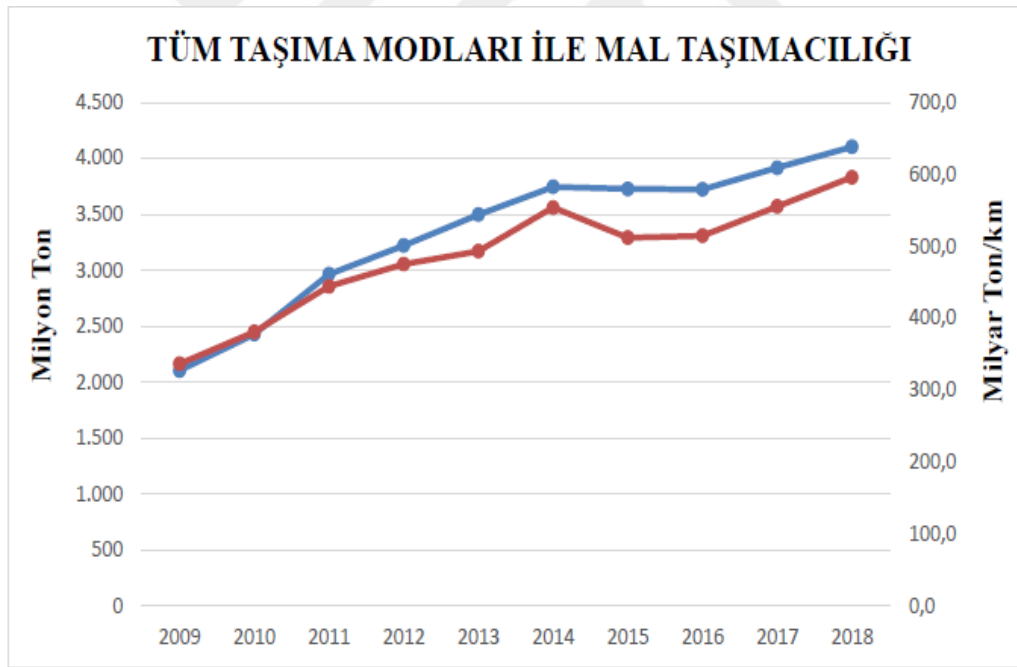
2.1. Kırgızistan'da Lojistik Sektörü

Lojistiğin altyapısının güçlü bir şekilde geliştirilip, ulusal ekonomik büyümenin en önemli faaliyetlerinden biridir. Bir ülkenin ulaşım sisteminin gelişmişlik düzeyi aynı zamanda teknolojik ilerlemenin derecesini de gösterir. "Ulaşım sistemi" sunumu, ulaşımın dağıtılması, ulaşım operasyonları, trafik verileri ve yönetimi gibi birden fazla kategoriyi birleştirir. Gelişmiş altyapının ulusal ekonomi ve bölgesel entegrasyon üzerinde olumlu etkisi vardır. Ancak altyapı kalitesi önemli bir faktördür. Verimli ulaşım, kaliteli bağlantılar ve demiryolları, modern limanlar, istasyonlar ve havalimanları, üretim hammaddelerinin, malların, hizmetlerin ve teknolojinin iş fırsatlarıyla birlikte hızlı hareketini sağlar.

Kırgızistan'ın konumu, onu Güneydoğu Asya ile Avrupa arasında mal ve yolcuların transit ve transit geçişleri için karlı bir köprü haline getirmektedir. Kırgızistan'ın transit potansiyelinin iyileştirilmesinin temel iç seçenekleri, sunumların durumudur. Ulusal rekabet edebilirlik ve sürdürülebilir büyümede bir faktör olarak sürdürülebilirliğin önemi son yıllarda önemli ölçüde güçlendi. 2015'ten bu yana taşıma sektörü gayri safi milli hasılanın en az %8'ini oluşturmaktadır. Kırgızistan Cumhuriyeti'ndeki ana ulaşım güzergahları, Çin'e Irkeshtam ve Torugart üzerinden, Kazakistan üzerinden de Rusya'ya bağlantı sağlamaktadır. Bağımsızlık yıllarında, Oş - Sarı Taş - Irkeshtam yolu, ADB projesi kapsamında onarılmış olup, Bişkek ile Taraz'ı (Kazakistan'da) birbirine bağlayan yol, Kırgızistan Hükümeti tarafından finanse edilerek restore edilmiştir. Ek olarak, Oş ve Batken'i birbirine bağlayan yol, EBRD tarafından finanse edilerek restore edilmiştir. Kırgızistan'a genellikle Çin ve diğer ülkelerden tüketici malları ithal edilmektedir. Neredeyse tüm ithalat ve ihracat karayolu taşımacılığı ile gerçekleştirilmektedir. Ana ihracat ürünleri ise Kırgızistan'da yetiştirilen meyve ve sebzelerdir, bunlar Kırgız taşımacılığı ile Kazakistan ve Rusya'ya taşınmaktadır. Avrupa pazarları, bu ürünlerin uygun sertifikasyon ve ambalajlama koşulları olmadığı için genellikle kapalıdır, Avrupa Birliği'nin gereksinimleriyle uyumlu olacak şekilde. Kırgızistan'ın Çin ile ticaretinde lojistik sorunlar yaşanmaktadır; Kırgızistan'da meyve ve sebzeleri Avrupa Birliği

ülkelerine satmak için sertifikasyon ve ambalajlama tesislerinin geliştirilmesi gerekmektedir.

Lojistik merkezlerin olası yerleri: Hükümet, lojistik merkezlerin birkaç olası konumunu tartışmaktadır. Ulaştırma Bakanlığı, Bişkek ve Oş şehirlerini öncelikli alanlar olarak görmektedir. Bazı yük taşıma şirketleri de Bişkek'in öncelikli bir yer olduğunu düşünmektedir. Ayrıca Sarı-Taş köyü ve Narın şehri de tercih edilen yerlerdir. Sarı-Taş, Tacikistan ve Çin'i birbirine bağlayan ulaşım rotalarının kesiştiği bir nokta olup, ayrıca Kırgızistan'daki Fergana bölgesi ile de bağlantılıdır. Narın, Çin mallarının tüm Kırgızistan bölgelerine ithal edilebileceği büyük bir aktarma merkezine dönüştürülebilecek önemli bir noktadır.



Tablo 2.1. 2009-2018 Yılları Arasında Tüm Taşıma Modları ile Mal Taşımacılığının Gelişimi

Kaynak: (Bolganbayev, 2019: 39)

2.2 Kırgızistan'ın Komşu Ülkeleri İle Olan Lojistik Bağlantısı

Orta Asya ülkelerinin ekonomileri bağımsız olmayıp, komşu ülkelerle ilişkilerin istikrarına bağlıdır. Bu nedenle, taşıma güzergahlarının güvenliği çok önemli bir sorundur. Ekonomik kalkınma, bölgedeki iş birliğine bağlıdır ve küresel ekonomik sistemle daha yoğun bir entegrasyon, sürdürülebilir büyüme ve gelişme için hayati öneme sahiptir.

Avrupa ve Orta Asya arasındaki ticaretin genişlemesini engelleyen faktörlerden biri, bölgedeki mevcut taşıma sisteminin birçok unsuru olan irrasyonelliktir, yüksek taşıma maliyetleri, düşük verimlilik ve özel gecikmeler. Uzun mesafelerde taşımacılıkta en etkili olan demiryolu taşımacılığı, genellikle yüksek kalitede ve kesintisiz bir teslimat sistemi sağlayamaz, taşıma gereksinimlerini karşılayamaz. Karayolu taşımacılığı ise demiryolundan daha evrensel olmasına rağmen, uzun mesafeli bir teslimat türü olarak oldukça maliyetlidir.

Uzun mesafeli karayolu taşımacılığına ve etkisiz demiryolu hizmetlerine geniş bir bağımlılık, Orta Asya'da yüksek fiyatlar ve düşük taşıma güvenilirliğine katkıda bulunur. Kombine taşımacılık sisteminin uygulanması, Orta Asya için mantıklı bir çözümdür ve bölgedeki karma taşımacılık ağının etkinliğine katkıda bulunan doğru şekilde tasarlanmış ve işletilen lojistik merkezlerin geliştirilmesi, taşıma maliyetlerini azaltacak ve bölgesel taşımacılığın karlılığını artıracaktır.

Taşımacılık alanındaki başarılar, taşımacılık kompleksinin etkinliğini artırmanın ve küresel taşımacılık sistemine entegrasyonunu hızlandırmanın garantisidir. Bugün, taşımacılık hacimlerini artırma, birçok yük ve yolcu taşıyıcısının ve nakliyecilerin ekonomik etkinliğini artırma görevleri daha da önemlidir. Yeni koridorları kullanmak ve öğrenmek, yerli taşıyıcıların taşıma pazarındaki payını artırmanın bir yoludur. Dünya çapında taşımacılık hizmetlerine olan talep her yıl artmaktadır.

Kazakistan, ulaşım ağlarını güncelleyip ve lojistik merkezler haline geldi. Merkezi Almatı'nın gelişmeleri, Almatı'daki yerel komşu kasabaları içeren Almatı'da yığılmanın oluşmasıyla oluşur. Bugün Almatı, 1,5 milyondan fazla nüfusuyla ülkenin en kalabalık ülkesidir ve gelişmişlik düzeyi Astana ile karşılanabilecek düzeydedir. Bu tür şehirler ulaşım ve lojistik merkezlerinin gelişim noktaları haline gelebilir. Kırgızistan'ın güney bölgesinde, yoğun olduğu ve aktif kalkınmanın olduğu yapılardan biridir. Batı Avrupa-Batı Çin Otoyolu ve Beneu-Bozoi-Çimkent doğal gaz boru hattı gibi önemli altyapı projeleri, Kazakistanın sosyo-ekonomik kalkınmasına yeni bir ivme kazandıracaktır. Devlet başkanı, küresel faiz oranlarının ana görevlerden birinin büyük şehirlerinin yaygınlaştığını ve Avrasya'nın ulaşım ağındaki potansiyelini artırdığını belirtti. Bu bağlamda Çimkent'in ülkedeki yeni ulaşım ve lojistik kapasitesinin biri olması hedeflenmektedir.

Erskmen, orta ve doğu makro bölgesi için bir ulaşım merkezi olmayı hedeflemektedir. Öskmen kenti, Oskmen-Semyy-Pavlodar ilçeler arası yol projesinin hayata geçirmeye kuzey ve güney bölgelerini Astana'yı hızla bağlayarak bölgeyi destek merkezi olarak hizmet verecektir. Etkin bir ulaşım ve lojistik sistemi oluşturmak, sınır ötesi ticaretin sunduğu yeni bir ivme kazandıracaktır. Doğu Kazakistan, demir dışı metalurjinin en büyük merkezi ve ülkedeki endüstriyel gelişmelerin lokomotiflerinden biri olarak kabul edilmektedir.

Kazakistanın ilk "A" seviyesindeki yükselişi ve lojistik merkezi Almatıda kuruldu. İpek Yolu'nun yeniden canlandırılması kapsamında Avrasya'nın taşımacılığı, lojistik ve ticaret merkezi olma potansiyeli bulunmaktadır. "A" sınıfı taşıma ve lojistik merkezi; depo inşaatı, alan genişliği, raf sıcaklığı, sıcaklık koşulları, depo koşullarının intermodal taşımaya uygun olup olmadığı, sıcaklıktan korunma ve güvenlik önlemlerinin yüksek ve sıkı sıcaklıklar ile sağlanması zorunludur. Astana'daki nakliye ve lojistik geniş derin dondurma özelliğine sahip konteynerler bulunmaktadır. İklim deposunda -24 dereceden +5-10 dereceye kadar çeşitli sıcaklık aralıklarına uygun 22 bölme (tanklar/bölmeler) bulunur. Ayrıca meyvelerin uzun süre saklanması için beş özel hava odası mevcuttur. Meyve ve sebzeleri muhafaza etmek için ayrı kaplarda da mevcuttur. Altyapı otomasyonu bu süre boyunca gerçek zamanlı olarak oluşur. Astana'nın TLM'si multimodal taşıma ilkesini sürdürmektedir.

Kırgızistan üzerinden gerçekleştirilen transit taşıma ile ilgili taşıma koridorlarını kullanarak geleneksel dairesel rotalara kıyasla konteyner başına 600 dolara ve uçuş başına 50 bin dolara kadar tasarruf sağlayabilirler. Kırgızistan üzerinden transitler lehine çok önemli bir argümandır. Taşıyıcı seçiminde karşılaşılan sorunları çözmek gerektiğinde, belirli bir seçim şemasına dayanmalıdır, bu şema genellikle tedarikçi seçme prosedürüne benzer bir algoritmaya dayanır. Belirli bir taşıma türü seçilmişse, genellikle çok sayıda taşıyıcının faaliyet gösterdiği taşıma hizmetleri pazarının analiz edilmesi gerekmektedir.

2.3. Kırgızistan'da Lojistik Sektörünün Gelişimi

Kırgızistan'ın ulaşım sistemi, doğudan batıya yaklaşık 3000 kilometre, kuzeyden güneye yaklaşık 2000 kilometre uzunlukta, ülkenin geniş bir ihracatı (2.724.900 kilometrekare) kapsamaktadır. Karayolu, ülkedeki toplu taşıma akışının yarısından fazlasını oluşturur. Trafik hacmi ve kargo cirosu yılda yaklaşık %6-9 oranında artmaktadır. Deniz ve havanın dışarıdaki tüm taşıma türlerinde artış görüldü. Uzun süreli yük kesintisindeki artış, Kırgızistan'daki mevcut ulaşım yollarının ve lojistik olarak kullanılmasına yol açmaktadır. Son yıllarda yük aktarımı önemli ölçüde arttı. Ancak lojistik operatörlerinin hizmetlerine olan talep neredeyse hiç artmadı.

