

T.C.
DOKUZ EYLÜL ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
DENİZCİLİK İŞLETMELERİ YÖNETİMİ ANA BİLİM DALI
DENİZCİLİK İŞLETMELERİ YÖNETİMİ PROGRAMI
DOKTORA TEZİ

LOJİSTİK MERKEZ OLARAK LİMANLAR:
TÜRKİYE'DE UYGULANAN ULAŞTIRMA POLİTİKALARI
KAPSAMINDA BİR ANALİZ

Esat KOÇAK

Danışman
Prof.Dr. Hakkı KİŞİ

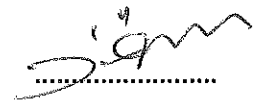
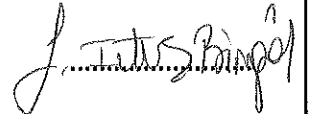
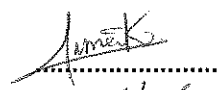
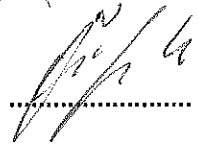
İZMİR – 2013

DOKTORA
TEZ ONAY SAYFASI

2006800443

Üniversite : Dokuz Eylül Üniversitesi
Enstitü : Sosyal Bilimler Enstitüsü
Adı ve Soyadı : Esat KOÇAK
Tez Başlığı : Lojistik Merkez Olarak Limanlar: Türkiye'de Uygulanan Ulaştırma Politikaları Kapsamında Bir Analiz
Savunma Tarihi : 04.11.2013
Danışmanı : Prof.Dr.Hakkı KİŞİ

JÜRİ ÜYELERİ

<u>Ünvanı, Adı, Soyadı</u>	<u>Üniversitesi</u>	<u>İmza</u>
Prof.Dr.Hakkı KİŞİ	DOKUZ EYLÜL ÜNİVERSİTESİ	
Yrd.Doç.Dr.Didem ÖZER ÇAYLAN	DOKUZ EYLÜL ÜNİVERSİTESİ	
Yrd.Doç.Dr.Fatma İtir BİNGÖL	DOKUZ EYLÜL ÜNİVERSİTESİ	
Yrd.Doç.Dr.Çimen KARATAŞ	DOKUZ EYLÜL ÜNİVERSİTESİ	
Doç.Dr. Öznur YURT	İZMİR EKONOMİ ÜNİVERSİTESİ	

Oybirliği ☒

Oy Çokluğu ☐

Esat KOÇAK tarafından hazırlanmış ve sunulmuş "Lojistik Merkez Olarak Limanlar: Türkiye'de Uygulanan Ulaştırma Politikaları Kapsamında Bir Analiz" başlıklı tezi kabul edilmiştir.

Prof.Dr. Utku UTKULU
Enstitü Müdürü

YEMİN METNİ

Doktora Tezi olarak sunduğum “Lojistik Merkez Olarak Limanlar: Türkiye’de Uygulanan Ulaştırma Politikaları Kapsamında Bir Analiz” adlı çalışmanın, tarafımdan, bilimsel ahlak ve geleneklere aykırı düşecek bir yardıma başvurmaksızın yazıldığını ve yararlandığım eserlerin kaynakçada gösterilenlerden oluştuğunu, bunlara atıf yapılarak yararlanılmış olduğunu belirtir ve bunu onurumla doğrularım.

04/11/2013

Esat KOÇAK

ÖZET

Doktora Tezi

Lojistik Merkez Olarak Limanlar: Türkiye’de Uygulanan Ulaştırma Politikaları Kapsamında Bir Analiz Esat KOÇAK

Dokuz Eylül Üniversitesi

Sosyal Bilimler Enstitüsü

Denizcilik İşletmeleri Yönetimi Anabilim Dalı

Denizcilik İşletmeleri Yönetimi Programı

Küreselleşmeyle birlikte artan ve işletmeler arasından, zincirler ve ülkeler arasına dönüşen rekabette işletmeler ayakta kalabilmek için ulaştırma ve lojistik problemi üzerinden maliyetleri düşürürken hizmet sunum düzeylerini artırmayı ve farklılaşmayı hedeflemektedirler. Değişen bu şartlar ülkeleri de işletmeleri destekleyici ulaştırma ve lojistik politikaları üretmeye zorlamıştır. Bu politikaların sonucu olarak, dünyada limanlar ve beraberinde liman kentleri lojistik merkezlere dönüşürken ülkemizde bugüne kadar uygulanan ulaştırma politikalarının çağdaş bir lojistik merkez yaratamadığı aşikârdır.

Bu noktadan hareketle tezde, “Hangi politikalar üretilmelidir ki, Türkiye’de çağdaş bir lojistik merkez oluşturulabilsin?” sorusunun cevabı araştırılmaktadır. Bu sorunun cevabı, Birinci ve İkinci Bölümde, bugüne kadar uygulanan ulaştırma politikalarının tarihsel süreci içerisinde incelenirken, Üçüncü ve Dördüncü Bölümde Gömülü Teori (Grounded Theory) araştırma deseni kullanılarak, mevcut sorun alanları ve bu sorun alanlarının ortadan kaldırılması ve ülkemizde çağdaş bir lojistik merkez yaratılması amacına yönelik uygulanması gereken ulaştırma ve lojistik politikalarının belirlenmesi kapsamında incelenmiştir. Gömülü Teori kapsamında veriler, belge incelemesi, odak grup görüşmeleri, gözlem uygulamaları, derinlemesine görüşmeler ve Delphi uygulaması olmak üzere beş farklı veri toplama tekniği kullanılarak derlenmiştir.

Tüm güçlüklerine rağmen, beş veri toplama tekniği kullanılarak farklı ülke deneyimlerini de içerecek şekilde derlenen ve analiz edilen veriler ile bugüne kadar teori geliştirmek üzere kullanılan Gömülü Teori deseninin politika oluşturmada kullanılmasının teze farklılık kazandırdığı

değerlendirilmektedir.

Araştırma sonucunda, çağdaş bir lojistik merkez yaratabilmek için sadece ulaştırma politikalarının yeterli olmayacağı, ulaştırma ile birlikte ticaret politikalarının da uyumlu bir şekilde uygulanması gerektiği belirlenmiştir. Ayrıca, mevzuatın güncel tutularak izleklerin basitleştirilmesi ve uzun dönemli ve geniş kapsamlı planlamaların sadakatle ve eşgüdüm içerisinde uygulanarak istikrar ortamının sağlanması ve sürdürülmesinin altyapı yatırımları ile desteklenmesiyle liman ve liman kentlerinde çağdaş bir lojistik merkez yaratılabileceği sonucuna varılmıştır. Elde edilen sonuçların bir bölümü “daha önce dile getirilen” veya “bilindik” olarak tanımlanabilir. Ancak, bilimsel anlamda bu politikaların teyit edilmesi de son derece önemli ve anlamlıdır. Bu sayede politika yapıcılarının güvenilir bir kılavuza sahip olabilecekleri ve üretilen politikaların masa başı politikalarının dışına çıkarak sahaya yönelik olabileceği düşünülmektedir.

Anahtar Kelimeler: Liman, Ulaştırma, Lojistik, Politika, Gömülü Teori

değerlendirilmektedir.

Araştırma sonucunda, çağdaş bir lojistik merkez yaratabilmek için sadece ulaştırma politikalarının yeterli olmayacağı, ulaştırma ile birlikte ticaret politikalarının da uyumlu bir şekilde uygulanması gerektiği belirlenmiştir. Ayrıca, mevzuatın güncel tutularak izleklerin basitleştirilmesi ve uzun dönemli ve geniş kapsamlı planlamaların sadakatle ve eşgüdüm içerisinde uygulanarak istikrar ortamının sağlanması ve sürdürülmesinin altyapı yatırımları ile desteklenmesiyle liman ve liman kentlerinde çağdaş bir lojistik merkez yaratılabileceği sonucuna varılmıştır. Elde edilen sonuçların bir bölümü “daha önce dile getirilen” veya “bilindik” olarak tanımlanabilir. Ancak, bilimsel anlamda bu politikaların teyit edilmesi de son derece önemli ve anlamlıdır. Bu sayede politika yapıcılarının güvenilir bir kılavuza sahip olabilecekleri ve üretilen politikaların masa başı politikalarının dışına çıkarak sahaya yönelik olabileceği düşünülmektedir.

Anahtar Kelimeler: Liman, Ulaştırma, Lojistik, Politika, Gömülü Teori

ABSTRACT
Doctoral Thesis
Doctor of Philosophy (PhD)
Ports as Logistics Centers: An Analysis in the Context of Transportation
Policies Applied in Turkey
Esat KOÇAK

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

While the managements are decreasing the costs in terms of the transportation and logistic problems in order to survive in the competition between chains and countries. Competition among the business increases with the globalization. They aim to increase the level of service supply and differentiation. All these changing conditions have caused countries to support transportation and logistic policies. As the result of these policies, while ports and coastal cities are turning into logistic centers in the world, it is obvious that transportation policies that have been applied in Turkey so far couldn't create a contemporary logistic center. As a consequence, the answer of question in the thesis "Which policies should be created to form a contemporary logistic center in Turkey?" has been searched. While the answer of this question is examined in the historical process of transportation policies that have been applied so far in the first and second section, it has been examined in the third and fourth section as part of determining transportation and logistic policies that needs to be applied intended for existing problem fields, removing these problem fields and creating a contemporary logistic center in our country by using the Grounded Theory research method. Datas as part of Grounded Theory have been compiled by using five different data collection techniques such as document examination, focus group discussion, observation implementations, deep interviews and Delphi technique.

It has been evaluated that using Grounded Theory pattern which has been used so far to develop theory in creating policies brings in difference to

the thesis by using five data collection techniques with the datas that have been compiled and analyzed including different country experiences.

As a result of research, transportation policies are not only enough to be able to create a contemporary logistic center and it has been stated that trade policies should be applied compatible with transportation. Moreover; it has been concluded that a contemporary logistic center can be created in port and coastal towns by keeping the regulations up-to-date,simplifying the themes, applying long term and comprehensive plannings faithfully and in coordination,enabling and sustaining stability occasion with the support of infrastructure investments . A part of results that have been obtained can be described as "*mentioned before*" or "*known*". However; it is highly important and meaningful that these policies should be confirmed in scientific content. Thanks to this, it has been thought that policy producers can have a reliable guide and policies that are produced can be aimed at field by digressing armchair policies.

Keywords: Port, Transportation, Logistics, Policy, Grounded Theory

**LOJİSTİK MERKEZ OLARAK LİMANLAR:
TÜRKİYE’DE UYGULANAN ULAŞTIRMA POLİTİKALARI
KAPSAMINDA BİR ANALİZ**

İÇİNDEKİLER

TEZ ONAY SAYFASI	ii
YEMİN METNİ	iii
ÖZET	iv
ABSTRACT	vi
İÇİNDEKİLER	viii
KISALTMALAR	xiv
TABLolar LİSTESİ	xvi
ŞEKİLLER LİSTESİ	xviii
EKLER LİSTESİ	xx
 GİRİŞ	 1

BİRİNCİ BÖLÜM

TÜRKİYE’DE UYGULANAN ULAŞTIRMA POLİTİKALARI

1.1.	ULAŞTIRMA KAVRAMI	5
1.2.	POLİTİKA KAVRAMI	10
1.3.	ULAŞTIRMA POLİTİKASI VE POLİTİKA OLUŞTURMA	11
1.4.	TÜRKİYE’DE UYGULANAN ULAŞTIRMA POLİTİKALARI VE ETKİLERİNE TARİHSEL SÜREÇ İÇERİSİNDE BAKIŞ	15
1.4.1.	Osmanlı İmparatorluğu Döneminde Ulaştırma Politikaları	15
1.4.1.1.	Osmanlı İmparatorluğu Dönemi Karayolu Ulaştırma Politikaları	16
1.4.1.2.	Osmanlı İmparatorluğu Dönemi Demiryolu Ulaştırma Politikaları	19
1.4.1.3.	Osmanlı İmparatorluğu Dönemi Deniz Ulaştırma Politikaları	22
1.4.2.	Cumhuriyet Dönemi Ulaştırma Politikaları	25
1.4.2.1	1923-1950 Yılları Arası Dönem	26

1.4.2.2.	1950'den Bugüne Kadar Olan Dönem	34
1.4.2.2.1.	1950-1963 Arası Dönem	34
1.4.2.2.2.	1963'den Bugüne (Planlı Kalkınma Dönemi)	38
1.4.2.2.2.1.	1963'den Bugüne Karayolu Ulaştırma Politikaları	42
1.4.2.2.2.2.	1963'den Bugüne Demiryolu Ulaştırma Politikaları	49
1.4.2.2.2.3.	1963'den Bugüne Denizyolu Ulaştırma Politikaları	57
1.4.2.2.2.4.	1963'den Bugüne Limancılık Politikaları	63
1.4.2.2.2.5.	1963'den Bugüne Havayolu Ulaştırma Politikaları	64
1.4.2.3.	Ulaştırma Planları ve Politikaları	70
1.4.2.3.1.	Taşıma Sistemleri Arası Ulaştırma Politikaları	75
1.4.2.3.2.	Planlı Dönem Ulaştırma Politikalarına Yönelik Eleştiriler	76
1.4.2.3.3.	Ulaştırma Türleri Arasındaki Dengesiz Dağılım	78
1.5.	TÜRKİYE'DE UYGULANAN ULAŞTIRMA POLİTİKALARININ GENEL DEĞERLENDİRMESİ	80

İKİNCİ BÖLÜM

TÜRKİYE'DE UYGULANAN LOJİSTİK POLİTİKALARI

2.1.	ULAŞTIRMA, LOJİSTİK VE KÜRESEL LOJİSTİK KAVRAMLARI	82
2.1.1.	Küresel Lojistik Sistemi ve Lojistik Merkez Kesişim Noktası Olarak Limanlar	87

2.1.2. Türkiye'nin Lojistik Politikalar Bağlamında Görünümü ve Bir Lojistik Merkezi (Üssü) Olma Potansiyeli	92
2.1.3. Lojistik Merkez (Üs-Organize Lojistik Bölge) ve Benzeri Oluşumlar	95
2.1.4. Türkiye'de Lojistik Merkez Uygulamaları	105
2.1.4.1. TCDD Tarafından Yürütülen Projeler	105
2.1.4.2. Mersin'in Lojistik Bir Merkez Haline Dönüştürülmesi Yönünde Uygulanan Politikalar	107
2.2. TÜRKİYE'DE UYGULANAN LOJİSTİK POLİTİKALARININ GENEL DEĞERLENDİRMESİ	111

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM YÖNTEM VE UYGULAMA

3.1. ARAŞTIRMANIN AMACI	112
3.2. ARAŞTIRMA SORULARI	112
3.3. ARAŞTIRMANIN TEMEL VARSAYIMLARI	113
3.4. ARAŞTIRMA YÖNTEMİ: GÖMÜLÜ TEORİ (GROUNDED THEORY)	114
3.4.1. Gömülü Teorinin Tarihçesi	116
3.4.2. Gömülü Teori Araştırmalarının Süreci	116
3.4.2.1. Verinin Toplanması	117
3.4.2.2. Verinin Analizi	118
3.4.3. Gömülü Teoriyi Kullanmanın Uygunluğunun Tartışılması	119
3.5. ARAŞTIRMANIN TASARIMI	121
3.6. ARAŞTIRMANIN KISITLARI	122
3.7. VERİ TOPLAMA SÜRECİ	122
3.7.1. Birinci Aşama: Alanyazın Taraması	124
3.7.2. İkinci Aşama: Derinlemesine Görüşme	125
3.7.2.1. Derinlemesine Görüşme (Mülakat) Tekniği	126
3.7.2.2. Derinlemesine Görüşme (Mülakat) Türleri	128
3.7.2.3. Derinlemesine Görüşme Tekniğinin Uygulanması	129
3.7.3. Üçüncü Aşama: Gözlem	136
3.7.3.1. Gözlem Tekniği	137
3.7.3.2. Gözlem Türleri	138

3.7.3.3.	Gözlem Uygulama Aşamaları	139
3.7.3.4.	Gözlem Tekniğinin Uygulanması	139
3.7.3.4.1.	Yurtiçinde Gerçekleştirilen Gözlem Uygulamaları	141
3.7.3.4.2.	Yurtdışında Gerçekleştirilen Gözlem Uygulamaları	145
3.7.4.	Dördüncü Aşama: Belge İncelemesi	147
3.7.4.1.	Belge İncelemesi	147
3.7.4.2.	Belge İncelemesinin Uygulanması	149
3.7.5.	Beşinci Aşama: Odak Grup Görüşmeleri	151
3.7.5.1.	Odak Grup Görüşmesi	151
3.7.5.2.	Odak Grup Görüşmesinin Uygulanması	153
3.7.6.	Altıncı Aşama: Delphi Tekniğinin Kullanılması	157
3.7.6.1.	Delphi Tekniği	158
3.7.6.2.	Delphi tekniğinin Uygulanması	160
3.7.6.2.1.	1. Tur Uygulaması	164
3.7.6.2.2.	2. Tur Uygulaması	165
3.7.6.2.3.	3. Tur Uygulaması	167
3.8.	ARAŞTIRMANIN GÜVENİRLİK VE GEÇERLİĞİ	167
3.8.1.	Nitel Araştırmalarda Güvenirlik ve Geçerlik	167
3.8.2.	Araştırmanın Güvenirlik ve Geçerliğinin Sağlanması	
	Amacıyla Alınan Önlemler ve Uygulanan Stratejiler	169
3.9.	YÖNTEM VE UYGULAMANIN GENEL DEĞERLENDİRMESİ	179

DÖRDÜNCÜ BÖLÜM

ARAŞTIRMA BULGULARI

4.1.	YÜZ YÜZE DERİNLEMESİNE GÖRÜŞME BULGULARI	180
4.1.1.	Uygulanan Ulaştırma Politikalarının Sonuçları ve Etkileri İle Sorun Alanlarının Tespitine Yönelik Değerlendirmeler	181
4.1.2.	Yurtdışında (Dubai Emirliği) Gerçekleştirilen Derinlemesine Görüşmelerde Elde Edilen Verilerin Değerlendirilmesi	196
4.2.	ODAK GRUP BULGULARI	196
4.2.1.	Uygulanan Ulaştırma Politikalarının Sonuçları ve Etkileri İle Sorun Alanlarının Tespitine Yönelik Değerlendirmeler	197

4.3.	GÖZLEM BULGULARI	205
4.3.1.	Yurt İçinde Gerçekleştirilen Gözlem Bulguları	205
4.3.1.1.	Gümrük Müşavirliği Firması Gözlem Uygulaması	205
4.3.1.2.	Bir İşletmenin Yükleme-Boşaltma Saha Operasyonları Gözlem Uygulaması	207
4.3.1.3.	Mersin Uluslararası Limanı Gözlem Uygulaması	209
4.3.1.4.	Mersin Liman Koordinasyon Kurulu Toplantı Gözlem Uygulaması	210
4.3.1.5.	Sempozyum, konferans ve Fuar Gözlem Uygulaması	213
4.3.2.	Yurt Dışında (Dubai Emirliği) Gerçekleştirilen Gözlem Uygulamalarında Elde Edilen Verilerin Değerlendirilmesi	219
4.4.	YURT DIŞINDA GERÇEKLEŞTİRİLEN DERİNLEMESİNE GÖRÜŞME VE GÖZLEM BULGULARI	219
4.4.1.	Dubai Tarihçesi	219
4.4.2.	Küresel Mega Ticaret Merkezi Olma Aşamaları	220
4.4.3.	Dubai Gözlem ve Görüşmeleri	221
4.4.3.1.	Serbest Bölge Uygulamaları	223
4.4.3.2.	Ulaştırma Altyapısı ve Uygulamaları	232
4.4.3.3.	Lojistik ve Ticaret Altyapısı ve Uygulamaları	238
4.4.3.4.	Dubai – Türkiye Karşılaştırması	241
4.4.4.	Dubai Modeli	242
4.5.	BELGE İNCELEMESİ BULGULARI	245
4.5.1.	Mersin Deniz Ticareti Dergisinin İncelemesinde Tespit Edilen Bulgular	245
4.5.2.	Mersin Yerel Gazetelerinin İncelenmesinde Tespit Edilen Bulgular	267
4.5.3.	Diğer Basın Organlarının İncelenmesinde Tespit Edilen Bulgular	277
4.5.4.	Diğer Raporların İncelenmesinde Tespit Edilen Bulgular	285
4.6.	DELPHI UYGULAMA BULGULARI	294
4.7.	GÖMÜLÜ TERİ KAPSAMINDA ARAŞTIRMA BULGULARININ DEĞERLENDİRİLMESİ	301

SONUÇ	308
KAYNAKÇA	318
EKLER	340

KISALTMALAR

AB	Avrupa Birliği
ABD	Amerika Birleşik Devletleri
ADR	The European Agreement Concerning the International Carriage of Dangerous Goods by Road (Tehlikeli Eşyaların Karayoluyla Uluslararası Taşınmasına İlişkin Avrupa Anlaşması)
AOGS	Ankara Birinci Organize Sanayi Bölgesi
ARGE	Araştırma Geliştirme
ASİAD	Akdeniz Sanayici ve İş Adamları Derneği
BAE	Birleşik Arap Emirlikleri
DPT	Devlet Planlama Teşkilatı
DTD	Demiryolu Taşımacılığı Derneği
CFS	Container Freight Station- Konteyner İşlem İstasyonu
ÇUKUROVA SİFED	Çukurova Sanayi ve İş Dünyası Federasyonu
ÇKA	Çukurova Kalkınma Ajansı
ERVET	Emilia-Romagna Bölgesi Kalkınma Ajansı
FIATA	International Federation of Freight Forwarders Associations (Uluslararası Nakliyeciler Birliği Federasyonu)
FZC	Free Zone Company (Serbest Bölge Şirketi)
GAFTA	Great Arab Free Trade Area (Arap Serbest Ticaret Bölgesi)
GAP	Güneydoğu Anadolu Projesi
GSO	Gaziantep Sanayi Odası
HSÜ	Hafif Sanayi Üniteleri
JAFZA	Jebel Ali Free Zone (Jebel Ali Serbest Bölgesi)
IRU	International Road Transport Union (Uluslararası Karayolu Taşıyıcıları Birliği)
IMO	International Maritime Organization (Uluslararası Denizcilik Örgütü)
KİK	Körfez Arap Ülkelerinin İşbirliği Konseyi
LLC	Limited Liability Company (Limited Şirketi)
MDTO	Mersin Deniz Ticaret Odası
MENASA	Middle East, North Africa, South Asia (Ortadoğu, Kuzey Afrika, Güney Asya)

MERDAŞ	Mersin Denizcilik İşleri, Taşımacılık, Hizmet, Turizm, Ticaret ve Sanayi A.Ş.
MESBAŞ	Mersin Serbest Bölge AŞ
MIP	Mersin International Port (Mersin Uluslararası Limanı)
MTSO	Mersin Ticaret ve Sanayi Odası
MTOSB	Mersin Tarsus Organize Sanayi Bölgesi
MKP	Mersin Kalkınma Planı
OSB	Organize Sanayi Bölgesi
RIS	Regional Innovation Strategies (Bölgesel İnovasyon Stratejileri)
TCDD	Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları
TDİ	Türkiye Denizcilik İşletmeleri
THY	Türk Hava Yolları
TİM	Türkiye İhracatçıları Meclisi
TUSİAD	Türkiye Sanayici ve İş Adamları Derneği
TÜRKLİM	Türkiye Liman İşletmecileri Derneği
UAP	Ulaştırma Ana Planı
UND	Uluslararası Nakliyeciler Derneği
UTİKAD	Uluslararası Taşımacılık ve Lojistik Üretenleri Derneği

TABLolar LİSTESİ

Tablo 1 :	Dünya Eşya ve Ticari Hizmetler İhracatı	s.9
Tablo 2:	Cumhuriyet Dönemi Demiryolu Hat Gelişimi	s.29
Tablo 3:	Demiryolu Anahat Yapımı	s.38
Tablo 4:	Ulaştırma Türlerine Göre Planlanan Yatırımlar ve Gerçekleşme Payı	s.40
Tablo 5:	Ulaştırmada Sabit Sermaye Yatırımları	s.41
Tablo 6:	2011 Yılı İtibariyle Aktif Uluslararası Ro-Ro Hatları	s.45
Tablo 7:	2003-2010 Yılı Ro-Ro Hatları İtibariyle Araç Taşımaları	s.46
Tablo 8:	Demiryolu Yoğunluklarının Karşılaştırılması	s.53
Tablo 9:	Türk Armatörlerinin Milli ve Yabancı Bayraktaki Gemileri	s.59
Tablo 10:	Yıllar İtibariyle Türkiye'nin Dış Ticaret Taşımaları	s.59
Tablo 11:	İthalattaki Taşıma Türlerinin Yıllık Değişimi	s.61
Tablo 12:	Kabotaj Yüklerinin Değişimi	s.62
Tablo 13:	THY Tarihçesi	s.66
Tablo 14 :	1983-1993 Ulaştırma Ana Planı'nda Ulaşım Sistemlerinde Hedeflenen Paylar	s.72
Tablo 15:	Yolcu ve Yük Taşımaları İçin Ulaştırma Ana Planı Hedefleri ve Gerçekleşme Oranlarının Karşılaştırılması	s.72
Tablo 16:	UAP Yatırım Hedefleri ve Gerçekleşmeleri	s.73
Tablo 17:	2023 Yılı Taşıma Hedefleri	s.77
Tablo 18:	Lojistiğin Tarihsel Gelişimi	s.85
Tablo 19:	Derinlemesine Görüşme Katılımcı Dökümü	s.129
Tablo 20 :	Gözlem Türleri	s.138
Tablo 21:	Odak Grup Görüşmeleri	s.154
Tablo 22:	Araştırmaya Katılan Uzmanların Dağılımı	s.162
Tablo 23:	Araştırmacı Tarafından Alınabilecek Önlemler	s.173
Tablo 24:	Derinlemesine Görüşme Bulguları	s.194
Tablo 25:	Odak Grup Görüşme Bulguları	s.197
Tablo 26:	Gözlem (Yurtiçi) Uygulamalarında Elde Edilen Bulgular	s.218
Tablo 27:	Gözlem (Yurtdışı) Uygulamalarında Elde Edilen Bulgular	s.243
Tablo 28:	Belge İncelemesinde (Mersin Deniz Ticareti Dergisi) Elde Edilen Bulgular	s.267

Tablo 29:	Belge İncelemesinde (Mersin Yerel Gazeteleri) Elde Edilen Bulgular	s.275
Tablo 30:	Belge İncelemesinde (Diğer Basın Organları) Elde Edilen Bulgular	s.284
Tablo 31 :	1. Tur Sonucu Tespit Edilen Sorun Alanları Sıralaması	s.295
Tablo 32 :	1. Tur Sonucu Tespit Edilen Politika Önerileri	s.297
Tablo 33:	2. Tur Sonucu Tespit Edilen Sorun Alanlarının Sıralaması	s.298
Tablo 34 :	2. Tur Sonucu Tespit Edilen Politika Önerileri	s.299
Tablo 35 :	3. Tur Sonucu Tespit Edilen Sorun Alanları Sıralaması	s.300
Tablo 36 :	3. Tur Sonucu Tespit Edilen Politika Önerileri	s.301
Tablo 37 :	Gömülü Teori Kapsamında Araştırma Bulguları	s.304

ŞEKİLLER LİSTESİ

Şekil 1:	Politika Oluşturma Süreci	s.12
Şekil 2:	Politikaya Hükümetlerin Etkisi	s.13
Şekil 3 :	Ulaştırma Sistemi	s.14
Şekil 4:	1928 Yılında Öngörülen Demiryolu Hatları	s.28
Şekil 5:	IRU Üyesi Ülkeler	s.47
Şekil 6 :	Yüksek Hızlı Tren Projeleri	s.51
Şekil 7:	Türkiye Demiryolu Hatları	s.54
Şekil 8 :	Demiryolu Yük Taşımaları	s.57
Şekil 9:	Türk ve Yabancı Bayraklı Gemilerin Taşımalarının Yıllık Gelişimleri	s.58
Şekil 10 :	İhracattaki Taşıma Sistemlerinin Yıllık Değişimi	s.61
Şekil 11 :	Kabotaj Hattı Elleçlemesi	s.62
Şekil 12 :	Türkiye Limanlarında Elleçlenen Toplam Yük Miktarı	s.63
Şekil 13 :	Türkiye'deki Havalimanları	s.67
Şekil 14 :	Yıllara Göre Havayolu Yolcu Sayısı	s.68
Şekil 15 :	Yıllara Göre Havayolu Yük Miktarı	s.69
Şekil 16 :	Yıllara Göre İç ve Dış Hatlardaki Uçak Trafiği	s.70
Şekil 17 :	Küresel Lojistik Bileşenleri	s.85
Şekil 18 :	Liman-Lojistik Merkez Dönüşümü	s.89
Şekil 19 :	Akdeniz Bölgesinde Limanların Gelişme Eğilimi	s.90
Şekil 20 :	Türkiye'deki Önemli Limanların Coğrafi Dağılımları	s.91
Şekil 21 :	Pan Avrupa Koridorları	s.94
Şekil 22 :	Lojistik Üs Gelişim Modeli	s.100
Şekil 23 :	Lojistik Merkezin Konum ve İşlevlerini Belirleyen unsurlar	s.101
Şekil 24 :	Tezde kullanılan Lojistik Merkez İfadesinin Modeli	s.104
Şekil 25 :	TCDD Lojistik Köyler	s.106
Şekil 26 :	Araştırma Soruları Modeli	s.113
Şekil 27 :	Gömülü Teori Araştırmalarının Süreci	s.117
Şekil 28 :	Teori ve Politika Oluşturma Süreçlerinin Mukayesesi	s.120
Şekil 29 :	Araştırma Uygulama Tasarımı	s.122
Şekil 30 :	Araştırma Veri Toplama Süreci	s.124
Şekil 31 :	Görüşme Türleri	s.128
Şekil 32 :	Veri Toplama Süreci	s.158

Şekil 33 :	Tezde Delphi Tekniğinin Uygulanması	s.160
Şekil 34:	Bütünsel Yük Yaklaşım Modeli	s.191
Şekil 35:	Dubai Gelişim Modeli	s.222
Şekil 36:	Singapur-Dubai-Türkiye-Rotterdam Hattı	s.235
Şekil 37:	Dubai Modeli	s.242
Şekil 38:	Mersin-Rostock Yük Koridoru	s.269
Şekil 39 :	Tezde Delphi Tekniğinin Uygulanması	s.294
Şekil 40 :	2. Tur Sonucu Olası Sorun Alanları Grafiği	s.299
Şekil 41 :	2. Tur Sonucu Politika Önerileri Grafiği	s.300

EKLER LİSTESİ

EK 1	:	Derinlemesine Görüşme Formu	ek s.1
EK 2	:	Delphi 1. Tur Soru Formu	ek s.2
EK 3	:	Delphi 2. Tur Soru Formu	ek s.5
EK 4	:	Delphi 3. Tur Soru Formu	ek s.15
EK 5	:	Belge İncelemesine Dahil Edilen Yerel Gazeteleri	ek s.17
EK 6	:	Mersin Liman Koordinasyon Toplantısı Katılımcılarına Yönelik Soru Formu	ek s.18

GİRİŞ

Sanayi devrimi ile başlayan, üretilen her ürünün satıldığı, satış miktarının sadece üretim miktarı ile sınırlı olduğu, sadece verimliliğin ön planda olduğu, rekabetsiz dönemden küreselleşme ve küreselleşme ile birlikte daha da ağırlaşan rekabet ortamına geçiş, işletmeler açısından sancılı olmuştur. Bu süreçte işletmeler, ayakta kalabilmek ve rekabet edebilmek amacıyla artan rekabet ile birlikte değişen ortama uyum sağlayabilmek için çeşitli stratejiler geliştirmişlerdir. Her işletmenin hedefleri, mali yapısı, hedef kitlesi gibi değişkenleri dikkate alarak belirlediği rekabet stratejileri çok çeşitlidir. Ancak neredeyse tamamında ortak olduğu düşünülen nokta maliyetlerin düşürülmesine yönelik stratejilerin varlığıdır.

Bu noktada, maliyetlerde ürünün kendisi dışında önemli etkisi olan bir diğer değişken olarak "ulaştırma maliyetleri" ortaya çıkmaktadır. Dolayısıyla her rekabet stratejisinin içinde deniz limanları çarpan etkisiyle kendine yer bulabilmektedir. Bu noktadan devamla, ulaştırmanın daha düşük maliyetli, daha hızlı, daha güvenilir hale dönüştürülmesi sadece işletmeleri değil işletmelerin vergi ödedikleri ülkeleri de daha rekabetçi yapmaktadır. Bu aşamada ulaştırmanın rekabetçilik üzerindeki etkisi işletme ve ulus seviyesi olarak iki seviyede ortaya çıkmaktadır. Ulaştırmanın doğru yönetilmesi ulusal ve uluslararası seviyede ülke ticaretinin gelişmesinin de önünü açmaktadır. Diğer bir deyişle ticaret ve taşıma doğrudan etkileşim içindedirler. Ancak gelinen bu noktada açıkça görülmektedir ki taşıma salt bir "taşımacılık" faaliyeti olmanın çok ötesine geçmiş, son dönemde gelişen lojistik yönetimi ve deniz limanları ile birlikte bir bütünün parçalarını oluşturmaya başlamışlardır. Dolayısıyla yönetilmesi daha zor ama çok daha önemli hale gelmiştir. Ulaştırmanın doğru yönetilmesi, ülkelere rekabet dışında da, ülke savunması, dış politika aracı gibi alanlarda da katkı sağlamaktadır.

Ancak bu araştırmanın ana konusunu ticaret ve rekabet boyutu ile ulaştırmanın ve lojistiğin yönetimi oluşturmaktadır. Diğer bir ifade ile, bugüne kadar uygulanan taşıma politikalarının ve sonuçlarının ortaya konulması, mevcut sorun alanlarının tespit edilmesi, geleceğe yönelik uygulanması gereken politikaların belirlenmesi amaçlanmaktadır. Ayrıca bu politikaların ulusal ve işletme seviyesinde daha rekabetçi bir lojistik merkez yaratılması yönünde planlanması, ulaştırmanın yönetimine lojistik merkez yaklaşımı ile çözüm aranması da bir diğer araştırma hedefi olarak karşımıza çıkmaktadır.

Araştırmanın başlangıç sorusu şu şekilde belirlenmiştir;

“Bugüne kadar uygulanan ulaştırma (ve lojistik) politikalarının Türkiye’de bir lojistik merkez yaratamadığı aşîkârdır. Peki, ne yapılmalıdır ki Türkiye’de çağdaş bir lojistik merkez yaratılabilsin?”

Açıklanan araştırma hedefleri doğrultusunda öncelikle Türkiye’de bugüne kadar uygulanan ulaştırma politikaları ve bu politikalarda meydana gelen önemli değişimler, nedenleri ve politikaların sonuçları ve limanların bu resimdeki konumu alanyazından istifade ile belirlenmiştir. Ulaştırma politikalarının incelendiği Birinci Bölümde öncelikle tezde kullanılan kavramların farklı anlaşılmasının engellenebilmesi için tam olarak tanımlanmasına ihtiyaç duyulmuştur. Tezin tamamında bu yaklaşım sürdürülmüştür. Bu çerçevede, politika, politika oluşturma ve ulaştırma politikası kavramları tezde kullanıldığı şekilde tanımlanmıştır. Sonrasında, Osmanlı döneminden başlamak üzere Türkiye’de uygulanan ulaştırma politikaları, önemli politika kırımları ve sonuçları bu bölümde alanyazından istifade ile incelenmiştir.

İkinci Bölümde ise ulaştırma politikalarına paralel yürütölen ve hatta zaman zaman birbirine karıştırlan lojistik ve lojistik politikaları ile limanların lojistik fonksiyonu içindeki yeri üzerinde durulmuştur. Birbirini tamamladığı düşünölen bu iki kavrama yönelik tanımlama ve kavramlarda açıklanmıştır. Ayrıca, küresel lojistik, lojistik merkezler ve bu yönde Türkiye’de uygulanan politikalarda bu bölümde incelenmiştir.

Üçüncü Bölüm araştırmanın uygulama bölümüdür. Bu bölümde alanyazından yararlanılarak toplanan verilere ek olarak birincil kaynaklardan istifade ile nitel yöntemlerle veri toplanması ve bu verilerin analiz edilmesi hedeflenmiştir. Bu kapsamda bir yol haritası veya bir kılavuz şeklinde de tanımlanabilen araştırma deseni olarak detayları ilgili bölümde açıklanan Gömölü Teori (Grounded Theory) kullanılmıştır. Bu araştırma deseni içinde araştırma sürecinde yapılması ve yapılmaması gerekenler araştırmacıya tanımlanır ve yol gösterir. Bir araştırma desenine bağılı olarak araştırmanın sürdürölmesi de ayrıca araştırmanın niteliğini, güvenilirliğini ve geçerliğini olumlu yönde etkilemektedir. Bu tezde de benzer bir süreç söz konusudur. Nitel araştırma yöntemleri çerçevesinde teori geliştirmede kullanılan “Gömölü Teori - Grounded Theory” araştırma deseninin kullanımının nihai politika önermelerine ulaşma açısından uygun olacağı düşünölmektedir.

Tezin bu bölümünde beş farklı veri toplama tekniğı (Derinlemesine Görüşme, Odak Grup Görüşmeleri, Gözlem, Belge İncelemesi, Delphi) kullanılarak veriler

derlenmiş ve analiz edilmiştir. Farklı veri toplama tekniklerinin karşılıklı üstünlük ve zayıflıklarının bu şekilde dengelenmesi hedeflenmiştir. Beş farklı teknikte veri toplanmasının tezin güvenilirlik ve geçerlik açısından da güçlenmesini sağlayacağı değerlendirilmiştir. Üçüncü Bölümde söz konusu geçerlik ve güvenilirlik kavramları açısından da tez değerlendirilmiş, araştırmanın güvenilirlik ve geçerliğinin sağlanması amacıyla alınan önlemler ve uygulanan stratejiler detayları ile açıklanmıştır. Tezin kullanılan araştırma deseni ve çok çeşitli veri toplama tekniklerinin kullanılması ile fark yaratması hedeflenmiştir.

Dördüncü ve son bölümde ise verilerin analizi sonucu elde edilen bulgular ve bulguların yorumlanması paylaşılmıştır. Özetle, Türkiye’de örneklem olarak alınan Mersin ve limanından yola çıkılarak lojistik bakış açısıyla bir merkez yaratılabilmesi için uygulanması gereken politikalar belirlenmiş ve önceliklendirilmiştir.

Lojistik merkez deyimiyle belirli fiziksel sınırlar içinde özel kanuni düzenlemelere göre işletilen kontrollü sahalar anlaşılmamalıdır. Bu çalışmada lojistik üs (merkez) ifadesi daha geniş bir kavramı ve coğrafi yapıyı temsil etmektedir.

Lojistik köyler-merkezler ve benzeri oluşumlar lojistik merkezi olmanın enstrümanlarından bir tanesidir. Bu noktada çok önemli bir konuyu vurgulamakta büyük fayda görülmektedir. Lojistik merkez ifadesi ile bu tezde kastedilen belirli fiziksel ve idari sınırlar içerisinde kurulu bulunan lojistik ihtisas bölgeleri değildir. Lojistik merkez ifadesi, lojistik ihtisas bölge(leri)sini de içine alacak daha geniş bir kavramı ve tanımlamayı temsil etmektedir. Bu tezde kullanılan lojistik merkez ifadesi ile, öncelikle bir coğrafi bölge tarif edilmektedir. Bu tarif edilen coğrafi bölgenin içinde yük aktarma ve dağıtım merkezleri gibi lojistik odaklar çeşitli noktalara dağılmış durumdadır.

Deniz ve hava limanları, lojistik köyler, lojistik ihtisas bölgeleri, serbest bölgeler, üretim tesisleri, kara-hava-deniz nakliye işletmeleri, gümrük aracılığı yapan işletmeler, meslek örgütleri ve diğer sivil toplum örgütleri, konuyla ilgili kamu kurumları ve benzerlerinin birbirleriyle üst düzeyde eşgüdüm ve uyum içinde çalıştıkları coğrafi bölgeler bu tezde çağdaş lojistik merkez olarak tanımlanmakta ve kullanılmaktadır.

Özetle, bir coğrafi bölgedeki tüm dinamiklerin ve altyapının lojistik anlamdaki parasal ve parasal olmayan maliyetleri asgariye indirecek şekilde çalışmasıdır. Örnek verilmesi gerekirse; Birleşik Arap Emirliği olan Dubai Emirliğinin başkenti çağdaş bir lojistik merkezdir. Sınırları içerisinde yukarıda sayılan odakların hemen hemen tamamı Dubai sınırları içinde faaliyet göstermektedir. Bu konuda diğer

örnekler ise Hong Kong ve Singapur olarak verilebilir. Bu tez özelinde konuya bakılırsa, tezin örneklemini olarak seçilen Mersin ilinin de limanı ile birlikte çağdaş bir lojistik merkez olabilmesi için uygulanması gereken ulaştırma politikalarının arayışı tezin araştırma sorularından birisini oluşturmaktadır.

BİRİNCİ BÖLÜM

TÜRKİYE’DE UYGULANAN ULAŞTIRMA POLİTİKALARI

Bu bölümde, uygulama bölümünde elde edilen verilerden yola çıkılarak ulaşılan sonuçların daha iyi anlaşılmasını ve sonuçlar bölümünde yer alan kavramlara aşina olunmasını sağlamak, daha önemlisi, bu konuda alanyazında yer alan önceki çalışmaları dikkatlere sunabilmek amacıyla Türkiye’de uygulanan ulaştırma politikaları ve sonuçları alanyazına dayalı olarak incelenecektir.

1.1. ULAŞTIRMA KAVRAMI

Bugünlerde küreselleşme ve onun etkilerinden bahsetmeden başlayabilen bilimsel çalışmaya pek rastlanmamaktadır.

Bunun en önemli nedeni ise dünyada son zamanlardaki en önemli olgunun küreselleşme olmasıdır. İletişim imkanlarının gelişmesi ve iletişimin süratlenmesi İnsan ve toplumların yeryüzünde olup bitenlerden giderek daha çok haberdar olmaları, birbirlerinin eylem ve deneyimlerinden etkilenmeleri, bunları paylaşmaları ve yaymaları sonucunun ortaya çıkarmıştır. Böylelikle ortaya çıkan yeni bir kavram olmasına ve bugüne kadar hakkında çok şey yazılmasına karşın küreselleşme halen devam eden bir süreçtir ve yeryüzü toplumlarının tümünü ilgilendirdiği için üzerinde durulması gereken bir olgudur (Balay, 2004:61).

Ticaret ve siyaset boyutuyla düşünüldüğünde ise küreselleşme, “*dünya ölçeğinde ekonomik, siyasal ve kültürel bütünleşme, fikirlerin, görüşlerin, pratiklerin, teknolojilerin küresel düzeyde kullanılması, sermaye dolaşımının evrenselleşmesi, ulus-devlet sınırlarını aşan yeni ilişki ve etkileşim biçimlerinin ortaya çıkması*” olarak ifade bulunmaktadır (Kaçmazoğlu’ndan aktaran Balay, 2004:49).

Her iki bakış açısında da ortak olan nokta değişimin varlığıdır. Küreselleşme özünde bir değişimi ifade etmektedir. Bu değişimle birlikte sınırlar ortadan kalkmaktadır. Ülkeler küreselleşmenin-değişimin kazanan tarafında olmak için mücadele etmektedirler.

Diğer bir deyişle, belirlenen ortak hedefler doğrultusunda ülkeler sınırlarını kaldırmakta ve özellikle ticari alanda tek bir güç olmaya çalışmaktadırlar (Çekerol ve Kurnaz, 2011:49).

Küreselleşme, ülkeler arasında mal, hizmet, uluslararası sermaye akımlarının hızlı bir şekilde artmasını, serbestleşmesini ve bunlar sonucu ortaya

ıkan ekonomik gelişmeyi (Oğuz, 2006:2), dünya ekonomisinin giderek bütünleşmesini ifade etmektedir (Şen, 2011:1).

Küreselleşmenin önceki bölümlerde ifade edildiği gibi birçok farklı boyutu bulunmaktadır. Bu tezde küreselleşmenin ekonomik olarak etkileri ve sonuçları üzerinde durulacaktır. Çünkü ulaştırma ve lojistik faaliyetlerin ekonomik değişimler ile doğrudan bir etkileşim içinde bulunduğu düşünülmektedir. Ayrıca değişen ekonomik koşulların bir gereği olarak rekabet stratejilerinde de önemli değişimler küreselleşmeye paralel olarak yaşanmaktadır.

Bu manada küreselleşme, *“rekabet edebilirlik kavramı ile de yakından ilişkilidir. Küreselleşme ile ortaya çıkan bu kavram, bir ülkenin, “ulusal politikasını” küresel pazarın gereklerini (taleplerini), rakiplerine göre daha etkili karşılayabilme yeteneğinde olacak şekilde sürdürebilmesini ifade etmektedir”* (Toulmin'den aktaran Balay, 2004:64).

Kaynak (2003); küreselleşme ile birlikte yok olan sınırlarla birlikte yük ve yolcu taşımacılığının hareketlendiğini, iletişimin yanı sıra ulaştırma hizmetlerinin de eskiden olduğundan çok daha fazla önemli fonksiyonlar üstlenir hale geldiğini söylemektedir (Kaynak, 2003: 27).

Dünya Ticaret Örgütünün açıkladığı rakamlara göre 2003-2011 yılları arasında küresel ticaret %177 oranında büyüyerek 13,2 trilyon dolardan 36,5 trilyon dolara yükselmiştir (Resmi Gazete, 2012). Toplam dünya üretimi ise, IMF tarafından yayınlanan “Dünya Ekonomik Görünümü-Nisan 2011” raporuna göre, 2010 yılında 62,9 Trilyon ABD Doları seviyesine çıkmıştır.

Bu rakamın 1950 yılında 380 milyar dolar olduğu düşünüldüğünde, küreselleşme ve paralel olarak dünya ticaret hacmindeki artışın ne denli hızlı olduğu ortaya çıkmaktadır. Küreselleşmeye bağlı olarak dünya ticaret hacminin artmasıyla birlikte hiç kuşkusuz küresel ekonomik büyüme ve uluslararası ticaret ile olan yakın ilişkisi nedeniyle ulaştırma sektörü de doğrudan etkilenmektedir (Şen,2011:11).

Büyüyen dünya ekonomisinin ihtiyaç duyduğu ulaştırma hizmeti aynı zamanda uluslararası rekabetinde bir vasıtası haline dönüşmektedir. Ulaştırmanın yanında katma değerli hizmetleri de içine alan lojistik hizmetlerle birlikte düşünüldüğünde çok boyutlu bir politika yönetiminin gerekliliği ortaya çıkmaktadır.

Bu nedenle, tüm dünyada ulaştırma sistemlerinin koordineli ve kombine yapısı ekonomik gelişmenin en önemli usullarından birisi olarak kabul edilmektedir. Gelişen iletişim imkanları ülkelerin birbirine daha fazla yakınlaşmasına, dünyanın

küçülmesine ve küreselleşmeye katkıda bulunmakta, ülkelerin ekonomileri için büyük katma değer fırsatları sunmaktadır (Ulaştırma Bakanlığı, 1998: 6).

Dolayısıyla, ulaştırma sistemleri, bir ülkede başta ekonomi olmak üzere sosyal ve kültürel faaliyetlerin canlanmasında etkin rol oynayan bir araçtır. Bu nedenledir ki doğal kaynakların verimli bir şekilde kullanılması, mal ve hizmetlerin etkin dağıtılması, iç ve dış ticaretin geliştirilmesi, ancak ulaşımın dikkatli bir şekilde planlanması ve düzenli bir ulaştırma ağının oluşturulması ile mümkün olacaktır (Akgüngör, 2004:430).

“Bu nedenle, hemen her ülke için; karayolu, demiryolu, denizyolu, havayolu, su yolu, boru hatlarının, enerji ve iletişim hatlarının (kablolu-yüksek gerilim ve fiber optik) teknik ve ekonomik açıdan uyumlu ve etkin olduğu bir ulaştırma sisteminin geliştirilmesi, gerek ülke kaynaklarının rasyonel kullanılması gerekse ulaşımın toplulaştırılması ve toplumsallaştırılması açısından önemlidir (TMMOB, 2012:2).

Bu noktada, ulaştırma hizmetinin özelliklerini incelemekte fayda olduğu düşünülmektedir. Ulaştırmanın alt fonksiyonları ile birlikte yönetilmesi ve ulaştırmaya yönelik üretilecek politikalarda verimlilik son derece önem taşımaktadır.

Ulaştırma sektörü mal ve eşyaların, insanların ve haberlerin coğrafi olarak yer değiştirmesini sağlayan faaliyetlerdir. Ulaştırma sektörü, tarım veya sanayi sektörü gibi somut bir mamul üreten bir sektör değil (Umar ve Yayla'dan aktaran Akgüngör ve Demirel, 2004:424), ancak diğer sektörlerin üretkenliği üzerinde etkili rol oynayan, kendi içinde başlı başına önemli bir hizmet sektörüdür (Bulut, 2007:3) ve bu anlamda diğer hizmet sektörlerinden oldukça farklı bir yerdedir.

Hizmet sektörünün ortak özelliği olan depolanamama özelliği nedeniyle talep edildiği yer ve zamanda kendisine duyulan ihtiyaç kadar (Çakar,2001) üretilerek arz edilmeli, talep eden tarafa sunulmalıdır. Bu nedenle de ulaştırma sektöründe planlama, programlama ve politika üretimi ile uygulaması kaynakların etkin ve verimli kullanımı açısından diğer sektörlerle de olan ilişkisi dikkate alındığında hayati öneme sahiptir .

Ekonomik sistem, bir toplumda ihtiyaçları karşılamak amacıyla, kaynakların optimal kullanımı amacı ile, mal ve hizmetlerin üretimi ve üretilen değerlerin bölüşümü (tüketimi) konusunda oluşturulan yöntemler ve faaliyetler bütünüdür. Ekonomik sistem içerisinde ihtiyaçları karşılamak amacıyla yürütülen her türlü ekonomik faaliyet için “ulaşım” ihtiyacı ortaya çıkmaktadır. Bunun yanında insanlar sadece ekonomik sebeplerden değil haberleşme ve sosyalleşme gibi insan

doğasında var olan insani özelliklerden dolayı da ulaşım ihtiyacı hissedebilmektedirler (Kurt, 2010:35).

Ulaştırma diğer tüm faaliyetlerle çift yönlü bir etkileşime sahiptir; Bir yandan kendi yapısı itibari ile diğer faaliyetlerin gelişimini ve yapısını biçimlendirirken diğer yandan bu faaliyetlerin özelliklerine göre kendisi de değişmektedir (Ekler'den aktaran Kurt, 2010: 36). Bu nedenle ulaşım, insan hayatında gerek sosyal gerekse ekonomik anlamda büyük öneme sahiptir.

Ulaştırma sektörü aynı zamanda ekonomik bir faaliyet olmasıyla beraber başta turizm, sanayi ve tarım kesimleriyle karşılıklı etki-tepki içerisindedir. Ekonomik kalkınma sürecinde ulaştırma faaliyetleri itici bir güç oluşturur. Dolayısıyla ulaştırmaya yönelik alınacak kararlar, uygulanacak politikalar ve yapılacak planlar aynı zamanda gelişmeye yönelik ekonomik içerikli bir yapıya sahip olacaktır (Pampal ve diğerleri, 2002).

Bu anlamda, ulaştırma sektörünün en önemli özelliği ulaşım sisteminin ülkenin ekonomik sosyolojik ve politik yapısına bir "yön verme", "şekil verme" etkisine sahip olmasıdır. Yeni bir ulaşım sisteminin kurulması veya mevcut ulaşım sisteminin iyileştirilmesi mekanın ekonomik, toplumsal veya politik yapısını değiştirebilmektedir. Yeni bir ulaştırma alt yapı yatırımı, avantajlı kuruluş yerleri ve dolayısıyla yatırımlar için elverişli bir ortam yaratabilmektedir. Böylelikle yatırımlar teşvik edilmekte, yatırımların teşvik edilmesi ile birlikte sanayileşme ve kalkınma da teşvik edilmiş olmaktadır. Ulaşım sistemi, böylelikle, sanayileşmeyi belirleyen önemli ekonomik değişkenleri büyük ölçüde etkilemektedir (Aytaç ve diğerleri,2007:138).

Diğer bir deyişle, tezin ilerleyen bölümlerinde de değinileceği gibi ulaştırma politikaları ekonomi, ticaret, sanayi, tarım, turizm ve savunma politikaları ile etkileşim ve derin ilişki içerisinde bulunmaktadır. Bu politikalar birbirleri içinde hem etkilenen hemde etkileyen konumundadırlar.

Rekabetin işletmeler arasından, zincirler ve ülkeler arasına kayması ile birlikte ulaştırmanın ve uygulanan ulaştırma politikalarının rekabet üstünlüğü sağlamadaki önemi giderek artmaktadır. Dünya Ticaret Örgütü (DTÖ) verilerine göre ulaştırma hizmetleri'nin toplam hizmetler içindeki değeri son on yılda %28 dolaylarında gerçekleşmiş, 2010 yılında bu oran %30'un üzerinde gerçekleşmiştir. Diğer hizmet kalemleri incelendiğinde ulaştırma ve lojistik sektörünün hizmet sektörü içinde önemli bir yere sahip olduğu görülmektedir (TOBB, 2012:1).

Tablo 1 : Dünya Eşya ve Ticari Hizmetler İhracatı 2005-2010

	Yıllık Değişim %			
	2008	2009	2010	2005-2010
Eşya Ticareti	15	- 22	22	8
Ticari Hizmetler	13	- 12	8	8
Ulaştırma	16	- 23	14	7
Turizm	10	- 9	8	6
Diğer Ticari Hizmetler	13	- 8	6	9

Kaynak: TOBB, 2012

Ulaştırma ile ticaret hacmi arasında doğrudan etkileşim bulunmaktadır. Ulaştırmanın ticaret hacminin bir alt fonksiyonu olması nedeniyle bu etkileşim söz konusudur. Örneğin, Tablo 1’de görüldüğü üzere 2009 yılında yaşanan küresel ekonomik krizin etkisiyle %22 civarında daralan eşya ve hizmet hareketi ulaştırma sektöründe de çok keskin bir etki yapmıştır.

Bir ülkenin kalkınmışlık düzeyinin belirlenmesinde ulaşım önemli bir göstergedir. Piyasa mekanizması ulaştırma faaliyetlerine bağlı olarak değişip gelişmektedir (Pampal vd ,2002: 23). Bu sebepten dolayı ekonomik, hatta sosyal ve kültürel bir etkinlik olarak ulaştırma politikalarının ülke koşullarına uygun olarak iyi tanımlanması ve dikkatli bir şekilde uygulanması gerekir. İyi bir ulaştırma şebekesi ülkenin ekonomik, sosyal, politik ve kültürel bütünlüğünü sağlar. Üretimin etkinliğini artırır ve maliyetini azaltır, kalkınmayı kolaylaştırır (Bulut,2007:3).

Özetlemek gerekirse, ulaştırma, ekonomik, toplumsal ve kültürel etkinliklerin kilit ögesi niteliğindeki bir sistemdir. Bu nedenle, bir ülkenin kalkınması, ancak sağlıklı bir ulaştırma sistemi desteğinde gerçekleşebilir (Evren ve Öğüt, 1997:9).

Ulaştırma sistemi ise bir bütündür ve bu sistemin yani ulaştırma sisteminin etkinliği aşağıda belirtilen başlıca ölçütlere uymasına bağlıdır (Evren ve Öğüt, 1997:9),

- Ara hizmet olarak hizmet sunduğu etkinliklere en iyi biçimde destek vermek,
- Olabildiğince düşük yatırım maliyeti ile oluşturulabilmek ve olabildiğince düşük işletme maliyetiyle işletilebilmek,

- Enerji açısından verimli olmak ve dışa bağılı olmamak,
- Olabildiğince az taşıma süresi gerektirmek,
- Dışsal etkiler bağlamında, yüksek güvenli (olabildiğince az kazaya neden), çevreyle uyumlu, (olabildiğince az hava kirliliği, gürültü vb. olumsuz etkilere neden).

Bu noktada; ulaştırma sektörünün Türkiye için öneminden kısaca bahsetmekte fayda vardır. Türkiye genelinde 2010 yılında sağlanan GSYİH'nın %15'i imalat sanayi tabanlı ürün ve hizmetlerden elde edilmektedir. İnşaat sektörü ise, 2010'da GSYİH'daki payı yaklaşık %17,1'lik artış ile en hızlı büyüyen faaliyet kollarından biri olmuştur. Ulaştırma, Depolama ve Haberleşme alt sektörü ise, toplam GSYİH değerinin %14,6'lık bir kısmını oluşturarak stratejik önemini ortaya koymaktadır. 2010 yılında ulaştırma sektörü %12,2 oranında büyüme göstermiştir (TOBB, 2012:7). Bu veriler, ulaştırma politikalarının ülke rekabetçiliği ve kalkınması açısından ne denli önem taşıdığını göstermektedir.

1.2. POLİTİKA KAVRAMI

Politika kelimesi eski yunanca kökenlidir. Kelime itibarıyla "bir işi gözetmek" demektir. Türkçe yazında, "siyaset" kelimesinin karşılığı olarak kullanılan politika, daha çok kamu yönetimi alanında yer almış ve "halka ait bir şeyi gözeterek belirli bir yol ve usule göre yönetme" anlamında kullanılmıştır. Politika kavramı sözlükte, "*bu günkü ve gelecekteki kararlara bir yön verebilmek için bir çok alternatif arasından seçilen belirli bir yol veya davranış tarzıdır*" şeklinde tanımlanmaktadır (Doğan, 1982).

İşletme alanında ise politika "yöneticilere karar vermelerinde rehberlik eden bir ilke ve ilkeler dizisi" anlamına gelir (Kempner, 1980:22).

Bu ilkeler, yöneticilere alacakları kararlarda ve yapacakları faaliyetlerde yol gösterir ve belirlenmiş amaçlar için genel bir plan oluştururlar. Bir plan olarak düşünülen politikalar, bireylere ve bireylerin oluşturduğu resmi gruplara faaliyetlerinde ve kararlarında yol gösterir (Kutan,2003:254).

Politikanın temel özellikleri değişen şartlara uyum ve esneklik, sürdürülebilirlik, tutarlık ve gerçekçiliktir. Politika bilşenleri ise örgütlerin birikim ve tecrübelerini yansıtan vizyonu, misyonu ve girişimcilerin karar aşamasında yer alması durumunda risk alanları olarak sıralanabilir (Kişi, 2004).

Politika, amaç-araç ilişkisidir. Belirlenen amaca ulaşırken, araçların kullanılması sürecinde politikalar bir yol göstericidir. Politikada ayrıntı söz konusu değildir. Politika genel bir çerçevedir. Belirlenen genel çerçeveye uygun olarak planlar uyulamaya konur (Çiçek ve Kişi, 2007:172).

1.3. ULAŞTIRMA POLİTİKASI VE POLİTİKA OLUŞTURULMASI

Bu aşamada, tarihsel boyutları ile incelenecek olan ulaştırma politikası kavramını tanımlamak gerekirse, *"ülkelerin ulaştırma gereksinimlerini, kısıtlı kaynaklarını en iyi biçimde kullanarak karşılama amacına yönelik her ulaştırma türünün kullanım koşullarına, dolayısıyla, en uygun ulaştırma sisteminin oluşturularak gerekli biçimde geliştirilmesine ışık tutacak ilkeler ve bu ilkelerin gerektirdiği temel eylemler bütünüdür* (Evren ve Ögüt, 1997:9)" diyebiliriz.

Geçmişte sanayi ekonomisi temel bir disiplin olarak görülmekteydi ve her sanayinin kendine özgü, özellikli politika programlarına ve tedbirlerine ihtiyaç duyduğu kabul edilmekteydi. Bunun özellikle doğru olduğu iki sektör tarım ve ulaşırmadır (Özer, 2010:116).

Bu noktada bir strateji dehası Atatürk'ün ulaştırma politikalarına yönelik düşünceleri de son derece önem taşımaktadır. Birçok yerde ulaştırmanın önemi ve diğer sektörlerle yakın ilişkisi kendisi tarafından dile getirilmiştir.

"Ekonomi hayatının etkinlik ve canlılığı, ancak ulaştırma araçlarının, yolların, demiryollarının, limanların durumu ve derecesiyle orantılıdır."
"Ekonominin yayılmasında başlıca gerekli olan yollar, demiryolları, limanlar, kara ve deniz ulaştırma araçları ulusal varlığın maddi ve siyasal kan damarlarıdır."

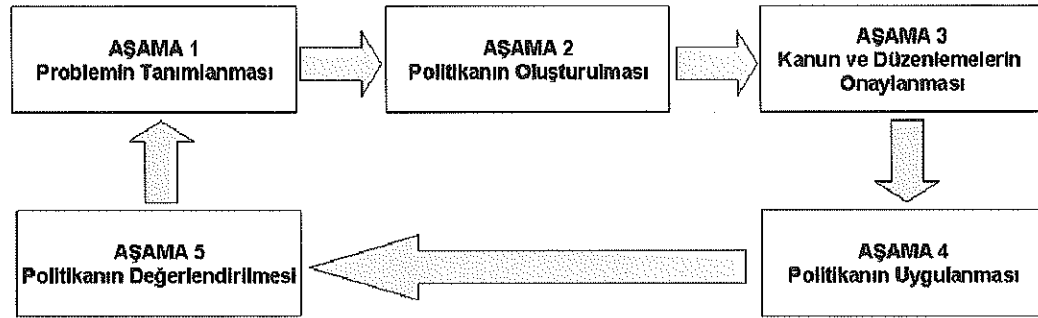
Ulaştırma politikası, ulusal ve uluslararası bağlamda birçok kamu ve özel paydaşları etkiler. Buna karşın, etkilenen faktörler ve paydaşları arasındaki ilişkinin karmaşıklığı nedeniyle, çoğu politik kararlar, aşırı derecede yüzeysel yapılmış analizlerle ya da hiçbir analize başvurmadan verilmektedir. Ulaştırmada etkili politika oluşturma problemi, bu oluşumda etkili olabilecek ya da söz söyleyebilecek önemli sayıda ilgili tarafından ya da faktörün bulunmasıyla daha da karmaşılaştırılmaktadır. Etkin politika oluşturma en önemli gerekleri, hedeflerin açık bir şekilde belirlenmesi ve sonuçların tutarlılığının sağlanmasıdır (Frankel'den aktaran Özer, 2010:59).

Özel kuruluşlar ve işletmeler, örgütsel siyasi faaliyet sürdürerek kendi çıkarlarına uygun politikaların oluşturulmasını sağlamaya çabalarlar. Özel kuruluşlar, örgütler ve işletmeler, oluşturulan politikalardan “etkilenen” hem de politika oluşturma sürecine katkı sağlayarak “etkileyen” taraf olma özelliğine sahiptirler. Bu açıdan politika oluşturmada devletin, siyasi partilerin ve halkın yanı sıra özel kuruluşların ve işletmelerin de rolü büyüktür (Özer, 2010:83).

Tüm politika oluşturma süreçlerinde “Eldeki Mevcut Nedir?” ve “Hedef Nedir?” sorularının değerlendirilmesi gerekir. Diğer taraftan politikalar oluşturulurken uzun dönemli stratejiler çerçevesinde karar verilmeli ve en genel anlamda politika oluşturma sürecine etki eden bir takım değişkenler ve belirleyiciler de dikkate alınmalıdır (Çiçek ve Kişi, 2007:172).

Bu kapsamda politika oluşturma süreci Şekil 1’de yer almaktadır.

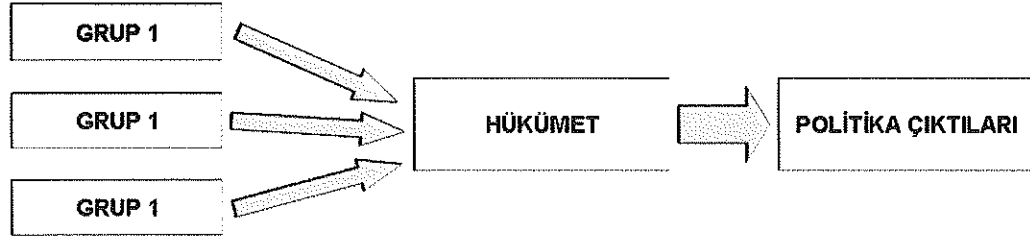
Şekil 1: Politika Oluşturma Süreci



Kaynak: Khalid'den aktaran Özer, 2010:64

Çeşitli grupların (sivil toplum örgütleri, üniversiteler, meslek örgütleri vb.) politika oluşturma sürecine etkisine yönelik olarak Nadel (1975) tarafından geliştirilen model Şekil 2'dedir. Burada çeşitli grupların etkisi hükümet tarafından filtrelendiği görülmektedir (Nadel'den aktaran Özer, 2010, 81).

Şekil 2: Politikaya Hükümetlerin Etkisi



Kaynak: Nadel'den aktaran Özer, 2010:81

Ulaştırma sisteminin nasıl olması gerektiği ancak doğru bir planlama ile belirlenebilir. Ulaştırma politikası ulaştırma planı ile somutlaşır (Evren ve Ögüt, 1998:6). Sağlıklı bir ulaştırmanın güvencesi, özenle, doğru biçimde gerçekleştirilmiş ve hiçbir ödün vermeksizin, kararlılıkla uygulanan bir ulaştırma planıdır. Ulaştırmanın planlanması gereği, aşağıdaki hususlardan kaynaklanmaktadır (Evren ve Ögüt, 1998:13).

- Ulaştırma kendiliğinden oluşmayıp, ekonomik toplumsal ve kültürel etkinliklerin türevi niteliğinde bir hizmet olduğundan, belirtilen etkinliklere göre oluşturulması ve geliştirilmesi gerekmektedir.
- Ulaştırma pahalı ve yapımı uzun süren yatırımı gerektirdiği için desteklediği etkinliklerin aksamasına neden olmamak üzere yeterince önceden gereksinimleri öngörmek ve gereğini yerine getirmek zorunlu bulunmaktadır.

Türkiye'nin de ilk ulaştırma planı yukarıda belirtilen gereklerden dolayı yine yukarıda belirtilen amaçlara ulaşmak için "1983-1993 Ulaştırma Ana Planı" adı altında yayınlanmıştır. Ancak 1986 yılından sonra bu plan uygulama olanağı kazanamamış ve yürürlükten kaldırılmıştır.

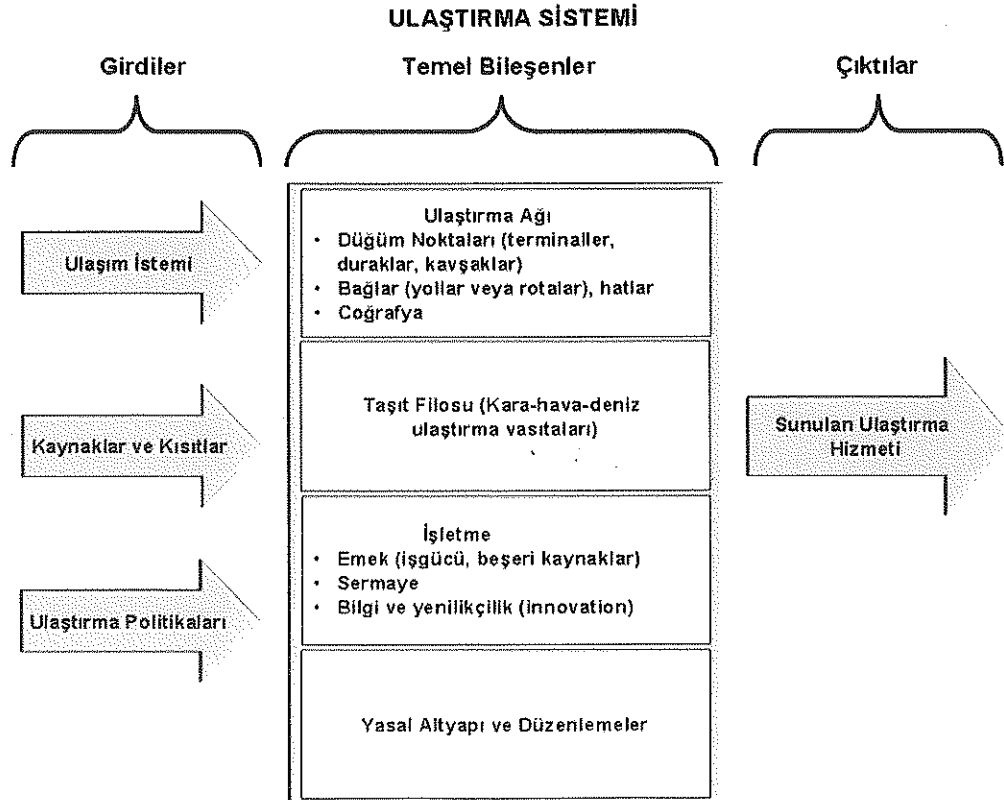
Bu pencereden bakıldığında, bulunduğu coğrafya açısından bir ulaştırma köprüsü olarak tanımlanması konusunda fikir birliği bulunduğu söylenebilecek Anadolu olarak tanımladığımız coğrafyada uygulanan ve bundan sonra uygulanacak ulaştırma politikalarının da son derece önem taşıdığı düşünülmektedir.