Kırgızistan'da özellikle karayolu taşımacılığı pazarı hızla gelişmektedir. Tüm ulaşım türleri arasındaki yük ve yolcu taşımacılığının %97'si ve %95'i, Kırgızistan'da karayolu taşımacılığı ile gerçekleştirilmektedir. Kırgız Cumhuriyeti'ndeki karayollarının uzunluğu 34 bin kilometredir, bunların 18 bin kilometresi genel kullanıma açık karayollarıdır. Ana uluslararası karayolları, ekonominin işleyişinde özel bir rol oynamaktadır. Pratik olarak tüm yollar, yakın ve uzak yabancı ülkelerden her türlü aracın geçişine açıktır. Uluslararası öneme sahip karayollarının uzunluğu 4.160 kilometredir, bunların 1.600 kilometreden fazlası, Asya ve Avrupa yolları ağının bir parçası olan ESCAP, TRACECA ve CIS'in alt bölgesel taşıma sistemlerine ve CIS'in uluslararası yollarına dahil edilmiştir.

Uluslararası öneme sahip karayolları, genel karayollarının %22'sini oluştursa da, onlar üzerinden gerçekleştirilen karayolu taşımacılığının %50'den fazlasını kapsamaktadır. Devletin sorumluluğundaki karayollarının uzunluğu 5.652 kilometre veya genel karayollarının %30'unu oluştururken, karayolu taşımacılığının %40'ından fazlasını gerçekleştirmektedirler.

Kırgızistan'daki mevcut yük akışlarının analizi, şu uluslararası taşıma koridorlarını belirlememize yardımcı oluyor:

- Bişkek - Naryn - Torugart - Çin sınırı
- Bişkek - Almatı
- Oş - Sarı Taş - Irkeshtam - Çin sınırı
- Tacikistan sınırı Karamık - Sarı-Taş - Irkeshtam - Çin sınırı
- Bişkek - Oş - Andican
- Bişkek - Çaldıvar - Kazakistan sınırı
- Susamır - Talas - Taraz
- Oş - İsfana - Tacikistan sınırı
- Balykçı - Çolpon-Ata - Tyup - Kegen - Kazakistan sınırı

Kırgızistan'daki karayolu transit taşımacılığı genellikle Orta Asya Cumhuriyetleri ile Rusya Federasyonu arasında gerçekleşir.

Lojistik etkinlik endeksi açısından, Kırgızistan'ın 2012'de Dünya Bankası tarafından yapılan bir araştırmaya göre 155 ülke arasında 91. sırada olduğunu gösterdi. Ancak 2018'de yapılan araştırmalar, ülkenin 163 ülke arasında 108. sırada yer aldığını gösterdi. Bu göstergelerden, Kırgızistan'ın performansındaki kötüleşmenin "Uluslararası Taşımacılık Organizasyonu", "Lojistik Sektörünün Yetkinliği" ve "Zamanında Teslimat" gibi alanlarda gerçekleştiği görülebilir. Diğer üç gösterge olan "Gümrük", "Altyapı" ve "Yük Hareketlerini İzleme" konularında ise olumlu bir trend var.

Tablo 2.1

2018 ve 2022 yılları için Kırgızistan Lojistik Etkinlik Endeksi Karşılaştırması

	Sıra	Gümrük ve Diğer Kurumlar	Altyapı	Uluslararası Taşıma Organizasyonu	Lojistik Sektöründe Yetkinlik	Yük Hareketlerini İzleme	Zamanında Teslimat
Almanya 2022 r.	1	4,09	4,37	3,86	4,31	4,24	4,39
Kırgızistan 2022	108	2,75	2,38	2,22	2,36	2,64	2,94
Kırgızistan 2018	91	2,44	2,09	3,18	2,37	2,33	3,10

Kaynak: Lojistik Performans Endeksi ve Göstergeleri. Dünya Bankası, 2018; LPI-2016 Endeksi: EURASCO'nun tüm göstergeleri altında: [Online kaynak]. Erişim: <http://ap-st.ru/ru/news/11702/04-08-2016/>

2.4 Kırgızistan'ın lojistik sektöründeki Sorunları ve Gelişme Potansiyeli

Ülkenin lojistik etkinlik endeksi geçmiş yıllarda düşüş göstermiştir. Ancak, hızla değişen küresel ekonomik koşullar altında, ülkenin tedarik zinciri yönetimi ve taşımacılık altyapısının geliştirilmesi için yeni fırsatlar da ortaya çıkmaktadır. Özellikle, hava taşımacılığının ve uluslararası transit yolların geliştirilmesi, Kırgızistan'ın uluslararası ticarete daha fazla rekabet avantajı elde etmesine yardımcı olabilir.

1. Kırgızistan'ın uluslararası hava limanlarında servis altyapısının inşası ve geliştirilmesi;
2. Uluslararası standartlara uygun hava trafiği yönetimi, navigasyon ve iletişim teknolojilerinin güncellenmesi;
3. "Manas" hava limanında havayolu taşımacıları için kalkış, iniş, park etme ve teknik bakım için rekabetçi ve esnek tarifelerin uygulanması, hava seyrüsefer hizmetleri, uçak içi yemek hizmetleri vb.;
4. "Manas" hava limanı alanındaki uluslararası kargo terminaline demiryolu bağlantı yollarının inşası;

5. "Manas" hava limanına yakın bir bölgede petrol rafinerisi tesis edilmesi;
6. Özel tarife politikalarının uygulanması.

Kırgızistan'da uluslararası taşımacılık ve lojistik kompleksinin gelişimi için önemli bir öncül, "Manas Management Company" adlı şirketin çalışmalarıdır. Bu çalışmalar arasında soğuk hava deposu, derin dondurucu ve tehlikeli yükler için özel bir depo bulunan bir hava kargo merkezi bulunmaktadır. Ayrıca, uluslararası standartlarda yemek üretebilen bir uçak içi yemek merkezi de bulunmaktadır, bu merkezde VIP, birinci sınıf, iş ve ekonomi sınıfı yolcular için günlük 2500 porsiyon uçak içi yemek üretilmektedir. Kırgızistan'da çoklu taşımacılık ve lojistik komplekslerinin oluşturulması da gereklidir. Bu kompleksler arasında şunlar yer alır:

- Pamuk terminali, pamuklu yüklerin kapalı alanlarda veya çatı altında depolanabileceği ve saklanabileceği bir yer;
- İnşaat malzemeleri terminali, farklı türdeki inşaat malzemelerinin ayrı bir bölgede ve türlerine göre düzenlenerek depolanabileceği bir yer: farklı ambalajlarda veya paletlerde paketlenmiş, çuvallarda, yığılmış, granül veya diğer tiplerde;
- Hazır gıda ürünleri terminali;
- Tahıl yükleri terminali, uygun ekipman ve tanklarla;
- Perishable ürünler için soğuk depolu terminal;
- Araçların, makinelerin ve farklı teknolojik ekipmanların depolanması ve saklanması için terminal;
- Kimyasal yüklerin, mineral gübrelerin işlenmesi ve depolanması için terminal;
- Petrol ürünleri ve sıvılaştırılmış gazın işlenmesi ve depolanması için terminal.

Multimodal taşımacılık ve lojistik komplekslerin Kırgızistan'da ortaya çıkması, taşıma maliyetlerini %7-20 arasında azaltabilir; yükleme-boşaltma işlemleri, malzeme depolama ve hazır ürün depolama maliyetlerini %15-30 azaltabilir; genel lojistik maliyetlerini ise %12-35 düşürebilir. Uluslararası taşımacılık ve lojistik kompleksi oluşturmak için "Manas" hava limanı alanında uygun koşullar mevcuttur:

- Kırgızistan ve Çin arasındaki öncelikli ilişkiler, her iki ülkenin de birbirlerine yönelik toprak talepleri olmayan ve uluslararası alanda aktif ve verimli işbirliği yürüten devletler olarak işbirliğini desteklemektedir.
- 16 Mayıs 1998'de Çin toprakları üzerindeki Bişkek-Pekin hava yolunun açılması, Rusya ve Kazakistan üzerinden yapılan dolaylı rota yerine, ayrıca 20 Mart 2003 tarihinden itibaren KAMUD hava koridorunun açılması;
- "Manas" hava limanı alanında vergiden muaf, serbest ekonomik bölgenin işletilmesi ve bu nedenle yatırım yapmak için uygun bir iklimin oluşturulması;
- "Manas" hava limanının teknik durumunun Uluslararası Sivil Havacılık Örgütü (ICAO) standartlarına uygun olması;
- "Manas" hava limanının şehir merkezi içinde olmaması (Bişkek şehrine 23 km kuzeybatısında) ve uygun konumu;
- Hava kargo merkezi ve uçak içi yemek merkezi (Manas Management Company) mevcut.

Şirket, malların ilişkileri ve etkileşimleriyle ilgilenmeye devam etmektedir. Lojistik söz konusu olduğunda dış kaynak konusunda aceleye gerek yoktur. Bunun nedeni bazı pahalı fiyatların sunması, bazılarının ise hizmet kapasitesinin yeterli kapasiteye sahip olmamasıdır. Kırgızistan Cumhuriyeti'ndeki lojistik gelişmelerin önemli nedenlerinden biri altyapının geliştirilmesidir. (Lojistik merkezi, lojistik park, lojistik alanı, satış merkezi vb.) 2015 yılına kadar planlanan dağıtım stratejisi, 2020 yılına kadar planlanan dağıtım sunumu geliştirme stratejisi ve entegre devlet planının saklanması Kırgızistan Cumhuriyeti, Kırgızistan'ın tüm bölgelerinde yaygın nakliye ve lojistik hizmetler sunmak üzere bir dağıtım ve lojistik merkezi (ULM) yaygınlaşmıştır. Kırgızistan'da mevcut yıllık işlem hacminin yaklaşık 2-24 milyar ABD doları olduğu tahmin edilmektedir.

Lojistik verimliliğin dağılımı düşüktür. Dünya Bankası'nın 2016 yılı raporuna göre Kırgızistan, Lojistik Performans Endeksi'nde (LPI) 77. sırada yer almaktadır. Düşük sıralama, LPI'nin alt ölçeklerini ayırmak için çeşitli miktarların harcanmasını gerektirir. ULM ürünlerinin Kırgızistan'da yokluğu, yaratılışı ve gelişimidir. Ülkenin ekonomik

kalkınmasının oluşturma hedeflerini göz ardı etmeden, lojistik tesislerin kaotik ve sistematik olarak tutulmaması dikkate alınarak, dağıtım ve lojistik merkezlerinin piyasaya sürülmesi ve dağıtılması, bunların çalıştırılmasının başlatılması için modern bir konsepte ihtiyaç vardır. Kırgızistan'da lojistiğin gelişmesini sınırlayan faktörlerden biri, ULM ağlarına özel bir yasal çerçevenin ve devlet planının bulunmaması.

Kırgızistan'ın sanayi, ticaret ve dış ticaretteki büyüme özellikleri, bölgesel dağıtım ve depolama, lojistik alanında mevcut sorunlar göstermektedir. Depo işleri Bişkekte yoğunlaşmaktadır. Avrupa hizmetlerinde ki modern depolarda 1.000 ürüne 500 ila 1.200 m2 alana bölünmüşken, Bişkek bölgesinde bu rakam 200 m2 civarındadır. Uzmanlar, depo mülkiyeti piyasasının gelişiminin temel engellerin, depolama tesisleri için ilgili ve kabul edilen kalite standartlarının eksikliği ve uygar arazi pazarlarının uygun altyapı ile yönetilememesi nedeniyle açık modül belirsizliği olduğunu söylemektedir.

2.2. Karayolu Taşımacılığı

Karayolu taşımacılığı, Kırgız Cumhuriyeti'nde yolcu ve yük taşımacılığında öncü bir rol oynamaktadır. Tüm taşıma türleri arasında, toplam yük ve yolcu taşımacılığının %97'si yolcu taşımacılığı ve %95'i yük taşımacılığı olmak üzere karayolu taşımacılığı tarafından gerçekleştirilmektedir. Ülkenin uluslararası karayolu taşımacılığı, 1993 yılında gelişmeye başlamıştır. Uluslararası karayolu taşımacılığının gelişimini teşvik etmek ve yerel taşıyıcıların bu alandaki katılımını artırmak amacıyla, 19 ülke ile uluslararası karayolu taşımacılığı anlaşmaları yapılmıştır. Kırgızistan, karayolu taşımacılığı alanında 8 çok taraflı anlaşmanın bir üyesidir ve BM ECE'nin 6 temel uluslararası sözleşme ve anlaşmasına katılmıştır. Kırgızistan'ın, Orta Asya ülkeleri gibi diğer ülkelerle birlikte Ekonomik İşbirliği Örgütü'ne (EKO) katılması, Güney Asya bölgesindeki ülkeleri bir araya getiren bir örgüt olan bu oluşumun karayolu taşımacılığı alanında önemli bir rol oynamıştır.

1999 yılında, Kırgızistan Uluslararası Karayolu Taşımacılıkçılar Derneği (Kırgız ASMİP) kurulmuş ve Uluslararası Karayolu Taşımacılığı Birliği'ne (UKT) üye olarak kabul edilmiştir. UKT ile işbirliğinin en önemli sonuçlarından biri, Kırgız ASMİP'in Kasım 2000'de TIR sistemi dahilinde yer alması olmuştur.