Ulaştırma sektörü ülke ekonomisinin geneli ile paralel görünüme sahiptir. Bu açıdan değerlendirildiğinde ulaştırma politikaları belirlenirken ülke ekonomisi üzerindeki etkileri de dikkate alınarak belirleme yapılmalıdır. Ancak toplumsal bütün açısından düşünüldüğünde uygulanan politikalar sadece ekonomik temelli değil, toplumsal bütünü oluşturan sosyal, politik, kültürel alanlar da dikkate alınarak belirlenmelidir (Çiçek ve Kişi, 2007:180).

Ulaştırma sisteminin, çok sektörlü (multisectoral), çok türlü (multimodal), ve çok dallı (multidisciplinary), olması nedeniyle oldukça karmaşık ve çok sorunlu bir yapıya sahip olduğunu söyleyebiliriz. Ulaştırma sistemi belirli girdi ve çıktıların toplamından oluşmaktadır (Kaya,2008: 32);

- Ulaştırma Sisteminin Girdileri;
 - Ulaşım İstemi,
 - Kaynaklar ve Kısıtlar,
 - Ulaştırma Politikaları,
- Ulaştırma Sisteminin Çıktıları;
 - Sunulan Ulaştırma Hizmeti,
 - Sunulan Hizmetin Olumlu-olumsuz Etkileri
- Ulaştırma Sisteminin Temel Bileşenleri;
 - Ulaştırma Ağı,
 - Taşıt Filosu,
 - İşletme, şeklinde sıralanabilir.

Şekil 3 : Ulaştırma Sistemi



Kaynak: Kaya, 2008:32'den esinlenerek yazar tarafından geliştirilmiştir

Ulaştırma sisteminde yaşanan sorunlar üç ana başlıkta toplanabilir (Kaya,2008: 34);

- Ulaştırma bileşenlerinin (ulaştırma ağı, taşıt filosu ve işletme) yetersizliği, taşıma sistemleri arasında koordinasyonun sağlanamaması ve denetim yetersizlikleri,
- Bilgi-deneyim eksikliği ve bunu sonucunda meydana gelen plansız uygulamalar,
- İlk iki sorun grubunun da oluşmasına kaynaklık eden eğitim ve araştırma eksikliği.

Türkiye’de uygulanan ulaştırma politikaları dönemin genel özelliklerine göre değişim göstermektedir. Dönem içerisinde askeri gereklilikler, ticari hayat, ekonomik sistem anlayışı (liberal, planlı, vb) uygulanan ulaştırma politikalarına yön vermişlerdir. Bu nedenle bu bölümde Türkiye’de uygulanan ulaştırma politikaları tarihsel bir süreç içerisinde incelenmeye çalışılacaktır. Tarihsel süreç içerisinde ise Osmanlı İmparatorluğunun yerini genç Türkiye Cumhuriyeti’nin alması bir kırılma noktası olarak değerlendirilmiştir. Bu nedenle tarihsel süreç iki ana bölüm halinde incelenmiştir;

- Osmanlı İmparatorluğu döneminde uygulanan ulaştırma politikaları
- Türkiye Cumhuriyeti sonrası uygulanan ulaştırma politikaları

1.4. TÜRKİYE’DE UYGULANAN ULAŞTIRMA POLİTİKALARI VE ETKİLERİNE TARİHSEL SÜREÇ İÇERİSİNDE BAKIŞ

1.4.1. Osmanlı İmparatorluğu Dönemi Ulaştırma Politikaları

Her ne kadar ulaştırma politikaları bir bütün ve etkileşim içerisinde bulunsalar da Osmanlı İmparatorluğu döneminde uygulanan ulaştırma politikaları incelenirken bahsedilen dönemdeki ulaştırma araç ve altyapılarında kullanılan teknolojiler nedeniyle bugün anladığımız anlamda yoğun bir etkileşimin var olmadığı düşünülmektedir. Dolayısıyla bu bölümde Osmanlı İmparatorluğu ulaştırma politikaları ve uygulamaları ulaştırma türleri bazında ayrı ayrı incelenecektir.

Üzerinde uygulanan ulaştırma politikalarını tartışmayı planladığımız Anadolu adı verilen coğrafi bölge konumu nedeniyle, hem çok çeşitli uygarlıklara hem de önemli ticaret yollarına ev sahipliği yapmıştır.

Bunun sonucu olarak, çeşitli dönemlerde, Kral Yolu (M.Ö. VI. yy.), Roma Devri Yolları (M.Ö. II. yy.), İpek yolu gibi, değişik doğrultu ve karakterde olan yol ağları Anadolu'yu sarmıştır. Anadolu, İpek Yolunun en önemli kavşak noktalarından birini oluşturmuştur. Orta Çağ'da, ipek yolları Çin'den başlayıp Orta Asya'da birden fazla güzergâhı izleyerek köprü niteliği taşıyan Anadolu'yu geçip Trakya üzerinden Avrupa'ya uzanmıştır. Ayrıca, Ege kıyılarında Efes ve Milet, Karadeniz'de Trabzon ve Sinop, Akdeniz 'de Alanya ve Antalya gibi önemli limanlar kullanarak deniz yolu ile Avrupa'ya ulaşmıştır (Uçar, 2007:58).

Bu bölümde Osmanlı İmparatorluğu döneminde uygulanan ulaştırma politikaları karayolu, demiryolu, denizyolu başlıkları altında incelenecektir.

1.4.1.1. Osmanlı İmparatorluğu Dönemi Karayolu Ulaştırma Politikaları

Osmanlı İmparatorluğu döneminde bugünkü anladığımız anlamda bir ulaştırma politikasından bahsetmek mümkün değildir. Osmanlı İmparatorluğu döneminde ulaştırma politikaları bayındırlık faaliyetleri altında algılanmış ve uzunca bir süre bu şekilde uygulanmıştır.

Osmanlı İmparatorluğu kuruluşundan itibaren askeri hedefleri ticari hedeflerin önünde bulunduran bir devlettir. Bunun bir sonucu olarak ulaştırma politikalarına yön veren en önemli etken de doğal olarak askeri gereklilikler ve önceliklerdir. Ana omurgasını askeri tesisler arasında sağlıklı ve sürdürülebilir ulaştırma hizmeti sağlaması ile askeri lojistik kaygıların oluşturduğu ulaştırma politikası bu dönemde karşımıza çıkmaktadır. Bu nedenlerden dolayı alternatif ticaret yollarının keşfedilmesine kadar geçen dönemde ulaştırma politikalarını askeri gereklilikler yönlendirmiştir.

Ancak buna rağmen Osmanlı İmparatorluğu'nun yükseliş döneminde ihtiyaca cevap verebilecek bir yol ağı geliştirilmiş ve bu yol ağı uzun süre korunmuştur (TUSİAD, 2007:93).

Anadolu coğrafyasında karayolu yatırımları olarak adlandırabileceğimiz çalışmalar Türklerin Anadolu'ya yerleşmelerinden itibaren başlamıştır (Sebetçi,1998:28). Bu yatırımların başlangıcı olarak Anadolu'ya yayılan Selçuklu kervan yolları ve kervansarayları sayılabilir. Daha sonraları askeri ihtiyaçlara paralel olarak Osmanlı İmparatorluğu döneminde de yol yapımına devam edilmiş ve bugünkü ana istikamet yolları ve çekirdek şebeke adı ile anılan yolların hemen

hemen büyük bir kısmı günün koşullarına göre gerçekleştirilmiştir (Doğanay'dan aktaran Sebetçi,1998:28).

Osmanlı İmparatorluğunun kuruluş dönemlerinde doğal olarak Selçuklu ulaştırma altyapısından yararlanılmış, fakat aynı zamanda yeni askeri yollar inşa edilmiştir (Selen'den aktaran Gürgözeler,1997:15). Bu dönemde karayolları ağı, dönemin beylikler dönemi olması nedeniyle, beyliklerin kendi merkezlerinden çevreye doğru yayılan bir yol şebekesi şeklinde oluşmuştur (Gürgözeler,1997:23). Beylikler dönemi sonrasında da, ülke genelinde bir yol inşa faaliyetine rastlanmamaktadır. Yol inşası Beylerbeyinin kendi bölgesindeki faaliyetleri içinde kalmaktadır (Orhonlu, 1967:70).

Dolayısıyla bu dönemde bütünleşik bir ulaştırma politikasından ve uygulamasından bahsetmek mümkün değildir. Ulaştırma hatlarının niteliği, niceliği ve verimliliği tamamen beyliklerin ihtiyaç ve ilgileriyle orantılı olarak değişmektedir.

Osmanlı İmparatorluğunun çok büyük bir coğrafyaya yayılmasına rağmen ulaştırma sorunsalına ekonomik değil "askeri kaygılar" ile yaklaşması hükmettiği topraklarda ekonomik olarak etkin ve verimli bir ulaştırma altyapısı oluşturamamasına neden olmuştur (Güven'den aktaran Celepçi,2003:48).

Ulaştırmanın ve dolayısıyla ulaştırma politikalarının temel taşlarından birisini oluşturan yol Türklerde devlet sahibi olmanın ve devleti idare etme mesuliyetinin bir işaret ve özelliğidir. Yol, devlet teşkilatı ile düzenlerinin de bir sembolüdür. Büyük devlet yolları, özellikle savaş ve akın yolları ordunun ağırlıklarının arabalar ile götürülmesi nedeniyle bakımlı yollardır (Gürgözeler,1997:8).

Yine bu dönemde orduların en kısa sürede sınırlara nasıl ulaşabileceği düşüncesiyle sınır boylarındaki stratejik önemdeki kalelere uzanan ana karayollarının bakımının sağlanması ana amaç olmuştur (Güven'den aktaran Celepçi, 2003:48). Hatta tamamen askeri hedeflere yönelik olarak planlanan ve inşa edilen bu yolların doğal olarak ticari trafik ile örtüşmemesi nedeniyle daha sonradan ticari maksatlarla kullanılması mümkün olmamış, bir kısmı terk edilmiştir (Barda'dan aktaran Gürgözeler,1997:16).

Osmanlı Devleti'nde ordu sefere çıkmadan önce ordunun geçeceği yolların açılması, tamiri, köprülerin yapılması, su temini için su kuyusu açılması, çeşme yapılması, gerektiğinde küçük hisarların yapımı için mimarbaşının veya hassa mimarlarının başkanlığında gerektiği kadar mimar ve teknik eleman ordunun hareketinden önce yola çıkarılarak görevlendirilirdi (Taş,2003:207). Bu durum

yukarıda belirtildiği üzere Osmanlı devletinin ulaştırmaya askeri açıdan yaklaştığının bir göstergesi olarak karşımıza çıkmaktadır.

Osmanlı İmparatorluğu döneminde beylerbeylerinin kontrolünde sürdürülen yol ve ulaştırma meselesi doğal olarak valiler ve mahalli yöneticilerin kabiliyet ve çalışmaları ölçüsünde gelişmiştir (Gürgözeler,1997:19). Çok sonraları mevcut yol teşkilatının imparatorluğun diğer uygulamalarındaki bozulmaya paralel olarak etkinliği yitirmesi üzerine, 1839 Tanzimat Fermanı sonrası batılılaşma hareketlerinin etkisi ile (Taş,2003:204) iyileştirme çalışmalarına başlanmış, 1848 yılında bugünkü "Bayındırlık ve İskan Bakanlığı"nın nüvesini oluşturan "Nafia Nezareti" nin kurulması ile merkezi bir politika ile yönetilmeye başlanmış ve ilk defa karayolu inşa çalışmaları için bütçeden pay ayrılmıştır. Bu faaliyetlerin devamında karayolu inşasının standartları belirlemek maksadıyla "Turuk-u Muabir Hakkında Nizamname" 1866 yılında yayınlanmıştır. Bu nizamname ile yolların standartları belirlenmiş ayrıca yolların inşası esnasında uyulması gereken kurallar oluşturulmuştur (Karacan,2005:7). Diğer yandan 1866 yılında çıkarılan "Yol ve Köprüler Nizamnamesi" Karayollarının çok önemli ve gerekli kuralları getirmiştir (Gürgözeler,1997:27).

Özellikle 1839 Tanzimat Fermanı sonrası ulaştırma politikaları kapsamında düşünülebilecek yapısal değişiklikler yapılmış olsa da bu konuda hazineden yeterince pay ayrılmadığı için arzu edilen gelişim sağlanamamıştır. Finansman sorununun çözülmesi amacıyla bildik bir yöntem uygulanmıştır. 1913 yılında karayollarına ödenek temini için "Yol Vergisi" adı altında vergi alınmasına dair kanun çıkarılmıştır (Karacan,2005:10).

Ancak çıkarılan bütün bu vergi kanunları ile nizamnameler vasıtasıyla inşa edilen yollar daha önce de belirtildiği üzere askeri endişe ve beklentileri karşılayacak biçimde planlandığından ticari hayata katkıları çok fazla olamamıştır.

Karayollarının finansman sorununun çözümünde düşünülen bir diğer seçenek ise imtiyaz karşılığı yabancı yatırımdır. Benzer biçimde demiryollarında imtiyaz karşılığında yabancı yatırımcılar altyapı yatırımlarını üstlenmişlerdir. Bu seçeneğinde fayda ve mahsurlarına ilerleyen bölümlerde değinilecektir. Ancak bu noktada söylenebilecek olan şudur ki; karayollarının güzergahlarının daha önce de değinildiği gibi ticari kaygılarla belirlenmemiş olması nedeniyle yabancı yatırımcılar tarafından karlı bulunmamıştır. Karayollarında, demiryollarına benzer biçimde yabancı sermaye girişi olmamıştır. Bu nedenle milli kaynaklarla karayollarının inşası, bakımı ve onarımı son derece kısıtlı olarak gerçekleştirilebilmiştir.

1879 yılında karayolu ulaştırması açısından bir ilk olarak kabul edilebilecek ülkenin tamamını kapsayan bir bayındırlık planı Nafia Nazırı Hasan Fehmi Efendi tarafından hazırlanmıştır (Gürgözeler,1997:25). 1879'dan sonraki yılların olumlu çalışmalarından birisi de "Yol Bütçesinin" hazırlanmış olmasıdır. Bu yıllarda yol işlerinin nasıl yapılacağını mali ve teknik yönleriyle anlatan ve ayrıca "Yollar Genel Müdürlüğü" diye nitelendirebileceğimiz bir kuruluşa ışık tutan "Turuk-u Muabir Umumiyesi" kabul edilmiştir (Gürgözeler,1997:28).

Osmanlı imparatorluğunun gelişme dönemlerinde sorunsuz olarak işletilen ulaştırma sistemi imparatorluğun duraklama ve gerilemesine bağlı olarak aksamaya başlamıştır. Anadolu yarımadasının ekonomik bakımdan gerçekten gerilemeye yüz tutması, kervan yollarının uluslararası önemini yitirmesiyle başlamıştır. Bu dönemde Doğu-Batı ticareti Akdeniz'den okyanuslara geçmiştir. Amerika kıtasının keşfi ve Ümit Burnu yolunun bulunması Doğu-Batı doğrultusunda Anadolu yarımadasını aşan uluslararası ticaret yollarını önemsiz bir hale getirmiştir. Diğer yandan deniz ulaştırmasının ekonomikliği de Osmanlı karayollarını olumsuz etkilemiştir (Tütengil'den aktaran Gürgözeler, 1997:20).

Sonuç olarak, Türkiye Cumhuriyeti, Osmanlı Devletinden bugünkü ulusal sınırları içinde kalan 18350 km'lik bir karayolu ağı devralmıştır. Bunun 4000 km'si iyi durumda olmak üzere 13 900 km'si stabilize yol geriye kalan kısmı da toprak yoldur (Bilmez, 2000:21).

Bu noktada şunu da belirtmekte fayda görülmektedir ki bahsedilen yolları bugünkü karayolu standartlarının çok uzağındadırlar. Bir çoğu sadece askeri birlik ve araçların geçişine müsaade edecek standarttaydılar (Ceyhun'dan aktaran Karacan,2005:26).

Genç Türkiye Cumhuriyeti'nin kalkınma hamlesinde kaldıraç görevi alması beklenen ulaştırma sistemi son derece kötü durumdaydı ve zaten maddi yetersizlik içerisinde bulunan cumhuriyete ilave yük getirmekteydi.

1.4.1.2. Osmanlı İmparatorluğu Dönemi Demiryolu Ulaştırma Politikaları

Osmanlı Devletinin hemen her alanda geri kalmasının önemli nedenlerinden biri, ülkenin ihtiyaçlarına cevap verecek zamanın rekabet koşullarına uygun bir ulaşım ağının kurulamayışydı. Ülkenin yer altı ve yer üstü kaynaklarının işletilmesi ya da elde edilen ürünün tüketim bölgelerine ve ihraç limanlarına ulaştırılması için

yollara ihtiyaç vardı. Bu durum yalnız ekonomik gelişmeyi etkilemiyor, aynı zamanda ülkenin savunmasını da zora sokuyordu (Blaistel'den aktaran Yıldırım, 2002:311).

Bilim ve teknolojinin büyük bir gelişme gösterdiği XIX. yüzyılda, her alanda olduğu gibi ulaşımda da önemli gelişmeler yaşanmıştır. Buharlı makinenin icadı, insanlığın tarih boyunca en önemli sorunlarından biri olan ulaşım alanında yeni bir sistemin doğmasına sebep olmuştur (Yıldırım, 2002:321).

19. yüzyılın ikinci yarısından itibaren bütün dünyada önemli ve güçlü bir ulaşım aracı olmaya başlayan demiryolu, "1854 Ticaret Sözleşmeleri" ile birlikte Batının açık pazarı durumuna düşen Osmanlı İmparatorluğu'nda da ilgi çekmeye başlamıştır. Osmanlı İmparatorluğu, Batılı ülkelerin ekonomik ve sosyal gelişimine ayak uyduramadığından son dönemlerinde, yalnızca hammadde satıcısı bir ülke konumuna gelmiştir. Diğer yandan dünya pazarlarına ulaşması gereken hammaddelerin taşınmasında, var olan ulaşım yolları yetersiz kalırken ilk demiryolları bu nedenlerle hammaddeleri dışarıya ulaştıracak limanları bölgeye bağlayan hatlar konumunda görev yapmıştır. Kısacası, Osmanlı İmparatorluğu'nun demiryolunu ekonomik ve sosyal gelişmenin bir aracı olarak görmesi ve kendi gereksinimlerini karşılayacak bir ulaşım sisteminin yapımı ve işletmeciliği konusunda Batılı ülkelerin ekonomik ve siyasal amaçlarına bağlı olmak zorunda kaldığı söylenebilir (Güven'den aktaran Sebetçi, 1998:47).

Ulaştırma politikalarının analiz edilmesi kapsamında demiryolları önemli bir yer teşkil etmektedir. Karayolu ağırlıklı bir taşıma yapısına sahip Osmanlı İmparatorluğu'nda demiryolları, karayollarından farklı olarak teknolojisi gereği imparatorluğu son dönemlerinde gündeme gelmeye başlamıştır. Bu taşıma seçeneğinde de Osmanlı devleti altyapı yatırımına yerli kaynak sağlayamamıştır.

Bu noktada, sanayileşmiş ülkelerin, ihtiyaç duydukları hammaddeler ile tarımsal ürünleri düşük maliyetle sanayi tesislerine, ürettikleri mamul ürünleri ise ters akışla pazarlarına taşıma kaygıları ortaya çıkmıştır. Bahse konu bu kaygılar dönemin şartlarında en ucuz ve en hızlı taşıma şekli olan demiryolu altyapı yatırımları konusunda yabancı sermayeyi harekete geçirmiş ve uygulanan taşıma politikalarını şekillendirmiştir.

Bu kapsamda dönemin sömürgeci devletleri tarafından alınan imtiyazlar karşılığında demiryolu altyapı yatırımları konusunda birçok çalışma ve proje başlatılmıştır.

Yabancı sermayeyi karayollarından farklı olarak demiryollarına yatırıma iten birkaç neden bulunuyordu. Bunlardan birisi verilen imtiyazlar, diğeri güzergahları

belirleme gücü sayesinde kendi sanayilerine yönelik hammadde-mamul ürün akışını yönetebilmek, bir diğeri ise uygulanan demiryollarına kilometre garantisiydi.

Bu sistemde imtiyaz sahibine kilometre başına bir hasılat garanti ediliyor, bu hasılatın altına düşülmesi durumunda eksik kalan kısım devlet tarafından karşılanıyordu. Bu sistem sermayedarları korumaya yönelik olduğundan, imtiyaz sahipleri işletmenin verimliliğini artıracak tedbirler alma ihtiyacı duymuyorlardı (Eldem, 1994:12). Dolayısıyla demiryollarının iyileştirilmesi ve altyapı yatırımlarına yabancı sermayedarlarca kaynak ayrılmamıştır (Celepçi, 2003: 49).

Demiryolu taşımacılığının 1825 yılından itibaren İngiltere’de kullanılmaya başlanmasından sonra Osmanlı İmparatorluğu topraklarında inşa edilen ilk demiryolu 1837 yılında inşasına başlanan ve 1854 yılında tamamlanan İskenderiye-Kahire hattıdır. İkinci hat ise bugün Romanya topraklarında kalan Köstence-Çernodova hattıdır (Yüksek, 1997:2).

Bahsedilen çerçevede, 1856 yılında İzmir-Aydın hattının inşası ve işletilmesi hakkında bir İngiliz şirketine imtiyaz verilmiş ve 1866 tarihinde bitirilerek hizmete açılan 130 Km.lik bu hat Anadolu’da ilk demiryolu işletmesi olmuştur (Karayolları Genel Müdürlüğü’nden aktaran Celepçi, 2003: 49).

Diğer yandan Bağdat demiryolu projesi ve Deutesche Bank aracılığıyla Almanya, Suriye ve Filistin demiryolları ile Fransa, Chester projesi ile Amerika, İzmir-Aydın demiryolu ile İngiltere, kendi ulusal ekonomilerinin çıkarlarına göre biçimlenmiş bir demiryolu ağını Osmanlı İmparatorluğu sınırları içinde imtiyazlarda elde ederek örmeyi hedeflemişlerdir (Karayolları Genel Müdürlüğü’nden aktaran Celepçi, 2003: 49).

Bunların en önemlilerinden bir tanesi olan Chester Projesi de görüntüsü itibari ile ulaşım ve kalkınma sorunlarının çözümü gibi insani amaçlara yönelik, masum bir izlenim vermekle birlikte uzun vade hedefinin bölgenin sahip olduğu petrol kaynaklarının kontrol altına alınması olduğu aşıkardır (Yavuz, 1999:527).

Bahsedilen bu yabancı sermaye ile Osmanlı İmparatorluğu sınırları dahilinde 6.770 kilometre demiryolu döşenmiştir. Milli sermaye ile ise sadece 1.564 kilometrelik Hicaz demiryolunun inşasında aktif olarak rol alınabilmıştır (Eldem, 1994:12).

Anadolu topraklarında demiryolu yatırımlarına yönelen ülkelerin, yukarıda bahsedilen hammadde-mamul ürün trafiğini,

- Hızlı,
- Güvenli,

- Düşük maliyetle ve,
- Sürdürülebilir

biçimde tesis etme ortak amaçları dışında müstakil olarak da amaçları mevcuttu. Örneğin, İngiltere, kendi belirlediği demiryolu güzergahını kullanarak Osmanlı toprakları üzerinden Basra Körfezi'ne oradan da Hindistan'a ve Hindistan'ın maden kaynaklarına ulaşabilmeyi hedeflemektedir.

Buna karşılık Osmanlı yönetiminin de demiryolu yatırımlarından beklentileri ve hedefleri mevcuttur. Osmanlı yönetimi öncelikle demiryollarını kullanarak iç ayaklanmaları bastırmak üzere kısa süre içerisinde kuvvet sevk etmeyi daha sonrada tarımsal ürün trafiğini yönetmeyi ve böylelikle vergi gelirini artırmayı hedeflemekteydi. Benzer biçimde demiryolu şebekesinden kaynaklı ticaret hacmi artışının da vergi gelirlerini artıracığı hesaplanmıştır (Güven'den aktaran Sebetçi, 1998:49).

Bu şekilde Osmanlı İmparatorluğu döneminde yabancı yatırımcılar tarafından yapılan ve işletilen demiryollarının 4.738 km.'lik kısmı milli mücadeleden sonra bugünkü sınırlarımız içinde kalmıştır. Bu hatların 1.312 km.'si Batı Anadolu'da, 2.315 km.'si Orta Anadolu ve Kuzey Anadolu'da, 1.111 km.'si de Doğu Anadolu'da bulunmaktadır (Güven'den aktaran Sebetçi, 1998:49).

1.4.1.3. Osmanlı İmparatorluğu Dönemi Deniz Ulaştırma Politikaları

Türklerde denizyolu taşımacılığının gelişmesi, Anadolu'ya girilmesinden sonra başlamaktadır. İpek yolunu ellerinde bulunduran Türkler, kısa sürede kendi denizlerine egemen olarak, deniz ticaret ve nakliyatına başlamışlardır (Sözer, 2006:8).

Ancak buna rağmen, Osmanlı İmparatorluğu döneminde denizciliğin askeri boyutu hep ön planda tutulmuş, askeri denizcilik faaliyetleri ticaret filoları kurularak desteklenememiştir (Kadioğlu'ndan aktaran Sezgin, 2007,15). Bu nedenle, Osmanlı İmparatorluğu askeri gücüyle orantılı ve denk bir ticari güce ve gelire ulaşamamıştır (Sezgin, 2007:15). Oysa, azınlıklar ve levantenler ki bunlar da Osmanlı tebasıdır, deniz ticaretine önemli katkılarda bulunmuşlardır. Bunun bir sonucu olarak 17. yüzyılda levanten yerleşimin en önemli kentlerinden birisi olan İzmir'de çok sayıda yabancı konsolosluk bulunmaktadır.

Deniz ticari filosunun oluşturulması ve bunun korumacı politikalarla desteklenmesi yerine kapitülasyonlar ile yabancı gemilere de kabotaj hakkı tanınmıştır. Bu politikanın bir sonucu olarak da Osmanlı sancağı taşıyan gemilere kabotaj tekeli tesis edilememiş ve deniz ticareti, yabancı deniz ticaret filolarının egemenliğine geçmiştir (Bıkrıç, 2003:82).

Bu noktada irdelenmesi gereken konu sözü edilen deniz ulaştırma politikası uygulamasının neden tercih edildiği ve sonuçların neler olduğudur. Demiryollarında verilen imtiyazların aksine deniz ticareti ve ulaştırması konusunda verilen imtiyazlar imparatorluğun gücünün doruğunda bulunduğu döneme rastlamaktadır. Demiryollarında imtiyazlar, imparatorluğun demiryolu altyapı yatırımı konusunda yaşadığı finansal sorunların aşılabilmesi maksadıyla biraz da zorunlu olarak verilmişken, deniz ulaştırmasında verilen imtiyazlar bir deniz ulaştırma politikası uygulaması olarak değerlendirilebilir.

Bu politikaya yakından bakıldığında ise tercih nedeninin, Osmanlı donanmasıyla Akdeniz'de sağlanan askeri anlamdaki mutlak üstünlüğün etkili olduğu düşünülmektedir. Dönemin Osmanlı yöneticilerinin Osmanlı deniz ticaretini teşvik edecek ve destekleyecek ulaştırma politikaları yerine verilecek imtiyazlar karşılığında alınacak vergiler ile gelirin artırılmasını kısa ve orta vadede imparatorluğun çıkarlarına daha uyum buldukları düşünülmektedir. Uygulanan bu politikanın sonuçlarına bakılırsa açıkça görülecektir ki imparatorluğun gücünün zirvesinde bulunduğu dönemlerde verilen bu imtiyazların imparatorluğun zayıflamasıyla birlikte geri alınması mümkün olmamış daha fazlasının verilmesi söz konusu olmuştur. Diğer yandan verilen imtiyazlar milli deniz ticaret filosunu ve ulaştırmasını olumsuz etkilemiştir.

Kadioğlu'da (Aktaran Sezgin,2007:16) Osmanlı İmparatorluğunca uygulanan bu politikanın neden ve sonuçları ile ilgili olarak yaptığı değerlendirmede; bu noktada Osmanlı yöneticilerinin deniz ticaret filosundan gelir etmeyi düşünmemesi, bunun yerine ülke hükümlerlik hakları kapsamında yapılan ticaretten vergi olarak gelir elde edilmesi fikrine yakın olmaları nedeni ile deniz ticaret filosuna yatırım yapılmadığı ve bu politikanın da etkisiyle Osmanlı tüccarlarının sadece Osmanlı sularında ticaret yaptıkları, deniz aşırı ticarete yönelmedikleri hususları yer almaktadır.

Bu politikanın bir diğer sonucu da yeni ticaret yolları ve kıtaların keşfedilmesiyle birlikte gelişen uluslararası taşımacılıktan Türk deniz işletmecilerinin yeterince pay alamamasıdır.

Deniz ticaret politikaları kapsamında uygulanan politikalarının ortaya çıkan olumsuz etkilerini ortadan kaldırmak için korumacı politikalar da uygulanmaya çalışılmıştır. Bu kapsamda deniz ticaretine yönelik ilk korumacı politika; 1839'da Türk limanları arasında yük ve yolcu taşımacılığı yapan ilk Türk bayraklı gemi olan "Peyk-i Şevket" in uluslararası kurallara uygun ve kâr edebilecek bir şekilde çalıştırılması için, Peyk-i Şevket'e yeterli yük ve yolcu verilmeden yabancı gemilere yolcu ve yük verilmemesi maksadıyla çıkarılan bir kanunla karşımıza çıkmaktadır ki bu kanunun aynı zamanda Osmanlı İmparatorluğu döneminde başlayan ilk "bayrak himayesi" uygulaması olduğu düşünülmektedir (Gencer'den aktaran Sezgin, 2007:16).

Bu uygulama dışında Osmanlı yönetimi tarafından ticari denizcilik faaliyetlerini güçlendirmek amacıyla XIX. Yüzyılda çeşitli çalışmalar yapılmıştır. Bu kapsamda içinde "Şirket-i Osmaniye" "Hazine-i Hassa Kumpanyası" ve daha sonra "Mecidiye Şirketi" kurulmuş, "Mecidiye Şirketi" nin ismi daha sonradan 1843'te de "Fevaid-i Osmaniye Şirketi" olarak değiştirilmiştir. İlk defa düzenli deniz seferleri de bu dönemde başlamıştır (Kadioğlu'da aktaran Sezgin, 2007,16). 1870 yılına kadar Fevaid-i Osmaniye adı altında çalışan şirketin adı devrin padişahına da uygun olarak "İdare-i Aziziye" olarak değiştirilmiş, Sultan Abdülaziz'in denizciliğe ilgisi sayesinde büyük ve modern gemilerle donatılmıştır. 1876'da Bahriye Nezareti'ne bağlanan şirket 1878'de tekrar ünvan değiştirerek İdare-i Mahsusa adını almıştır. İdare-i Mahsusa mali ve siyasi sebeplerden ötürü gemi işletme imtiyazını bir İngiliz şirketine devretmek mecburiyetinde kalmış, fakat bu şirket yükümlülüğünü yerine getiremediğinden, 1910'da tasfiye edilerek yerine büyük ve milli bir şirket olarak Osmanlı Seyrisefain İdaresi kurulmuş ve denizyolları faaliyetleri bu şirket tarafından yürütülmüştür (Sezgin, 2007:18).

Diğer yandan Türk deniz ticaretinde önemli rol oynayacak Şirket-i Hayriye, ilk Osmanlı Anonim Şirketi (Ulaştırma Bakanlığı, 1993:20) olarak, 1851'de kurulmuştur. Boğaziçi seferlerinin imtiyazını alarak zamanla modern bir şirket halini almıştır (Eldem'den aktaran Sezgin,2007:17).

1867-1872 yılında Üsküdar-Kabataş arasında sefere konulan "Suhulet" ve "Sahilbent" arabalı vapurları dünyada sefer yapan ilk arabalı vapurlardır. Şirket-i Hayriye 1944 yılında Devlet Deniz Yolları bağlanmıştır (Öztuna, 1983:79).

Ticari denizcilik alanında şirketlerin faaliyet göstermeye başlaması hukuki düzenlemelere de ihtiyacı ortaya çıkarmıştır. Bu maksatla 1864 yılında Fransız Ticaret Kanunu'nun ikinci cildinden alınarak "Ticaret-i Bahriye-yi Kanunname-yi

Hümayun" hazırlanmıştır. Aynı yıl "Ticaret-i Bahriye Mahkemesi" de faaliyete başlamıştır. Söz konusu kanun ve mahkeme deniz ticareti alanındaki ilk hukuk düzenlemesi olarak dikkat çekmektedir (Sezgin, 2007:18).

Bu noktada, I. Dünya Savaşı'nın hemen öncesinde Osmanlı İmparatorluğunun denizlerindeki ticaretinin % 90'ının yabancı gemilerle yapılmakta olduğunu da belirtmekte fayda görülmektedir (Sezgin, 2007:19).

Osmanlı deniz ulaştırma politikaları kapsamında limanların durumuna bakılacak olursa, ödenek yetersizliğinin bu alanda da etkisi gösterdiğini söylemek yanlış olmaz. Osmanlı imparatorluğu duraklama ve gerileme dönemlerinden itibaren limanların altyapılarına da maddi kaynak sağlayamamıştır (Karacan, 2005:12).

Limanlar konusunda ilk çalışma Nafia vekaleti yaptığı dönemde Hasan Fehmi Paşa tarafından hazırlanan detaylı keşif raporudur. Söz konusu raporda büyük limanlar (Trabzon, Samsun, Sinop, Yumurtalık) ile daha küçük çaplı limanlar ve barınaklar ile iskeleler hakkında yapılması gerekli görülen altyapı çalışmalarına maliyetleri de dahil olmak üzere yer verilmektedir. Ancak diğer ulaştırma yatırımlarında olduğu gibi bu projelerinde gerçekleştirilmesi finansman yetersizliği nedeniyle mümkün olmamıştır. Yabancı sermayenin bu projelerde kullanılması konusunda ise karayollarındaki sürece benzer biçimde yabancı sermayenin bu sektörü karlı görmemesi nedeniyle yatırıma yönelmediğini görmekteyiz. Bu durumun istisnası olarak Fransız yatırımcıların İzmir ve İstanbul'da liman ve rıhtım inşaatlarına yatırım yaptıkları ve bu şekilde imtiyaz hakkı elde ettikleri görülmektedir (Pamuk'dan aktaran Karacan, 2005:16).

I. Dünya Savaşı sonunda Sevr Anlaşmasının 334. maddesi gereği İngiltere, Fransa, İtalya ve Rusya vatandaşları kayıtsız şartsız tüm kabotaj yetkilerini kazanmışlardır. Devamında limanlarda milli kontrolin dışına çıkmaya başlamıştır (Demirel, 2013:42)

Sonuç olarak, deniz ulaştırma politikalarının da öncelikle askeri politikaların gölgesinde kaldığı, karayolu ve demiryollarına benzer biçimde, üretilen ulaştırma politikalarının bir sonucu olarak yabancı sermayenin verilen imtiyazları da kullanarak etkin olduğu söylenebilir.

1.4.2. Cumhuriyet Dönemi Ulaştırma Politikaları

Türkiye'nin ulaştırma politikalarının incelendiği çalışmalara bakıldığında genel olarak tarihsel süreç içerisinde cumhuriyet sonrası dönemin iki alt döneme

ayrılarak incelendiği görülmüştür. Bu çalışmada da benzer biçimde ulaşımın Türkiye Cumhuriyeti'ndeki tarihi gelişimi değerlendirilirken genel anlamda iki döneme ayırmanın uygun olacağı düşünülmektedir. Bunlar; 1923 ile 1950 yıllarını kapsayan dönem ve 1950'den günümüze kadar ki süreci kapsayan dönemlerdir.

1923-1950 arasını aşağıdaki şekilde iki ayrı alt döneme ayırabiliriz (Evren ve Ögüt, 1997:15),

- Atılım dönemi (1923-1940)
- Durgunluk dönemi (1940-1950)

1950'den günümüze kadar ki süreci ise,

- İlk atılım dönemi (1950-1963)
- Planlı atılım dönemi (1963-1980)
- 1983-1993 Ulaştırma Ana Planı dönemi (1983-1986)
- Otoyollar dönemi (1986-.....)

alt dönemleri halinde inceleyebiliriz.

1.4.2.1. 1923–1950 Yılları Arası Dönem

Ülkemizde Cumhuriyet sonrası hızlı ve planlı kalkınma için sanayi, tarım ve ulaşım alanlarında yatırımlara verilen önem, inşaat sektörünün de temellerinin atılmasını sağlamıştır. Bu dönemin ilk inşaat faaliyetleri, ulaşım sektöründe görülmüş, özellikle yol çalışmaları önemli bir yer tutmuştur (İnşaat Mühendisleri Odası, 2006:2).

Osmanlı döneminden beri süregelen ulaştırma yatırımlarının birer bayındırlık yatırımı olarak görülmesi düşüncesi cumhuriyet döneminin başlangıcında da devam etmiştir. Bu dönemde bayındırlık yatırımları içinde en büyük pay ulaştırma altyapı yatırımlarına ayrılmıştır. Bunun sebebi genç cumhuriyetin en önemli hedeflerinden bir tanesinin bağımsız ekonomi olmasıdır. Ulaştırma altyapısına yatırım yapılmak suretiyle gerek iç piyasaya dönük olarak gerekse ihracatta mamüllerin son tüketiciye ulaşım maliyetinin düşürülmesi amaçlanmıştır. Bu sayede ekonominin ve dış satımın artırılması hedeflenmiştir (Tezel, 1982:233). Diğer yandan ülkenin güvenliğinin temini açısından milli mücadele döneminde yaşanan sorunların yeniden yaşanmasının da engellenmesi hedeflenmiştir.

Cumhuriyetin ilanından sonra Türkiye'nin çözümlenmesi gereken sorunlarının başında ulaşım sorunu gelmekteydi. Cumhuriyetin ilk yıllarında uygulanmaya çalışılan ulaşım politikalarının ağırlığı demiryollarındaydı. Bu amaçla öncelikle demiryollarında bir ağ oluşturması amaçlanmış, bunu sağlamak ve yeni

demiryolları yapmak için ayrı ayrı şirketlere ait olan demiryolları devletleştirilmiş ve birbirlerine bağlanmıştır (Tekeli ve İlkin'den aktaran Avcı, 2005:88).

Ülkeyi demirağlarla örmeyi amaçlayan demiryolu politikası, ulusal pazar yaratma sürecinin önemli sacayaklarından biri olmuştur. Savaş sırasında tahrip edilen hatların onarılması, düşük kapasiteyle de olsa demiryollarının işletilmesi ile başlayan çabalar, ülkenin önemli yerleşim, üretim-tüketim merkezlerini birbirine bağlayan bir ağın oluşturulması doğrultusunda kararlılıkla sürdürülmüştür (İnşaat Mühendisleri Odası, 2006:24).

1923 yılında Türkiye Cumhuriyeti'nin kurulmasıyla birlikte sanayileşme ve kalkınma politikasının temel unsurlarından bir tanesi olan ulaştırma altyapısının geliştirilmesine önem verilmiş ve özellikle demiryolu ulaştırmasına hassasiyet gösterilmiştir (Aytaç vd, 2007: 139).

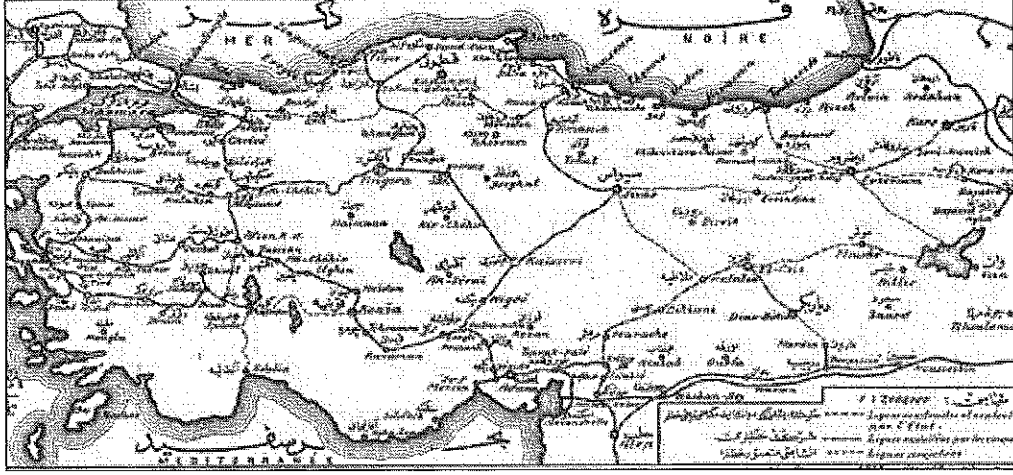
Cumhuriyetin ilk döneminde sadece demiryolu yapımıyla yetinilmemiş, demiryolu ile ilgili fabrikalar da kurulmuştur. 1934 yılında Sivas Cer Atölyesinin temeli atılmış, Eskişehir Cer Atölyesi fabrika haline dönüştürülmüştür (Kocabaş, 2009:493).

Genç Cumhuriyetin ilk döneminde kısa bir piyasa ekonomisi deneyiminin ardından, 1929'da dünyada yaşanan büyük bir ekonomik bunalımın etkisiyle Avrupa'da ve ABD'de olduğu gibi ülkemiz ekonomisinde de devletçilik hakim olmuştur. Cumhuriyetin ilk dönemlerinde yeterli sermayeye, bilgi ve teşebbüs ruhuna sahip olunamamasından dolayı, ekonomide devletin öncülüğüne gereksinim duyulmuş; devlet, mal ve hizmetlerin üretimini kendisi üstlenmiştir. Devlet bir yandan özel sektörü ve girişimciliği teşvik ederken, bir yandan da mevcut boşluğu doldurmak üzere kamu iktisadi teşekkülleri oluşturarak bizzat ekonomide rol almaya başlamıştır. Yatırımlar için sermaye birikiminin yetersiz olması, çok büyük altyapı yatırımları ihtiyacı ve bunların ancak devlet eliyle yapılabileceği gerçeği, büyük ve orta ölçekli sanayi işletmelerinin kurulması / işletilmesi için gereken tecrübenin özel sektörde bulunmayışı gibi sebepler, devleti ekonominin içine sokmuş, 1933 ve 1935 Sanayi Planları'nın uygulanmasıyla kurulan İktisadi Devlet Teşekkülleri'nin ekonomi içindeki payı artmıştır (Aykaç vd, 2009:227). Bu görüntü benzer biçimde kendisini ulaştırma politikalarında ve ulaştırma yatırımlarında da hissettirmiştir.

Cumhuriyetin ilk yıllarındaki egemen ekonomik ve politik anlayış, ulusal bütünlüğün sağlanması ve ulaşım ağının yaygınlaştırılması yönünde başlatılan çalışmalarla kendisini göstermektedir. Bu çerçevede özellikle demiryolu politikası öne çıkmaktadır. Ülkenin başlıca yerleşim ve üretim-tüketim merkezlerinin birbirine

bağlanmasının, iç pazarda canlanmaya yol açacağı, bunun da ülke ekonomisi üzerinde olumlu etkiler yaratacağı düşünülmektedir (İnşaat Mühendisleri Odası, 2006:24).

Şekil 4 : 1928 Yılında Öngörülen Demiryolu Hatları



Kaynak : Türkiye Muhendislik Haberleri Dergisi, 2006

Osmanlı İmparatorluğu'ndan devralınan ve yabancı şirketlerin imtiyazında bulunan demiryolunun 3.714 km.si ana hat, 845 km.si tali hat olmak üzere toplam 4559 km.lik kısmı Kurtuluş Savaşı'ndan sonra devletleştirilmiştir. 1932 yılında 1. Beş Yıllık Sanayi Planında ve özellikle 1936 yılında hazırlanan 2. Beş Yıllık Sanayileşme Planında Türkiye, gerek yolcu ulaşımı sorununu çözmek ve gerekse oluşumuna ağırlık verdiği demir-çelik, kömür ve makina gibi temel sanayi girdilerinin hacimli ve yoğun yüklerini demiryolları ile en ucuz biçimde taşımak amacıyla bilinçli bir demiryolu politikası izlemiştir. Demiryolu taşımacılığı, talep yaratan özelliğe sahip olduğu ve söz konusu sektörlerin gelişmesine katkıda bulunduğu için Cumhuriyetin ilk dönemlerinde bir seferberlik atmosferinde hızla gerçekleştirilmiştir (TOBB, 2012:5).

Tablo 2: Cumhuriyet Dönemi Demiryolu Hat Gelişimi

DÖNEMLER	KONVANSİYONEL HAT TOPLAMI (Km)	YÜKSEK HIZLI TREN HATLARI TOPLAMI (Km)	TOPLAM HAT (Km)
Osmanlı İmparatorluğu'ndan Devralınan Hat	4.559	--	4.559
1923-1931	6.011	--	6.011
1940	8.637	--	8.637
1950	9.204	--	9.204
2001	10.940	--	10.940
2003	10.984	--	10.984
2005	10.984	--	10.984
2007	10.991	--	10.991
2008	11.005	--	11.005
2010	11.052	888	11.940
2011	11.112	888	12.000

Kaynak: TMMOB, 2012

Genç Türkiye Cumhuriyetinin ulaştırma politikasının o yıllarda temelini oluşturan demiryolları politikasının çıkış noktası olarak aşağıdaki hususların etkili olduğu söylenebilir (Yüksek, 1997:2);

- Potansiyel üretim merkezlerine – doğal kaynaklara ulaşabilmek,
- Üretim ve tüketim merkezleri arasında demiryolları bağlantısını kurmak,
- Özellikle limanlar ile art bölgeler arası ilişkileri demiryolu ile kurmak,
- Ekonomik gelişmenin ülke düzeyinde yayılmasını sağlamak amacı ile özellikle az gelişmiş bölgelere ulaşabilmek,
- Milli güvenlik ve bütünlüğün sağlanması amacına dönük olarak ülkeyi demiryolları ağı ile örmek,

Cumhuriyetin kurulması ile birlikte başlayan sanayileşme ve ekonomiyi bağımsızlaştırma politikalarının temel destekleyeni hiç şüphesiz ulaştırma ve ulaştırma politikalarıydı. Bu dönemde ulaştırma politikaları bir yandan yaşanan

savaşların etkisiyle milli güvenliği diğer yandan ise sanayileşme politikalarını destekleyecek yönde planlanmıştır.

Bunun bir sonucu olarak, ulaştırma altyapısının geliştirilmesine öncelik ve önem verilmiştir. Bu kapsamda, 1924 ve 1925 yıllarında çıkartılan kanunlarla Türkiye Büyük Millet Meclisi tarafından hükümete demiryolu yapımlarının bütçeden finanse etmesi ve Anadolu demiryollarının satın alınması için (TEBİAT Turizm, Ekonomi, Bilimsel Araştırma ve Tanıtma Merkezi, 1985:32) yetki verilmiştir. Bu kanunları takiben 1925 yılında ilk demiryolu kongresi yapılmış, demiryolu ulaştırma politikası belirlenmiştir (Elmas ve Yıldızhan,1999:269).

Söz konusu demiryolu ulaştırma politikası iki aşamadan oluşmaktaydı (Yüksek, 1997:4),

- Birinci aşama, yabancı sermayenin elindeki demiryolu altyapısının satın alınmak suretiyle millileştirilmesi,

- İkinci aşama yeni demiryolu altyapı inşaatı,

1925 yılında yapılan ilk Demiryolu kongresi ile ülkedeki demiryolu ulaşım politikası ortaya konmuştur (Elmas ve Yıldızhan,1999:268). 1925 yılında kongrede benimsenen politikalar doğrultusunda sömürülen ülkeler için oluşturulan ağaç tipi ulaşım hattı yerini ağ tipi ulaşım hattına bırakmış ve böylece doğal kaynaklar, üretim merkezleri ve pazar alanlarına yayılan, ekonomiyi canlandıran bir ulaşım sistemine geçilmiştir. Kurtuluş Savaşından yeni çıkmış genç bir Cumhuriyet devleti için yapılan bu işler hiç de küçümsenemeyecek bir boyuttadır (Akgüngör ve Demirel, 2004:425).

1927 yılına gelindiğinde "Devlet Demiryolları ve Limanları İdaresi Umumiyesi" kurulmuş ve yapım ve işletme çalışmalarının tekelden yürütülmesi sağlanmıştır. Kuruluşun adı 1931 yılında "Devlet Demiryolları İşletme Umum Müdürlüğü" olarak değiştirildikten sonra 1953 yılında "Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları İşletmesi" adını alarak kamu iktisadi devlet teşekkülü haline getirilmiştir. TCDD 1983 tarihinde ise 2929 sayılı yasa ile "Kamu İktisadi Kuruluşu" haline getirilmiştir (TEBİAT Turizm, Ekonomi, Bilimsel Araştırma ve Tanıtma Merkezi, 1985:35).

Uygulanan bu politikaların neticesinde 1929 yılına gelindiğinde 1000 km uzunluğunda demiryolu yapımı tamamlanarak işletmeye açılmıştır (Elmas ve Yıldızhan,1999:268).

Cumhuriyetin ilan edildiği günlerde 1,734 km'si Ankara Hükümeti'nin, 2,352 km'si yabancı kuruluşlarının elinde olmak üzere toplam 4,086 km'lik demiryolu ağına

sahip olan Türkiye’de, 1938 yılında millileştirilenlerle beraber toplam 6,718 km demiryolu ağına erişilmiştir (TUSİAD, 2007:116).

Demiryollarını ön planda tutan uygulanan ulaştırma politikalarının sonucu olarak, 1923’te demiryollarında taşınan yük trafiği 167 milyon ton/km’den, 1939’da net 1,319 milyon ton/km’ye 1950’de 2,564 milyon ton/km’ye (TCDD, 2012:65) ton/km’ye ulaşmıştır. 1950’ye kadar demiryollarının Cumhuriyet öncesinden kalma bölümüne yenileri eklenmiş (TUSİAD, 2007:117) ve yol uzunluğu tali hatlarla birlikte 10,386 km’ye (bunun 8,452 km’si ana hattır) çıkmıştır.

Demiryolları, yukarıda da bahsedildiği gibi Cumhuriyet sonrası dönemde milli çıkarlar doğrultusunda yapılandırılmış, “milli ekonomi”nin yaratılması amaçlanarak, demiryollarının ülke kaynaklarını harekete geçirmesi hedeflenmiştir (TUSİAD, 2007:116). Bu dönemin belirgin özelliği, daha öncede bahsedildiği gibi 1932 ve 1936 yıllarında hazırlanan 1. ve 2. Beş Yıllık Sanayi Planlarında, demir-çelik, kömür ve makine gibi temel sanayilere öncelik verilmiş olmasıdır. Bu tür kütleli yüklerin en ucuz biçimde taşınabilmesi için demiryolu yatırımlarına ağırlık verilmiştir (Şahbaz, 2004:202). Demiryolu inşasının finansmanı, iç borç ve vergi gelirleri kullanılarak karşılanmıştır (Saatçioğlu, 2006:122).

Birinci Beş Yıllık Sanayi Planı, Türkiye’nin kalkınması ve sanayi altyapısını geliştirmesi için 1933- 1937 yılları arasında uygulanan planlıdır. Plan, önemli ölçüde Sovyetler Birliği’nin makine, araç-gereç ve teknik yardım desteği ile tasarlanmış ve yürütülmüştür. Birinci Beş Yıllık Sanayi Planı, belirli büyüme hedefleri tayin eden ve üretim tasarruf, yatırım, dış ticaret, ulaştırma gibi belli hedeflere ulaşılabilecek şekilde düzenleyip ayarlamak isteyen programlar olmayıp kamu kesimine ait yatırım programlardan ibarettir. Kurulan kamu hizmetleri, devlet eliyle yönetilmiş, devletçilik bu dönemin özelliği olmuştur. Devletçilik, devlet müdahalesini gerekli kıldığından, özellikle sanayi alanında kalkınma planına bağlanmıştır. İlk beş yıllık kalkınma planı 1932- 1933 yıllarında hazırlanmış ve 1934 yılında yürürlüğe girmiştir. Çok başarılı olan bu planın ardından hazırlanan ikinci beş yıllık kalkınma planı, İkinci Dünya Savaşının çıkışı nedeni ile uygulanamamıştır (İnşaat Mühendisleri Odası, 2006:26).

Bu ekonomik yönelim, sanayi için gerekli yükün (hammaddenin) ucuz yollarla taşınması hedefini de beraberinde getirmiş, dolayısıyla demiryolu yatırımlarına ağırlık verilmiştir. Bu dönemde, sanayi yatırımlarını ülke geneline yaymak hedefi ulaşım ağı seçiminde etkili olmuştur (İnşaat Mühendisleri Odası, 2006:24).

Bu nedenle, demiryolu hatları milli kaynaklara yönlendirilmiş, üretim merkezlerini tüketim merkezlerine, kırsal bölgeleri kentlere bağlayarak iktisadi bir

denge kurmak, demiryollarının geçtiği bölgelerde ki sosyal hayatın gelişmesini sağlamak diğer bir deyişle “*ilim, irfan ve medeniyet*” nuru akıtmanın (İnönü,1930) da aracı olarak görülerek, sanayinin yurt sathına yayılma sürecinde yer seçiminin belirlenmesinde yönlendirici olmuştur (TUSİAD, 2007:116) .

Cumhuriyet öncesi dönemde demiryollarının %70'i Ankara–Konya doğrultusunun batısında kalırken, Cumhuriyet döneminde (1923-1950) bu yolların %78.6'sı söz konusu hattın doğusuna döşenmiştir. Osmanlı İmparatorluğu döneminde batılı yatırımcıların ekonomik çıkarlarına hizmet etmek önceliğiyle belirlenen güzergahlardan Anadolu'da oluşturulan “ağaç” biçimindeki yapı daha önce de belirtildiği gibi, Cumhuriyet döneminde, ulusal bütünlüğün ve ulusal ekonominin gereksinimlerini karşılayan “ağ” biçimindeki yapıya dönüşmüştür (Yüksek, 1997:5).

Buna göre daha önce mevcut hammadelerin mümkün olan en ucuz biçimde sanayileşmiş ülkelerin üretim tesislerine ulaştırılması, nihai ürünün ise tüketicilere-pazara benzer biçimde en düşük maliyetle iletilmesi temeline dayanan ve tamamen hammadde işleyerek nihai ürün pazarlayan sanayileşmiş ülkelerin ticari çıkarları üzerine oturtulmuş demiryolu altyapı yatırımları terk edilmiştir. Bunun yerine hammadenin çıkarıldığı noktadan üretim tesislerine oradan da nihai ürünü tüm yurda mümkün olan en düşük maliyet ve en kısa sürede ulaştıracak, dolayısıyla ekonomiyi canlandıracak bir demiryolu ağı hedeflenmiştir (Onur'dan aktaran Bulut, 2007:8).

Demiryolları ağırlıklı politikaların uygulanmasına 1940 yıllarına kadar devam edilmiştir ancak 1940–1950 yılları arasında ise demiryolu inşasında bir duraklama dönemi yaşanmıştır. Cumhuriyetin ilanından, 1940 yılına gelinceye kadar yılda ortalama 190 km demiryolu inşa edilirken 1940–1950 yılları arasında toplam inşa edilen demiryolu uzunluğu ancak 300 km olmuştur. 1950 ye kadar yapılan hatların uzunluğu 3578 kilometre olup bunun 3208 kilometresi 1940 yılına kadar tamamlanmıştır (Koramaz'dan aktaran Bulut, 2007:2).

Bu dönemdeki karayolu politikalarına bakılacak olursa, Türkiye Cumhuriyeti, 1923'te Osmanlı İmparatorluğu'ndan bugünkü ulusal sınırlarımız içinde kalan alanda 4000 km'si iyi durumda 13 900 km stabilize ve 4 450 km toprak yol olmak üzere toplam 18 350 km. lik bir karayolu ağı devralmıştır. 1923 -1929 arasında stabilize yol şebekesinin uzunluğu 13 900 km'den 14 400 km'ye çıkartılmıştır (Elmas ve Yıldızhan,1999:268).

1929 yılında Nafia Vekaleti (Bayındırlık Bakanlığı) içinde Şose ve Köprüler Reisliği kurulmuş ve çıkarılan yol kanunu ile karayolu yapım çalışmalarına hız

verilmiştir (TUSİAD, 2007:94). Bu politikanın uygulanmasındaki amaç tahmin edilebileceği gibi demiryolunun ulaşamadığı noktalara ulaşımı sağlamaktır. Diğer bir deyişle karayolu demiryolunun bir ikamesi olarak değil aksine bütünleyicisi olarak değerlendirilmiştir.

Aynı dönemde deniz ulaştırma politikaları kapsamında, Cumhuriyet'in ilanının ardından 29 Temmuz 1925 tarih ve 2256 sayılı kanun ile İstanbul Liman İşleri İnhisarı T.A.Ş. kurulmuştur. Türkiye Cumhuriyeti'nin ulaştırma politikasının bir parçası olan deniz ulaştırması kapsamında millileştirme politikasına paralel olarak 23 Kasım 1934 tarihinde 2265 sayılı yasa ile İstanbul Liman İşleri Umum Müdürlüğü kurulmuştur (www.denizcilik.gov.tr).

Deniz ulaştırmasında planlı dönem öncesi yükleme\boşaltma rakamlarına bakılacak olursa, 1913 yılında Türk limanlarından 500,000 ton eşya yüklenmiş ve indirilmiş iken, 1960 yılında bu oran 5.5 milyon tona yükselmiştir. 1961'de limanlardan yüklenen eşyanın %29'u, boşaltılan eşyanın %30.6'sı, Türk bayraklı gemilerle taşınmıştır (TUSİAD, 2007:134).

Cumhuriyet döneminde deniz ulaşımının geliştirilmesi yönünde de önemli çabalar vardır. Bu amaçla, Birinci ve İkinci Sanayi Planında çeşitli büyüklükte ve farklı yerlerde limanların kurulması, gemi alımı ve işletilmesi planlanmıştır. İkinci Dünya Savaşının başlaması nedeniyle, istenilen gelişmeler sağlanamamış, kurulması düşünülen liman ve balıkçı barınaklarının çoğu savaş sonrası döneme kalmıştır. Savaş sonrasında, demiryolları ve deniz ulaşımı ihmal edilmiştir. İlk aşamada demiryollarının bağlantısını sağlamak üzere yapılması planlanan karayolları, 1950 sonrasında esas ulaşım sistemi olarak kabul edilmiştir (Avcı, 2005:89).

Diğer yandan deniz ticaret filosunun büyütülmesi bu dönemde daha hızlı olmuş, devlet deniz taşımacılığı büyük bir ivme ile gelişmiştir. Bu gelişmelerin yanında denizcilik ulaştırması kapsamında uluslararası kuruluşlara üyelik süreçleri geliştirilmiştir. Bu maksatla, 1958 yılında Uluslararası Denizcilik Örgütüne (IMO) üye olunmuş diğer yandan, Ulaştırma Bakanlığı'nın koordinatörlüğünde, denizciliğin hukuki, ekonomik ve teknik gelişimine entegre olmak için uluslararası kuruluşlar (IMO, OECD, UNCTAD) bünyesinde yapılan çalışmalara iştirak edilmiştir (TUSİAD, 2007:134).

Cumhuriyetin ilanından sonra 1923-1950 yılları arasında denizcilik ekonomisini geliştirmek üzere çeşitli yasal ve idari düzenlemeler de yapılmıştır. Daha önceki yıllarda kurulan "Osmanlı Seyrû Sefain İdaresi" 1923 yılında "Türkiye

Seyrü Sefain İdaresi" haline getirilmiştir. Yapılan düzenlemeler arasındaki en önemlisi, Kabotaj Kanununun 1 Temmuz 1926'da çıkarılmasıdır. Bu yasa ile yabancı şirketlerin genç Türkiye Cumhuriyeti deniz ekonomisiyle ilgili geçmişte aldıkları bütün özel haklar kaldırılmış ve karasularındaki her türlü denizcilik faaliyet hakkı Türk girişimcilerine verilmiştir. İdari yapılanma kapsamında ise; 1939 yılında "Devlet Denizyolları ve Limanları Umum Müdürlüğü", 1951 yılında da bu kuruluşun yerine "Denizcilik Bankası T.A.O.", 1983 yılında bütün denizcilik işletmelerini bünyesinde toplayan "Türkiye Denizcilik Kurumu Genel Müdürlüğü" kurularak ve 1985 yılında ise "Türkiye Denizcilik İşletmeleri Genel Müdürlüğü" adını almıştır (Sebetçi,1998:29).

Yatırımlar konusunda finansman sorunu ile karşı karşıya bulunan genç Türkiye Cumhuriyeti'nin, sürat üstünlüğünün yanında yüksek maliyetli yatırımlara ihtiyaç duyan ve aynı zamanda yoğun rekabet yaşanan hava ulaşırmacılığında da yatırım yapması uzun zaman aldı.

Bu konuda konuşlandığı coğrafya kendisine büyük üstünlükler ve fırsatlar sunmasına rağmen Türkiye'nin ilk sivil havacılık işletmesi 20 Mayıs 1933 tarih ve 2186 sayılı kanunla "Havayolları Devlet İşletmesi" adı altında kurulmuş ve ilk tarifeli sefer Ankara-Eskişehir-İstanbul arasında aynı tarihte gerçekleşmiştir (Sebetçi,1998:79).

Genç Türkiye Cumhuriyetinin 1950'lere kadarki uyguladığı ulaştırma politikalarına bakılacak olursa, öncelikle söylenebilecek ilk şey ağırlıklı olarak uygulanan altyapı yatırımları ve bu yatırımlar içinde demiryollarının ezici üstünlüğüdür. Diğer yandan demiryollarını destekleyici olarak karayollarına da yatırım söz konusudur. Ancak bu noktada sermaye sorunu tüm altyapı yatırımlarının önünde bir engel olarak karşımıza çıkmaktadır.

1.4.2.2. 1950'den Bugüne Kadar Olan Dönem

Bu dönemi de planlı kalkınma dönemi öncesi yani 1950-1963 ile 1963 ve sonrası olarak iki alt döneme ayırmakta fayda bulunduğu düşünülmektedir.

1.4.2.2.1. 1950-1963 Arası Dönem

1950'lere kadar demiryolu ağırlıklı ulaştırma politikaları bu tarihten itibaren önemli bir kırılma ve politika değişimi yaşamıştır.

1950 sonrasındaki dönemde, 1940-1950 döneminde başlayan ulaştırma politikalarındaki karayolu ağırlıklı değişim artarak devam etmiştir. Özetle belirtmek gerekirse bu dönemde karayollarının toplam ulaştırma içindeki payı (Bulut, 2007:17);

- Demiryolu taşımacılığına yapılan yüksek zamlar,
 - Sağlanan dış kredi desteği sayesinde montaja dayalı otomotiv sanayisinin yurda girişi,
 - Karayolu altyapısının iyileştirilmesine yönelik kapsamlı çalışmalar ve bu çalışmaların il/ilçe merkezleri ile köyler arasındaki bölümlerinin iyileştirilmesi veya yeniden inşa edilmesi faaliyetlerinden de sorumlu olacak Köy İşleri Bakanlığına bağlı olarak Yol, Su, Elektrik (Y.S.E.) Genel Müdürlüğünün kurulması (1965),
 - Karayolları inşasında kullanılacak techizatın tedariki maksadıyla ihtiyaç duyulan dış kredi kolaylıklarının sağlanması
 - O güne kadar sınırlandırılmış olan kamyon ithalatının serbest bırakılması,
- gibi faktörlerin de etkisiyle artmaya devam etmiştir .

Bu nedenler, bugün ulaştırma sistemleri arasında karayolu ile yapılan yük taşımacılığında % 90 ve yolcu taşımacılığında da % 95 gibi dengesiz bir dağılımın oluşmasına zemin hazırlamıştır (Akgüngör ve Demirel,2004:429).

Bu dönemde karayolu yatırımlarının ağırlığının artmasında başka gelişmelerin de rolü yadsınamaz. 1947 yılında, makine ve teçhizat için yardıma ihtiyaç duyulması nedeniyle Türkiye'nin de Marshall Planına alınması ve bu plandan 615 milyon dolar yardım yapılması isteminde bulunmasıyla başlayan bir süreç söz konusudur. Bu süreç ABD ile imzalanan 4 Temmuz 1948 tarihli Ekonomik İşbirliği Anlaşması'nın 8 Temmuz 1948'de 5253 sayılı yasayla onaylanmasıyla birlikte Türkiye'nin Marshall Planı'na dahil edilmesi ile devam etmiştir (Yüksek, 1997:4).

Bu anlaşmayı izleyen aylarda ABD Federal Karayolları Örgütü (Federal Bureau Of Public Roads) Genel Müdür Yardımcısı Harold E. HILTS başkanlığındaki bir uzmanlar heyeti tarafından "Hilts Raporu" adıyla bilinen ve "Türkiye'nin Yol Durumu" başlığını taşıyan bir rapor hazırlanarak dönemin Bayındırlık Bakanlığına sunulmuştur. "Hilts Raporu"nda, karayolu taşımacılığının demiryolları üzerindeki üstünlüğü görüşü savunulmuş, karayolu taşımacılığının demiryoluna oranla daha ucuz bir taşımacılık türü olduğu iddia edilmiş ve ABD'den örnekler verilerek bu görüş kanıtlanmaya çalışılmıştır (Yüksek, 1997:6).

Hilts Raporunda ana hatlarıyla; yatırım önceliğini karayolu yapımına verilmesi ve bunun için Bayındırlık Bakanlığı'na bağlı Yollar Genel Müdürlüğü'nün

idaresinde bağımsız bir tüzel kişiliğe sahip bir Karayolları Genel Müdürlüğü'nün kurulmasının gerekliliği üzerinde durulmaktadır. Raporda ayrıca, karayolu taşımacılığının demiryoluna kıyasla daha ucuz bir taşımacılık olduğu savunulmaktadır. Bu suretle Türkiye demiryollarının Van'a kadar uzatılmasına gerek olmadığı 35.000 km.lik karayoluna ihtiyaç duyulduğu vurgulanmaktadır (İstemihan,2001:34).

Şubat 1948'de Bayındırlık Bakanlığına sunulan söz konusu rapora istinaden ve raporun önerileri doğrultusunda dokuz yılda gerçekleştirilmesi öngörülen bir ulaştırma planı hazırlanmış ve Bakanlar Kurulu'nun 8 Ağustos 1948 tarihli ve 3/7840 sayılı kararı ile onanmıştır (Yüksek, 1997:6).

ABD ile İktisadi İşbirliği Anlaşması imzalaması ve Hilts Raporunun kabul edilmesiyle başlayan bu dönemde "Hilts Raporu"nda yer alan önerilere paralel olarak (Yüksek, 1997:6) ABD'nin Federal Yollar İdaresi ile işbirliği yapılmış ve Marshall Yardımı çerçevesinde, makineli yol yapımı için makine parkı sağlanarak çok sayıda mühendis ABD'de eğitime gönderilmiştir (Elmas ve Yıldızhan,1999:268).

1948 tarihi Cumhuriyet Dönemi ulaştırma politikalarında yapılan önemli değişiklikler nedeniyle bir kırılma noktası olarak değerlendirilebilir. Söz konusu politika değişikliklerinin etkilerinin günümüze kadar taşındığı düşünülmektedir. Bu tarihten itibaren demiryolu ağırlıklı ulaştırma politikaları terk edilmiş yerine karayolu yatırımlarının ağırlıklı olduğu yeni bir ulaştırma politikaları dönemi başlamıştır. Böylelikle demiryollarının taşıma payı düşerken karayolunun artışa geçmiştir.

Diğer yandan, 1948 yılını milad olarak kabul edebileceğimiz bu dönemde ulaştırma politikalarındaki değişikliklerin yanında yaklaşımlarda da değişimler yaşanmıştır. Şöyleki, asıl olanın karayolunun devamlı suretle bakım altında tutulması gerekliliği anlaşılmış diğer yandan karayolu yapımında kazma kürek ile yol inşası yerini ABD ile imzalanan Ekonomik İşbirliği Anlaşması kapsamında tedarik edilen makinelerle yol inşası tekniğine geçilmiştir (TUSİAD, 2007:94).

Bu dönemde değişimlerin bir devamı olarak algılanabilecek diğer bir değişiklik ise tüm bu faaliyetleri planlayacak, kurumlararası koordinasyonunu sağlayacak ve uygulayacak bir kurum olarak düşünülen 1 Mart 1950 yılında çıkartılan bir yasa ile Ulaştırma Bakanlığından bağımsız olarak kurulan Karayolları Genel Müdürlüğü'dür (Yüksek, 1997:8). Bu noktada söz konusu kuruluşun Ulaştırma Bakanlığına değil de Bayındırlık Bakanlığına (Yüksek, 1997:6) bağlı olarak kurulması dikkate ve düşünölmeye değer bulunmaktadır.

1952–1962 yılları arasında Karayolları Genel Müdürlüğü bütçeleri devlet bütçesinin %10'u düzeyine ulaşmıştır. Karayolları Genel Müdürlüğünün bütçe içerisindeki payı artarken diğer yandan demiryollarının da genel taşıma payı içerisindeki payı düşmeye başlamıştır. Bu dönemin başlarında demiryolunun toplam ulaştırma içindeki payı yük taşımacılığında % 78, yolcu taşımacılığında % 42 iken bu oranlar izlenen karayolu ağırlıklı politikalar sonucu yük taşımacılığında % 48, yolcu taşımacılığında % 24'e gerilemiştir (Koramaz'dan aktaran Bulut, 2007:4).