TIR Sözleşmesi, Avrupa Birliği ülkelerini de içeren 64 üyeden oluşmaktadır. TIR Sözleşmesine olan ilgi, özellikle Çin gibi Asya ülkeleri tarafından gösterilmektedir, bu da yakın gelecekte neredeyse tüm Avrasya kıtasındaki ülkelerin TIR Sözleşmesini tam olarak uygulayacağını göstermektedir. TIR prosedürü çerçevesinde, konteyner yükleri sadece karayolu taşımacılığıyla değil, aynı zamanda demiryolu, nehir ve deniz taşımacılığıyla da taşınabilir, ancak taşımanın bir kısmının mutlaka karayolu taşımacılığı ile yapılması gerekmektedir. TIR prosedürünün uygulanması, gümrük yetkilileri için kesinlikle avantajlar sağlayacaktır, çünkü bu, ulusal yasalar tarafından taşınacak yükler için yapılan taleplerin azaltılmasına, zorlu aramalardan kaçınılmasına ve ulusal garanti gereksinimlerinin ortadan kaldırılmasına olanak tanıyacaktır. Bu nedenle, TIR Sözleşmesinin farklı taşıma türleri için yük taşımacılığına sağladığı avantajlar açıktır. Kırgızistan'ın coğrafi konumu, "Büyük İpek Yolu" üzerindeki yük akışlarını çekmeye olanak tanır. Büyük İpek Yolu'nun ana arterleri, defalarca değişmiş olmasına rağmen, Kırgızistan'ın topraklarından geçmiştir: Bişkek - Balıkcı - Torugart (Kırgızistan) - Kaşgar (Çin Halk Cumhuriyeti); Celalabad - İrkeshtam (Kırgızistan) - Kaşgar (Çin Halk Cumhuriyeti).

Bugünün dünyasında, Yeni Büyük İpek Yolu'nun canlandırılması, öncelikle bu rotanın etki alanında bulunan devletler arasında bölgesel işbirliği, ticaret-ekonomi bağlantıları ve turizmin geliştirilmesini içermektedir. Farklı uzmanlar tarafından ifade edildiği gibi, Yeni Büyük İpek Yolu'nun yeniden canlandırılması, modern insanlık değerlerini göz önünde bulundurarak, insan ticareti, silahlanma yarışı, yerel çatışmalar, dini aşırılık ve terörizm, uyuşturucu ticareti, doğal felaketler ve acil sosyal sorunlar gibi olumsuz ahlaki olgularla mücadelede niteliksel olarak yeni bir yaklaşım olacaktır.

Şu anda, Çin Halk Cumhuriyeti ile sadece ticaret ve ekonomik ilişkilerin değil, aynı zamanda politik ilişkilerin de geliştirilmesine büyük önem verilmelidir. Nisan 1997'den bu yana, Kırgız Cumhuriyeti ile Çin Halk Cumhuriyeti arasında öncelikli olarak dört düzenli yolcu rotası açılmıştır. Şu anda tam kapasiteyle işletilen rotalar şunlardır: Bişkek - Kaşgar - Bişkek, Bişkek - Artuş - Bişkek, Naryn - Kaşgar - Naryn, Naryn - Artuş - Naryn. Ayrıca Oş - Kaşgar - Oş ve Oş - Artuş - Oş olmak üzere iki otobüs hattı daha

açılmıştır. Kazakistan, Çin, Kırgızistan ve Pakistan arasında 9 Mart 1995'te İslamabad'da imzalanan Transit Taşıma Anlaşması, deniz kıyısına sahip olmayan bir devlet olarak Kırgızistan için önemli bir rol oynamaktadır. Bu anlaşmanın uygulanması, transit potansiyelin kullanımı ve deniz yolları olan diğer devletlerle ticari ve ekonomik ilişkilerin geliştirilmesi için bize imkan sağlayacaktır. Ek bir güney koridoru açılıyor: Bişkek (Kırgızistan) - Kaşgar (Çin) - Karaçi (Pakistan) ve ardından Basra Körfezi bölgesinde denize açılım. Transit taşıma hacminin artması, taşıma sistemlerinin kapasite rezervlerinin daha etkin kullanımını sağlar, onların yeniden üretimini ve gelişimini teşvik eder. Transit taşıma hacminin artmasıyla bütçe gelirleri, taşımacılık kuruluşlarının gelirleri ve etkin gelişimleri artar. Mal ve hizmet akışları, sermaye ve insanlar, iletişim ve bilgi sistemleri, uluslararası ekonomik ve finansal kuruluşlar ve şirketlerin faaliyetleri, neredeyse tüm ekonomimizin içine dokunduğu bir ağ oluşturdu. Bu nedenle, küreselleşme ve dış ekonomik ilişkilerin gelişimi, tüm devletlerin taşımacılık sektörünün gelişimine tamamen yeni yaklaşımlar gerektirir.

Komşu ülkelerdeki alternatif karayolu rotaları üzerinden rekabetle ve uluslararası ilişkilerde gerginliklerden kaçınmak için, hükümetler arası anlaşmaların, mevcut uluslararası sözleşmelere ve anlaşmalara katılımın ve birleşik devlet stratejisinin oluşturulmasının gerekliliği, Kırgızistan'a, çoğu durumda, birkaç transit ülkesinin çıkarları arasında bir uzlaşma bulma gereği doğurur.

Uluslararası sorunların zamanında ve doğru bir şekilde çözülmesi, sadece anlaşmazlıklardan kaçınmakla kalmaz, aynı zamanda uluslararası ilişkilerde uzun vadeli stabilizasyonun bir unsuru olabilir. Politik ve ekonomik değişikliklere rağmen, seçilen, geliştirilen ve uygulamada yerleştirilen doğru bir taşıma transit rotası, uzun vadeli stabilizasyonun bir parçası olarak kalır.

Doğru bir çözüm için bazı araştırmalar yapılması gerekmektedir:

- Mal akışı rotalarının taşıma maliyetlerini analiz etmek ve titizlikle hesaplamak;
- Taşımanın gelişimi ile ticaretin büyümesi arasındaki ilişkiyi araştırmak;
- Taşımanın, demografik dinamiklerin ve talep ve arzın, üretim ve tüketimin gelişimi arasındaki ilişkiyi incelemek;
- Orta Asya ülkeleri ve büyük transit potansiyele sahip diğer ülkelerin politik gelişiminin analizini ve tahminini yapmak.

Son yıllarda, ana finansal ve ticari akışların genellikle ABD - Avrupa - Güneydoğu Asya ve Çin üçgeninde yoğunlaştığı herkes tarafından bilinmektedir. Örneğin, uzmanların tahminlerine göre, XXI. yüzyılın başından itibaren, Avrupa ile Asya arasındaki taşıma hacmi, 1990'dan bu yana 10 kat arttı; Asya-Pasifik bölgesindeki ülkelere (%60) ve küresel üretimin %40'ına - dünya ticaretinin %60'ına - deniz yoluyla "Avrupa - Güneydoğu Asya - Avrupa" transkıtasında yılda 100 milyar dolardan fazla taşıma yapılmaktadır ve bu gibi örnekler çoğalmaktadır. Uluslararası taşımacılık hizmetlerinin, Avrupa - Kırgızistan - Çin transit ana arterinde uygulanması önemli ekonomik avantajlar sağlayacaktır. Bu anlaşma, Kırgızistan'ın denize çıkışı olmayan bir ülke olarak önemli bir rol oynamaktadır. Bu anlaşmanın uygulanması, deniz yolu olan diğer ülkelerle ticari ve ekonomik ilişkilerin geliştirilmesi ve transitten yararlanma fırsatı verecektir. Bu da ekonomik büyümeyi teşvik ederek taşıma sisteminin gelişimine ve etkinliğine katkı sağlayacaktır. Taşıma hizmetlerinin artmasıyla bütçe gelirleri, taşımacılık kuruluşlarının gelirleri artacak ve etkin bir şekilde gelişecektir. Ürün ve hizmet akışları, sermaye ve insanlar, iletişim ve bilgi sistemleri, uluslararası ekonomik ve finansal kuruluşlar ve şirketlerin faaliyetleri, neredeyse tüm ekonomimizi oluşturan bir ağ oluşturdu. Bu nedenle, küreselleşen dünya ekonomisi ve neredeyse tüm ülkelerin dış ekonomik ilişkilerinde, taşıma sektörünün gelişimi için tamamen yeni yaklaşımlara ihtiyaç vardır.

Komşu ülkelerin rekabeti ve alternatif karayolu rotaları üzerinden taşıma yoluyla gerilimlerin önlenmesi için, hükümetler arası anlaşmaların, mevcut uluslararası sözleşmelere ve anlaşmalara katılımın, birleşik bir uluslararası stratejinin oluşturulmasının çoğu zaman Kırgızistan'ın birkaç transit ülkenin çıkarları arasında bir denge bulması gerektiği açıktır.

Uluslararası sorunların zamanında ve doğru bir şekilde çözülmesi sadece anlaşmazlıklardan kaçınmamızı sağlamakla kalmaz, aynı zamanda uzun vadeli istikrarı sağlayan faktörlerden biri olabilir. Politik ve ekonomik değişikliklere rağmen, doğru Uluslararası ilişkiler çözümü, seçilen, geliştirilen ve uygulamada yerleşen bir taşıma transit rotası uzun vadeli bir stabilizasyon faktörü olarak kalır. Bu doğru çözüm için bazı araştırmalar yapılmalıdır:

- Taşıma koridorlarının taşıma maliyetlerini titizlikle hesaplamak ve analiz etmek
- Taşıma ve ticaret büyümesi arasındaki ilişkiyi araştırmak

- Taşıma, demografik dinamikler ve talep ve arz, üretim ve tüketim gelişimi arasındaki ilişkiyi analiz etmek
- Orta Asya ülkeleri ve diğer büyük transit potansiyeline sahip ülkelerin politik gelişimini analiz etmek ve tahmin etmek

Son yıllarda, ana finansal ve ticari akışların çoğunlukla ABD - Avrupa - Güneydoğu Asya ve Çin üçgeninde yoğunlaştığı açık hale gelmiştir. Örneğin, 21. yüzyılın başından itibaren, Avrupa ile Asya arasındaki taşıma hacmi 1990 yılına göre 10 kat artmıştır. Asya-Pasifik bölgesi ülkelere (%60) küresel dünya üretiminin ve (%40) dünya ticaretinin önemli bir kısmı düşmektedir. Transkita geçişli "Avrupa - Güneydoğu Asya - Avrupa" güzergahında deniz yoluyla yıllık 100 milyar doların üzerinde taşıma yapılmaktadır, ve bunun gibi birçok örnek mevcuttur. Kırgızistan, bölgede önemli bir jeopolitik konuma sahip olması ve transit potansiyele sahip olması nedeniyle Kırgız demiryolu potansiyelini tam anlamıyla değerlendirebilir. 2023-2027 yılları için Kırgızistan Cumhuriyeti Sürdürülebilir Kalkınma Ulusal Stratejisi kapsamında, Cumhurbaşkanının 21 Ocak 2023 tarihli ve 11 numaralı "Kırgızistan Cumhuriyeti Sürdürülebilir Kalkınma Ulusal Stratejisi 2023-2027" başlıklı kararnamesi ile onaylanan Kırgızistan'ın öncelikli ulusal projeleri arasında, demiryolu ve iletişim alanındaki projelerden biri olan Kuzey-Güney transit demiryolu hattı inşaatı projesi yer alıyor. Bu proje, ülkenin kuzey ve güneyini birleştiren ve özellikle Balykchy - Kochkor - Kara-Keche demiryolu hattının inşaatını içeriyor.

Kırgız demiryolu, Kırgızistan Ulaştırma ve İletişim Bakanlığı'na bağlı olarak faaliyet gösteren "Kırgız Temir Jolu" Ulusal Şirketi tarafından temsil ediliyor. Mevcut olarak Kırgızistan'da toplam 425 km uzunluğunda dağınık ve kör demiryolu hatları bulunmakta, bu hatlar tam anlamıyla ülke içi taşımacılık ihtiyaçlarını karşılamıyor ve deniz limanlarına doğrudan ve en kısa ulaşım yollarının olmaması, ülkenin dış ekonomik ilişkilerini karmaşık hale getiriyor.

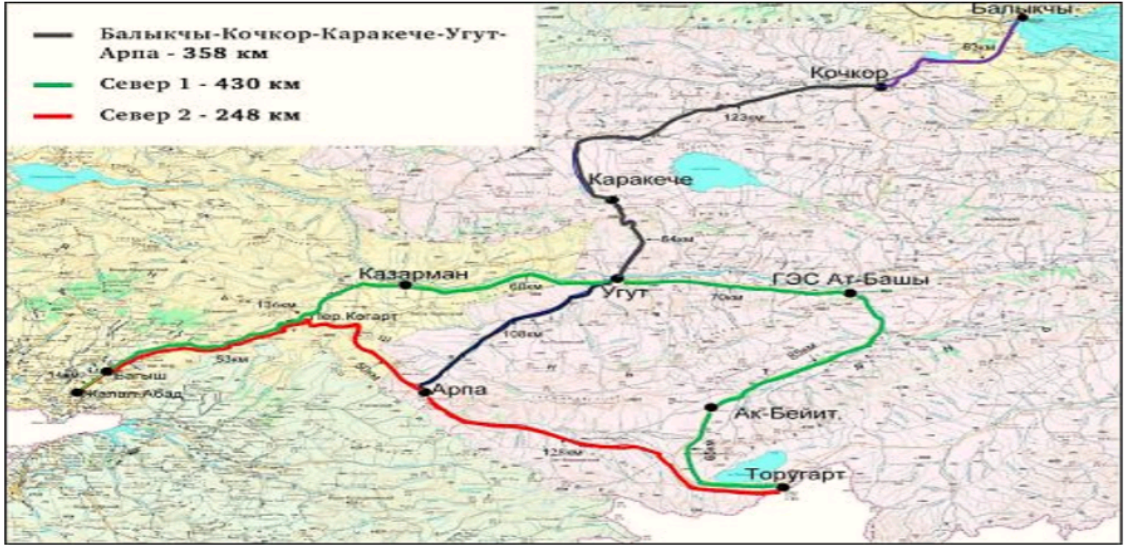
Kırgızistan demiryolu taşımacılığı, ülke ekonomisinde hayati bir role sahiptir ve büyük mesafelere etkili yük taşımacılığı, yüksek taşıma kapasitesi ve yıl boyunca düzenli çalışma avantajlarına sahiptir.