Bu dönemde, karayolları, kamu girişimciliği biçiminde ve dış teknik yardımlar da kullanılarak geliştirilmiştir. Bu yatırımlar sonucu, her mevsim kullanılabilen, sert yüzeyli yolların uzunluğu, 1950'de 1700 km'den, 1955'te 3500 km'ye ve 1965'te 10 750 km'ye yükselmiştir. Aynı dönemde, devlet karayollarının toplam uzunluğu, 24 bin km'den yaklaşık 35 bin km'ye çıkmıştır. Uygulanan karayolu ağırlıklı ulaştırma politikasının doğal bir sonucu olarak dönem boyunca sisteme sadece 224 km. demiryolu eklenerek toplam demiryolu uzunluğu 7895 km'ye ulaştırılabilmektedir (Elmas ve Yıldızhan,1999:272).

Bahsedilen faktörlerden kaynaklı uygulanan ulaştırma politikaları sonucu, artan karayolu miktarına paralel olarak karayollarının yük ve yolcu taşınmasındaki payı da hızla artmıştır. Karayolları, toplam yolcu taşımacılığında, 1950'de %46 dolayında, yük taşımacılığında ise %17 dolaylarında bir paya sahip iken 1960'da bu oranlar sırasıyla %67 ve %37'ye yükselmiştir.

Türkiye'deki kapalı köy ekonomilerini her yere ulaşım sağlayabilen karayolu ulaştırması ile açmak o dönemlerde benimsenen bir politika olmuştur. Ancak diğer ulaştırma türlerinin ihmal edilerek sadece karayoluna ağırlık verilmesi ilerleyen dönemlerde ulaştırma sektöründe yapısal sorunlara yol açmıştır (Kurt,2010:34).

1923–1950 yılları arasındaki Türkiye'nin olanakları ve teknolojisi ile günümüz Türkiye'sinin olanakları ve teknolojisi karşılaştırıldığında, demiryollarına yarım asrı aşkın bir süredir neredeyse ray döşenmediği görülmektedir. Tablo 3'de görüldüğü gibi sınırlı olanaklara sahip olunan 1923-1950 yılları arasında yıllık ortalama 134 km demiryolu inşa edilirken, 1951 sonrasında ortalama 16 km ile neredeyse yerinde sayılmaktadır (TMMOB,2012:6).

Tablo 3: Demiryolu Anahat Yapımı

Demiryolu Yapımları (Anahatlar)		
	Km	Ortalama Yıllık Hat İnşası (Km)
Cumhuriyet Öncesi	4.136	66
1923-1950	3.764	134
1951 ve sonrası	972	16
2010 Sonu Toplam Ana Hat	8.722	
2010 Sonu Hızlı Tren hat Uzunluğu	872	
Toplam Ana Hat Uzunluğu	9.594	135
2010 Sonu İtibariyle İltisak-İstasyon yolları	2.346	
Toplam Yol Uzunluğu	11,940	

Kaynak: TCDD Demiryolu Sektör Raporu, 2012

Demiryollarında ve karayollarında bu “derin” ve “keşkin” ulaştırma politika değişimleri yaşanırken diğer yandan bahsedilen dönem içerisinde deniz ulaştırmasında uygulanan politikalar ve etkilerine bakılacak olursa, deniz ticaret filosu 1950 - 1960 döneminde %70 dolayında artmıştır. Büyüme daha çok özel sermayenin dış ticaretinde kullanılan deniz ulaşım araçlarının satın alınmasıyla gerçekleşmiştir. Buna ek olarak, Denizcilik Bankası ve Deniz Nakliyatı Anonim Ortaklığı KİT olarak örgütlenmiş ancak tüm bu çabalara rağmen deniz ulaşımındaki gelişmeler sınırlı kalmıştır (Elmas ve Yıldızhan,1999:268).

1.4.2.2.2. 1963'den Bugüne Kadarki Dönem (Planlı Kalkınma Dönemi)

Ulaştırma politikaları sorunsalına tarihsel süreç ve perspektif açısından bakıldığında görülen kırılma noktalarının en önemlilerinden bir tanesi de planlı kalkınma dönemine geçiştir.

Türkiye’de ulaştırma sektörüne ilişkin politika çerçevesini belirleyen başlıca belge, Başbakanlık Devlet Planlama Teşkilatı (DPT) tarafından hazırlanan Kalkınma Planlarıdır. 2007 yılına kadar 5 yıllık dönemler için hazırlanan, 2007 yılından itibaren ise 7 yıllık dönemler için hazırlanmaya başlanan bu planlarda ülkenin çeşitli sektörlerinin yanı sıra ulaştırma sektörünün sorunları, gelişme eğilimleri, öncelikleri

ve sektöre ilişkin hedefler belirlenmekte; bu tespitler doğrultusunda yatırım programları hazırlanarak sektördeki yatırımlara bütçeden pay ayrılmaktadır. Kalkınma Planları ulaştırma sektörünü karayolu ulaştırması, demiryolu ulaştırması, denizyolu ulaştırması, havayolu ulaştırması ve kent içi ulaşım olmak üzere beş alt başlık altında incelemekte ve gelişme hedeflerini de bu doğrultuda oluşturmaktadır (Sutcliffe, 2010:15).

Bu dönemde, 1963 yılından itibaren 1961 Anayasası ile anayasal bir kurum olarak kurulan Devlet Planlama Teşkilatı (DPT) tarafından hazırlanan beşer yıllık kalkınma planlarının uygulanmasına geçilmiştir. Bu planlar ile Türkiye, kaynakların verimli kullanılması ve kalkınmanın hızlandırılması amacıyla planlı bir döneme girmiştir (Bulut, 2007:35).

Türkiye Cumhuriyetinin gelişimi sürecinde beş yıllık plan dönemlerine gelirken ulusal ulaştırma politikalarının yönetimindeki sahipsizlik de ortaya çıkmaya başlamıştır (Tekin, 1998:63).

Bu planlarda, pek çok alanda ileriye dönük hedefler belirlemek, stratejiler geliştirmek ve topluma bakış açıları sağlayan politikaları tespit ederek uygulamayı yönlendirmek amaçlanmaktadır. Bu çerçevede ulaştırma sektörünün mevcut durumu ve geleceği ile ilgili olarak kalkınma planlarında çeşitli hedefler belirlenmiş, politikalar ortaya konmuş ve öneriler getirilmiştir (Pampal ve diğerleri, 2002:38).

Kalkınma planlarında aşağıdaki 5 kalkınma eksenini esas olarak kabul edilmektedir;

- Rekabet edebilirliği artırmak,
- İstihdamı artırmak,
- Beşeri sermayeyi ve sosyal dayanışmayı güçlendirmek,
- Bölgesel kalkınma sağlamak,
- Kamu hizmetlerinin kalitesini ve etkinliğini artırmak,
- Bu ekonomik büyüme ve sosyal gelişimi sürdürülebilir bir şekilde sağlamak.

Türkiye’de ulusal ulaştırma politikasının ana konuları, ulaştırma modlarının entegre bir model içerisinde maksimize edildiği, dengeli, rasyonel ve verimli bir ulaştırma altyapısı yaratmaktır. Bu bağlamda planlı dönemde, yük taşımacılığını demiryollarına kaydıran, ana limanları lojistik merkezlere dönüştüren ve ulaştırma modlarında emniyeti vurgulayan politikaların izlenmesi ve böylece, ulaştırma sistemini daha verimli, emniyetli ve AB ile bütünleşmiş hale getirerek, ülkenin kalkınma düzeyinin artırılması hedeflenmiştir (Ulaştırma Bakanlığı, 2007:5).

Ulaştırma sektörü için stratejik amaç “ülkenin rekabetçi gücünü artıracak hızlı ve emniyetli ulaştırma altyapısının oluşturulması” olarak tanımlanmıştır. Stratejik amaca uygun olarak, Dokuzuncu Kalkınma Planı ulaştırma politikası için dört tematik konu ileri sürmektedir (Ulaştırma Bakanlığı,2007:10):

- Etkili bir ulaştırma sisteminin kuruluşu,
- Geliştirilmiş emniyet ve güvenlik,
- Avrupa ve komşu ekonomilerle bütünleşme,
- Çevresel ve finansal sürdürülebilirlik,

Buna paralel olarak, plan hedefleri belirlenirken, ekonomik kalkınmanın getireceği sanayileşme, kentsel nüfus artışı, taşıt sahibi olma oranının yükselmesi, altyapı standartlarının iyileştirme gereksinimi gibi olgular temel alınmıştır. Sanayileşme sürecinde ulaştırma hizmetlerine doğacak talebi karşılayacak bir sistem oluşturulması hedeflenmiş, ancak dönem sonunda sanayileşmenin yarattığı ulaşım talebiyle ulaştırma sektörünün gelişiminde etkin bir bağlantı kurulamadığı gözlenmiştir (Tekin, 1998:64).

Diğer yandan bahsedilen bu olumsuzluklar bütün planlarda;

- İdari düzensizliklere,
- İşletme bozukluklarına,
- Planlama/araştırma yetersizliklerine,
- Yetersiz personele, bağlanmıştır (TMMOB,2012:19).

Planlı dönemde bir yandan hedefler belirlenirken diğer yandan yatırımların paylaştırılması da yönetilmiştir. Bu çerçevede, yatırımların ulaştırma türleri arasındaki dağılımına bakmak gerekirse, Tablo 4’de yatırımların ulaştırma sistemleri arasında dağılımları yer almaktadır (DPT,2001:19).

Tablo 4: Ulaştırma Türlerine Göre Planlanan Yatırımlar ve Gerçekleşme Payı

	I. BYKP		II. BYKP		III. BYKP		IV. BYKP		V. BYKP		VI. BYKP		VII. BYKP	
	P %	G %	P %	G %	P %	G %	P %	G %	P %	G %	P %	G %	P %	G %
Karayolu	71.2	71.2	72.7	72.7	52.0	74.6	60.7	74.6	49.2	43.3	78.9	82.7	68.6	68
Demiryolu	17.5	17.5	18.8	18.8	22.4	13.9	24.6	10.6	21.9	16.0	8.5	7.2	7.8	7.5
Diğer	11.3	11.3	8.5	8.5	25.6	11.4	14.7	14.8	28.9	40.7	12.6	10.1	23.6	24.5

Kaynak: Pampal ve diğerleri, 2002

Konuya sabit sermaye yatırımlarının (kamu/özel) dağılımı açısından bakış Tablo 5’de yer almaktadır. 1980 yılında %9,7 olan özel sektör sabit sermaye

yatırımlarının 2003 yılında 31.7'ye yükselmesi özel sektörün ulaştırma yatırımlarına ayırdığı fonun bir göstergesi olarak dikkat çekmektedir.

Tablo 5: Ulaştırmada Sabit Sermaye Yatırımları

Yıllar	Sabit Sermaye Yatırımları (Kamu %)	Sabit Sermaye Yatırımları (Özel %)
1980	20,8	9,7
1981	19,7	15,3
1982	21,3	16,2
1983	23,5	16,9
1984	25,0	17,2
1985	28,0	17,0
1986	29,3	13,8
1987	33,9	11,7
1988	29,7	9,1
1989	30,1	8,8
1990	34,0	10,7
1991	36,6	10,8
1992	36,5	14,7
1993	42,6	18,8
1994	38,4	11,5
1995	30,2	16,4
1996	34,7	17,4
1997	34,8	21,6
1998	34,1	20,7
1999	36,9	20,0
2000	35,2	27,9
2001	27,1	23,6
2002	27,5	26,0
2003	27,3	31,7

Kaynak : TÜSİAD Raporu, 2007

Söz konusu kalkınma planlarında ele alınan ve yer bulan ana politika ve sorunlar incelendiğinde uygulanan ulaştırma politikalarının tarihsel süreç içinde değişimleri daha açık bir biçimde görülebilmektedir.

Bu nedenle aşağıda, kalkınma planlarına uygulanan ulaştırma politikaları ve sonuçlarının belirlenmesi penceresinden bakılacak ana politika sahalarında kalkınma planlarında öngörölen hedefler ve öz eleştiriler her ulaştırma türü için ayrı ayrı yer alacaktır.

1.4.2.2.2.1. 1963'den Bugüne Karayolu Ulaştırma Politikaları

Dünyada ana ulaşım türü olarak kullanılan kara yolu ulaşımının; noktalar arasında kesintisiz taşımaya olanak vermesi, bu taşıma sisteminin esnek yapısı, hızı ve taşıma sistemleri geçişlere uyumlu olması karayolu taşımacılığının giderek gelişmesine olanak vermiştir. Ancak, bu gelişmelerle beraber yarattığı trafik kazaları ve trafik tıkanıklıkları, diğer ulaştırma türlerine kıyasla yarattığı daha fazla hava kirliliğı, gürültü, ayrıca tüketilen akaryakıt atıklarının su ve toprak kirlenmesine yol açması, yoğun trafiğıe sahip karayollarında ekolojik dengenin bozulması, gelişmiş ve kimi gelişmekte olan ölkelerin diğer taşıma sistemlerine yönelmesi sonucunu doğurmuştur (TMMOB, 2012:1).

Artan ulaşım talebine uygun demiryolu ve denizyolu fiziki altyapısının zamanında gerçekleştirilememesi ve kapıdan kapıya taşımacılık için en uygun ulaştırma türünün karayolu taşımacılığı olması, yük ve yolcu taşımalarının ağırlıklı olarak karayolu ağında yoğunlaşmasına neden olmuştur (DPT, 2007:14).

Ulaştırma içindeki payı giderek artan karayollarında yasal düzenlemelerin bir ihtiyaç ve gereklilik olduğı noktasından hareketle Üçüncü Plan döneminde karayollarında taşımının örgütlenmesi, taşıma işlerine ilişkin yasal düzenlemelerin gerçekleştirilmesi için gerekli işlemlerin tamamlanması öngörölmüş, ancak, planlanan hedefler gerçekleştirilemediğı için Beşinci Plan ve Altıncı Plan dönemlerinde de konu benzer biçimde yer almıştır. Karayollarında yük ve yolcu taşımacılığı ile ilgili esasları belirleyecek olan Karayolu Taşıma Kanunu Sekizinci Plan döneminde ancak gerçekleşebilmiştir (Elmas ve Yıldızhan,1999:267).

Daha önce de değinildiğı üzere planlı dönem ağırlık olarak karayolu ulaştırması politikalarının üretilerek uygulandığı bir dönem olduğundan, karayollarının altyapı ve fiziki şartlarının iyileştirilmesi yönünde de kalkınma planlarında birçok husus yer almıştır. Bu kapsamda, Dördüncü ve Beşinci Plan dönemlerinde devlet ve il yollarında, geçit vermeyen ve kaplamasız yol kalmaması, köy yollarında yeni yol yapımı yanında yolların fiziki şartlarının yükseltilmesi, Altıncı Plan döneminde ise devlet yollarının tamamı ve il yollarının yüzde 70'inin asfalt

kaplamalı duruma getirilmesi hedefleri yer almıştır. Ancak söz konusu hedefler gerçekleştirilemediği için benzer hedefler Yedinci, Sekizinci ve Dokuzuncu Plan dönemlerinde de yer almıştır (Elmas ve Yıldızhan,1999:268).

Planlı dönemde, açıkça görüldüğü üzere, planlama sadece kağıt üzerinde kalmıştır. Benzer hedeflerin her plan döneminde yeniden hedefler arasında yer alması bunun bir göstergesi olarak karşımıza çıkmaktadır. Her plan döneminde hedefler arasında yer almasına rağmen ulaşılamayan hedefler aslında ulaştırmada bir politikasızlığın da göstergesidir. Her plan döneminde tekrarlanan hedefler uzun dönemli politika belgesinin yokluğuna işaret etmektedir.

1980'li yıllarda daha önce değinildiği gibi karayolu ağırlıklı politikaların uygulandığı bir dönemdir. Planlı dönemde karayolları ve otoyollara yönelik bu tercih beraberinde gelişmiş bir karayolu taşıma filosu ortaya çıkarmıştır. Rekabet gücü görece yüksek olan bu karayolu filosu uluslararası taşımacılıkta gelişme göstermiştir. Dolayısıyla karayolu üzerinden ülkelerarası taşımacılık Türkiye ekonomisi için önemli bir gelir kaynağı olmuştur.

1980'li yıllar ulaştırma politikaları açısından diğer bir kırılma noktası olarak karşımıza çıkmaktadır. Bu tarihten sonra ulaştırma politikaları otoyol inşasını desteklemeye başlamışlardır. Bu durum taşıma sistemleri arasında dengenin karayolu lehine daha da bozulmasına neden olmuştur.

Ülkemizde tam da bu dönemde; petrol tüketimine dayalı ve 1950'li yıllardan beri uygulanan tek tercihli karayolu ulaşım politikalarının radikal bir şekilde diğer ulaşım sistemlerine dönüştürülmesi gerekirken yatırımlar ağırlıklı olarak karayolu ulaşımına yönelik olarak devam etmiştir. Bununla da yetinilmeyerek 1980'li yıllarda transit yol yapımı üstlenilmiştir. Bu çerçevede ülkemiz ve 8 Batılı ülke; azalan iş hacimlerini geliştirebilmenin yolu olarak TEM (Trans European Motorways) idaresi adı altında birleşerek 3 bin 600 km'lik kısmı ülkemizde olmak üzere 9 bin km'lik bir otoyol projesi geliştirerek uygulamaya koymuştur. Otoyol yapım projelerinin fizibil olup olmadığı değerlendirilmeden, uluslararası finans kuruluşlarının kredileri ile gerçekleştirilmiştir. Otoyolun 1 km'sinin yapım maliyeti; tek hatlı, sinyalizasyonlu ve elektrifikasyonlu bir demiryoluna göre düz arazide 8 kat, orta engebeli arazide 5 kat daha pahalıdır (TMMOB, 2012:5).

Tüm bunlara rağmen politika üretenlerin otoyolları desteklemelerinin temel nedeni; otoyolların hızlı, güvenli ve konforlu bir ulaşım gerçekleşmesine olanak sağlamasıdır. Bu yönüyle de bir ülkede otoyolların yapılması kuşkusuz gereklidir. Ancak ülke koşullarının çok iyi bir şekilde araştırılması ve mevcut kaynakların ona göre değerlendirilmesi de bir zorunluluktur (Akgüngör ve Demirel, 2004:425).

Bu politikanın bir devamı ve bir noktada gereği olarak, Türkiye’de Ro-Ro taşımaları 1977 yılında Deniz Nakliyatı T.A.Ş tarafından alınan 2 geminin İtalya hattına konması ile başlamış, 1982 yılında gemi adedi 4’e çıkarılarak Köstence hattı açılmıştır (DPT,2001:5).

Bunlar, gerçekte o dönem Bulgaristan başta olmak üzere diğer Balkan ülkeleri ile yaşanan siyasi ihtilaflar, geçişlerde yaşanan kota vb. kısıtlamalar nedeniyle de bir çözüm olarak ortaya çıkmıştır.

Ülkelerarası taşımacılıkta rekabetçi pozisyonunu korumak isteyen Türkiye kara nakliye filosunun daha sonraki süreçte uluslararası taşımalardaki seyri daha çok uluslararası politik ve askeri gelişmelere paralel olarak seyretmiştir. I. Körfez savaşı olarak adlandırabileceğimiz savaş Türk kara nakliyecilerine yeni pazarlar ve taşıma hatları sunarken eski Yugoslavya’nın dağılması ile neticelenen savaş tersine büyük pazar olan Batı Avrupa’ya ulaşma engel olmuştur.

Batı Avrupa pazarına ulaşmak için UND tarafından UND Denizcilik A.Ş. ve UND Ro-Ro A.Ş. isimli iki şirket kurulmuş ve satın aldıkları iki gemi ile İstanbul-İtalya Ro-Ro seferleri başlatılarak savaş atmosferinde bulunan Balkanlar coğrafyasını atlamışlardır (<http://www.und.org.tr/tr/page.asp?id=12>, son erişim 01.09.2012). Bu durum Türk karayolu işletmelerinin intermodal anlamda önemli bir girişimi olarak değerlendirilmektedir (TUSİAD,2007:95).

Uluslararası karayolu taşımacılığında, Ulaştırma Bakanlığınca taşımacılığımız için engel teşkil eden geçiş belgeleri kotaları, yüksek seviyedeki geçiş ücretleri ve bazı gümrüklerde karşılaşılan problemler gibi konuların çözüme kavuşturulması hedeflenmiştir. Karayoluna alternatif güzergâh olan Ro-Ro taşımalarının geliştirilmesi ve yeni Ro-Ro hatlarının işletmeye açılması için yapılan çalışmalar da yukarıda örnekleriyle belirtildiği üzere olumlu sonuçlar vermiştir (DPT,2001:6).

TIR sözleşmesine üyelik ile başlayan bu politikaların sonunda Türkiye Ro-Ro seferleri ile kara taşımacılığına farklı bir açılım sağlamış bu sayede uluslararası rekabette üstünlük elde etmiştir. Ayrıca uygulanan bu politikaların bir sonucu olarak kara taşımacılığında esneklik sağlanmış, uluslararası politikadan ve gerilimlerden doğrudan etkilenen sektör kendisine seçenekler yaratmıştır. Benzer biçimde Suriye’de 2012 yılında yaşanan iç karışıklıklar sonucu oluşan güvensiz ortam yine Mersin-Port Said arasında başlatılan Ro-Ro seferleri ile aşılmıştır.

Tablo 6: 2011 Yılı İtibariyle Aktif Uluslararası Ro-Ro Hatları

Sıra Nu	Hat Yönü	Hat Ülkeleri
01	Pendik-Trieste	Türkiye-İtalya
02	Çeşme-Trieste	Türkiye-İtalya
03	Mersin-Trieste	Türkiye-İtalya
04	Ambarlı-Trieste	Türkiye-İtalya
05	Pendik/Ambarlı- Toulon	Türkiye-Fransa
06	Mersin-PortSaid	Türkiye-Mısır
07	Haydarpaşa-Ilichevsk	Türkiye-Ukrayna
08	Haydarpaşa-Köstence	Türkiye-Romanya
09	Samsun-Novorossiysk	Türkiye-Rusya
10	Pendik-Köstence	Türkiye-Romanya
11	Zonguldak-Kırım	Türkiye-Ukrayna
12	Mersin-Tripoli	Türkiye-Lübnan

Kaynak: TOBB, 2012

Ro-Ro taşımalarına yönelik uygulanan ulaştırma politikalarının başarılı olduğu düşünüldüğünden politika uygulamasına devam edilmiştir. Bu kapsamda, uluslararası düzenli Ro-Ro hatlarında taşınan araç sayısı 2002 yılında 200.016 iken, 2012 yılında %102 artışla 403.822' ye ve son üç yılda 14 yeni Ro-Ro hattı daha devreye alınarak, aktif Ro-Ro hattı sayısı 21' e çıkarılmıştır (Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı, 2013: 4).

Ayrıca 5-7 Eylül 2013 tarihleri arasında gerçekleştirilen 11. Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Şûrası Sonuç Bildirgesinde "Tüm Sektörler İçin Genel Hedefler" arasında "Ülkemizin mevcut Ro-Ro hatlarının yanısıra, Afrika ve Orta Asya'da yer alan ülkelere yönelik yeni Ro-Ro hatlarının kurulması, Karadeniz'deki Ro-Ro hatlarının yaygınlaştırılması" hedefi de yer almıştır (Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı, 2013: 10).

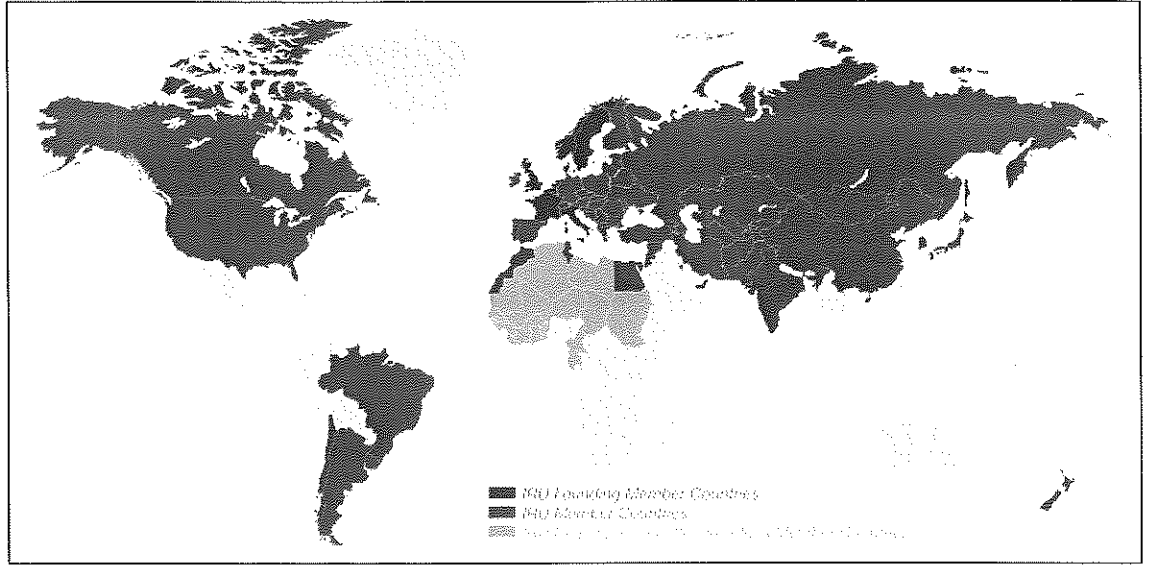
Tablo 7: 2003-2010 Yılı Ro-Ro Hatları İtibariyle Araç Taşımaları (Adet)

BÖLGE	HATLAR	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
MARMARA	PENDİK/ HAYDARPAŞA-								
	TRIESTE	107,135	112,602	107,64	119,088	160,203	149.062	111.401	116.815
	AMBARLI	-							
	TRIESTE	32,591	37,888	33,333	38,954	41,085	39.998	30.372	37.627
	PENDİK/ HAYDARPAŞA-								
AKDENİZ	MARSİLYA	0	0	0	0	0	0	0	7.480
	TEKİRDAĞ-	0	0	0	0	0	0	0	9.269
	TOULEN								
	BÖLGE								
	TOPLAMI	139.726	150.490	140.973	158.042	201.288	189.060	141.773	171.191
EGE	TAŞUCU-GİRNE	13,404	33,241	38,768	35,56	33,393	32,305	31.032	36.071
	MERSİN-								
	MAGUSA	9,354	13,112	15,985	13,488	12,938	23,766	19.966	19.107
	MERSİN-	0	0	0	0	0	0	12019	28.571
	TRIESTE								
KARADENİZ	MERSİN-	0	0	0	0	0	0	0	889
	İSKENDERİYE								
	BÖLGE								
	TOPLAMI	22.758	46.353	54.753	49.048	46.331	56.071	63.017	84.638
	ÇEŞME	-							
KARADENİZ	TRIESTE	27.559	28.280	29.591	30.889	36.717	30.039	24.808	27.179
	BÖLGE								
	TOPLAMI	27.559	28.280	29.591	30.889	36.717	30.039	24.808	27.179
	ZONGULDAK-								
	UKRAYNA	8.739	9.153	15.629	19.147	27.099	23.632	20.476	19.573
KARADENİZ	SAMSUN-								
	NOVOROSSISKY	14.582	21.090	26.781	27.120	29.598	21.148	9.280	15.145
	TRABZON-								
	SOCHI	1.609	3.512	3.403	6.574	7.180	10.150	7.066	5.078
	RİZE-POTI	5.372	5.032	3.648	742	0	0	0	0
KARADENİZ	BÖLGE								
	TOPLAMI	30.302	38,787	49.461	53.583	63.877	54.930	36.822	39.796
	GENEL								
	TOPLAM	220.345	263.910	274.778	291.562	348.213	330.100	266.420	322.804
	TOPLAM	220.345	263.910	274.778	291.562	348.213	330.100	266.420	322.804

Kaynak: Denizcilik Müsteşarlığı, 2011

Bu dönemde; karayolu ulaşımına yönelik olarak uygulanan politikalardan önemli bir tanesi de uluslararasılaşmadır. Birleşmiş Milletler Teşkilatı bünyesindeki, Uluslararası Karayolu Taşımacılık Birliği (International Road Transport Union-IRU) tarafından 15.1.1959 tarihinde Cenevre’de imzalanan TIR (Transit International Routier) sözleşmesine Türkiye’nin de 1965 yılında taraf devlet olarak imza koymasındır. Bu anlaşma 11 ülke (Avusturya, İsveç, Portekiz, Bulgaristan, Finlandiya, Macaristan, Fransa, Malta, İsviçre, Tunus ve Yugoslavya) arasında imzalanan birleşik taşımacılığına (karayolu, demiryolu, havayolu, su yolları) ve konteyner kullanılmasına izin veren bir sözleşmedir (http://www.iru.org/en_history_and_mission). Bu anlaşma ile ülkelerarası ticari eşya naklinde gümrük formaliteleri basitleştirilmiştir.

Şekil 5 : IRU Üyesi Ülkeler



Kaynak: www.iru.org, Son erişim: 03.09.2012

TIR sistemi olarak adlandırılabilen bu sisteme dahil olunmasıyla birlikte uluslararası karayolu taşımacılığı sistemli bir şekle girmiştir. Uygulanan bu politikanın sonucu ve zincirleme devamı olarak aşağıdaki gelişmeler yaşanmıştır (TUSİAD,2007:95),

- 1967 yılında kara nakliyeciliğine ilk teşvik kararnamesi yayınlanmış,
- Araçların yurtdışına çıkışlarında döviz tahsisi sağlanmaya başlanmış,
- 1968 yılında Dünya Bankası kredisi ile uluslararası nakliyecilik için yatırımlara başlanmış,
- 6 Eylül 1974 tarihinde uluslararası kara taşımacılığının ilk meslek örgütü olan Uluslararası Nakliyeciler Derneği (UND) kurulmuş,
- 20 Mayıs 1985 tarihinde Köstence-Trabzon arasında Romen bandıralı Paulis isimli gemi ile ilk Ro-Ro seferi yapılmıştır.

Uluslararası karayolu taşımacılığında yaşanan rekabetin bir parçası olarak tehlikeli yüklerin taşınması konusu da karşımıza çıkmaktadır. Bu kapsamda, Türkiye 46. üye devlet olarak ADR Konvansiyonuna (Tehlikeli Eşyaların Karayoluyla Uluslararası Taşınmasına İlişkin Avrupa Anlaşması) taraf olmuştur. Diğer taraftan, uygulanan bu politikaya paralel olarak, Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı'nın yeniden yapılandırılması sürecinde "Tehlikeli Mal ve Kombine Taşımacılığı Genel Müdürlüğü"nün kurulmuş olması önemli bir gelişmedir. Bu gelişmenin Türkiye'nin tehlikeli yük taşımacılığına uyumunu hızlandıracağı, bu

sayede uluslararası karayolu taşımacılığında rekabet üstünlüğü elde edilebileceği düşünülmektedir (TOBB,2012:23).

Diğer yandan, karayolu taşımacılığının en önemli girdilerinden olan akaryakıt maliyetlerinin düşürülmesi maksadıyla teşvik politikaları uygulanmıştır. Bu çerçevede, uluslararası karayolu taşımacılığında kullanılan akaryakıt 27.04.2006 tarihli ve 5493 sayılı Kanunla Özel Tüketim Vergisi Kanununa ve Katma Değer Vergisi Kanununa eklenen maddelerle yalnızca yurt dışına çıkışlarda “Özel Tüketim Vergisi” ve “Katma Değer Vergisi”nden istisna edilmiştir. 2006/10784 sayılı Bakanlar Kurulu Kararı ile istisna uygulanacak sınır kapıları ise Ambarlı, Gürbulak, Çanakkale Kepez, Çeşme, Pendik, İpsala, Tekirdağ, Kapıkule ve Hamzabeyli olarak belirlenmiştir. Bu listeye sonradan 2011 yılında Mersin de eklenmiştir (TOBB,2012:41).

Ulaştırma politikalarının bir uygulama aracı olduğu düşünülen yasal düzenlemelerde yapılan değişikliklere bakılmasında yarar vardır. Bu kapsamda, uzun süre gündemde kalmasına rağmen, ancak 19 Temmuz 2003 tarihinde yasalaşabilen 4925 sayılı Karayolu Taşıma Kanunu ile 25 Şubat 2004 tarihinde çıkarılan Karayolu Taşıma Yönetmeliği'nin hazırlanmasında taşımaların ekonomik, seri, güvenli, çevreye olumsuz etkisi en az ve kamu yararı yaratacak tarzda, ayrıca serbest rekabet ortamında gerçekleştirilmesi ana ilke olmuştur. Bu arada, AB müktesebatı ile uyum sağlanması yanında, taşıma piyasasına giriş/çıkışı disipline edebilmek bakımından bireysel taşımacılık yerine daha az sayıda olmak üzere kurumsallaşmış firmaların hizmet vermesi ilkesi benimsenmiştir. Sektörde taşımacı ve aracı olarak hizmet vereceklerin, eskisine oranla çok çeşitlendirilmiş olan “Yetki Belgesi” alabilmeleri için; AB'ye uyum da gözetilerek mesleki saygınlık, mali yeterlilik ve mesleki yeterlilik ölçütleri getirilmiştir. Bu arada, sektörde çalışacak hemen herkes için mesleki yeterlilik eğitimi koşulu getirilmiş, bu maksatla “Karayolu Taşımacılık Faaliyetleri Mesleki Yeterlilik Eğitimi Yönetmeliği” çıkartılmıştır (Ulaştırma Bakanlığı, 2007:45).

Mevzuattaki düzenlemeler kapsamında, yönetmelik seviyesinde önemli yeni düzenlemelere gidilmiştir. Bunların başında Tehlikeli Maddelerin Karayoluyla Taşınması Hakkında Yönetmeliğin 31 Mart 2007 tarihinde yürürlüğe girmesi olmuştur. 30/11/2005 tarihli ve 5434 sayılı Kanunla katılmamızın uygun bulunduğu Tehlikeli Malların Karayolu ile Uluslararası Taşımacılığına İlişkin Avrupa Anlaşmasına paralel olarak hazırlanan yönetmelik bu alandaki önemli bir mevzuat açığını kapatmaktadır (UTİKAD,2007:35).

2007 yılında karayolu altyapısına ilişkin olan en önemli idari düzenleme 22 Temmuz 2007 seçimlerinden kısa bir süre sonra Karayolları Genel Müdürlüğü'nün Bayındırlık Bakanlığı'ndan Ulaştırma Bakanlığı'na devredilmesi olmuştur (UTİKAD,2007:33). Bu sayede, yıllardır bir bayındırlık faaliyeti olarak algılanan karayolu ulaştırma politikalarının artık gerçek manada bir ulaştırma faaliyeti, olarak değerlendirilmesinin ve şekillendirilmesinin de böylece önü açılmış olmaktadır.

1.4.2.2.2. 1963'den Bugüne Demiryolu Ulaştırma Politikaları

Demiryolları açısından Beş Yıllık Kalkınma Planlarına bakıldığında, öngörülen hedeflere genel anlamda ulaşamadığını söylemek mümkündür. 1983-1993 yıllarını kapsayan Ulaştırma Ana Planında da benzer durum değişmemiştir (DPT,1995:4).

Bunun bir devamı olarak, 1963 yılında başlayan planlı kalkınma döneminde, kalkınma planı metinlerinde; 1. Beş Yıllık Kalkınma Planından itibaren 4. Kalkınma Planı dönemine kadar ulaşım ile ilgili ciddi bir planlama öngörüsü olmadan, ulaşım sektöründe genel hedeflere ilişkin tespitler yer almıştır.

Planlama dönemine rağmen demiryolları güç kaybetmeye devam etmiş, devlet tarafından etkin bir işletmenin kurulamaması ve mevcut olan hatlara da yeteri ölçüde bakım ve onarım yapılmayarak geometrik standartlarının artırılmaması sonucu TCDD işletmesi devamlı zarar etmeye başlamıştır. Planlama dönemlerinde demiryollarını kaldırmak için bir takım çalışmalar yapılsa da başarı sağlanamamıştır (TMMOB,2012:10).

Bu paralelde; 1989 yılında ana limanların TDİ bünyesinden çıkarılarak TCDD'nin işletmesine devredilmesi de demiryollarına kaynak yaratmak için uygulanmış bir politika olarak karşımıza çıkmaktadır.

Planlı dönem öncesinde ve planlı dönem esnasında uygulanan karayolu ağırlıklı ulaştırma politikalarının bir sonucu olarak daha önceki bölümlerde bahsedildiği üzere demiryolları görece olarak atıl durumda kalmıştır. Ancak son dönemde, demiryolları küreselleşmenin ve küresel rekabetin yarattığı düzene ayak uydurabilmek için önemli yapısal ve teknik değişim sürecinden geçmektedir. Yapısal değişim süreci içerisinde demiryollarının hem kendi yapıları hem de devletle ilişkileri sorgulanmakta ve yeniden düzenlenmektedir (TUBİTAK,2003:12).

Bu kapsamda, AB'ye uyum bağlamında, demiryollarının yeniden yapılandırılması yönünde çalışmalar yapılmaktadır. Demiryollarının canlandırılması son yıllarda, yeniden devlet politikası haline gelmiştir (Ulaştırma Bakanlığı, 2005:4).

1950 yılından 2003 yılına kadar ulaştırma sektöründe yapılan yatırımların karayolu ağırlıklı olması sonucunda, demiryolu ağının yetersizliği, altyapı standartlarının düşüklüğü, demiryolu araçlarının modernizasyon ihtiyaçları, sinyalli ve elektrikli hatların azlığı ve diğer ulaştırma türleri ile entegrasyonda yaşanan sıkıntılar gibi yapısal sorunlar meydana gelmiştir.

Bu dönemi bir nevi demiryolları ulaştırma politikalarında cumhuriyet döneminde ikinci bir atılım hamlesi olarak düşünebiliriz. Bu ikinci atılım döneminde ulaştırma politikaları özelinde uygulanan demiryolu ulaştırma politikalarına bakmakta yarar vardır.

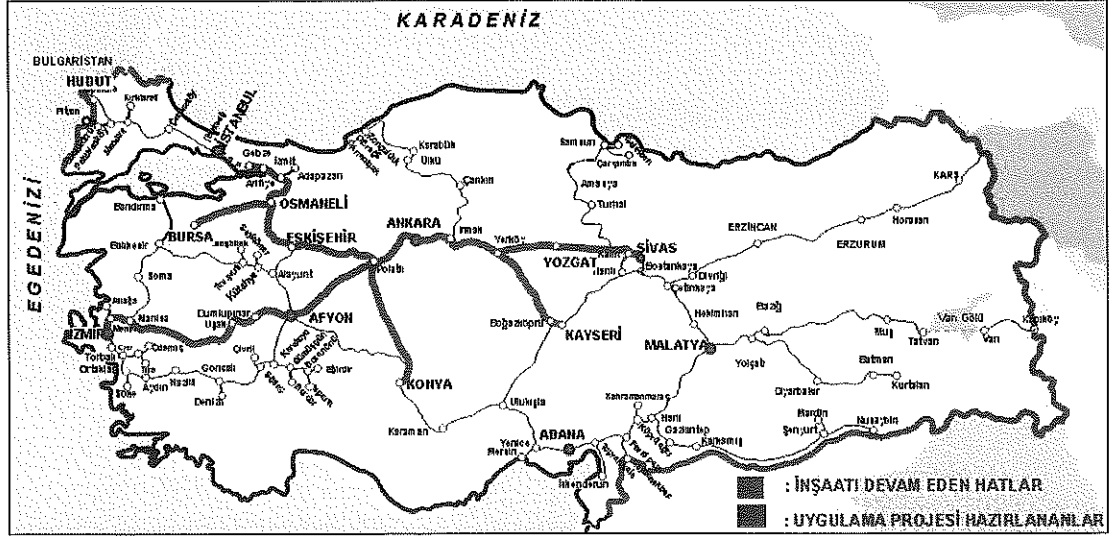
Cumhuriyet döneminde demiryollarımıza 1950 yılına kadar ağırlık verilmiş, ancak 1950'lerden itibaren 50 yıllık bir süre zarfında, yanlış ulaştırma politikalarıyla demiryollarımız ihmal edilmiştir. Ancak, demiryolunun devlet politikası haline getirilmesiyle birlikte, 2003 yılından itibaren gelişmeler gözlenmeye başlanmıştır (Ulaştırma Bakanlığı, 2009: 29).

Ankara–İstanbul arasındaki mevcut 576 km'lik düşük standartlı demiryolunu 160 km kısaltarak 416 km'ye düşürmek, proje standartlarını yükselterek hızı 260 km/saate çıkartmak, yolculuk süresini 7 saatten 1,5-2 saate indirmek üzere projelendirilen Ankara–İstanbul Sürat Demiryolu Projesi ilk defa 1975 yılında yatırım programına alınmıştır. 1983 Ulaştırma Ana Planı'nda öncelikli yatırım alanı olarak değerlendirilen ve ünlü Ayaş Tünelini de içeren bu projeye ilişkin ana plan daha sonra uygulamadan kaldırılmış yerine "Ankara– İstanbul Rehabilitasyon Projesi" gündeme gelmiştir. Mevcut demiryolu hattı üzerinde bir dizi iyileştirme faaliyetini kapsayan proje "Ankara–İstanbul Hızlı Tren Projesi"ne dönüşmüştür (TMMOB,2012:5).

Tüm dünyada, karayolu ağırlıklı mevcut taşımacılık sistemi sebep olduğu kirlenme, kazalar ve trafik tıkanıklığı ile ekonominin gelişmesinde en büyük rol oynayan hareketliliği sınırlamaktadır. Avrupa ve Asya'nın birçok ülkesinde bu durumu değiştirmek için demiryollarına özel önem verilmiştir ve ilk olarak 1960'lı yıllarda Japonya'da kullanılmaya başlanan ileri teknoloji ürünü yüksek hız trenleri 1980'lerden itibaren tüm Avrupa'da yaygınlaşmıştır. Yüksek hız trenlerinin hizmet verdiği ülkelerde 200-600 kilometre arasındaki mesafelerde demiryolu ile ulaşım havayolu ulaşımına tercih edilmektedir (DPT, 2001:5). Bahsedilen bu olumlu etkileri nedeniyle hızlı tren politikalarının AB ulaştırma politikalarıyla da uyum ve paralellik içinde bulunduğunu söylemek mümkündür.

Türkiye, Hızlı Tren teknolojisine sahip olan Avrupa'da 6., Dünyada ise 8. ülke durumundadır (Ulaştırma Bakanlığı, 2009: 30).

Şekil 6 : Yüksek Hızlı Tren Projeleri



Kaynak: Ulaştırma Bakanlığı Starejik Plan 2009-2013

Bu noktadan hareketle küresel rekabet ortamında ayakta kalabilmesinin ana şartlarından birisi de rekabet eden işletmelere ulaştırma altyapısının sunulmasıdır.

Bu amaçla, Avrupa Komisyonu, Avrupa demiryolu şebekesinin omurgasını meydana getirecek olan ve limanlar, havayolları ve karayollarını da içine alan Trans European Networks (TEN) planını belirlemiş ve dokuzu demiryolu üzerine olan 14 öncelikli TEN Projesi için başlangıç finansmanının sağlanmasında görüş birliği oluşturmuştur. Bu projelerden yüksek hız tren hatlarıyla ilgili olanlar, geleceğin Avrupa Yüksek Hız Tren Şebekesi'nin de omurgasını oluşturacaktır. Avrupa'da demiryolları ekolojik avantajları ilave pazar payına dönüştürmek amacındadır. Bu nedenle, Avrupa'da kirlenen öder? prensibi çerçevesinde kaza, hava kirliliği, gürültü, iklim değişiklikleri gibi sosyal maliyetlerin içselleştirilmesi üzerine yoğun bir biçimde çalışılmaktadır (DPT, 2001:6).

Öte yandan, ulaştırma sistemlerinin birbirine karşı üstünlüklerinin birbirlerini tamamlayacak şekilde kullanılması kavramı ile oluşturulan kombine taşımacılığın geliştirilmesi önemli bir ulaştırma politikası olarak Avrupa gündemindedir. Avrupa Birliğinde benimsenen demiryolu politikaları ise (DPT, 2001:5);

- Demiryolu kuruluşlarının bağımsızlığı,
- İşletme ile altyapının birbirinden ayrılması,

- Yeni işleticilere hatlara erişim hakkı sağlanması,
- Altyapı kullanım bedellerinin eşitlik ilkesine göre belirlenmesi,
- Demiryolu kuruluşlarının mali yapısının düzeltilmesi esaslarına

dayanmaktadır.

Demiryolu ulaştırma politikalarındaki bu uygulamaların neticelerine yönelik hedefler kalkınma planlarında yer almaktadır. Benzer biçimde 9. BYKP demiryolu hedefleri arasında, TCDD'nin taşıma tekeline son verilmesi ile birlikte özel sektör trenlerinin TCDD hatlarında çalışmaya başlaması ve yolcu taşıma kapasitesinin hızlı trenlere kaydırılması ile ortaya çıkacak boş kapasiteden istifade ile 2007-2013 döneminde yurtiçi demiryolu yük taşımalarında yıllık ortalama yüzde 12'lik artış öngörülmüştür.

Yurtiçi yük taşımalarında verimliliği artıracak, yurtiçi taşıma maliyetlerinde büyük avantaj yaratacak olan bir diğer proje ise Anadolu'daki sanayi tesisleri, organize sanayi bölgelerine ve lojistik merkezlere erişim (iltisak) hatlarının inşasında da gelişmeler kaydedilmiştir (UTİKAD,2007:8).

Tezin uygulama ve sonuç bölümlerinde detaylı olarak bahsedildiği gibi, gerçekleştirilen derinlemesine görüşmeler esnasında dile getirilen en önemli konulardan birisi demiryolu iltisak hatlarının üretim noktasından ana şebekeye bağlayacak şekilde tesis edilmesine yönelik ihtiyaçtır.

Bu kapsamda; organize sanayi bölgeleri ile büyük kapsamlı üretim ve tüketim merkezlerinin ana demiryolu şebekesine bağlanması amacıyla kapıdan kapıya taşımacılık açısından büyük öneme sahip erişim (iltisak) hatlarının yapım çalışmaları özel sektör ile TCDD'nin işbirliği ile yürütülmektedir. 2002 yılına kadar 282 merkeze bağlantılı 382 km olan erişim (iltisak) hatları uzunluğu Şubat 2008 itibarıyla 312 merkeze ve 422 km'ye ulaşmıştır. Bu hatlardan TCDD tarafından yapılan taşıma toplam taşıma içinde 2008 yılında %54,2 paya ulaşmıştır (TCDD, 2008: 70).

Tablo 8: Demiryolu Yoğunluklarının Karşılaştırılması (2003)

Ülkeler	Demiryolu km/1000 Km ²	Demiryolu km/milyon nüfus	Elektrikli Hat (%)
Çek Cumhuriyeti	122	941,4	31
Polonya	64	520,9	60
Almanya	101	437,0	55
Fransa	54	488,6	50
AB-25	50	435,8	50
AB-15	47	396,5	52
Türkiye	11	120,8	20

Kaynak: DPT Stratejik Çerçeve Belgesi,2007

Diğer taraftan, mevcut kapasitenin en iyi şekilde kullanılarak daha hızlı ve etkin bir taşımacılık yapılması amacıyla 2004 yılı başında Türkiye'den batıda; Almanya, Macaristan, Avusturya, Bulgaristan, Romanya, Slovenya, Polonya, Çek Cumhuriyetine, doğuda; İran, Suriye ve Irak'a; Orta Asya'da Türkmenistan, Kazakistan ve Pakistan'a (UTİKAD, 2012) karşılıklı olarak blok trenlerin işletilmesine başlanmıştır.

Blok Tren işletmeciliğine geçilmesiyle, taşınan yük miktarında artış sağlanmış, kaynaklar daha etkin kullanılmış, taşıma süreleri kısaltılarak, müşteri memnuniyeti de artırılmıştır (UTİKAD, 2012). Blok tren uygulamalarının, münferit vagonlara göre geçiş önceliğinin bulunması önemli bir üstünlük olarak karşımıza çıkmaktadır (Çancı ve Erdal, 2003:137).

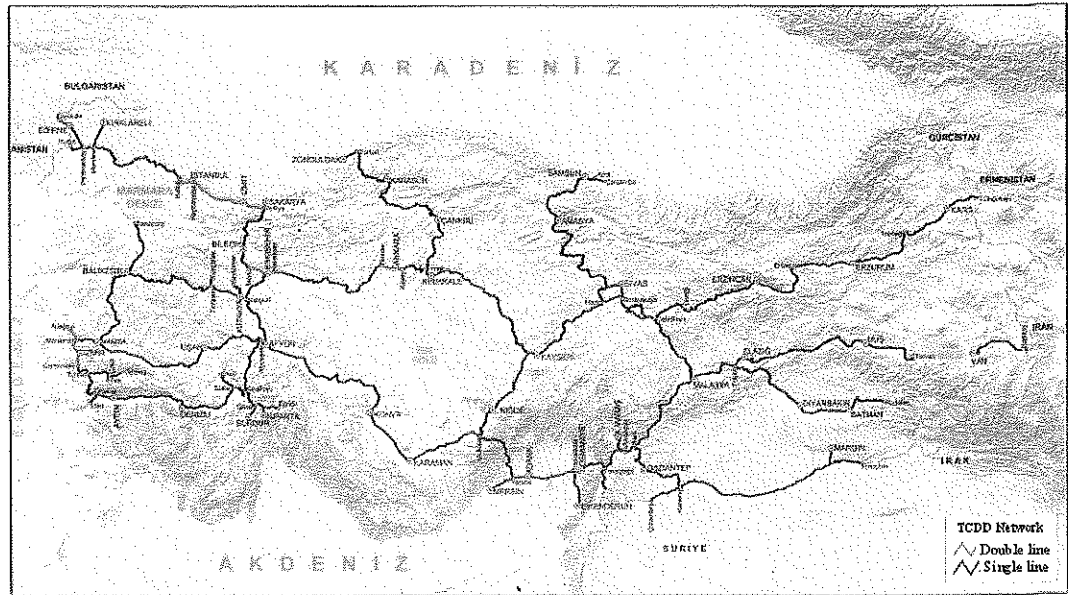
Gerekli idari yapısal reformlar da programın hayata geçirilmesi açısından önemli görülmektedir. Bu bağlamda, TCDD'nin daha etkin, pazar ve tüketici odaklı bir kuruluşa dönüşmesi kendi başına anahtar bir öneme sahiptir. Bu, Türkiye'nin AB katılım sürecine de önemli bir katkıda bulunacaktır. AB'nin demiryolu sektöründeki uyumlaştırma politikaları, pazarın serbestleştirerek üçüncü taraflara açılmasını amaçlamaktadır (Ulaştırma Bakanlığı,2007:5).

Böylelikle, bu güne kadar tekel olarak işletilen demiryollarında çok keskin bir ulaştırma politikası değişikliği daha karşımıza çıkmaktadır. Tekel piyasaların olumsuzluklarını bertaraf etmek karşılığında rekabetin getireceği üstünlüklerden ithalat/ihracatçıların yararlanmasını sağlamak, çevreye duyarlı, hızlı ve ucuz taşımacılığın önünü açmak bu politika değişikliğinin ana hedefidir.

Bu konuda, Almanya ile (özellikle Deutsche Bahn) gerçekleştirilen ve Şubat 2005'te başlayıp Ekim 2006'da tamamlanan demiryolu sektörü twinning projesine de atıfta bulunulmalıdır. Projeden yola çıkarak, taslak yasa tasarısı proje liderleri tarafından onaylanmış ve Ocak 2007'de Ulaştırma Bakanlığı'na gönderilmiştir. Türk mevzuatının AB müktesebatı ile uyumlaştırılmasını ve demiryolu güvenliği, karşılıklı işlerlik, lisanslandırma ve altyapıya giriş konularında uygulayıcı düzenlemeleri kapsayan "Çerçeve Kanun" ve "TCDD Kanunu", 25 Ocak 2007'de proje liderleri tarafından hazırlanarak onaylanmış ve Ulaştırma Bakanlığı'na gönderilmiştir (Ulaştırma Bakanlığı,2007:5).

Bu sayede demiryolu taşımacılığında gelişmiş ülkelerin tecrübelerinden yararlanmak imkanı sağlanmıştır. Zaten geçmiş dönemlerde politikasızlık, plansızlık gibi nedenlerle kaybedilen zaman ortada ve herkes bu konuda hemfikir iken daha fazla zaman kaybına Türkiye'nin tahammülü olmadığı bir gerçektir.

Şekil 7: Türkiye Demiryolu Hatları



Kaynak: Ulaştırma Bakanlığı Starejik Plan 2009-2013

Diğer taraftan, çevre kirliliğinin önlenmesi, kombine taşımacılığın geliştirilmesi ve Türkiye-Avrupa arasındaki demiryolu ulaştırmasının geliştirilmesi amacıyla, güzergâh üzerinde bulunan ülkelerle Ro-La taşımacılık anlaşmaları yapılmıştır. Ro-La ulaştırması İstanbul-Avusturya güzergâhında özel sektörün ortak çalışmasıyla 2006'da başlatılmıştır (Ulaştırma Bakanlığı,2007:7).

Bu noktada, demiryolları ulaştırma politikalarında gerçekleşen ve planlanan önemli politika değişikliklerini TCDD Genel Müdürü ile yapılan bir syleişide aşağıdaki şekilde ifade edilmektedir (Karaman,2012);

- Belirlenen hedefler doğrultusunda 2023 yılında demiryolu işletmeciliğinde özel sektör payının %50'ye, demiryolunun yk taşımacılığındaki payının ise %15'in üzerine çıkarılması beklenmektedir. Bu hedeflere yönelik olarak TCDD tarafından 2003-2011 yılları arasında yaklaşık 12,8 milyar TL yatırım harcaması yapılmıştır. 2003-2011 yılları arasında yapılan bu yatırımlar ile hızlı, ekonomik ve güvenli bir demiryolu taşımacılığının sağlanması ile diğer taşıma sistemleri karşısında TCDD'nin rekabet gücü artırılarak yolcu ve yük taşımacılığındaki payının yükseltilmesi amaçlanmıştır,

- Bu doğrultuda, özel sektör demiryolu taşımacılığı teşvik edilerek sahibine ait vagon uygulaması başlatılmıştır. Bugün 42 zel şirketin 2 bin 458 adet vagonu bulunmaktadır,

- Avrupa-Asya arasındaki transit koridorlar içerisinde yer alan Güney Trans Asya Demiryolu Hattı'nın gelişimine önemli katkı sağlayacak olan "Pakistan-İran-Türkiye Demiryolu Hattı" ile Pakistan'ın ve Hindistan'ın Avrupa, Orta Doğu, Orta Asya ve Çin bağlantısı sağlanmıştır,

- Diğer taşıma sistemleri arasında rekabeti kaldırıp işbirliğini amaçlayan konteyner taşımacılığı gün geçtikçe artan bir hızla ulaştırma sektöründe tartışmasız ve önemli bir taşıma şekli olmaya başlamıştır. Bu kapsamda 2003 yılında 658 bin ton/yıl olan demiryoluyla yapılan konteyner taşımacılığı 2010 yılında yaklaşık 10 kat artarak 6,3 milyon ton/yıla çıkmıştır,

- Karayolu, demiryolu, denizyolu ve yerine göre havayolu erişimi ile kombine taşımacılık imkanlarının olduğu depolama ve ulaştırma hizmetlerinin birlikte sunulduğu lojistik merkezlerin önemi gün geçtikçe artmaktadır,

- Türkiye'nin Samsun, Rusya'nın Kavkaz Limanları Arasında kurulan tren ferri hattı ile bu iki ülke arasında kombine taşımacılık başlatılmıştır,

- "TCDD Kanunu" taslağı ile "Genel Demiryolu Kanunu" taslağına uygun olarak TCDD'nin yeniden yapılandırılması hedeflenmektedir. Kanun taslaklarında TCDD'nin mevcut Kamu İktisadi Kuruluşu statüsü muhafaza edilmiş ve TCDD Altyapı İşletmecisi olarak belirlenmiştir. TCDD, yeni demiryolu yapımı, mevcut demiryollarının bakımı ve onarımı, tren trafiğinin sevk ve idaresi, demiryolu hat kapasitesinin önceden belirlenmiş kurallar çerçevesinde tren işletmelerine tahsisi, demiryolu altyapı kullanım ücretlerinin belirlenmesi ve demiryolu altyapısının

kullanımı karşılığında belirlenen tarifelere göre ücretlerin eşit şartlarda tren işletmelerinden tahsili gibi görevleri yerine getirecektir. Taşımacılık ile ilgili görevler ise TCDD'nin bağlı ortaklığı olarak yeni kurulacak tren işletmecisine (TCDD Kanunu taslağında DETAŞ olarak belirtilmiştir) devredilmektedir,

- Söz konusu kamu tren işletmecisi, diğer tren işletmecileri ile eşit koşullarda rekabet ederek kendi trenleri ve kendi personeli ile yük ve yolcu taşımacılığı yapacak ayrıca bu taşımacılık faaliyetlerini tamamlamak üzere her türlü ilave hizmetleri sağlayabilecektir,

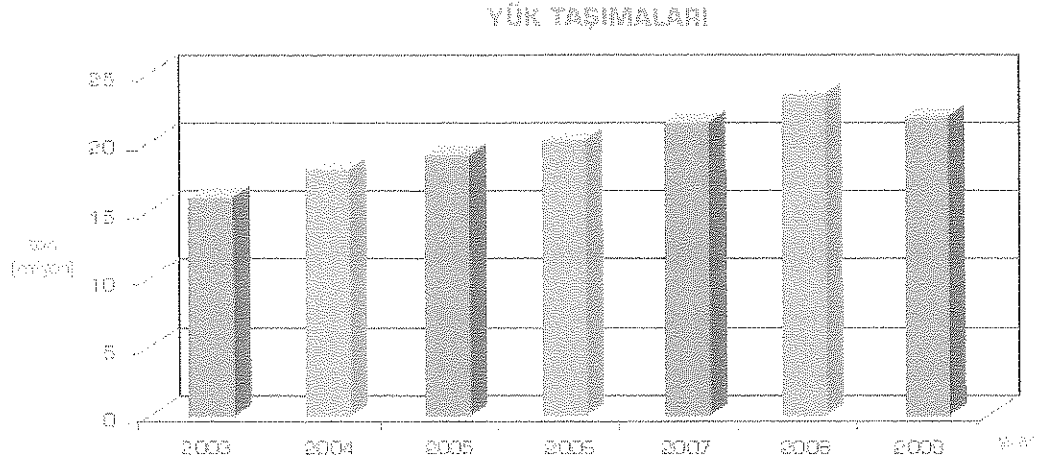
- “Genel Demiryolu Kanunu” taslağı ile demiryolu ile yük ve yolcu taşımacılığı pazarının serbestleştirilmesi amaçlanmaktadır. Kanun taslağında, rekabetin düzenlenmesi ve denetimi için bağımsız bir Demiryolu Rekabetini Düzenleme Makamı oluşturulmaktadır. Ayrıca, ayırım yapılmaksızın, şeffaf ve adil bir şekilde demiryolu altyapısının tahsis edilmesini, altyapı kullanım ücretlerinin belirlenmesini ve tahsil edilmesini sağlamak üzere, demiryolu altyapı işletmecisi ile taşımacılık hizmeti verecek tren işletmecileri arasındaki ilişki, hukuki yapı, yönetim ve hesapların ayrılması bakımından tanımlanmaktadır.

TCDD Genel Müdür tarafından ifade edilen proje ve uygulamalar, demiryollarına yönelik önemli bir politika değişimini işaret etmektedir. Bu yeni politika ile karayollarından yük ve yolcu taşımalarının demiryoluna kaydırılması hedeflenmektedir. Aynı zamanda serbestleşen demiryollarının yaratacağı ilave kapasite artışı ile kendi talebini yaratacağı öngörülmektedir.

1953 yılına kadar katma bütçeli bir devlet idaresi şeklinde yönetilen TCDD, 29.7.1953 tarihinden itibaren 6186 Sayılı Kanun'la “Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları İşletmesi” (TCDD) adı altında Kamu İktisadi Devlet Teşekkülü haline getirilmiştir. 1984 yılında uygulamaya konulan 233 sayılı KHK ile “Kamu İktisadi Kuruluşu” hüviyetini almıştır.

Bu kapsamda Özelleştirme Yüksek Kurulunun 30.12.2004 tarih ve 2004/128 sayılı kararıyla TCDD tarafından işletilen Haydarpaşa Limanı hariç 6 limanın (Derince, Mersin, İskenderun, Samsun, Bandırma, İzmir) işletme hakkının devri, kiralama ve/veya mülkiyetinin devri dışındaki diğer yöntemlerle özelleştirilmesine karar verilerek çalışmalara başlanmıştır. 11.05.2007 tarihinde Mersin Limanı'nın ve 31.03.2010 tarihinde Samsun Limanı'nın, 18.05.2010 tarihinde Bandırma Limanı'nın işletme hakları 36 yıllığına devredilmiştir (Ulaştırma Bakanlığı, 2009: 30).

Şekil 8 : Demiryolu Yük Taşımaları



Kaynak: TCDD, 2010:

Hâlihazırda, özel vagon işletmeleri, Türkiye'nin toplam vagon sayısındaki payı %12, kapasitede %15,3 ve elleçlenen yük miktarında %13 paya ulaşmış durumdadır. Henüz demiryolunda serbestleşmenin gerçekleşmediği halde özel sektörün daha şimdiden demiryolu sektöründe önemli bir yer kazanması takdire sayan bir gelişmedir. Mevcut rakamlar serbestleşmenin sağlanmasının ardından özel sektörün payının %20 civarında pay alacağına dair öngörülerini güçlendirmektedir (UTİKAD,2007: 72).

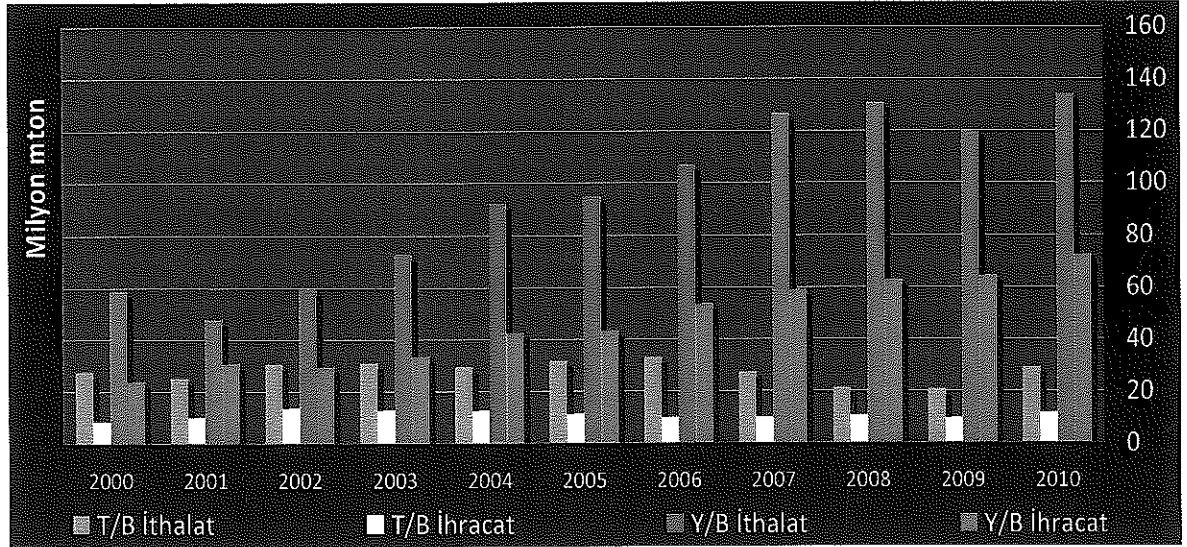
1.4.2.2.3. 1963'den Bugüne Denizyolu Ulaştırma Politikaları

Birinci Beş Yıllık Kalkınma Planı yürürlüğe girerken, deniz taşımacılığındaki rakamlara bakılacak olursa 1962 yılında Türk denizciliği 798,300 dwt taşıma kapasitesine ulaşmıştır. Deniz taşımacılığı kapasitesinin %40'ı kamu kesimine, %60'ı özel kesime aitken, %71'i kuru yük gemilerinden, %21'i tankerlerden ve %8'i yolcu gemilerinden oluşmuştur. 1962 yılına gelindiğinde, tersane kapasitelerinin %95'i kamuya, %5'i özel sektöre aittir. 1967'ye gelindiğinde, yolcu dahil kamu kesimi taşıma kapasitesi 287,518 dwt iken, özel kesim taşıma kapasitesi 553,304 dwt'a ulaşmıştır (TUSİAD, 2007,134).

Bu dönemde taşıma kapasiteleri ile taşıma oranlarına bakmak gerekirse; planlı kalkınma döneminde diğer taşıma türlerine benzer ve paralel biçimde deniz ulaştırma politikalarında da hedef odaklı bir yaklaşım görülmektedir. Ancak buna

rağmen, benzer biçimde diğer taşıma türlerinde olduğu gibi hedefler kağıt üzerinde kalmış, her plan döneminde tekrarlanmıştır.

Şekil 9: Türk ve Yabancı Bayraklı Gemilerin Taşımalarının Yıllık Gelişimleri



Kaynak : DTO Sektör Raporu, 2011

Denizcilik sistem ve hizmetlerinin, ülkenin çıkarlarına ve ihtiyaçlarına uygun olarak tahsisi ve geliştirilmesi amacıyla 19.08.1993 tarih ve 491 sayılı kanun hükmünde kararname ile Başbakanlığa bağlı Denizcilik Müsteşarlığı (TUSİAD, 2007,135),

Deniz ticaret filosunun birinci plan döneminde gençleştirilmesi ve dış ticaret mallarımızın en az % 50'sinin ticaret filomuz ile taşınması planlanmıştır. Ancak, bu gerçekleştirilememiş, ikinci, üçüncü hatta beşinci plan döneminde de bu madde plan kapsamına alınmıştır.

Kalkınma planlarında bu hedefin yer almasına rağmen, 2011 yılı itibariyle uluslararası denizyolu taşımalarımızda da, ihracatımızda "yabancı bayraklı gemilerin" ağırlıklı payı dikkat çekmektedir. Türk bayraklı gemilerin payı % 15 iken; yabancı bayraklı gemilerin payı % 85'tir (TOBB,2012: 12).

Tablo 9 : Türk Armatörlerinin Milli ve Yabancı Bayraktaki Gemileri

(1000 GRT ve üzeri)								
MİLLİ BAYRAK				YABANCI BAYRAK			TOPLAM	
YIL	ADET	1000 DWT	%	ADET	1000 DWT	%	ADET	1000 DWT
1998	427	8,349	95,82	35	364	4,18	462	8,713
1999	448	8,697	90,48	69	915	9,52	517	9,612
2000	456	8,269	90,63	96	855	9,37	552	9,124
2001	445	7,321	82	107	1,607	18	552	8,928
2002	451	7,815	83,77	117	1,514	16,23	568	9,329
2003	432	7,045	79,9	147	1,772	20,1	579	8,817
2004	408	6,556	75,23	163	2,159	24,77	571	8,715
2005	420	6,427	70,23	237	2,725	29,77	657	9,152
2006	432	6,844	65,47	353	3,609	34,53	785	10,453
2007	446	6,464	58,16	424	4,65	41,84	870	11,114
2008	490	6,592	50	513	6,591	50	1003	13,183
2009	520	6,736	43,9	636	8,592	56,2	1,156	15,328
2010	560	7,246	42,1	665	9,954	57,9	1,225	17,201
2011	547	7,797	39,7	672	11,863	60,3	1,219	19,660

Kaynak : DTO Sektör Raporu, 2011

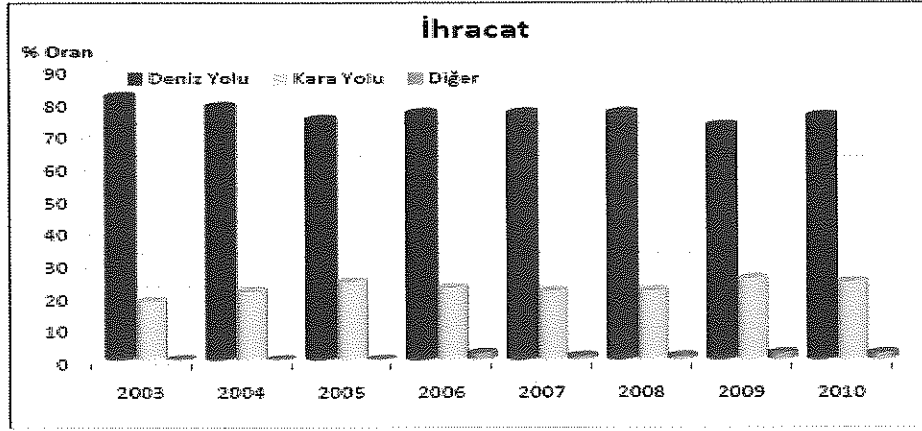
Tablo 10: Yıllar İtibariyle Türkiye'nin Dış Ticaret Taşımaları Miktar (%)

YIL	DENİZYOLU	DEMİRYOLU	KARAYOLU	HAVAYOLU	DİĞER
2001	87.0	0.6	10.6	0.2	1.6
2002	87.3	0.7	9.7	0.2	2.1
2003	87.6	0.8	10.5	0.1	1.0
2004	87.4	1.2	10.3	0.1	1.0
2005	86.0	1.2	11.9	0.2	0.7
2006	87.4	1.1	10.4	0.1	1.0
2007	87.4	1.1	10.0	0.6	0.9
2008	86.5	1.1	10.7	0.7	1.0
2009	85	0.8	12.6	0.8	0.8
2010	85.6	0.8	12.5	0.3	0.8

Kaynak : TÜİK

Beşinci plan döneminden itibaren limanlardaki konteyner trafiğinde artışlar görülmüş bu durum altıncı plan döneminde de devam etmiş, buna karşılık gümrük yasasındaki değişiklik gerçekleştirilemediği için konteynerler uzun süre limanlarda kalmış ve bu durum da liman faaliyetlerini olumsuz yönde etkilemiştir. Konteyner

Şekil 10 : İhracattaki Taşıma Sistemlerinin Yıllık Değişimi



Kaynak : Denizcilik Müsteşarlığı, Deniz Ticaret İstatistikleri, 2012

İthalat ve ihracat taşımalarında taşıma türlerine göre dağılımlar Şekil 10 ve Tablo 11’de yer almaktadır. Veriler incelendiğinde denizyolu taşımalarının çok büyük bir paya sahip olduğu açıkça görülmektedir. Bu noktada geliştirilecek ulaştırma politikalarının denizyolu öncelikli olarak planlanmasının önemi ortaya çıkmaktadır.