Sovyetler Birliği döneminde demiryolu inşası, genel birlik politikaları ve ekonomik çıkarları tarafından belirleniyordu. SSCB'nin dağılmasından sonra, eski birlik cumhuriyetleri bağımsız devletlere dönüştü ve doğal olarak kendi ekonomik ve sosyal

kalkınmaları ile ilgileniyorlar. Ancak, demiryolu hatlarının konumu birçok durumda tatmin edici değildir ve bu özellikle Orta Asya cumhuriyetleri için geçerlidir - Türkmenistan, Özbekistan, Kırgızistan ve Kazakistan. Bazı ülkelerin demiryolu hatları birbirine bağlı değil, ülkenin iki kısmının birleştirilmesi için başka ülkeler üzerinden transit geçiş gerekmektedir, örneğin, Kırgızistan'ın kuzey ve güneyi arasında demiryolu üç komşu ülke üzerinden geçer: Kazakistan, Özbekistan ve Tacikistan. Bu, sınır geçişlerinde ortaya çıkan belirli sorunlar ve yolcular için uygun olmayan koşullarla ilişkilidir. Bu nedenle, izole demiryolu hatlarını birbirine bağlayacak yeni hatların inşası gereklidir. Kazakistan ve Türkmenistan için nispeten kolay olan şey, Kırgızistan için çok daha zor olabilir. Bu, ülkemizin dağlık arazisiyle açıklanabilir, bu nedenle mevcut ulaşım altyapısının genişletilmesi veya kalitesinin artırılması son derece maliyetlidir.

Kırgızistan demiryolu taşımacılığı, ülke ekonomisinin önemli bir parçasıdır. Demiryolu taşımacılığının en önemli avantajları, büyük mesafelere etkili yük taşımacılığı, yüksek taşıma kapasitesi ve yıl boyunca düzenli çalışma yeteneğidir, hava koşullarından bağımsız olarak.

Şu anda, Kırgızistan demiryolu hatlarının toplam uzunluğu 424,6 km'dir. Demiryolu ağı, bağlantılı olmayan ve coğrafi olarak ikiye ayrılmış hatlardan oluşmaktadır - kuzey (323,4 km) ve güney (101,2 km), bu hatlar Kırgızistan'ı Kazakistan ve Özbekistan'ın demiryolu ağına bağlar. Kırgız demiryolu, 424,6 km ana hatları, 220 km istasyon hatları ve 66,4 km bağlantı hatları işletmektedir. Ülke içinde demiryolu iletişim sisteminin eksikliği, Kırgızistan'ın transit potansiyelini arttırmak, taşıma bağımsızlığını sağlamak (ülkenin kuzey ve güneyini sınırlar komşu ülkeleri geçmeden birleştirme), ülkenin ihracat olanaklarını artırmak ve dış ticaret ilişkilerini genişletmek için bir engel olarak görülmektedir.



Şekil 2.1: Kırgızistan Cumhuriyeti'nin planlanan demiryolu haritası

Kırgızistan'ın Orta Asya bölgesinin ulaşım merkezi olması için planlanan Çin-Kırgızistan-Özbekistan demiryolu hattı ve Balıkcı - Koçkor - Kara-Kece demiryolu. Şu anda Kara-Kechinski kömür yatağından tüketicilere kömür taşımacılığı, römork ve yarı römorklar kullanılarak karayoluyla gerçekleştirilmektedir. Bu, mevcut teknolojik seçeneklerden sadece biridir ve taşımacılığı sağlayan araçların teknik durumunun yanı sıra iklim koşullarına da bağlıdır. Ulaşım şirketinin üretim ve işletme faaliyetlerinde kömür taşımacılığı büyük bir paya sahiptir, bu nedenle, kış aylarında iklim koşulları ve maden çıkarma teknolojisinin özellikleri nedeniyle kömür taşıma hacmi azalmaktadır.

Şu anda, karayolu taşımacılığıyla gerçekleştirilebilecek taşıma hacimleri, taşıma araçlarının kapasiteleri ve taşıma altyapısının yetersizliği nedeniyle oldukça sınırlıdır. Karayolu taşımacılığının etkinliğini arttırmanın alternatif bir yolu, Balıkcı'dan Kara-Kechi, Jungal bölgesindeki kömür yatağına kadar olan demiryolu taşımacılığıdır, bu da Kara-Kechi yakınlarındaki linyit havzasının kullanım olanaklarını arttıracaktır.

Bu nedenle, söz konusu ham maddenin taşınmasını sağlamak için demiryolu yük taşımacılığının kullanılması önerilir. Gelecekte demiryolu taşımacılığı potansiyeli,

ülkenin ekonomisinin ve endüstrisinin gelişimine katkıda bulunacaktır. Taşımacılık transferinin gerçekleşmesinden sonra taşımacılık verimliliğinin tamamen farklı boyutlara taşınacağı öngörülmektedir. Balıkcı - Kochkor - Kara-Kechi bölümü, sadece kömür havzasına hizmet vermekle kalmayacak, aynı zamanda genişleme yeteneği sunacaktır.



Şekil 2.3: Mevsimsel etkinin taşıma hizmetlerine etkisi

Kara-Kechi - Kömür bölümü biraz farklı bir karaktere sahiptir, işletmesi büyük ölçüde uzmanlaşmış olacaktır - bu, kömür havuzundan malzemenin taşınması veya ters yönde kullanılmak üzere makinelerin, tezgahların veya ekipmanların taşınmasıyla ilgilidir. Doğru tarife sahip olmanın yatırım projesini değerlendirirken önemli bir faktör olduğu unutulmamalıdır.

Bu projenin uygulanması aşağıdaki avantajları sağlar:

- Demiryolu kömür taşımacılığı, karayolu taşımacılığına göre finansal olarak daha avantajlıdır.
- Demiryolu kömür taşımacılığı, karayolu taşımacılığı gibi hacimle sınırlı değildir.
- Gelecekte Bışkek şehrinin termoelektrik santrallerini yakıt sağlamak için Kazakistan'dan kömür ithalatına olan bağımlılığın sonlandırılma olasılığı.
- Demiryolu taşımacılığı, çevreye olan etkisi açısından daha ekolojiktir.

- Kırgızistan'da daha önce izole edilmiş bölgelerin geliştirilme potansiyeli vardır.
- Gelecekteki demiryolu hattının inşaatına devam edebilecek olan Balykchy - Kochkor - Kara-Kechi bölümü, yalnızca kömür havzasına hizmet etmekle kalmayacak, aynı zamanda yeni ekonomik ve siyasi devletler arası bağlantılar kurma imkanı sağlayacaktır.

2.3 Havayolu Taşımacılığı

Kırgızistan şu ana kadar Rusya, Kazakistan, Özbekistan, Tacikistan, Türkmenistan, Belarus, Ukrayna, Ermenistan, Gürcistan, Türkiye, İran, Pakistan, Hindistan, Çin, Moğolistan, Endonezya, Tayland, Malezya, Güney Kore, Almanya, Avusturya, İsviçre, Yunanistan, Çek Cumhuriyeti, Birleşik Krallık ve Kuzey İrlanda ile hava taşımacılığı anlaşmaları yapmıştır.

2010 yılından bu yana Kırgızistan havayolu şirketleri, Boeing 737-300-400-500, Airbus A320, BAe 146-200, SAAB 340-200 gibi yabancı üretim modern hava araçlarıyla hava filosunu güncelledi.

Hava araçlarının teknik bakımı, her işletmenin kendi onaylı havacılık idaresi mühendislik-aviyasyon servisi tarafından yapılmaktadır.

Şu anda 17 havayolu şirketi kayıtlıdır, bunların 5'i uluslararası ve iç hatlarda düzenli yolcu taşımacılığı yapmaktadır: "Kırgızistan", "Avia Traffic Company", "Air Bishkek", "Air Manas", "Sky Bishkek".

Kırgızistan Cumhuriyeti'ne düzenli hava taşımacılığı yapan yabancı havayolu şirketleri: "Türk Hava Yolları", "Güney Çin Havayolları", "Fly Dubai", "Aeroflot", "Rusya", "Sibirya", "Globus", "VIM-Avia", "Ural Havayolları", "Yakutia", "Iraero", "Ukrayna Uluslararası Havayolları", "Özbekistan Havayolları", "Tajik Air", "Air Astana".

AO "Kırgızistan Airlines", Kırgızistan Cumhuriyeti Hükümeti Varlık Yönetimi Fonu'na ait olan ve %100 hisseye sahip olan bir hukuki varlıktır. AO "Kırgızistan Airlines", devlete ait olan tek havayolu taşıyıcısıdır.

AO "Manas Uluslararası Havalimanı" şu anda 11 faal havalimanını içeren bir yapıya sahiptir, bunların arasında 4 uluslararası ve 7 iç hat havalimanı bulunmaktadır. AO

"Manas Uluslararası Havalimanı" şirketinin %79.1'i Kırgızistan Cumhuriyeti Hükümeti Varlık Yönetimi Fonu'na aittir. Şirketin hissedarları arasında Kırgızistan Cumhuriyeti Sosyal Fonu da %8.5 hisseyle yer almaktadır, ayrıca diğer hukuki ve fiziki kişiler de bulunmaktadır. AO "Manas Uluslararası Havalimanı" şirketinin yapısında yer alan zarar eden ilişkilendirilmiş havalimanlarının bakımı AO "Manas Uluslararası Havalimanı" şirketi kaynaklarıyla finanse edilmektedir.

Kırgızistan Cumhuriyeti Ulaştırma ve İletişim Bakanlığı'na bağlı Sivil Havacılık Ajansı, sivil havacılık alanında devlet düzenlemesi, uçuş güvenliği sağlanması ve diğer faaliyetleri gerçekleştirmektedir. Ajansın yetersiz finansmanı şu sorunlara neden olmaktadır:

- Denetim kadrosunun düşük maaşı, nitelikli personeli çekmeyi engellemektedir;
- Denetim kadrosunun eğitim kurslarının düzensiz yapılması;
- Denetim kadrosunun Kırgızistan Cumhuriyeti sivil havacılığında kullanılan hava araçlarının türlerine dönük yeniden eğitim imkanlarının olmaması;
- Denetim kadrosunun uçuş becerilerinin sürdürülme imkanının olmaması;
- Kırgızistan Cumhuriyeti uzmanlarının havacılık olaylarını tam olarak araştırma imkanının olmaması;
- Ajansın zayıf teknik ve materyal altyapısı;
- Uluslararası Sivil Havacılık Örgütü (ICAO) tarafından gerekli basılı ve elektronik ürünlerin temin edilememesi;
- Uluslararası organizasyonlar ve tarafından düzenlenen programlara katılım imkanının olmaması;
- ICAO üyelik ücretlerinin ödenmemesi;
- Girişilen havacılık projeleri için üyelik ücretlerinin ödenmemesi.

Tablo 2.2'de Kayıtlı Hava Araçlarının Ortalama Yaşı

Hava Aracı Adı	Ortalama Yaş
B-300	6
A-320	21
Ty-154M	22
B 737-300, 400, 500	21
B 737-800	7
Bae-146-200	24
DA-42	9
SAAB340A	26
Ми-8	23
Ан-26	34
Ан-2	35
Як-40	40
Toplam Ortalama Yaş	22,5

Kayıtlı Hava Araçlarının Ortalama Yaşı "Tablo 2.2: Kayıtlı Hava Araçlarının Ortalama Yaşı" başlığı altında verilen bilgiler tabloya dökülmüştür. Tablo, çeşitli hava araçlarının ortalama yaşını göstermektedir. Tablonun son satırında ise tüm hava araçlarının ortalama yaşının 22,5 olduğu belirtilmiştir.

Bu bilgilerin yanı sıra, Kırgızistan'da mevcut ve potansiyel uluslararası hava taşımacılığı alanlarının, yerel havayolu şirketlerinin finansal durumlarına göre, modern uçaklara sahip olmasının zor olduğu ve genellikle uzun süreli kullanılmış uçakların satın alındığına dair bilgiler de verilmiştir. Ayrıca, havacılık eğitime ve teknik bakıma yönelik altyapı eksikliklerine ve bu eksikliklerin çözümü için yapılan çabalara da değinilmiştir.

Yolcu uçaklarının ortalama yaşının 22 yıl olduğu dikkate alındığında, teknik durumları üzerinde doğal bir etkisi vardır. Kırgızistan Cumhuriyeti'nde batılı üreticilerin hava araçları için modern bir teknik merkez bulunmamaktadır.

Şu anda yerli havayolu şirketleri, yeni hava araçları satın alamamaktadır. Kırgızistan Cumhuriyeti havayolu şirketlerinin hava araçları hakkında bilgiler Tablo 2.2'de verilmiştir. Hava araçlarının ortalama yaşları, yolcu taşımacılığı yapmayan hava araçları yaşları dikkate alınarak belirlenmiştir. Batılı üreticilerin hava araçlarının hafif onarımları ve teknik bakımları, kendi teknik servisleri tarafından yapılmaktadır, daha karmaşık bakımlar ise yurtdışında gerçekleştirilmektedir.

2013 yılından bu yana, Kırgız Cumhuriyeti ilgili kurumları aracılığıyla, Çin Halk Cumhuriyeti ile yeni bir uluslararası hava koridoru oluşturma çalışmalarını sürdürüyor. Özellikle, Oş ve Kaşgar (Çin Halk Cumhuriyeti) şehirleri arasındaki uluslararası hava rotası parçasının açılması, Güneydoğu Asya ile Avrupa'yı birleştirme ve bu sayede hava araçlarının transit akışını Kırgız Cumhuriyeti toprakları üzerinden yönlendirme imkanı sağlayacaktır.

Yer hizmetleri altyapısına ait havacılık, radyo-teknik ve meteorolojik ekipmanlar, belirlenen teknik kaynakları tüketti ve uluslararası gereksinimlere tam olarak yanıt veremiyor durumdadır. Finansal kaynakların yetersizliği, Kırgız Cumhuriyeti'nin hava trafik hizmeti kuruluşunun yeni ekipman satın almasını engelliyor ve bu da teknik donanımda kısmi geri kalmaya neden oluyor.

Modern uluslararası uygulamalara uygun olarak hava trafik hizmetlerini optimize etmek için, "Manas" Havalimanı'nda tek merkezli bir hava trafik yönetim sistemi ve yedek merkez olarak "Oş" Havalimanı'nda entegre bir sistem oluşturulması gerekmektedir.

Son 20 yılda, talep olmaması nedeniyle kullanım dışı kalan havaalanlarının kapatılması gerçekleştirilmiştir. 1996 yılında, havaalanı ağı 23 havaalanından oluşuyordu,

günümüzde ise bu sayı 11'e düşmüştür. Şu anda kullanılan havaalanlarından 9'u uçuşlara açıktır, bunların içinde 5 tanesi uluslararasıdır: "Manas", "Oş", "Issık-Kul", "Karakol", "Batken"; ve 4 tanesi iç hatlardır: "İsfana", "Calaabat", "Narin", "Kazarmaan".

Yetersiz finansman, "Talas" ve "Karavan" havaalanlarının tatmin edici olmayan teknik durumunu ve sonuç olarak belirttiğiniz havaalanlarının uygunluk sertifikalarının geri alınmasını neden oldu. Aynı nedenle, "Narin" havaalanı için de uygunluk sertifikasının geri alınma tehdidi altında olduğunu belirtmek gerekir.

Tüm yolcu hizmetleri sunan havaalanlarının altyapıları geliştirilmeye ihtiyaç duymaktadır. Çoğu havaalanı, özellikle yaşlılar, çocuklu anneler, engelli bireyler ve diğer özel ihtiyaçlara sahip olanlar gibi özel gereksinimlere sahip olan yolcuların beklentilerini karşılayamıyor.

Kırgızistan'daki mevcut havaalanları, büyük ölçekli yenileme gerektirmektedir ve bu da büyük finansal kaynakları gerektirecektir. "Manas" Havaalanı, Kırgız Cumhuriyeti'nin ana hava kapısıdır ve havaalanı pistleri, taksi yolları ve platformlar gibi yapay kaplamaların tatmin edici durumda olduğu ancak tamamen yenilenmeleri gereken işlerin olduğu ifade edilmektedir. Bu havaalanında eski rampa mekanizasyon araçlarının (bantlı konveyörler, yer hizmeti elektrik kaynakları, motor çalıştırma sistemleri) ve özel araç filosunun (çekiciler, uçak merdivenleri, vakumlu tankerler, uçak motorları ve kabin ısıtıcıları için platform ısıtıcıları, yük boşaltma yükleyicileri, buz çözme sıvısı uygulama araçları, acil kurtarma ekipmanları) batı tipi hava araçlarına yönelik yenileme ve modernizasyon gerekmektedir. Ayrıca, yolcu bagajı ve kargo işleme sistemlerinin güncellenmesi de gereklidir. Aynı şekilde, ek teleskopik merdivenlerin kurulumuyla yolcu terminalinin kapasitesinin artırılması da acil bir konudur. OIII Uluslararası Havalimanı şu anda tatmin edici bir durumda bulunuyor. Havalimanında periyodik olarak restore çalışmaları yapılıyor, ancak artan taşıma hacmini karşılamak için yeterli değil. Kalkış ve iniş pisti, taksi yolları ve park alanları bazı taşıma kapasitesi ve kalkış ve iniş pisti uzunluğu kısıtlamalarına sahip. Platform da uçakların bekleyebileceği park yerlerinin genişletilmesi ve mevcut uçaklara dayanıklı platformun güçlendirilmesi gerekiyor. Havalimanı terminalinde sadece iki uluslararası uçuşa aynı anda hizmet verebilecek kapasiteye sahip ve bekleyen yolcular için koşullar mevcut değil. Havalimanı kompleksinin geçiş uçuşlarını sağlamak için kapasitesi sadece saatte 150 yolcuya yetecek

şekilde hesaplanmış durumda. Transizyon uçuşlarını sağlamak için koşullar bulunmamaktadır.

"MIA" Açık Anonim Şirketi tarafından eski elektrik ekipmanının değiştirilmesi için yapılan tüm çabalarına rağmen, havalimanında hala 60'lı yıllardan kalan büyük bir kısmı elektrik tedarik sistemi ekipmanlarının teknik durumu güncellenmeyi beklemektedir. Şu anda, havalimanı özel teknik ekipman ve platform mekanizasyonunun güncellenmesi, havalimanı acil durum ve kurtarma ekipmanlarının modernizasyonu gerekmektedir. "Osh" Havalimanı kargo terminaline sahip değil ve havalimanının ilerlemesi için bir kargo terminali inşa edilmesi ve kargo işleme ekipmanı satın alınması gerekiyor.

"Osh" Havalimanı, Kırgız-Özbek sınırına çok yakın bir konumda yer almakta ve uçakların iniş takımları Özbekistan Cumhuriyeti hava sahasında gerçekleşmektedir. Özbekistan Cumhuriyeti'nin hava sahasının tek taraflı olarak kullanımına yasak getirilmesi durumunda, bu durum ulusal güvenlik konularını etkileyebilir. Bu nedenle, Osh şehrinde yeni bir havalimanı inşa etmek için arazi ayrılması gereklidir.

Bölgesel havalimanlarıyla ilgili olarak, teknik durumlarının tatmin edici olmadığına altını çizmek gerekir. Tüm bölgesel havalimanları 70-80'lerde inşa edilmiştir ve Sovyet yapımı uçaklar için tasarlanmıştır (AN-24, Yak-40, AN-2 vb.). Uzun süreli işletme süreleri göz önüne alındığında, bölgesel havalimanlarının yenilenmesi gerekmektedir. Bu havalimanlarının kârlılıksız olmalarına ve zarar etmelerine rağmen, "MIA" Açık Anonim Şirketi bu havalimanlarını sosyal ve siyasi faktörler, acil durumlar dikkate alınarak çalışır durumda tutmaktadır. "MIA" tarafından, bölgesel havalimanlarında kapsamlı tamir çalışmaları gerçekleştirilmemiştir çünkü şirketin finansal kaynakları sınırlıdır. Bu nedenle, bölgesel havalimanlarının ileride işletilmesi mümkün olmayabilir. Bazı bölgesel havalimanlarında, Kırgız Cumhuriyeti Hava Kanunu'na aykırı olarak, havalimanı bölgelerinde aktif bir şekilde inşaat faaliyetleri yapılmakta ve uçak yaklaşım bölgelerinde güvenliği olumsuz etkileyen yapılar inşa edilmektedir. Bu tür yasadışı yapılaşmanın bir sonucu olarak, "Manas" Havalimanı'nın hemen yakınındaki Dacha-Suu köyünde bir uçağın düşmesi olayı yaşanmıştır. "Calalabat" Havalimanı çevresi yerleşim alanlarıyla

doludur ve bu havalimanının sanitasyon koruma bölgesi göz önüne alınmadan daha fazla genişletilmesi mümkün değildir. Çoğu havalimanı, bölgesel kalkınma planlarında yer almamaktadır ve bazı havalimanlarının yerine başka yapılar inşa edilmesi planlanmaktadır. Bugünün şartlarında, Kırgızistan'da lojistik faaliyetlerin altyapısı ve kurumsal temellerinin analiz edilmesi ve piyasa ekonomisi koşullarında lojistik alanının etkin bir şekilde geliştirilmesi için metodolojik temellerin geliştirilmesi gerekmektedir.

Lojistik faaliyetlerin altyapı koşullarının ve lojistik kurumsal temellerinin analizi, Kırgızistan'da lojistiğin gelişimine engel olan bir dizi sorunu belirlememize olanak tanır:

- Kırgızistan topraklarından geçen ve lojistik altyapının ana bileşenlerinden biri olan uluslararası taşıma koridorları, yakın gelecekte kapasitelerinin sınırlarına ulaşacaktır. Onların modernizasyonu ve kapasitelerinin artırılması gerekmektedir.

- Lojistik altyapının önemli bir parçası olan ulaşım, ülkede önemli ölçüde eskimiş durumda ve yenilenmeye ihtiyaç duyuyor. Lojistik gelişime olanak sağlamak amacıyla yapısal yeniden yapılanma gerekmektedir. Bu yapısal yeniden yapılanma eksikliği nedeniyle Kırgızistan'da konteyner taşımacılığı potansiyeli kullanılmamakta ve konteynerlerle taşımacılık yapılamamaktadır.

- Büyük lojistik merkezlerin (LC) olmaması ve modern depo terminalleri ile A ve B sınıfı depoların eksikliği hissedilmektedir. Çapraz yükleme terminallerinin azlığı veya hiç olmaması nedeniyle "skvaznoe, skladirovaniye" teknolojisi kullanılmaktadır. Bununla birlikte, Kırgızistan'daki lojistik gelişimindeki bir dizi sorun ve özellikle Kırgızistan Cumhuriyeti'nde ulaşım ve lojistik merkezlerinin geliştirilmesi programının uygulanması konusundaki sorunlar nedeniyle, birçok TLC inşa alanı talep görmemektedir.

- 3PL seviyesinde ve üzerinde hiçbir lojistik operatör bulunmamaktadır. Bu durum, genel olarak lojistik piyasasının ve özellikle lojistik hizmetlerin dış kaynak kullanımı pazarının gelişimini ciddi şekilde engellemektedir.

Kırgızistan'daki lojistik gelişimi karakterize eden faktörlerin bir sisteminin geliştirilmesi gerekmektedir. Bu faktörlerden en önemlilerini belirlemek ve ülkenin lojistik alanında etkin bir şekilde gelişimine katkıda bulunmak için uzmanların yardımı alınabilir. Elde edilen sonuçların objektifliğini artırmak için uzman görüşleri yöntemi kullanılabilir.

Uzman seçiminde ana kriter, uzman adaylarının analitik olarak yetkinliklerinin belirlenmesidir (çalışma deneyimi, sahip oldukları pozisyon, akademik unvanlar, yayınlar vb.). Sonuç olarak, lojistik alanında dört ana grupta temsil edilen 20-40 uzman belirlenebilir: lojistik gelişimle ilgili çalışan devlet görevlileri; taşıma ve lojistik şirketlerinin yöneticileri; lojistik dernekleri, birlikler ve federasyonların temsilcileri; lojistik alanında uzman akademisyenler.

Seçilen uzmanlara ülkenin lojistik gelişim faktörlerini değerlendirmeleri için bir anket sunulabilir. Bu anket, ülkenin lojistik gelişimini en kapsamlı şekilde tanımlayan 11 temel faktörü değerlendirmelerini gerektirir.

Sonuçların işlenmesi, doğrudan değerlendirme yöntemi (puanlama yöntemi) kullanılarak yapılabilir. Bu yöntemde, 1 ile 10 arasında bir ölçek kullanılmalıdır.

Uzmanların görüşleri, Kırgızistan'da lojistik alanında hangi alanlarda en büyük gerilemenin olduğunu göstermeye yardımcı olacaktır.

Çapraz yükleme terminalleri ve lojistik merkezleri, faaliyet gösteren lojistik operatörler olmaksızın lojistik zincirleri hizmet etme fonksiyonlarını yerine getiremezler. Aynı şekilde, lojistik dış kaynak kullanımının geliştirilmesi de yüksek seviyede faaliyet gösteren lojistik operatörlerin varlığıyla mümkündür.

Tablo 2.3'te Kırgızistan Cumhuriyeti'nde lojistik gelişimin faktörlerinin değerlendirilmesi yer alıyor. Tablonun değerlendirmesi şu şekildedir:

Faktörler	Önem sırası
Kırgızistan Cumhuriyeti topraklarından geçen uluslararası taşıma koridorlarının durumu, lojistik altyapının önemli bir parçası olan bu koridorların durumu birinci sırada yer almaktadır.	1
Gümrük ve sınır kapılarının geçiş kapasitesi ikinci sırada yer almaktadır.	2
Kırgızistan'ın demiryolu, karayolu ve hava yolu gibi ulaşım araçlarının teknik durumu üçüncü sırada yer almaktadır.	3
Kırgız lojistik derneklerinin, birliklerinin ve federasyonlarının etkinliği dördüncü sırada yer almaktadır.	4
Konteynerlerin iç ve dış ticarete kullanımı beşinci sırada yer almaktadır.	5
Kırgızistan'da lojistik uzmanlarının varlığı altıncı sırada yer almaktadır.	6
Ulusal pazarda lojistik operatörlerin (sağlayıcıların) varlığı yedinci sırada yer almaktadır.	7
Kırgızistan'da A ve B sınıfı depoların varlığı sekizinci sırada yer almaktadır.	8
Lojistik dış kaynak kullanımının yaygınlığı dokuzuncu sırada yer almaktadır.	9
Kırgızistan'da lojistik merkezlerin varlığı onuncu sırada yer almaktadır.	10

Kırgızistan'da çapraz yükleme terminallerinin varlığı on birinci sırada yer almaktadır.	11
---	----

Bu değerlendirme, Kırgızistan'ın lojistik alanındaki gelişim önceliklerini belirlemeye ve lojistiğin etkin bir şekilde geliştirilmesine yönelik bilimsel temellere dayalı kararlar alınmasına yardımcı olacak metodolojik bir yaklaşımı göstermektedir. Bu koalisyon içerisinde devletin çıkarlarını ilgili devlet yönetim organları temsil eder; iş dünyasının (lojistik işletmelerinin) çıkarları - sektörel birlikler, sendikalar, birlikler; toplumun çıkarları - lojistik alanında uzmanlar grubu, analitik gruplar (merkezi ve yerel yönetim temsilcileri, büyük ve orta ölçekli işletmeler, bölgesel ve küçük işletmeler), sendikalar.