Tablo 11 : İthalattaki Taşıma Türlerinin Yıllık Değişimi

Yıl	TAŞIMA SİSTEMİ (%)			
	Deniz Yolu	Kara Yolu	Hava Yolu	Diğer
2003	91,1	6,7	0,1	2,1
2004	92,5	4,9	0,1	2,5
2005	92,6	4,9	0,1	2,4
2006	93,3	4,8	0,1	1,8
2007	93,3	4,6	0,1	2
2008	93,3	4,6	0,1	2,1
2009	93,5	4,5	0,1	1,9
2010	93,0	5,0	0,1	1,9

Kaynak : Denizcilik Müsteşarlığı, Deniz Ticaret İstatistikleri, 2012

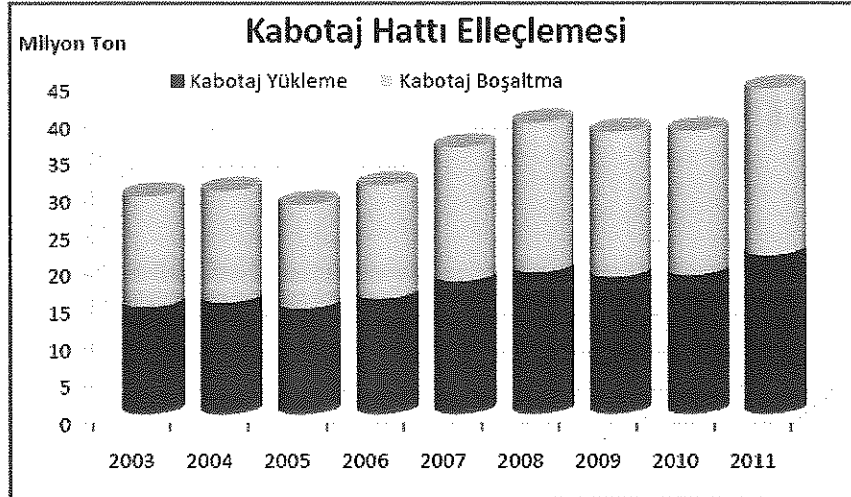
Diğer taraftan kabotaj hattında çalışan gemilere verilen ÖTV’si sıfırlanmış yakıt uygulaması ile denizcilik sektörü desteklenmiştir. Verilen desteğin kısa sürede olumlu sonuçları görülmüş; 2008 yılında kabotaj taşımacılığında 39,056 milyon ton yük elleçlenmiş, 150 milyon yolcu ve 8 milyon 200 bin araç taşınmıştır. 2002 yılına göre yük elleçlemede % 36, yolcu/mil değerinde % 50, araç/mil değerinde de % 115 artış gerçekleşmiştir (Denizcilik Müsteşarlığı,2008:37).

Tablo 12 : Kabotaj Yüklerinin Değişimi (Ton)

Yıl	Kabotaj Yükleme	Kabotaj Boşaltma	Toplam Kabotaj	Toplam Elleçleme	Toplam Elleçleme İçindeki %'si
2003	14.319.652	14.884.389	29.204.041	189.906.753	15,38%
2004	14.922.573	14.958.778	29.881.351	211.535.099	14,13%
2005	14.145.672	13.922.865	28.068.537	214.353.527	13,09%
2006	15.473.067	15.133.337	30.606.404	243.592.527	12,56%
2007	17.724.009	18.004.619	35.728.628	286.274.353	12,48%
2008	18.923.148	20.136.037	39.059.185	314.603.062	12,42%
2009	18.305.867	19.485.900	37.791.767	309.436.706	12,21%
2010	18.560.918	19.430.123	37.991.041	348.635.867	10,90%
2011	21.257.193	22.387.290	43.644.483	363.346.723	12,01%

Kaynak : Denizcilik Müsteşarlığı, Deniz Ticareti İstatistikleri, 2012

Şekil 11 : Kabotaj Hattı Elleçlemesi



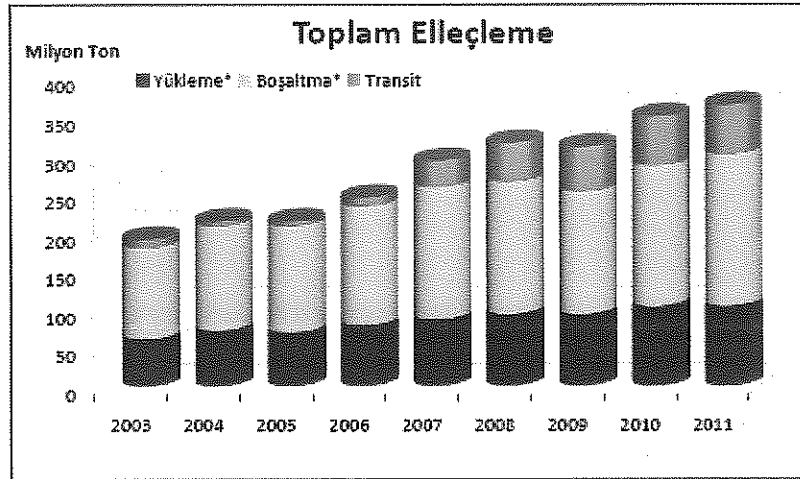
Kaynak : Denizcilik Müsteşarlığı, Deniz Ticareti İstatistikleri, 2012

Deniz taşımacılığı, Türkiye için 1980'lerden sonra önemi kavranan bir sektördür. Bu yıllarda, Türkiye'nin petrol ve gübreden sonra üçüncü büyük dış ödemeyi deniz taşımacılığına ödenen dövize ayırması, döviz ikamesi bakış açısını ön plana çıkarmıştır. 1990'lı yıllara gelindiğinde ise salt korumacı politikalarla istenilen düzeye ulaşılamayacağı görülmüştür. 1982-1988 periyodunda, Dünya genelinde etkisini gösteren navlun krizinin, iki yıl gecikme ile de olsa etkisini Türkiye'de de hissettirmesi, deniz taşımacılığında uluslararası rekabet ve etkileşmenin öneminin anlaşılmasına, taşımacılığı daha geniş bir perspektifle değerlendirilerek, döviz ikame yönünden çok döviz kazandırıcı niteliğini ön plana çıkarmak gerektiğinin bilincine varılmasına neden olmuştur (Tağmaç, 1998:59).

1.4.2.2.4. 1963'den Bugüne Limancılık Politikaları

Denizyolu taşımacılığının en önemli altyapısını oluşturan limanlar, ticarete konu olan malların ekonomiye giriş-çıkış yaptığı kapılar olarak ifade edilebilir. Ülkemizde uluslararası ticaretin büyük bir bölümü en ekonomik taşıma sistemi olan denizyolu ile gerçekleştirilmektedir. İthalat ve ihracatımızın yaklaşık % 90'ının denizyolu ile yapılması, dünya deniz ticaret hatlarının merkezi konumunda bulunan ülkemizde limanlarımızın önemini giderek artırmaktadır (Denizcilik Müsteşarlığı, 2008:34).

Şekil 12 : Türkiye Limanlarında Elleçlenen Toplam Yük Miktarı



Kaynak : Denizcilik Müsteşarlığı, Deniz Ticaret İstatistikleri, 2012

Limanların ülkemizde artan önemine paralel olarak dünyada da limanlara yönelik projeler geliştirilmektedir. Bunlardan bir tanesi olan ve Avrupa Komisyonu tarafından geliştirilen Deniz Otoyolları (MoS) gün geçtikçe artan rekabet koşulları içinde kritik hale gelmektedir. Bu kavram, önemli Türk limanları ile de bağlantıları kapsayan bölgedeki uluslararası denizyolu koridorlarını yansıtmaktadır. Bu kavram kapsamında Mersin ve Samsun limanları hâlihazırda Deniz Otoyol limanları olarak belirlenmiştir. Mersin ve Çandarlı liman projeleri, önemli bir ana aktarma liman potansiyeline sahip olup, bu potansiyeli destekleyecek şekilde planlanmıştır (TOBB,2012: 21).

Diğer yandan dönem boyunca liman işletilmesine yönelik sorun alanları devam etmiştir. Dünya limanları ile rekabet edebilecek alt ve üstyapıya sahip çağdaş işletme yöntemleri ile yönetilecek limanların kurulması veya sorunların çözülerek

mevcut limanların bu seviyeye çıkarılması çalışmaları devam etmiştir. Ayrıca bu konular kalkınma planlarında da kendine yer bulmuştur.

Limanların daha rekabetçi olması ülke dış ticaretini destekleyici fonksiyonunu tam olarak yerine getirebilmesi amacıyla yönelik olarak çeşitli stratejiler ayrıntıları uygulama ve sonuç bölümlerinde yer aldığı gibi uzun süre farklı platformlarda tartışılmıştır. Türkiye limanlarının daha rekabetçi ve çağdaş olarak hizmet vermesi için en sık tartışılan seçenek özelleştirme olmuştur. Dönem boyunca limanların özelleştirilmesi bir yandan genel kamu yönetimindeki özelleştirme uygulamalarına paralel olarak gelişme göstermiş, diğer taraftan dış ticaret dinamiklerinin zorlaması ile gündemdeki yerini korumuştur. Özelleştirmenin yöntemi bu dönemde en çok tartışılan konu olmuştur. Çok çeşitli özelleştirme modelleri üzerinde çalışılmıştır. Özellikle bir yandan hizmet seviyesi artırılırken diğer yandan rekabet koşullarının oluşması ve kamu çıkarlarının korunmasının dengesinin sağlanması önemli olmuştur. Bununla birlikte çok fazla bir ilerleme uzun süre kaydedilememiş bazı limanların özelleştirme denemeleri kamu yararı gözetilerek yargı tarafından iptal edilmiştir.

Bu tezin örneklemini oluşturan Mersin Limanı da benzer süreçler sonunda 2005 yılında mülkiyeti kamu adına TCDD'de kalmak üzere işletme hakkı devri yöntemiyle 2005 özelleştirilmiş yaklaşık 2 yıllık itiraz ve yargı süreci sonucunda işletmesi 2007 yılında özel işletmeye devredilmiştir.

Tezin uygulama ve sonuç bölümünde Mersin limanının özelleştirilmesi öncesi ve sonrasına ilişkin çok çeşitli kaynaklardan farklı veri toplama teknikleri ile toplanan verilerin analizi sonucu elde edilen bulgular paylaşılmıştır.

Genel olarak limanlarda özelleştirme uygulamalarına yönelik olarak taraflar ve paydaşlar arasında tam fikir birliği oluşmasada işletme deveri yoluyla özelleştirme yönteminde ağırlıklı bir uzlaşma olduğu söylenebilir. Özelleştirme sonrasında oluşacak rekabet koşulları ve dolayısıyla oluşan-oluşacak liman tarifeleri de bu tartışmanın en önemli kısmını oluşturmaktadır.

1.5.2.2.5. 1963'den Bugüne Havayolu Ulaştırma Politikaları

1933'te Milli Savunma Bakanlığı'na bağlı "Hava Yolları Devlet İşletmesi" tarafından başlatılan ilk sivil hava taşımacılığı 5 uçaklık küçük bir filo ile "Türk Hava Postaları" adı ile başlatılmıştır. Dünya sivil havacılığının hızlı bir gelişme göstermesi karşısında 1954 yılında Ulaştırma Bakanlığı bünyesinde "Sivil Havacılık Dairesi Başkanlığı" kurulmuş, 1987 yılında "Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü" olarak yeniden

teşkilatlandırılmıştır. 18 Kasım 2005 tarihine kadar Ulaştırma Bakanlığının ana hizmet birimi olan Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü, bu tarihte yürürlüğe giren 5431 sayılı Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü Teşkilat ve Görevleri Hakkında Kanun ile finansal açıdan özerk hale getirilmiş ve şu anki yönetim yapısına ulaşmıştır (Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü,2008:4).

Havayolları Devlet İşletmesi'nin kurulması ve faaliyete geçmesinden sonraki uluslararası alandaki rekabetle başedebilmek amacıyla 1946-1957 yılları arasında hava meydanlarının altyapı yatırımlarına ve uçak alımlarına kaynak ayrılmış, bu kapsamdaki çalışmalara hız verilmiştir. Bir yandan yatırımlara ağırlık verilirken diğer yandan organizasyonel anlamda da değişimler yaşanmıştır. Bu maksatla 1956 yılında "Türk Havayolları Anonim Ortaklığı" kurulmuştur. 1960'lı yıllardan itibaren de Batı Avrupa ülkelerinin işgücü talebi ile başlayan dış yolcu sayısındaki artış 1967 yılından itibaren Türk Havayolları Anonim Ortaklığı'nı zamanına göre modern jet motorlu uçaklar olarak filosunu dış yolculuklara uygun hale getirme sürecini başlatmaya itmiştir. Bu çalışmaların sonucu olarak 1973 yılında pervaneli uçaklar tamamen terk edilmiş ve filonun tümü jet motorlu uçaklardan oluşturulmuştur (Kaynak'tan aktaran Sebetçi, 1998:82).

İlk üç plan döneminde öncelik havalimanlarının organizasyonuna verilmiş ve bu amaçla havaalanlarında yer hizmetlerinin tek elden ve düzenli bir şekilde yapılması planlanmış ancak gerçekleştirilememiştir. Üçüncü Plan döneminde filodaki uçak sayısı artmış ilk iki planda havaalanlarında planlanan hedeflere ulaşamadığı için alanlardaki tesisler yetersiz kalmıştır (Elmas ve Yıldızhan,1999:272).

Beşinci plan döneminde Türk Hava Yolları'nın uçak filosunun, talep tahminleri izlenerek, gelişmelere paralel olarak büyütülmesi hedeflenmiştir. Özel hava taşıyıcılarının mevcut sorunlarını kısa sürede çözümleyerek, güvenli ve ekonomik bir işletmecilik anlayışı içinde hizmet vermeleri konusu ilk olarak altıncı plan hedefleri arasında yer almıştır. Hemen her planda havayollarının modernizasyonu, işletmecilik ve hizmet düzeyinin yükseltilmesi konuları üzerinde durulmuştur (Bulut, 2007:44).

Cumhuriyet dönemi hava ulaştırma politikalarındaki bir diğer kırılma noktası ise 14 Ekim 1983 tarihinde yayınlanan "2920 sayılı Türk Sivil Havacılık Yasası"dır. Bu yasa ile yolcu ve yük taşımacılığında Türk Havayolları A.O.'nun tekeli sona erdirilmiş, özel sektöre de havayolu taşımacılığında ve havaalanı işletmeciliğinde faaliyet gösterme imkanı sağlanmıştır (Sebetçi,1998:44). Bu sayede havayolu

ulaştırması gibi teknoloji yoğun bir sektöre özel sermayenin de girişinin önü açılmış olmaktadır.

Hava ulaştırma kapsamındaki önemli gelişmeler Tablo 13'dedir.

Tablo 13 : THY Tarihçesi

TARİH	OLAY
20.05.1933	Milli Savunma Bakanlığına Bağlı "Hava Yolları Devlet İşletmesi" kuruldu. İlk filo, 2 King Bird (5 koltuklu), 2 Junkers F-13 (4 koltuklu), 1 ATH (10 koltuklu)
1935	"Hava Yolları Devlet İşletmesi" Bayındırlık Bakanlığına bağlandı
1938	"Hava Yolları Devlet İşletmesi" , "Devlet hava Yolları Umum Müdürlüğü" adı ile Ulaştırma Bakanlığına bağlandı
1945	DC-3 uçakları filoya alındı.
1947	İlk dış sefer Ankara-İstanbul-Atina hattında yapıldı.
01.03.1956	Türk hava Yolları A.O. sermayesi 60 milyon TL olarak kuruldu
1958-1960	F-27 ve VISCOUNT uçakları alındı
1967	İlk DC-9 uçağı ile jet dönemi başladı.
1971	B-707'ler kiralanarak filoya katıldı.
1973	F-27'ler F-28 ile değiştirildi. DC-10'lar filoya katıldı.
1974	B-727'ler filoya katıldı.
1984	Sermaye 60 Milyar TL oldu, kamu iktisadi kuruluşu statüsüne geçildi
1985	Airbus 310'lar filoya katıldı.
1986	Singapur hattının açılmasıyla uzakdoğu uçuşları başladı

Kaynak : www.thy.gov.tr, Son erişim: 03.08.2012.

Sivil Havacılık Genel Müdürlüğünün finansal bakımdan özerk hale getirilmesi sivil havacılık ve hava ulaştırma politikaları açısından önemli bir değişim olarak düşünülmektedir. Bu uygulama ile sivil havacılık faaliyetlerini düzenleyen, kural koyan, uygulanmasını denetleyen dünyada havayolu ulaştırmasının geliştiği ülkelerde olduğu gibi (DPT,1985:27) mali açıdan özerk bir sivil havacılık otoritesi haline getirildiği görülmektedir. Ancak, sadece mali açıdan özerkliğin yeterli olmadığı idari anlamda da özerkliğin kurumun etkinliğinin artırılması açısından gerekli olduğu değerlendirilmektedir.

2009 yılında 40'ı DHMİ'nin olmak üzere toplam 46 havaalanında 41.2 milyonu içhat, 44.3 milyonu dışhat olmak üzere toplam 85.5 milyon yolcu trafiği

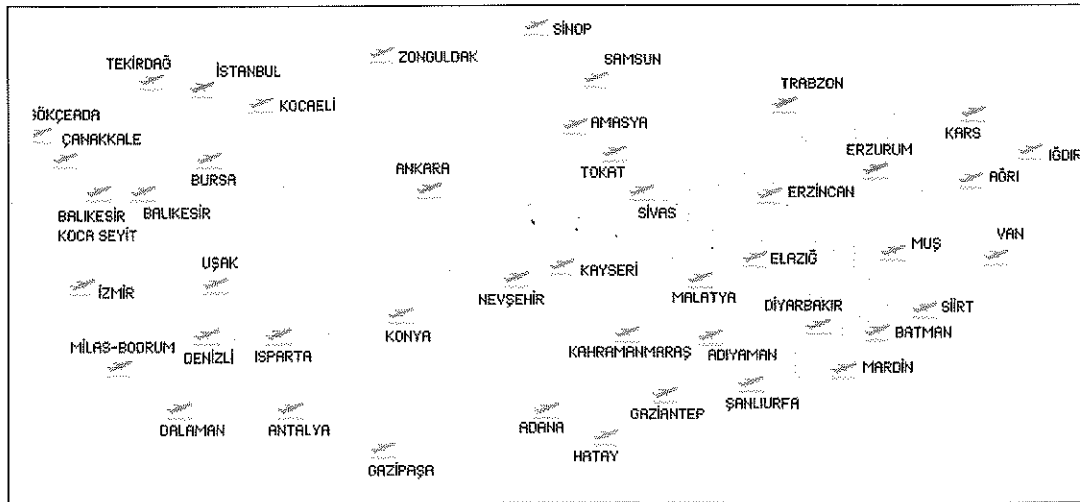
gerçekleşmiştir (www.dhmi.gov.tr). Şekil 13'de Türkiye'deki havaalanları harita üzerinde görülmektedir (Sarılğan,2011:79)

14.10.1983 tarih ve 2920 sayılı Türk Sivil Havacılık Kanun'u ile de özel sektöre hava taşımacılığı ile havaalanı işletmeciliği hakkı verilmesi sonucu, Türk Sivil Havacılığında yeni bir dönem başlamıştır.

Havalimanı inşası konusu hava ulaştırma politikalarında önem arz eden bir konudur. Bu konuda planlı dönemin başlangıcında Birinci Plan döneminde sivil ve askeri iki hava alanı bulunan yerlerde, trafiğe elverişliliği de göz önünde tutularak, bunlardan biri hava ulaştırması için seçilerek ve kullanılması öngörülmüş, böylelikle havalimanı yatırımlarında tasarruf ve etkinlik hedeflenmiştir. Buna rağmen müteakip planlarda yeni havaalanı yatırımları kapsama alınmıştır. Özellikle Yedinci Plan döneminde turizm ve ihracat potansiyelinin yüksek olduğu değerlendirilen bölgelerde bölgelerde havaalanı yatırımlarına önem verilmesi planlanmıştır (Elmas ve Yıldızhan,1999:271).

Özellikle 1990'lı yıllarda havaalanı yapımında büyük gelişme kaydedilmiş, hemen her ilde bir havaalanının açılması için girişimde bulunulmuştur. Faaliyete geçen havaalanlarının en fazla olduğu yıllar 1997 ve 1998 yıllarıdır. Türkiye'de 1997 yılında 4, 1998 yılında da 7 havaalanı sivil kullanıma açılmıştır. Siyasi nedenlerle yapımına karar verilen bu havaalanlarından bir kısmı ekonomik olarak kullanılmaya uygun değildir. Bu havaalanlarından bazıları işletmeye açılmamış veya yılın belli dönemlerinde kullanılan ölü yatırımlar olarak kalmışlardır (Tekeli ve İkin'den aktaran Avcı, 2005:91).

Şekil 13 : Türkiye'deki Havalimanları

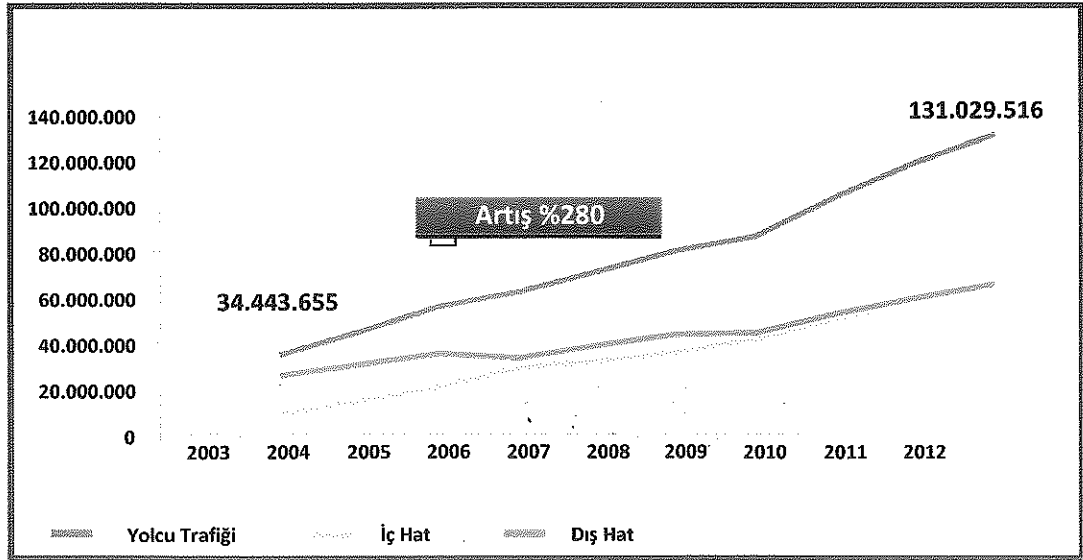


Kaynak : <http://www.dhmi.gov.tr/havaalanlari.aspx>, Son erişim:03.09.2012

1983'te 2920 sayılı Kanunun kabul edilmesi ve özel havayolu işletmelerinin pazara girmesiyle hızlı gelişme sürecine girmiştir. 2003 Ekim ayında Ulaştırma Bakanlığı tarafından "Bölgesel Havacılık Projesi" adıyla başlatılan proje çerçevesinde iç hat havayolu taşımacılığının gelişmesi için havaalanı ücretlerinde indirim yapılmış, özel işlem vergisi ve eğitime katkı payları yolcu biletlerinden kaldırılmıştır. Bu gelişmeler Türkiye'de iç hat taşımacılığının önünü açmış, iç hat yolcu sayısı hızla artmıştır (Oktal ve diğerleri'nden aktaran Sarılgan,2011:76).

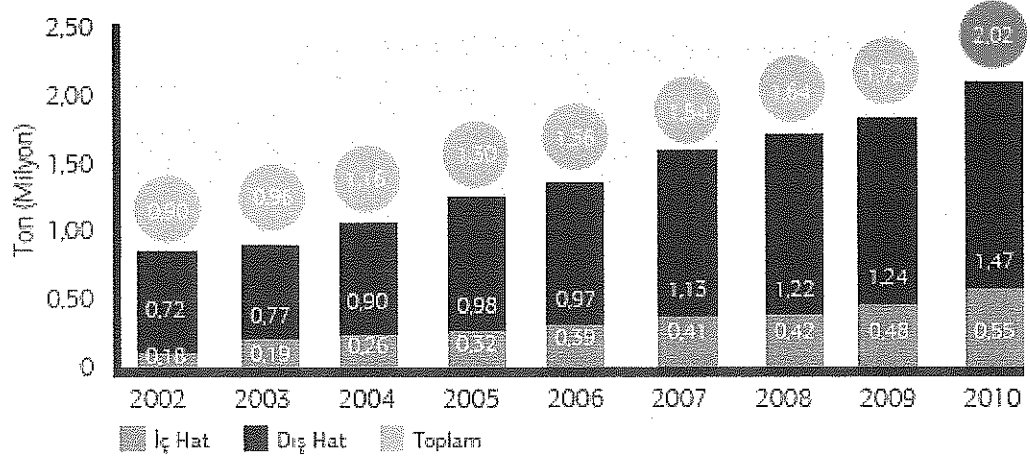
2002 yılında sadece Türk Hava Yolları (THY) tarafından 2 merkezden 25 noktaya yapılan tarifeli iç hat seferleri, 2009 itibariyle 5 Havayolu İşletmesi tarafından ve 7 Merkezden olmak üzere toplam 43 noktaya gerçekleştirilmeye başlanmıştır. 2002 yılında Havayolu taşımacılığı yapan şirket sayısı 13 iken bu sayı 2006 yılı sonu itibariyle üçü kargo taşımacılık şirketi olmak üzere 20'ye yükselmiştir. 2002 Yılında 8 milyon 729 bin olan iç hat yolcu sayısı, %287 artışla 33 milyon 546.000'e ulaşmıştır. 2002 Yılında 25 milyon olan dış hat yolcu sayısında %63 artış kaydedilerek, 2008 yılı itibariyle 40 milyon 840 bin rakamına ulaşılmıştır. 2008 yılı sonu itibariyle kargo taşımacılığında iç hatta %120, dış hatta %58 artış ile toplamda 1 milyon 529 bin 677 ton'a ulaşılmıştır (Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü, 2009:29).

Şekil 14 : Yıllara Göre Havayolu Yolcu Sayısı



Kaynak : Ulaştırma Bakanlığı Devlet Hava Meydanları İşletmesi, 2013

Şekil 15 : Yıllara Göre Havayolu Yük Miktarı

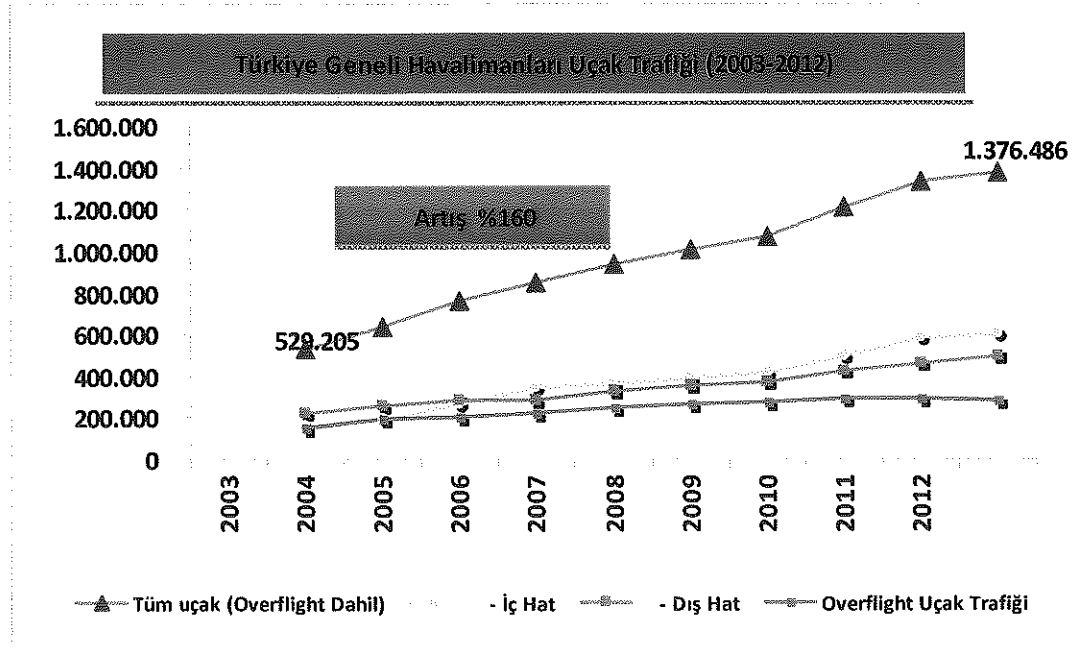


Kaynak : Ulaştırma Bakanlığı, 2012

Hava taşımacılığı, kısa sürede çok hızlı teknolojik ve yapısal değişiklikler gösteren bir sektördür. Bir yandan geniş kapasiteli, yakıt tasarrufu sağlayan, düşük gürültü ve emisyon seviyelerine sahip uçakların geliştirilmesinin; havayolu şirketlerinin faaliyetleri, yönetimi, hizmet kalitesi ve kapsamı üzerinde büyük ölçüde etkisi olurken diğer yandan serbestleşme, özelleştirme, sektörün daha ticari bir yapıya dönüştürülmesi ve işbirliklerinin oluşması sektörün yapısını değiştirmiş ve sektörü tüketicilerin hakim olduğu bir pazara dönüştürmüştür (DPT,2001:6).

Türkiye'nin kısaca Avrasya ülkeleri olarak adlandırılan, birçoğu Bağımsız Devletler Topluluğu içinde yer alan, Orta Asya, Kafkasya, Karadeniz ve Balkan ülkeleriyle gelişen ekonomik, ticari, sosyal ve kültürel ilişkilerinde temel altyapı olarak sayılabilecek havayolu ulaşımı konusunda, Türk Hava Yolları çok önemli hizmetler vermiştir. THY, bu ülkelerin bazılarında tarifeli havayolu seferleri düzenleyen ilk batılı havayolu şirketi olmuştur ve halen bu ülkelerin havayolu ulaşımında oldukça yüksek pazar paylarına sahiptir (DPT,2001:7).

Şekil 16 : Yıllara Göre İç ve Dış Hatlardaki Uçak Trafikliği



Kaynak : Ulaştırma Bakanlığı Devlet Hava Meydanları İşletmesi, 2013

1.4.2.3. Ulaştırma Planları ve Politikaları

Ulaştırma gibi karmaşık bir yapının ve sorunsalın çözümünde ve işletilmesinde planlama ve uzun vadeli programlar son derece büyük önem taşımaktadır. Bu bölümde, ulaştırma planları ve sonuçları üzerinde durulacaktır.

Toplumsal bütünde her alanda uygulanan politikaların en genel amacı sosyal refahın en üst seviyede gerçekleştirilmesidir (Çiçek ve Kişi, 2007:173). Cumhuriyet döneminde hazırlanan ulaştırma politikaları da ulaştırma değişkenini kullanarak sosyal refahı yükseltme amacını gütmekteydi.

"Ulaştırma Ana Planları"nın gerekliliği konusu sürekli tartışılmakla beraber İlk olarak dördüncü plan döneminde "*ulaşım sektöründe büyük ve bütünleşmiş projeler yapılması gereklidir*" ifadesiyle kendisine yer bulabilmiştir (Elmas ve Yıldızhan,1999:268).

Bahsedilen gerekliliklerin bir sonucu olarak, söz konusu dönemde kalkınma planlarındaki politikaların dışında bir taraftan da kapsamlı bir ulaştırma planı arayışı ve gerekliliğinin sorgulanması sürekli olarak gündemi meşgul etmektedir.

7-8 Kasım 1981 tarihinde yapılan II. İzmir İktisat Kongresinde DPT temsilcisi tarafından yapılan "Milli Ulaştırma Politikası" adlı sunumda resmi politika şöyle özetlenmiştir:

"...Ulaştırma sektöründe;

- Ekonomiye maliyeti en düşük olan taşıma hizmeti,
- Hızlı taşıma hizmeti,
- Güvenli taşıma hizmeti,
- Sürekli gelişen ve günün teknolojisine uyum sağlayan hizmet

standartı,

- Etkin, konforlu, elverişli taşıma hizmeti hedeflenmelidir...

Bu hedeflerin de oluşturulacak "Ulaştırma Ana Planı" ile uyumlulaştırılmasını öngörmektedir".

Devamında bahsedilen bu politikanın gerçekleştirilmesine ve karayoluyla yapılan taşımacılığın demiryolu ve denizyoluna kaydırılması ile boru hatlarının da daha da geliştirilip yaygınlaştırılması, kısacası daha ekonomik, güvenli, hızlı ve etkin bütünlük bir taşıma sisteminin oluşturulabilmesine (Akgüngör ve Demirel, 2004:428) yönelik olarak "1983 -1993 Ulaştırma Ana Planı" hazırlanmıştır. Bu planda 1983 -1993 dönemi içinde sektörün giderek daha sağlıklı bir yapıya ulaşması hedef alınmış, sistemin iyileştirilmesinde gözetilecek amaçlardan ilki de "taşımada can ve mal emniyetinin artırılması" olarak belirlenmiştir (Elmas ve Yıldızhan,1999:273). Ancak 1983-1993 Ulaştırma Ana Planı (UAP) 1986 yılında uygulamadan kaldırılmıştır.

Ülkemizde yapılmış ilk kapsamlı ulusal taşıma planı olan "1983-1993 Ulaştırma Ana Planı" karayolu ulaşım payının %72'den %36'ya düşürülmesini hedeflemiş olsa da bu hedefe ulaşamamıştır. Bu plan hakkında genel bir değerlendirme yapıldığında, demiryollarının sadece yük taşımacılığındaki payının artırılması bile enerji tasarrufu, trafik kazası, yaralı ve ölü sayısı ile hava kirliliğinde azalmaya yol açacaktır. Demiryolunun yük taşımacılığındaki payının %30'lara çıkarılması durumunda; on yıllık dönemde yaklaşık 1,500 kişinin ölümden, 16,000 kişinin yaralanmaktan kurtulacağı hesaplanmıştır (TUSİAD,2007:117).