Bu koalisyonun çalışmasının belirgin özelliği, ilgili taraflar arasındaki etkileşimi sağlamak için bir "platform" olarak endikatif (interaktif) planlama sistemini kullanmasıdır. Bu, devlet organlarının, iş dünyasının ve toplumun lojistik alanında gelişime yönelik düzenli etkileşimini sağlayan bir mekanizma oluşturur. Bu, koalisyonun taraflarının çıkarlarını uyumlu hale getirerek, çabalarını ve kaynaklarını koordine etmelerine olanak tanır ve bu da Kırgızistan'da lojistiğin etkili bir şekilde gelişme sürecini hızlandırır.

2.4. Kırgızistan'da Lojistik Firmalarının Genel Yapısı

Asya lojistik sektörü, dünyanın en büyük ve en hızlı büyüyen sektörlerinden biridir. Bu sektörde çok sayıda büyük ve küçük ölçekli firma faaliyet göstermektedir. Bu firmalar, şirket kültürleri, rekabet psikolojileri ve bölge gelişimine katkıları açısından önemli farklılıklar göstermektedir.

Büyük Ölçekli Firmalar:

- **Şirket Kültürü:** Büyük ölçekli firmalar genellikle bürokratik ve hiyerarşik bir şirket kültürüne sahiptir. Bu firmalarda karar verme süreçleri genellikle yavaş ve karmaşıktır.
- **Rekabet Psikolojisi:** Büyük ölçekli firmalar genellikle pazar paylarını korumaya ve genişletmeye odaklanır. Bunu yapmak için fiyat savaşlarına girer, yeni pazarlara girer ve yeni ürünler ve hizmetler geliştirirler.

- **Bölge Gelişimine Katkıları:** Büyük ölçekli firmalar, altyapı yatırımları yaparak, iş imkanları yaratarak ve yerel firmalarla iş birliği yaparak bölge gelişimine katkıda bulunabilirler.

Küçük Ölçekli Firmalar:

- **Şirket Kültürü:** Küçük ölçekli firmalar genellikle daha esnek ve girişimci bir şirket kültürüne sahiptir. Bu firmalarda karar verme süreçleri genellikle hızlı ve basittir.
- **Rekabet Psikolojisi:** Küçük ölçekli firmalar genellikle niş pazarlara ve müşterilere odaklanır. Bunu yapmak için özel hizmetler sunar, fiyat rekabeti yapar ve müşteri ilişkilerini geliştirirler.
- **Bölge Gelişimine Katkıları:** Küçük ölçekli firmalar, yerel ekonomiye katkıda bulunarak, iş imkanları yaratarak ve yerel tedarikçilerle iş birliği yaparak bölge gelişimine katkıda bulunabilirler.

Ülke Karşılaştırması:

Asya lojistik sektöründeki şirket kültürleri, rekabet psikolojileri ve bölge gelişimine katkıları ülkeden ülkeye önemli ölçüde değişiklik göstermektedir. Örneğin, Japonya'daki lojistik firmalar genellikle çok disiplinli ve hiyerarşiktir, Çin'deki lojistik firmalar ise daha girişimci ve fiyat odaklıdır.

Bazı önemli ülke karşılaştırmaları:

Ülke	Şirket Kültürü	Rekabet Psikolojisi	Bölge Gelişimine Katkıları
Japonya	Disiplinli, hiyerarşik	Kalite odaklı, uzun vadeli	Altyapı yatırımları, iş imkanları
Çin	Girişimci, fiyat odaklı	Pazar payı, hızlı büyüme	İş imkanları, yerel tedarikçilerle iş birliği
Hindistan	Esnek, müşteri odaklı	Niş pazarlara ve müşterilere odaklanma	Yerel ekonomiye katkı, iş imkanları
Güney Kore	Teknoloji odaklı, yenilikçi	Verimlilik, maliyet tasarrufu	Teknoloji yatırımları, iş imkanları
Kırgızistan	Girişimci, yerel odaklı	Niş pazarlara ve müşterilere odaklanma, fiyat rekabeti	Yerel ekonomiye katkı, iş imkanları, yerel tedarikçilerle iş birliği

Kırgızistan'daki lojistik sektörü nispeten küçüktür ve büyük ölçüde küçük ve orta ölçekli firmalardan oluşmaktadır. Sektör, son yıllarda önemli bir büyüme kaydetmiştir, ancak hala altyapı eksikliği, düzenleyici engeller ve beceri eksikliği gibi birçok zorlukla karşı karşıyadır.

Sektörün Özellikleri:

- **Küçük ve Orta Ölçekli Firmaların Hakimiyeti:** Kırgızistan'daki lojistik sektöründe büyük ölçekli uluslararası firmalar az sayıdadır. Sektör, büyük ölçüde yerel ve bölgesel pazarlarda faaliyet gösteren küçük ve orta ölçekli firmalardan oluşmaktadır.
- **Yük Taşımacılığına Odaklanma:** Kırgızistan'daki lojistik sektörü, karayolu taşımacılığına odaklanmıştır. Demiryolu, hava ve deniz taşımacılığı da mevcuttur, ancak bunlar daha az yaygındır.
- **İthalat ve İhracat Odaklı:** Kırgızistan'daki lojistik sektörünün büyük kısmı ithalat ve ihracatla ilgilidir. Ülkenin coğrafi konumu, Orta Asya ve Çin ile ticaret için önemli bir merkez olmasını sağlamaktadır.
- **Büyüyen E-Ticaret Sektörü:** E-ticaret sektörünün büyümesi, Kırgızistan'daki lojistik sektörüne yeni fırsatlar sunmaktadır.

Sektör Zorlukları:

- **Altyapı Eksikliği:** Kırgızistan'daki altyapı, özellikle yollar ve limanlar yetersizdir. Bu durum, lojistik maliyetleri artırmakta ve teslimat sürelerini uzatmaktadır.
- **Düzenleyici Engeller:** Karmaşık gümrükleme prosedürleri ve lojistikle ilgili diğer düzenlemeler, sektördeki işletmeleri zorlaştırmaktadır.
- **Beceri Eksikliği:** Kırgızistan'da lojistik sektöründe kalifiye işgücü eksikliği vardır. Bu durum, verimliliği düşürmekte ve sektörün gelişmesini engellemektedir.
- **Finansmana Erişim Zorluğu:** Küçük ve orta ölçekli lojistik firmaları, yatırım ve büyüme için finansmana erişmekte zorlanmaktadır.

Sektör Fırsatları:

- **Bölgesel Ticaretin Büyümesi:** Orta Asya'daki bölgesel ticaretin büyümesi, Kırgızistan'daki lojistik sektörü için önemli bir fırsat sunmaktadır.
- **E-Ticaretin Büyümesi:** E-ticaret sektörünün büyümesi, lojistik hizmetlere olan talebi artırmaktadır.
- **Yatırım Fırsatları:** Altyapı ve lojistik hizmetleri geliştirmek için yatırım yapmaya açık birçok fırsat vardır.
- **Teknoloji Kullanımı:** Teknolojinin kullanımı, lojistik firmalarının verimliliğini ve etkinliğini artırabilir.

Sektör Geleceği:

Kırgızistan'daki lojistik sektörünün, altyapı yatırımları, düzenleyici reformlar ve beceri geliştirme programları gibi çeşitli faktörlerin etkisiyle önümüzdeki yıllarda önemli ölçüde büyümesi beklenmektedir. E-ticaretin ve bölgesel ticaretin büyümesi, sektör için yeni fırsatlar yaratacaktır.

Kırgızistan Lojistik Sektöründe Büyük ve Küçük Ölçekli Firmalar

Kırgızistan lojistik sektörü, büyük ölçüde küçük ve orta ölçekli firmalardan oluşan nispeten küçük bir sektördür. Bu firmalar, şirket davranışlarında ve işleyişlerinde önemli farklılıklar göstermektedir..

Büyük Ölçekli Firmalar:

- **Şirket Davranışı:**
 - o **Bürokratik ve hiyerarşik:** Büyük ölçekli firmalar genellikle bürokratik ve hiyerarşik bir şirket kültürüne sahiptir. Bu firmalarda karar verme süreçleri genellikle yavaş ve karmaşıktır.
 - o **Uzun vadeli odaklı:** Büyük ölçekli firmalar genellikle uzun vadeli bir bakış açısına sahiptir ve yatırımlarını ve büyümelerini uzun vadeli planlara göre yaparlar.
 - o **Riskten kaçınma:** Büyük ölçekli firmalar genellikle riskten kaçınma eğilimindedir ve yeni pazarlara girerken veya yeni teknolojiler benimserken daha temkinli olurlar.

Küçük Ölçekli Firmalar:

- **Şirket Davranışı:**
 - o **Esnek ve girişimci:** Küçük ölçekli firmalar genellikle esnek ve girişimci bir şirket kültürüne sahiptir. Bu firmalarda karar verme süreçleri genellikle hızlı ve basittir.
 - o **Kısa vadeli odaklı:** Küçük ölçekli firmalar genellikle kısa vadeli bir bakış açısına sahiptir ve yatırımlarını ve büyümelerini kısa vadeli fırsatlara göre yaparlar.
 - o **Risk alma eğilimi:** Küçük ölçekli firmalar genellikle risk alma eğilimindedir ve yeni pazarlara girmekten veya yeni teknolojileri benimsemekten çekinmezler

3. BULGULAR

Tablo 3.1. Lojistik Firma Hakkında Demografik Veriler

	N	%
1. Firmanızda bağımsız lojistik birimi (lojistik, sevkiyat, dağıtım vb.) var mı?		
Evet	23	57,5
Hayır	17	42,5
2.Firmanız yapmış olduğunuz lojistik faaliyetlerinin verilerini tutabiliyor mu?		
Evet	36	90,0
Hayır	4	10,0
3.Dışarıdan bağımsız anket ve danışman şirketlerle kendi performansınızı ölçüyor musunuz?		
Evet	8	20,0
Hayır	32	80,0
4.Yurtiçi ve yurtdışı fuarlara katılım sağlıyor musunuz?		
Evet	22	55,0
Hayır	18	45,0
5.Bişkek'teki firmalarla ortak kullandığınız depo/depolar veya araç/araçlar var mı?		
Evet	19	47,5
Hayır	21	52,5

Katılımcılara sorulan sorular doğrultusunda:

- Firmanızda bağımsız lojistik birimi (lojistik, sevkiyat, dağıtım vb.) var mı?
Sorusuna evet katılımcı sayısı 23 (%57,5), hayır katılımcı sayısı 17 (%42,5).

- Firmanız yapmış olduğunuz lojistik faaliyetlerinin verilerini tutabiliyor mu? Sorusuna evet katılımcı sayısı 36 (%90,0), hayır katılımcı sayısı 4 (%10,0).
- Dışarıdan bağımsız anket ve danışman şirketlerle kendi performansınızı ölçüyor musunuz? Sorusuna evet katılımcı sayısı 8 (%20,0), hayır katılımcı sayısı 32 (%80,0).
- Yurtiçi ve yurtdışı fuarlara katılım sağlıyor musunuz? Sorusuna evet katılımcı sayısı 22 (%55,0), hayır katılımcı sayısı 18 (%45,0).
- Bişkek'teki firmalarla ortak kullandığınız depo/depolar veya araç/araçlar var mı? Sorusuna evet katılımcı sayısı 19 (%47,5), hayır katılımcı sayısı 21 (%52,5).

Tablo 3.2. Firma Kapasitesi ve Nakliye Sistemi Hakkında Bilgiler

	N	%
Firmanızın ürün depolama kapasitesi ne kadar?		
1000 tondan azb. 1001-10.000	14	35,0
10.001-20.000d.20001-30.000	7	17,5
30.000-40.000f.40.000 ve üzeri	19	47,5
Firmanızın mevcut depolama kapasitesinin ne kadarını kullanıyorsunuz?		
0-20b.21-40	7	17,5%
41-60d.61-80	19	47,5%
81-100	14	35,0%
İşletmenizin nakliye fonksiyonunu yaptırma biçimi nasıldır?		
Nakliyeyi kendi eleman, taşıt ve ekipmanlarımız ile yapmaktayız	26	65,0%
Bir kaç firma var	14	35,0%
Maliyetlerinizi lojistik kullanarak düşürmeyi planlıyor musunuz?		
Evet, böyle bir düşüncemiz var	22	55,0%

Hayır, böyle bir düşüncemiz yok	18	45,0%
---------------------------------	----	-------

Katılımcılara sorulan sorular doğrultusunda:

- Firmanızın ürün depolama kapasitesi ne kadar? Sorusuna 1000 tondan azb. 1001-10.000 14 Kişi (%35,0), 10.001-20.000d.20001-30.000 7 Kişi (%17,5), 30.000-40.000f.40.000 ve üzeri 19 Kişi (%47,5)
- Firmanızın mevcut depolama kapasitesinin ne kadarını kullanıyorsunuz? Sorusuna 0-20b.21-40 7 Kişi (%17,5), 41-60d.61-80 19 Kişi (%47,5), 81-100 14 Kişi (%35,0),
- İşletmenizin nakliye fonksiyonunu yaptırma biçimi nasıldır? Sorusuna nakliyeyi kendi eleman, taşıt ve ekipmanlarımız ile yapmaktayız 26 Kişi (%65,0), bir kaç firma var 14 kişi (%35,0)
- Maliyetlerinizi lojistik kullanarak düşürmeyi planlıyor musunuz? Sorusuna evet böyle bir düşüncemiz var 22 kişi (%55,0), hayır böyle bir düşüncemiz yok 18 kişi (%45,0),

Tablo 3.3. Bişkek Lojistik Şirketi

	N	%
Bişkek'te faaliyet gösteren şirketlerin lojistik anlayışına yönelik durumları geliştirilmelidir.		
Katılıyorum	29	72,5%
Kararsızım	11	27,5%
Bişkek'te kurulması planlanan lojistik köy hakkında bir bilginiz var mı?		
Evet	22	55,0%
Hayır	18	45,0%
Sizce Bişkek'te lojistik köye ihtiyaç var mı?		
Evet	26	65,0%
Hayır	11	27,5%

Kararsızım	3	7,5%
------------	---	------

Katılımcılara sorulan sorular doğrultusunda:

- Bişkek’te faaliyet gösteren şirketlerin lojistik anlayışına yönelik durumları geliştirilmelidir. Sorusuna Katılıyorum 29 kişi (%72,5), Kararsızım 11 kişi (%27,5),
- Bişkek’te kurulması planlanan lojistik köy hakkında bir bilginiz var mı? Sorusuna evet 22 kişi (%55,0), Hayır 18kişi (%45,0)
- Sizce Bişkek’te lojistik köye ihtiyaç var mı? Sorusuna evet 26 kişi (%65,0), Hayır 11 kişi (%27,5), Kararsızım 3 kişi (%7,5),

Tablo 3.4. Müşteri İletişim Araçları

	N	%
12. MİASABİT TELEFON		
Arasıra	19	47,5
Çoğu zaman	21	52,5
Herzaman	-	-
12. MİACEPTELEFON		
Arasıra	-	-
Çoğu zaman	25	62,5
Herzaman	15	37,5
12.MİAFAX		
Arasıra	32	80,0
Çoğu zaman	8	20,0

Herzaman	-	-
12. MİAELEKTRONİKPOSTA		
Arasıra	3	7,5
Çoğu zaman	15	37,5
Herzaman	22	55,0
12.MİAKİŞİSELGÖRÜŞME		
Arasıra	17	42,5
Çoğu zaman	23	57,5
Herzaman	-	-

Katılımcılara sorulan sorular doğrultusunda:

- MİASABİT TELEFON sorusuna Arasıra 19 kişi (%47,5), Çoğu zaman 21 kişi (%52,5)
- MİACEPTELEFON sorusuna Çoğu zaman 25 kişi (%62,5) Herzaman 15 kişi (%37,5)
- MİAFAX sorusuna Arasıra 32 kişi (%80,0), Çoğu zaman 8 kişi (%20,0),
- MİAELEKTRONİKPOSTA sorusuna Arasıra 3 kişi (%7,5), Çoğu zaman 15 kişi (%37,5), Herzaman 22 kişi (%55,0),
- MİAKİŞİSELGÖRÜŞME sorusuna Arasıra 17 kişi (%42,5) Çoğu zaman 23 kişi (%57,5),

Tablo 3.5. Lojistik Altyapı Sorunları

	N	%
16.LOJİSTİKALTYAPISORUN1		
Çok önemli	12	30,0
Önemli	7	17,5

Az önemli	21	52,5
Önemli değil	-	-
16.LOJİSTİKALTYAPISORUN2		
Çok önemli	13	32,5
Önemli	8	20,0
Az önemli	19	47,5
Önemli değil	-	-
16.LOJİSTİKALTYAPISORUN3		
Çok önemli	8	20,0
Önemli	28	70,0
Az önemli	4	10,0
Önemli değil	-	-
16.LOJİSTİKALTYAPISORUN4		
Çok önemli	-	-
Önemli	4	10,0
Az önemli	15	37,5
Önemli değil	21	52,5
16.LOJİSTİKALTYAPISORUN5		
Çok önemli	-	-
Önemli	26	65,0

Az önemli	10	25,0
Önemli değil	4	10,0
16.ALTYAPISORUNLARI6		
Çok önemli	-	-
Önemli	14	35,0
Az önemli	15	37,5
Önemli değil	11	27,5
16.ALTYAPISORUNLARI7		
Çok önemli	14	35,0
Önemli	11	27,5
Az önemli	-	-
Önemli değil	15	37,5
16.ALTYAPISORUNLARI8		
Çok önemli	-	-
Önemli	4	10,0
Az önemli	22	55,0
Önemli değil	14	35,0
16.ALTYAPISORUNLARI9		
Çok önemli	-	-
Önemli	23	57,5

Az önemli	13	32,5
Önemli değil	4	10,0
16.ALTYAPISORUNLARI 10		
Çok önemli	10	25,0
Önemli	11	27,5
Az önemli	15	37,5
Önemli değil	4	10,0
16.ALTYAPISORUNLARI11		
Çok önemli	15	37,5
Önemli	15	37,5
Az önemli	10	25,0
Önemli değil	-	-
16.ALTYAPISORUNLARI12		
Çok önemli	3	7,5
Önemli	14	35,0
Az önemli	4	10,0
Önemli değil	19	47,5

Katılımcılara sorulan sorular doğrultusunda:

- LOJİSTİKALTYAPISORUN1 sorusuna Çok önemli 12 kişi (%30,0), Önemli 7 kişi (%17,5), Az önemli 21 kişi (%52,5),
- LOJİSTİKALTYAPISORUN2 sorusuna Çok önemli 13 kişi (%32,5), Önemli 8 kişi (%20,0), Az önemli 19 kişi (%47,5),
- LOJİSTİKALTYAPISORUN3 sorusuna Çok önemli 8 kişi (%20,0), Önemli 28

kişi (%70,0), Az önemli 4 kişi (%10,0)

- LOJİSTİKALTYAPISORUN4 sorusuna Önemli 4 kişi (%10,0), Az önemli 15 kişi (%37,5), Önemli değil 21 kişi (%52,5),
- LOJİSTİKALTYAPISORUN5 sorusuna Önemli 26 kişi (%65,0), Az önemli 10 kişi (%25,0), Önemli değil 4 kişi (%10,0)
- ALTYAPISORUNLARI6 sorusuna Önemli 14 kişi (%35,0), Önemli 15 kişi (%37,5) Az önemli 11 kişi (%27,5),
- ALTYAPISORUNLARI7 sorusuna Çok önemli 14 kişi (%35,0), Önemli 11 kişi (%27,5), Önemli değil 15 (%37,5),
- ALTYAPISORUNLARI8 sorusuna Önemli 4 kişi (%10,0), Az önemli 22 kişi (%55,0)Önemli değil14 kişi (%35,0),
- ALTYAPISORUNLARI9 Önemli 23 kişi (% 57,5), Az önemli 13 kişi (%32,5), Önemli değil 4 kişi (%10,0),
- ALTYAPISORUNLARI10 sorusuna Çok Önemli 10 kişi (%25,0), Önemli 11 kişi (%27,5), Az önemli 15 kişi (%37,5), Önemli değil 4 kişi (%10,0),
- ALTYAPISORUNLARI11 Çok önemli 15 kişi (%37,5), Önemli 15 kişi (%37,5), Az önemli 10 kişi (%25,0),
- ALTYAPISORUNLARI12 sorusuna Çok önemli 3 kişi (%7,5) Önemli 14 kişi (%35,0), Az önemli 4 kişi (%10,0), Önemli değil 19 kişi (%47,5),

4. SONUÇ VE ÖNERİLER

Dünya ticaret hacminin büyümesine bağlı olarak lojistik faaliyetleri olan talep de artmaktadır. Lojistik maliyetlerin bir kaybı toplam maliyetleri içerisinde önemli bir rol oynamaktadır. Lojistik yükselişlerdeki küçük düşüşler bile kurumsal karlılıkta önemli değişimlere yol açabilir. Aslında araştırmalara göre lojistik maliyetlerde %5'lik bir azalma, satışlarda %20'lik bir artışa eşdeğerdir. Lojistik maliyetlerinin düşmesine yönelik olarak lojistik alanında birçok yenilik ve oluşum meydana geldi. İlk olarak depolamanın temel faaliyetlerine odaklanılır ve lojistik dış kaynak bakımı kullanılmaya başlar. Böylece hareketle lojistik bağımsız bir departman olarak kabul edildi ve lojistiğin gelişim süreci başladı.

Lojistik dış kaynak kullanımı konseptinin benimsenmesiyle birlikte farklı yöntemler ortaya çıkar. Yöntemlerden bazıları; üçüncü taraf lojistik hizmet sağlayıcıları, dördüncü taraf lojistik hizmet sağlayıcıları ve lojistik köylerdir. Lojistik kümelenme örneği olarak lojistik köyü bu makalenin ana araştırma konusunu oluşturmaktadır. Lojistik köyler, bölgesel ve hatta ulusal ekonomilerin gelişimini sağlamak ve küresel alanda rekabet gücünü artırmak amacıyla kurulmuş ve tüm lojistik faaliyetler alanlardır.

Türkiye büyük lojistik potansiyeli olan bir ülke. Türkiye, Asya ile Avrupa'yı kapsayan kavşak bölgesinde yer almaktadır. Türkiye, Afrika ve Orta Asya ülkelerine geçiş imkanı sunmakta ve aynı zamanda dünyanın önemli enerji koridorlarından birinde yer almaktadır. Ülkenin üç taraflı denizlerle çevrili olduğu deniz ticareti yapılmaktadır. Bu nedenler diğer ülkelerle ticari bağlantı kurmayı mümkünlü ve Türkiye'nin lojistik faaliyetlerini sürdürüyor. Dünyanın önemli lojistik üslerinden biri olması beklenen Türkiye'nin lojistik alanında çeşitli yatırımları var. Bunlardan biri olan Lojistik Köy, 2006 yılında TCDD faaliyet bünyesinde faaliyete geçirilmiştir. Şu ana kadar 12 lojistik köy işletmesi açıldı.

Kırgızistan'da etkili bir lojistik gelişim ortamının oluşturulması, şunları öngörür:

- Lojistik alanında devlet politikasının geliştirilmesinden sorumlu bir devlet organının oluşturulması veya mevcut bir organa görevlerin verilmesi ve bu alanın gelişiminin genel koordinasyonunun sağlanması, lojistik gelişiminin devlet düzenleme görevlerinin gerçekleştirilmesi, endüstrinin "interaktif modernizasyonu" sisteminin kurulması, "çıkar koalisyonu"nun oluşturulması ve çıkarların endikatif planlama sürecinde uyumlu hale getirilmesi için "platform"un oluşturulması, düzenleyici ve yasal çerçevenin

geliştirilmesi, doğrudan yabancı yatırımların çekilmesi ve lojistik alanında devlet-özel sektör ortaklığının geliştirilmesi, lojistik alanı için profesyonel personelin yetiştirilmesi ve bunlar gibi ek görevlerin çözümü için kullanılabilecek kaynakların sağlanması, lojistik operatörlerini uluslararası lojistik ağlara dahil etme desteği, öz-düzenleyen örgütlerin oluşturulmasına yardımcı olma vb., Kırgızistan'da lojistiğin etkili bir şekilde gelişimini sağlamak için gerekli olan;

- Lojistik araştırma ve geliştirme merkezi oluşturulması, temel görevleri - lojistik alanında ileri teknolojilerin araştırılması ve ödünç alınması ve bunların Kırgız lojistik pazarının faaliyet şartlarına uygun hale getirilmesi; lojistik alanında yenilikçi projelerin oluşturulması ve uygulanması; lojistik operatörleri tarafından kullanılan mal hareketi zincirlerini yönetmek için kullanılan algoritma, program, tipik modüller fonunun oluşturulması; pilot PL operatörleri kurulması ve bilgi ve yazılım altyapısının geliştirilmesi için finansman sağlanması ve benzeri;

- Kırgızistan'da lojistik operatörlerinin hızla gelişmesini ve işletmelerin tedarik zinciri ve satış fonksiyonlarının dış kaynak kullanımının gelişmesini hızlandırmak amacıyla, çağdaş organizasyon, bilgi ve yazılım altyapısına sahip yerli bir proje olan "4PL-uygulanmasıyla ilgili bir lojistik operatörün deneysel bir şirketinin oluşturulması.

Lojistik Departmanı - ülkedeki lojistik yönetiminden sorumlu devlet organıdır. Bu departmanın altında Uzman Danışma Konseyi ve Lojistik Araştırma ve Geliştirme Merkezi oluşturulur. Lojistik hizmet pazarının gelişimini sağlayacak, ulusal endüstri politikasının geliştirilmesini ve uygulanmasını destekleyecek ve PL operatörlerinin hızlı gelişimini teşvik edecektir. Ayrıca, lojistik alanında bilimsel araştırmalar yapacak, lojistik merkez projelerini değerlendirecek ve onaylayacak, lojistik operatörler için standart yazılım geliştirecek, lojistik faaliyetlerde modern bilgi ve teknolojilerin yayılmasını sağlayacaktır.

Deneysel lojistik operatör firması, yerli bir atılım projesi olan "4PL-operatör"ün ile uygulanmasını sağlayacaktır. 4PL seviyesindeki lojistik operatörler, tedarik zincirlerinin entegrasyonunu yöneten, lojistik planlama ve danışmanlık hizmetleri sunan işletmelerdir. Tedarik zinciri boyunca süreçlerin kesintisizliğini sağlarlar ve iş ortakları ve müşteriler arasında bilgi alışverişi sağlarlar. Bu proje temelde, diğer lojistik operatörleri için entegre tedarik zinciri yönetimini sağlayan kapsamlı otomasyonlu bir sistem oluşturmaktır.

Önerilen faaliyetlerin uygulanması, ÷lkede lojistik alanının etkili gelişimine yönelik kurumsal altyapıyı oluşturacak ve devletin lojistik sistemini oluştururken önemli ekonomik kazançlar elde edilmesini sağlayacaktır.



5. KAYNAKLAR

- Baki, B. (2004). Lojistik Yönetimi ve Lojistik Sektör Analizi. Trabzon: Lega Yayınevi.
- Bamyacı, M. (2008). Modern Lojistik Yönetimi: Organize Lojistik Bölgeleri İçin Bir Yer Seçimi Modeli, Doktora Tezi, Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.
- Bedlek, P. (2022). Uluslararası Ticaret ve Lojistik ile Uluslararası Ticaret ve Lojistik Yönetimi Ana Bilim Dallarında Yazılan Tezlerin İncelenmesi, Yüksek Lisans Tezi, Lisansüstü Eğitim Enstitüsü, Tarsus.
- Bilgiç, E. Türkmenoğlu, M.A. ve Koçak, A. (2020). Dijitalleşmenin Lojistik Yönetimi Bağlamında İncelenmesi, BEÜ İİBF AİD, 5(1), 56-69.
- Bolganbayev, A.(2022). Kırgızistan’da Mal Taşımacılığının Geliştirilmesinde Lojistik Merkez Uygulamasının Önemi Ve Bir Model Önerisi, Doktora Tezi, Gazi Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Ankara.
- Cengiz, Ö. (2020). Lojistik İş Süreçlerinin Dijital Dönüşümü: Lojistik 4.0 Uygulamalarında Türkiye’de Mevcut Durum Doktora Tezi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Kars.
- Çatıkkaş, B. (2019). Türkiye Ekonomisinde Lojistik Sektörünün Gelişimi ve Lojistik Sektörünün Türkiye Ekonomisindeki Yeri, Yüksek Lisans Tezi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Eskişehir.
- Dumlu, H. (2022). Lojistik Köylerin Türkiye İçin Stratejik Önemi ve Türkiye’deki Lojistik Köyler Üzerine Dematel ve Moora Yöntemleri ile Uygulamalı Bir Araştırma, Doktora Tezi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Giresun.
- Dumlu, H. (2022). Lojistik Köylerin Türkiye İçin Stratejik Önemi ve Türkiye’deki Lojistik Köyler Üzerine Dematel ve Moora Yöntemleri ile Uygulamalı Bir Araştırma, Doktora Tezi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Giresun.
- Duruşu, A. (2011). Türkiye’de Lojistik Sektörünün Gelişimi ve Örnek Uygulamaların İncelenmesi, Yüksek Lisans Tezi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul.

Erkumru Can, B. (2019). Türkiye’de Lojistik Sektörü, Sektörde Karşılaşılan Sorunlar ve Lojistik Sektörünün Ekonomik Büyümeye Etkisi, Yüksek Lisans Tezi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Çankaya.

Keskin, M. H. (2011). Kavramlar, Prensipler, Uygulamalar Lojistik El Kitabı & Küresel Tedarik Zinciri Pratikleri. Ankara: Gazi Kitabevi.

Kıymetli Şen, İ. (2014). Lojistik Faaliyetlerin Yönetimi ve Maliyetleme Yaklaşımları, İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi, 4(1), 83-106.

Knoll, D. vd. (2016). Predicting Future Inbound Logistics Processes Using Machine Learning. Procedia CIRP, 52, 145-150.

Köse, Z. (2022). Türkiye’de Lojistik Köyler ve Lojistik Köylerin Türkiye Ekonomisi Üzerine Etkisi, Yüksek Lisans Tezi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Sivas.

Küçüksolak, T. (2006). Dünya’da ve Türkiye’de Lojistik Eğitimi, Yüksek Lisans Tezi, Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.

Orhan O. (2003). Dünya’da ve Türkiye’de Lojistik Sektörünün Gelişimi. İstanbul: İTO Yayınları.

Sakallı, H. (2007). Tekstil Sektöründe Lojistik ve Tedarik Zinciri Yönetimi, Yüksek Lisans Tezi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, İzmir.

Şenbaş, T. (2020). Lojistik Sektöründe Talep Tahmini Uygulaması, Yüksek Lisans Tezi, Lisansüstü Eğitim Enstitüsü, İstanbul.

Takcı, B. (2022). Covid-19 Sonrası E-Ticaret Lojistik Operasyonlarındaki Değişimler: Ekol Lojistik Üzerine Bir Çalışma, Yüksek Lisans Tezi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Sivas.

Tanyaş, M., (2005). Lojistik Maliyet Modelleri, Eğitim Notları, İTÜ İşletme Fakültesi, İstanbul.

Topal, Y. K. (2013). Lojistik Yönetiminde E-Lojistik Kullanımının Önemi, Değişen Pazar Şartlarında E-Lojistik Kullanan Şirketler Üzerine Bir İnceleme, Yüksek Lisans Tezi, Deniz Bilimleri ve Mühendisliği Enstitüsü, İstanbul.

<https://dlca.logcluster.org/2-kyrgyzstan-logistics-infrastructure>

CAMANKULOVA, N. (2001), “Razvitiye Predprinimatelstva i Gosudarstvennaya Razreshitelnaya Sistema”, Materialı Naučno-Praktičeskogo Seminara: Ekonomika Kırğızstana, Realıy i Perspektivı, Aprel: 137-145.

ÇUBUROVA, Camılbübü (1999), Osnovniye Predposılki Ekonomicheskogo Rosta v Kırğızstane,

Bışkek. DİNÇER, Ömer (1992), Stratejik Yönetim ve İşletme Politikası, 2.baskı, İstanbul: Timaş Basım Ticaret ve Sanayii A.Ş.,

(2001) “Ekonomika”, <http://rus.gateway.kg/economy>

KALIKOVA, Gulnara (2002), Investitsii, Investitsionnaya Politika i Budutshee Kırğızstana: V Poiskah Novıh Podhodov, www.akipress.org

Kurtuluş, S. (2007). Lojistik Sektöründe Dış Kaynak Kullanımı ve Lojistik Hizmet. (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi), İstanbul Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul.

Kuznetsov, Yu. V. and Melyakova, E. V. (2015). Organization Theory. 2nd Ed., Moscow: Yurait Publishing House.

Lambert, Douglas ve Stock, James (1993). Strategic Logistics Management. (Vol. 69), Homewood, IL: Irwin.

Lankina, V. E. (2006). Pazarlama: Son Disiplinlerarası Sınav Pazarlamacı Eğitimi İçin Hazırlık Ders Kitabı. Taganrog: Taganrog Devlet Radyo Mühendisliği Üniversitesinin yayınevi.

Yıldıztekin, Atilla (2011). Lojistiğin Tarihçesi, Bugünü ve Yarını, Erişim tarihi: 09.06.2018, <http://www.lojistikdunyasi.com/lojistigin-tarihcesi-bugunu-veyarini.html>

Zaitsev, V. A. (2001). Pazarlama. Uzaktan Eğitim Öğrencileri için Ders Kitabı, Moskova: GINFO.

Zaitseva, O. A., Radugin, A. A., Radugin, K. A., Rogacheva, N. (1998). Yönetimin Temelleri. Üniversiteler için Ders Kitabı, Moskova: Merkez.

Zelenova, Ye. S. (2016). “Logistics as a Factor in Improving the Competitiveness of a Company”. Topical Issues in Economics and Management: Proceedings of the IV Intern. scientific conf. (Moscow, June 2016), 159-161.

7. EKLER

EK1:

Kırgızistan-Türkiye Manas Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü İşletme Anabilim Dalında yürütmekte olduğumuz Yüksek Lisans Tez konusu içerisinde yer alan Kırgızistan Bişkek ilinde faaliyet gösteren şirketler aracılığıyla veri sağlamak amacıyla bu anket hazırlanmıştır. Anket uygulamasının amacı Kırgızistan'daki lojistik firmaları yöneticilerinin lojistik anlayışına yönelik uygulanmıştır. Aynı zamanda Kırgızistan'da kurulması planlanan lojistik köyün şehre, bölgeye ve ülkeye yapacağı ekonomik katkılar ve bunun sonrasında ulaşılacak olan gelişme ve kalkınmaya dikkat çekmektir. Ayrıca çalışmayla Bişkek'te kurulacak olan lojistik köyüne yönelik yapılacak olan çalışmalara ilham verilmesi, bu konu ile ilgilenen araştırmacılara ise kaynak teşkil etmesi amaçlanmıştır.

KIRGIZİSTANDA LOJİSTİK FİRMALARI YÖNETİCİLERİNİN LOJİSTİK ANLAYIŞI; BİŞKEK ÜZERİNE BİR UYGULAMA

Firmanızın Adı:

Firmanızın Meslek Grubu:

Adresi:

Tel:

E-Posta:

Web Adresi:

Anketi Yanıtlayan Firma Temsilcisinin;

Adı:

Soyadı:

Görevi:

1.Firmanızda bağımsız lojistik birimi (lojistik, sevkiyat, dağıtım vb.) var mı?

a.Evet

b.Hayır

2.Firmanız yapmış olduğunuz lojistik faaliyetlerinin verilerini tutabiliyor mu?

a.Evet

b.Hayır

3.Dışarıdan bağımsız anket ve danışman şirketlerle kendi performansınızı ölçüyor musunuz?

a.Evet

b.Hayır

4.Yurtiçi ve yurtdışı fuarlara katılım sağlıyor musunuz?

a.Evet

b.Hayır

5.Bişkek'teki firmalarla ortak kullandığınız depo/depolar veya araç/araçlar var mı?

a.Evet

b.Hayır

6.Firmanızın ürün depolama kapasitesi ne kadar?

a.500 tondan az b.500-1000

c.1000-10000 d.10000-20000

e.20000 ve üzeri

7.Firmanızın mevcut depolama kapasitesinin ne kadarını kullanıyorsunuz?

a.0-20b.21-40

c.41-60d.61-80

e.81-100

8.Taşıma yöntemlerinden hangisini kullanıyorsunuz? Yılda kaç ton taşıyorsunuz?

a.Havayolu (.....ton)

b.Karayolu (.....ton)

c.Demiryolu (.....ton)

9.İşletmenizin nakliye fonksiyonunu yaptırma biçimi nasıldır?

a.Nakliyeyi kendi eleman, taşıt ve ekipmanlarımız ile yapmaktayız.

b.Sürekli çalıştığımız nakliyeciyi yok. İhtiyaç durumunda piyasadan kamyon veya gerekli araçları temin ederek naklettiriyoruz.

c.Sürekli çalıştığımız birkaç firma var. İhtiyaç halinde bu firmalar arasından seçim yapılarak nakil işlemi gerçekleştirilmekte.

10.Lojistik faaliyetlerinizi maliyet önemine göre sıralayınız.(1, 2, 3, 4, 5)

a.() Depolama içsel maliyetleri

b.() Taşıma içsel maliyetleri

c.() Paketleme ve katma değerli işler içsel maliyetleri

d.() Hizmet (gümrük, sigortalama, muayene, stok ve sipariş yönetimi) içsel maliyetleri

e.() Tersine lojistik maliyetleri

11.Maliyetlerinizi lojistik kullanarak düşürmeyi planlıyor musunuz?

a.Evet, böyle bir düşüncemiz var.

b.Hayır, böyle bir düşüncemiz yok.

12.Firmanız sipariş almak için ve sipariş takibi yaparken müşterilerini bilgilendirmek için hangi iletişim araçlarını ne sıklıkta kullanmaktadır?

Sipariş İçin Kullanılan İletişim Araçları	Sipariş Takibi Yaparken Bilgilendirme		
	Ara Sıra	Çoğu Zaman	Her Zaman
Sabit telefon			
Cep telefonu			
Fax			
Elektronik posta			
Kişisel görüşme			

13.Firmanızın karşılaştığı problemleri önem derecesine göre numaralandırınız.

No	Sorun listesi	Bu sorunla ne kadar sıklıkla karşılaşıyorsunuz? Seyrek-çok sık (1,2,3,4,5)	Bu sorun firmanızın lojistik performansını ne düzeyde etkiliyor? Az-Çok (1,2,3,4,5)	Bu sorunu kolayca tespit edebiliyor musunuz? Kolay-zor (1,2,3,4,5)	Olası nedenler
1.	Zamanında teslimat yapılamaması				
2.	Nakliye aracı bulma sorunu				

3.	Elleçleme(yükleme, boşaltma ve aktarmada yaşanan sıkıntılar				
4.	Kalifiye lojistikçi iş gücü bulunamaması				
5.	Firmanız içinde müstakil bir lojistik biriminin olmaması				
6.	Nakliye sırasında ürünlerin bozulması, kırılması veya zarar görmesi				
7.	Nakliye kaynaklı çevre kirliliği ve kent içi trafik sorunları				
8.	Stok oranlarının yüksekliği ve yönetiminin zorluğu				
9.	Lojistik için kullanılacak teçhizat ve araçların yüksek sabit yatırım gerektirmesi sebebiyle satın alınamaması veya satın alınsa bile yüksek kapasitede kullanılamaması				
10.	Ulaştırma altyapısının yetersizliği				

14.Şirket içerisinde en çok karşılaştığınız lojistik problemlerini sıralayınız.

()Gümrüklerde hantal bürokratik yapı, işlemlerin karmaşıklığı ve uzun bekleme süreleri

()Çoğunlukla tek taşıma türü

()Yasal düzenlemelerde eksiklikler

()Sektör mesleki eğitim noksanlığı ve kalifiye eleman sıkıntısı

()Bilgisayar ve iletişim teknolojilerindeki koordinasyonsuzluk

15.Bişkek'te faaliyet gösteren şirketlerin lojistik anlayışına yönelik durumları geliştirilmelidir.

a.Katılıyorum

b.Katılmıyorum

c.Kararsızım

16.Lojistik altyapıyla ilgili temel sorunlar ve önem derecesini seçiniz.

	Çok	nemli	Az	nemli Değil
Zamanında teslimat yapılamaması				
Hasarlı/Eksik teslimat yapılması				
Nakliye Maliyetlerinin Ykseklėđ				
Depo/Antrepo maliyetlerinin ykseklėđ				
Gerçek zamanlı bilgi entegrasyonunun sağlanamaması				
Bilgili ve deneyimli personel eksiklėđ				
Kent içi trafik sorunları				
Demiryolu kullanımı				
Metro olmaması				
Karayolu taşımacılık altyapısı				
Lojistik köy/merkez eksiklėđ				
Havayolu taşımacılık altyapısı				
Diğer:.....				

17.Devlet teşvik politikalarını yeterli buluyorum.

a.Katılıyorum

b.Katılmıyorum

c.Kararsızım

.....

a.Evet b.Hayır

a.Evet b.Hayır c.Kararsızım

e.Şehrin sosyal yapısını etkileyerek burada yaşayan insanların yaşam kalitesini arttıracaktır.