"1983–1993 Ulaştırma Ana Planı"nın uygulamaya başlaması ve somut hedeflerin ortaya konması taşıma sistemlerinin yük ve yolcu taşımacılığındaki paylarının dengelenmesi adına umut verici olmuştur. Bu planlamaya göre 1980 yılındaki ve plan dönemi sonu olan 1993 yılına ait öngörülen taşıma türlerine göre dağılımı Devlet Planlama Teşkilatı'nın Ulaştırma Özel İhtisas Komisyon Raporundan yararlanılarak Tablo 14'de verilmektedir (Bulut, 2007:135).

Tablo 14 : 1983-1993 Ulaştırma Ana Planı'nda Ulaşım Sistemlerinde Hedeflenen Paylar

Ulaştırma Sistemi	1983	1993
Denizyolu	% 16	% 32
Demiryolu	% 10	% 27
Boru Hattı	% 1,5	% 4.5
Karayolu	% 72	% 36

Kaynak : TMMOB Makine Mühendisleri Odası Oda Raporu, 2012

Tablo 14'den görüldüğü gibi ulaştırma alt sistemleri içerisinde karayolu ulaşımının payının düşmesi hedeflenmesine rağmen yıllar itibarıyla bu pay giderek yükselmiş, demiryolları ise giderek gerilemiştir. "Ulaşım Ana Planı" hedefleri arasında karayolu taşımacılığı payının %36'ya çekilmesi var iken planın uygulamadan kaldırıldığı yıllarda; karayolu yük taşımacılığı %92,5'e, yolcu taşımacılığı da %94,8'e (1995 yılı verileri) yükselmiştir (TMMOB,2012:14).

Tablo 15: Yolcu ve Yük Taşımaları İçin Ulaştırma Ana Planı (UAP) Hedefleri ve Gerçekleşme Oranlarının Karşılaştırılması

	Yolcu			Yük		
	Gerçekleşen 1980	UAP Hedef 1993	Gerçekleşen 1993	Gerçekleşen 1980	UAP Hedef 1993	Gerçekleşen 1993
Karayolu	%94.2	%94.1	%95.8	%68.5	%36.0	%83.9
Demiryolu	%4.1	%4.0	%3.0	%9.9	%27.5	%7.7
Havayolu	%0.05	%0.8	%1.2	%0.0	%0.0	%0.0
Denizyolu	%1.2	%1.1	%0.0	%15.0	%32.2	%0.8
Boru Hattı	-	-	-	%6.6	%4.3	%2.9

Kaynak : Ulaştırma Bakanlığı Ulaştırma Ana Planı Stratejisi Sonuç Raporu, 2005.

Bu bağlamda, ülkemizin ulaşım ilke ve politikalarının belirlenmesine zemin oluşturan "1983-1993 Ulaştırma Ana Planı (UAP) öngörülleri ile yatırım gerçekleştirmelerinin karşılaştırılmasında yarar bulunmaktadır. Tablo 16'da görüldüğü gibi; anılan dönemde, başta boru hattı olmak üzere, karayolu ve havayolu türlerinde yatırımlar, hedeflenenden daha fazla pay almış, buna karşılık demiryolu ve denizyolunun payları hedeflenenin gerisinde kalmıştır. Bu değişim ve oranlar ise

UAP'nın temel politikası olan yük taşımalarının ve yatırımların deniz ve demiryollarına kaydırılması ana hedefi ile örtüşmemektedir (Çatalpınar, 2001:85).

Tablo 16 : UAP Yatırım Hedefleri ve Gerçekleşmeleri

ULAŞTIRMA TÜRLERİ	UAP Hedefi %	Gerçekleşme % (1983-1993)	
		Otoyol Dahil %	Otoyol Hariç %
Denizyolu	15.0	5.3	7.0
Demiryolu	28.3	12.1	15.9
Boru Hattı	1.4	9.3	12.3
Karayolu	46.0	64.6	53.3
Havayolu	9.2	8.7	11.5
Toplam	100	100	100

Kaynak : Çatalpınar, 2001

Hedeflerine ulaşamayan UAP dışında sürekli olarak bir ana plana olan ihtiyaç tartışılmıştır. Bu kapsamda, 2001–2005 dönemini kapsayan Sekizinci Kalkınma Planındaki Türk ulusal politikaları ulaştırma sektöründeki önemli sorunları taşıma sistemleri arasındaki dengesiz dağılım, güncel bir ulaştırma ana planının eksikliği ve ulaştırma veritabanının eksikliği olarak belirlemiştir. Plan, Türkiye'nin ekonomik ve sosyal yaşamına hizmet edecek iyi bir ulaştırma altyapısının tesisini, taşıma sistemleri arasında dengeli bir dağılımı ve ulaştırma ana planının hazırlanması gerekliliğini öngörmüştür (Ulaştırma Bakanlığı,2007:10).

Diğer yandan, Eylül 2009 tarihinde İstanbul'da Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı organizasyonunda gerçekleştirilen 10. Ulaştırma Şurası'nda belirlenen hedefler arasında Türkiye için acilen bir lojistik ana planın hazırlanması 2010-2013 hedefi olarak belirlenmiştir.

Son iki kalkınma planında belirtilen ve sürekli tartışılan, Türkiye'de ulaştırmayı bir bütün olarak ele alacak ulaştırma ana planı ihtiyacına istinaden 2003 sonunda Ulaştırma Bakanlığı ve İstanbul Teknik Üniversitesi arasında imzalanan protokol ile birlikte "Ulaştırma Ana Plan Stratejisi Projesi" başlatılmıştır. 2004 ve 2005 yılında hazırlanan raporlarla birlikte; Türkiye'nin sosyoekonomik analizi, ülkenin sosyoekonomik gelişimi açısından ulaştırma ve lojistiğin Türkiye'deki mevcut

durumu ortaya konulmuş, ulaştırma türleri için kuvvetli ve zayıf yanlar belirtildikten sonra amaç ilke ve politikalar saptanmıştır (Ulaştırma Bakanlığı,2005:1).

Ulaştırma Ana Plan Stratejisi Projesi kalkınmanın ön koşulu olan etkin ve verimli ulaştırma sistemlerinin ülkemizdeki mevcut durumunu bir bütün olarak analiz edip ulaştırma ve lojistiğın geliştirilmesi için çözüm önerileri sunan bir proje olarak karşımıza çıkan önemli bir projedir. Söz konusu proje ile birlikte ulaştırmaya ilişkin politikalar ve uygulamalar çağın gereklerine ve ihtiyaçlara uygun, daha gerçekçi ve etkin bir hal almıştır (Kurt,2010:165).

Projelendirilen ve uygulamaya konulan ulaştırma ana planları bir taraftan ulusal hedefleri karşılarken diğerk taraftan uluslararası hedefleri de karşılamak zorundadır. Bu anlamda AB aday ülke statüsünde bulunan ve AB tam üyeliğini ulusal hedef ve politika olarak belirlemiş olan Türkiye'nin geliştirdiğı plan/programların AB ulaştırma politikaları ile uyum içerisinde olması beklenir.

Avrupa Birliğı politika ve planları kapsamında, Avrupa ulaşım ağı önemli yer tutmaktadır. Ulaşım yatırımları, ulaşım ağıının fiziksel durumu ve bu ağların işletim durumuna ilişkin konularda benimsenen politikalar, birliğın sadece ulaşım alanındaki hedeflerini ilgilendirmekle kalmaz, ekonomik, politik, sosyal ve çevresel hedeflere ulaşmada da önemli rol oynar. Bu kapsamda, Avrupa Birliğı mevcut ulaşım politikalarında ilkeler;

- Sürdürülebilirlik,
- Ulaşımın bütünlüğü,
- Ulaşım olanaklarına erişmede ve ulaşımın etkilerini paylaşmada hakçalık' şeklinde belirlenmiştir (Sutcliffe, 2002: 325).

Avrupa Birliğı ortak ulaştırma politikası, ulaştırma alanında hizmet alımının serbestleşmesi sonucu birlik içinde ve çevre ülkelerde ortaya çıkan trafik sıkışıklığı, çevre kirliliğı, can ve mal güvenliğı gibi sorunların giderilmesini hedeflemektedir. Bununla birlikte, modern ve sürdürülebilir bir ulaştırma sisteminin oluşturulmasını, maliyet, hız, kalitenin yanında çevre, emniyet ve güvenlik gibi önemli hizmet unsurlarına da öncelik verilmesini amaçlamaktadır. Bu çerçevede, AB ulaştırma ağı ve koridorları üye ve komşu ülkelerle bağlantıların dengeli ve sürdürülebilir gelişmesinde ve rekabetçi üstünlük elde edilmesinde önemli bir araçtır (Özer ve Kişi,2011: 93). İşte bu nedenle bahsedilen AB ulaştırma politikası esasları ve ilkeleri hazırlanan ulaştırma ana planlarına dahil edilmelidir ki daha gerçekçi olabilsin ve uygulanabilsin.

1.4.2.3.1. Taşıma Sistemleri Arası Ulaştırma Politikaları

Taşımacılıkta dünyadaki gelişmelere paralel olarak Türkiye’de de planlı dönemde farklı taşıma sistemlerinin kullanıldığı taşımacılık konusunda hedefler yer almıştır. Bu kapsamda, altıncı plan döneminde demiryollarında, kombine taşımacılık ve konteyner kullanımı gibi alanlarda hızlı ve güvenli bir taşımacılığa geçiş için gerekli düzenlemeler yapılması kararlaştırılmıştır.

Ancak, konteyner taşımacılığındaki payın artırılması amacıyla; önemli üretim merkezlerinde yüklerin sisteme erişebilirliğini artıracak ve demiryolu-liman entegrasyonunu güçlendirecek konteyner kara terminallerinin kurulması çalışmaları sekizinci plan döneminde hız kazanmıştır (Elmas ve Yıldızhan,1999:248).

Dokuzuncu planda da, dünyada ticaretin giderek serbestleşmesine paralel olarak rekabetin artması ve küresel ve bölgesel ölçekte organizasyonların ağırlık kazanmasıyla taşıma mesafelerinin uzamasının, hız unsurunu öne çıkardığı, bu durumun, hammadde ve işlenmiş ürünlerin alıcılara düşük maliyetle ve zamanında ulaştırılmasının önemini artırdığı, lojistik hizmetler ile desteklenen kombine taşımacılık sistemlerinin kullanımının yaygınlaştığı tespiti ile yer bulmuştur (DPT,2006:45).

Dokuzuncu planda ilk defa koridor yaklaşımına geçilmesi öngörülmektedir. Ayrıca bu yaklaşımın alternatif taşıma sistemlerini inceleyen ve en avantajlı taşıma sistemini belirleyen bir yapıda olmasının esas alınması da hedefler arasında yer almıştır. Bu hedeflere paralel olarak demiryolu ve denizyolunun, karayolu ile rekabet edebileceği koridorlarda taşıma üstünlüğünü sağlayacak bir yatırım ve işletmecilik anlayışıyla koridor bazında belirli tonaj potansiyelini aşan yüklerin demiryolu ve denizyolu ile taşınması özendirilmesi planlanmıştır (DPT,2006:46).

Ulaştırma politikalarında koridor yaklaşımı yeni bir yaklaşımı ifade etmektedir. Diğer yandan kombine-multimodal-intermodal şeklinde ifade edilen içinde farklı taşıma türlerini barındıran “çoklu taşımacılık” sistemi de koridor yaklaşımı ile paralellik göstermektedir. Bu bütünleşik yapı, maliyeti düşürmek ve müşteri hizmet düzeyini artırmak isteyen işletmelerin arayışları doğrultusunda ortaya çıkan lojistik kavramı ile de uyum içerisindedir. Bu kavramsal arayışlar ve gelişmelere de ulaştırma politika üreticilerinin uzak kalması mümkün değildir.

1.4.2.3.2. Planlı Dönem Ulaştırma Politikalarına Yönelik Eleştiriler

Planlı döneme yönelik olumlu yönde görüşler bulunduğu gibi olumsuz eleştiriler de alanyazında yer almaktadır. Bu eleştiriler ağırlıklı olarak konulan hedefler ve hedeflere ulaşılma oranları üzerinde yoğunlaşmaktadır.

Ayrıca yapılan eleştirilere bakıldığında çok büyük bir bölümünün ulaştırma türleri arasındaki demiryolu aleyhine dengesiz dağılıma yönelik olduğu görülmektedir. Ulaştırma sorununun kaynağı ve çözüm yolu olarak bu dengesizliğin giderilmesinin gerekliliği alanyazında sıklıkla tartışılmaktadır.

Planı kalkınma dönemlerinde, demiryolları için öngörülen hedeflere hiçbir zaman ulaşamadığı öncelikle söylenebilir. Ulaştırma alt sistemleri arasında koordinasyon sağlanamamış olması ve karayollarına yapılan yatırımlar bütün plan dönemlerinde dikkati çekmektedir. Bu politikaların ve koordinasyonsuzluğun sonucu olarak, 1950-1980 yılları arasında planlarda denge hedefleri yer almasına rağmen yılda sadece ortalama 30 km yeni hat yapılabilmektedir. 1980'li yıllarda ise otoyollar, GAP ve turizmden sonra ülkemizin 3. büyük projesi olarak kabul edilmiştir (TUSİAD,2007:117).

Cumhuriyetin ilk yıllarında demiryollarındaki öncelik, 1950'lerde karayollarına, 1980'lerde otoyollara kaymış, bu durum planlı dönemde de 1980 sonrasında da devam etmiştir. (Elmas ve Yıldızhan,1999:274).

Planlı dönemde konulan hedeflere ulaşamaması aynı hedeflerin tekrar tekrar kalkınma planlarında yer almasına neden olmuştur. Bu nedenle birinci plana konulan bir hedefi yedinci planda dahi görmek mümkün olmaktadır.

Planlı dönem boyunca, plan hazırlayıcılar demiryollarına daha fazla önem verilmesi ve geliştirilmesi gerekliliğini fark etmiş ve bunu plan hedeflerine yansıtmış olmalarına rağmen bu hedeflere paralel gelişmeler gözlenmemiştir. Aksine ulaştırma yatırımlarının toplam yatırımlar içindeki payı artarken demiryolu yatırımlarının ise azaldığı görülmektedir (Sebetçi,1998:58).

Ulaştırma sistemleri arasındaki dengesiz gelişme ve koordinasyonsuzluk sadece ekonomik fayda/maliyet yönünde dengeleri bozmamış bunun yanı sıra karayolunun hızlı gelişmesi özellikle kent içi ve kentler arası yol kapasitelerini ve park yeri yetersizliklerini de artırmıştır. Yine bu sektöre yönelik yatırımlar dış. ödemeler dengesini de bozmuştur (Çakar, 2001).

Son dönemde giderek daha fazla önem kazanan bir diğer konu da çevreye uyumlu ulaştırma politikalarının üretilmesidir. Bu açıdan kalkınma planlarına

bakıldığında “ulaşım altyapısı ve işletmesinin çevreye uyumlu olması” konusuna yedinci plan dönemine kadar hiç yer almadığı görülmektedir. Ancak konu hızla artan çevre kirliliği nedeniyle yedinci, sekizinci ve dokuzuncu kalkınma planlarının genel hedefleri arasında yer bulabilmiştir (Elmas ve Yıldızhan,1999:268).

Planlı dönemde uygulanan ulaştırma politikalarına AB ile uyum penceresinden bakmak gerekirse, AB'nin güney doğu kanadına yerleşik, komşu ve sınırdaş bir ülke olan Türkiye AB'nin hammadde, enerji ve üretim kaynağı olan Asya ve Uzakdoğu arasında kritik bir coğrafyadadır. Bu bakımdan, AB ulaşım sistemi, ülkemiz açısından çok önemlidir (Kuşçu, 2011: 79).

Ancak bu öneme rağmen, planlı dönemin çok büyük bir bölümünde Türkiye'yi bir taşıma/aktarma merkezi/üssü yapabilecek hedefler planlarda yer almamıştır. Ayrıca, çoklu ulaştırma seçeneklerine yatırım da hedefler arasında yer almamıştır. Bu nedenle, tüketim merkezi AB ülkeleri ile üretim merkezi Uzakdoğu-Asya arasında önemli bir coğrafi pozisyonda bulunan Türkiye'nin bu üstünlüğü değerlendirmediği görülmektedir.

Tablo 17 : 2023 Yılı Taşıma Hedefleri

	Mevcut Durum	2023 Şunu Hedefi
Taşıma Payları Ton-Km (Yurtiçi Yük)		
Karayolu	%80,63	%60
Demiryolu	%4,76	%15
Havayolu	%0,44	%1
Denizyolu	%2,66	%10
Boru Hatları	%11,51	%14
Taşıma Payları Yolcu-Km (Yurtiçi Yolcu)		
Karayolu	%89,59	%72
Demiryolu	%2,22	%10
Havayolu	%7,82	%14
Denizyolu	%0,37	%4

Kaynak : Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı, Türkiye Ulaşım ve İletişim Stratejisi Hedef 2023

Bu döneme yönelik eleştirilerde genel bir uzlaşa olduğunu söylemek pek de zor değildir. Ulaştırma Bakanlığı tarafından yayınlanan Ulaştırma Bakanlığı Ulaştırma Operasyonel Programı (2007:5)'inde da aşağıda yer alan benzer nitelikteki eleştirilerin yer alması bu düşünceyi teyid eder niteliktedir;

- Türkiye’de ulaştırma sektöru en başta bütüncül bir taşıma sistemleri arası ulaştırma ağının oluşturulamaması olmak üzere çeşitli sorunlarla karşı karşıyadır. Liman ve demiryolu altyapısına yapılan yatırımın düşüklüğü ve stratejik kalkınma sisteminin eksikliği, farklı taşıma sistemlerinde dengesiz bir büyümeye yol açmıştır,
- Mevcut ulaştırma politikası, kalkınma planlarında, ilgili orta vadeli programlar ve yıllık yatırım planlarında, Ulaştırma Ana Plan Stratejisinde, Stratejik Çerçeve Belgesinde ve TINA-Türkiye çalışmasında da belirtildiği üzere, demiryolları ve liman yatırımlarına önem vererek taşıma sistemleri arasındaki dengesizliği azaltmaya yoğunlaşmaktadır,
- Dengeli, rasyonel ve etkili bir ulaştırma altyapısı oluşturularak taşıma sistemlerinin etkin kullanımını sağlamak Türkiye’nin ulaştırma politikalarının temel konusudur. Bunun için; yolcu ve yük taşımacılığında demiryolu ulaştırmasının payının artması ve ana limanların lojistik merkezlerine dönüştürölmesini sağlamak için ulaştırma sistemi için entegre bir yaklaşımın kabul edilmesine yoğunlaşılmaktadır,
- Türkiye’de deniz ulaştırmasında, 2005 sonu itibariyle, 3,3 milyon TEU konteyner ve 200 milyon ton yük elleçlenmiştir. Her bir liman için elleçlenen yük tonajı AB Akdeniz limanlarıyla karşılaştırıldığında düşük seviyede kalmaktadır. Artan ticaret karşısında büyük limanların inşası yerine küçük liman ve rıhtımların inşası, küçük limanlar tarafından başarılamayan ölçek ekonomisinin sonucu olarak yük trafiğinin parçalara ayrılmasına neden olmuştur,
- Özetle, mevcut durumdaki temel sorun ülke içindeki ulaşılabilirliği daha yüksek seviyelere çıkarmak amacıyla karayollarına önem verilirken demiryolları ve limanların ihmal edildiği geçmiş dönem politikalarıdır. Demiryolu şebekesi yoğunluğunun az olması ile hizmet kalitesinin düşük olması ve liman geri bağlantıları ve büyüklük açısından limanların yetersizliği Türkiye’nin ulaştırma sektörünü etkileyen temel eksiklerdir.

1.4.2.3.3. Ulaştırma Türleri Arasındaki Dengesiz Dağılım

Planlı dönem öncesi ulaştırma politikalarında karayolu lehine yapılan önemli değişim sonrasında kaçınılmaz olarak ulaştırma türleri arasında karayolu lehine bir üstünlük söz konusu olmuştur. Söz konusu bu dengesiz dağılım kalkınma planlarında da yer bulmuştur. Üçüncü plan döneminden başlamak üzere, taşımacılık hizmetlerinde karayolu taşımacılığı lehindeki dengesiz dağılımının diğer ulaşım

türlerine kaydırılması gerekliliği ortaya konmuştur. Ancak bu durum düzeltilememiş ve dördüncü, yedinci ve sekizinci plan dönemlerinin de önemli genel hedeflerden biri olarak yer almıştır. Hatta Dokuzuncu plan hedefleri arasında da "Taşımacılık sektöründe karayolunun ağırlığı hissedilmekte olup, taşınan malların taşıma sistemleri arasında dengeli bir şekilde paylaştırılması ihtiyacı devam etmektedir" ifadesi ile yer bulmuştur (DPT'den aktaran Elmas ve Yıldızhan,1999:268).

Planlı dönemin başında 1963 yılında, taşıma sistemleri arasındaki yolcu ve yük dağılımına bakıldığında, toplam şehirlerarası yolcu taşımacılığında karayollarının %73, demiryollarının %24, denizyollarının %3 ve havayollarının ise %1'den az dolayında pay sahibi olduğu iç hatlarda ise yük taşımacılığında karayollarının %43, demiryollarının %40 ve denizyolları %17 dolayında bir paya sahip olduğu görülmektedir (Kepenek'den aktaran Elmas ve Yıldızhan,1999:271).

2005 yılında ise karayolu %90 seviyesine ulaşmıştır. Sektörde küçük bir paya sahip olan deniz yolu yük taşımaları daha da azalarak 2005 yılında %2,8 seviyesine gerilemiştir. Demiryolu ve boru hattı taşımaları ise paylarını korumuştur (DPT, 2006: 34).

Karayollarındaki atılım, planlı dönemde bir denge anlayışından uzak kalmış; ulaştırma yatırımlarının yaklaşık dörtte üçü karayoluna yapılmış, demiryollarına ayrılan kaynaklar giderek azaltılmış ve bu dönemde toplam ulaştırma yatırımlarının yüzde 8'i düzeyine düşürülerek, demiryollarını iyileştirici yönde bir çaba gösterilmemiştir (TUBİTAK,2003:11). Ulaştırma sektörleri içindeki yatırım paylarında ise 1985'den 2006 yılına kadar demiryolunun payı %10'un altında kalmıştır (www.tcdd.gov.tr).

Daha önce de belirtildiği üzere planlı dönemde karayolu ulaştırma politikaları ağırlıklı olarak uygulanmakla beraber her planda özellikle demiryollarının modernizasyonu ve yeniden düzenlenmesi ve taşımacılıktaki payının artırılması üzerinde durulmuştur. Bu kapsamda, Birinci Plan döneminde demiryollarında yenileme, onarım gibi işler yeni hat yapımı ile beraber yürütülmüştür. Ancak hatların büyük bir kısmının altyapısı eski, geometrik standartları yetersiz, şehirlerarası bağlantılarını uzun olması çeşitli sorunlar yaratmıştır (Elmas ve Yıldızhan,1999:262).

Dünya yük taşımacılığının %85'den fazlası denizyolu ile yapılırken, ülkemiz içindeki yük taşımacılığının %87'si karayolu ile gerçekleştirilmektedir. Karayolu taşımacılığının, demiryolu ve su yolları gibi alternatif ulaştırma yollarına kaydırılması konusu Avrupa Birliği (AB) ülkelerinde de teşvik edilmektedir. Karayolu yük ve yolcu taşımacılığının, demiryolu ve su yolları gibi alternatif ulaştırma türlerine kaydırılması

Avrupa Birliği platformlarında önde gelen ulaştırma politikası hedeflerindendir (DPT, 2004:2).

Ülkemizde ihracatın büyük bir kısmı denizyolu odaklıdır ve 2008 yılından bu yana payı giderek artış göstermektedir. TÜİK verilerine göre 2010 yılında toplam ihracatın %50,74'ü deniz yolu ile taşınmışken 2011 yılında 134,9 milyar ABD doları olan toplam ihracatımızın %54,5'i olan 73,6 milyar ABD dolarlık kısmı denizyolu ile taşınmıştır. 2011 yılında demiryolu taşımalarında belirgin bir artış görölmektedir. 2010 yılında 0,99 milyar ABD dolarlık kısmı demiryolu ile taşınırken bu rakam 2011 yılında 1,3 milyar ABD dolar olarak gerçekleşmiştir. Buna karşın karayolunun payında düşüş yaşanmıştır. 2010 yılında ihracat değerin %40'ı karayolu ile taşınırken 2011 yılında bu oran %37'ye düşmüştür. 2011 yılında ihracatın 8,9 milyar ABD dolarlık kısmı havayolu ve geri kalan 1,3 milyar ABD dolarlık kısmı ise diğer taşıma sistemleri ile gerçekleştirilmiştir. Yurtiçi taşımacılıkta ise karayollarının ağırlığı hissedilmektedir. 2010 yılında karayolu ile yolcu taşımacılığı ve yük taşımacılığının toplam içindeki oranı sırasıyla %95 ve %91,5 olarak gerçekleşmiştir (TOBB,2012: 22).

1.5. TÜRKİYE'DE UYGULANAN ULAŞTIRMA POLİTİKALARININ GENEL DEĞERLENDİRMESİ

Finansal yetersizlikler nedeniyle ulaştırma alanındaki teknolojik gelişmeleri takip edemeyen ve bunun sonucu olarak imtiyazlı sözleşmelerle dönemin en gelişmiş ulaştırma sistemi olan demiryoluna sahip olmaya çalışan Osmanlı dönemi ve sonrasında cumhuriyet ile birlikte ulaştırma sorununa milli menfaatler çerçevesinde çözüm arayışları ülkemizin ulaştırma politikalarının ana kilometre taşları oalarak düşünölmektedir.

Cumhuriyetin ilk dönemlerinde demiryolu ağırlıklı başlayan ulaştırma politikalarının sonrasında karayolu ağırlıklı yönetilmesinin sancılarını günümüzde de yaşamakta olduğumuz bir gerçektir.

Diğer taraftan limancılık konusunda dünyadaki diğer limanlar ile rekabet edebilecek limanları geliştirilememiş olması coğrafi olarak çok rekabetçi bir konumda olan ülkemizin liman gelirinden mahrum kalmasına nedenolmuştur. Ayrıca limanların işletme ve alt-üstyapı olarak çağdışı kalması diş ticaret uygulamalarında yerel işletmelerin uluslararası rekabetini de olumsuz etkilemiş yabancı yatırımların daha gelişkin ulaştırma alt-üst yapısı sunan ülkeri tercih etmesine neden olmuştur.

Son dönemlerde limancılık konusunda gerçekleştirilen özelleştirme uygulamaları ile bu yönde olumlu gelişmeler olduğu söylenebilir. Her ne kadar yeterli rekabet koşullarının oluşmaması nedeniyle tarifelerde olumsuzluklar yaşandığı düşünülse de genel hizmet düzeyinin ve alt-üst yapının gelişmiş olması son derece önemlidir.

Planlı dönemde ulaştırma probleminin çözümüne ve yönetilmesine yönelik olarak başarılı olduğunu söylemek güçtür. Tersine her plan döneminde ulaştırma sistemleri arasındaki dengesizlik karayolu lehine artmıştır. Ayrıca çevre ve ulaştırma altyapısına yönelik sorun alanlarında da dikkate değer ilerleme kaydedilememiştir.

Bu noktada uzun dönemli bir ana plana ihtiyaç olduğu konusunda tüm taraflar hemfikir iken kalkınma planı gibi geniş kapsamlı bir planın arzu edilen sonuçları vermemesi bir tezat olarak karşımıza çıkmaktadır. Bu nedenle, önemli olan konu planı hazırlamak değil hazırlanan planı sadakatle ve ödünsüz olarak uygulamaktır sonucunun rahatlıkla çıkarılabileceği düşünülmektedir.

İKİNCİ BÖLÜM

TÜRKİYE'DE UYGULANAN LOJİSTİK POLİTİKALARI

Dünya ticaretinin küreselleşmesi ve buna bağlı olarak ticaret hacminin artışı, müşterilerin ürün kalitesi yanında lojistik hizmet düzeyi çerçevesinde de sürekli gelişen beklentileri, ürün yaşam dönemlerinin kısalması ve sıfır stokla çalışan sistemlerinin gelişimi, bilişim teknolojisinde yaşanan hızlı gelişmeler, dağıtım kanalları içerisinde yer alan birimlerin lojistik faaliyetler çerçevesinde uzun dönemli işbirliğine girerek “tedarik zincirlerini” oluşturması gibi çeşitli gelişmeler “lojistik stratejilerin-politikaların” oluşturulmasında önemli bir yer tutmaktadırlar (Tuna,2001:208). Bu noktadan hareketle bu bölümde lojistik ve uygulanan lojistik politikaları ve sonuçları irdelenecektir.

2.1. ULAŞTIRMA, LOJİSTİK VE KÜRESEL LOJİSTİK KAVRAMLARI

Ulaştırma ve lojistik terimleri sürekli bir arada kullanılan farklı süreçleri ve araçları ifade eden ancak sık sık birbirine karıştırılan veya birbirini yerine kullanılan terimlerdir. Ulaştırmanın ve ulaştırma politikalarının nerede başladığı ve nerede bittiği, lojistiğin ve politikalarının nerede başladığı ve nerede bittiği konusunda uygulamada kafaların karışık olduğu söylenebilir.

Bu bölümde, Türkiye'deki ulaştırma politikalarına paralel olarak uygulanan lojistik politikaları olarak adlandırabileceğimiz küresel lojistik ve ulaştırma pastasından ülkemiz adına daha fazla pay alınabilmesi amacıyla geliştirilen politikalar irdelenecektir.

Dünya ticaretinin küreselleşmesi, önce sermayenin, sonra üretimin ve tüketimin küreselleşmesiyle gerçekleşmiştir. 1990'da 3 trilyon ABD doları olan dünya ticareti 2007 yılında 14 trilyon dolara ulaşmıştır. Dünya ticareti hiçbir dönemde böyle büyük bir büyüme yaşamamıştır. Yaşanan küresel dönüşüm süreci içerisinde Asya'da üretilen malların Batı pazarlarına en hızlı ve en ucuz şekilde ulaştırılması hayati önem taşımaktadır. Son yirmi yılda dünyada meydana gelen değişim ve dönüşüm süreci, tarihi İpek Yolunun yeniden canlandırılması ve bu güzergâh üzerinde bulunan ülkelerin küresel ekonomik sisteme uyumu gereğini doğurmuştur (Kaya vd, 2009: 70).

Son 20 yıldır uluslararası ticaretin genel görünümünde çok önemli değişimler yaşanmıştır. Uluslararası stratejik işbirlikleri ve diğer işletmeler arasındaki işbirlikleri küresel ticarete oldukça yaygın hale gelmişlerdir (Mehta vd, 2006:1094). Bunun

sonucu olarak kendilerine ölçek ekonomisi yaratarak rekabet üstünlüğü elde etmeye çalışmışlardır.

Ülkelerin birbirleriyle rekabet halinde oldukları konu ürünlerin fiyat veya kalitesi değildir. Ülkeler birbirleriyle mal, hizmet ve sermaye ticareti bakımından giderek daha fazla bütünselleşen bir dünya ekonomisi içinde, ülkelerini yabancı yatırımcılar için daha çekici hale getirmeye çalışarak rekabet etmektedirler. Bu tür rekabette ülkelerin ekonomi politikaları, ucuz işçilik gibi geçici rekabet üstünlüğü sağlayan etkenlerin değil de, örneğin sağlam ve yaygın bir ulaşım ağı altyapısı oluşturmak düşüncesi üzerine oturtulmalıdır (Kibritçioğlu, 1998:2).

Yaşanan bu yoğun rekabetin etkisiyle, ulaşım sektörü de küresel ekonominin talepleri doğrultusunda bir dönüşüm geçirmektedir. Üretim ve dağıtım sisteminde yaşanan değişiklikler ulaşım ve yük taşıma sisteminin yapısını değiştirmektedir (Zeybek, 2006: 55). Ulaşım ve yük taşıma sistemi, yaşanan değişim ve gelişimle birlikte daha fazla birbiriyle bütünleşmiş ve iç içe geçmiş parçalardan oluşmaya başlamıştır. Bu nedenle, parçaları etkileyen ve etkilenen pozisyonunda olan sistemlerin yüksek verim için uyum içinde çalışmak zorunda oldukları gibi burada da ulaşım sistemini oluşturan parçalar uyum içinde bulunmak durumundadır. Bu çerçevede üretilen politikaların da öncelikle sistemin verimliliğinin üst seviyeye çıkarılmasını sağlayacak şekilde tasarlanması gereklidir. Bu noktada, taşıma zincirinde yer alan parçalarda her geçen gün küreselleşmeye ve artan ticaret hacmi ile sertleşen rekabet koşulları nedeniyle birbirleriyle daha fazla uyum içine girmektedirler. Ulaştırma yapısı klasik taşıma yapısından daha fazla işbirliği ve uyum içeren intermodal-multimodal-kombine yapıya doğru değişmektedir.

Dünyada taşımacılık, kapıdan kapıya prensibine uyun olarak hızla konteynerleşme sürecindedir. Bu süreç intermodalite ve multimodal taşıma kavramlarını öne çıkarmaktadır. Sanayi hammaddelerinin, yarı mamullerin ve kitlesel tüketim mallarının ölçek ekonomileri yaratarak taşınması dünyamızda denizyoluyla yapılmaktadır. Bu biçimde taşınan yüklerin taşıma türleri arasındaki aktarımının yapıldığı, yüklerin manipüle edildiği, işlendiği ve depolandığı merkezler ise türlü terminalleriyle limanlardır (Kişi, 1998: 65).

Taşımacılık zinciri tümüyle entegre edilmiş, kombine bir sistem içerisinde dikkate alınmaktadır. Dünyanın önde gelen terminal operatörleri arz zincirini kontrol etmek yoluyla farklı stratejiler geliştirmişlerdir. Kapıdan kapıya taşımacılık felsefesi birçok terminal operatörünü antrepo, depolama ve nihai noktada lojistik hizmetlerde katma değer sağlanması gibi lojistik organizasyonlara yönlendirmiştir. Ancak, her

terminal operatörü ayrı ayrı şirketler kurma yoluyla pazara entegre olmaz. Birçok durumda etkin bir terminal ağı entegrasyonu, üçüncü taraf nakliye operatörleri veya lojistik hizmet verenler ile iyi bir koordinasyon yoluyla gerçekleşmektedir (Ece, 2008: 29).

Bu değişim sürecinde ulaştırma tek başına rekabetçi üstünlüğü sağlamakta yetersiz kalmış ve süreçlerin eşgüdüm içinde yönetilmesini amaçlayan “lojistik” kavramı ortaya çıkmıştır. Başlangıçta sadece işletmelerin lojistik problemleri üzerine yoğunlaşmışken işletmeler arasındaki rekabetin yanında ülkeler arasındaki rekabetin ortaya çıkması ile “küresel lojistik” ve “küresel lojistik politikaları” kavramları da tartışılmaya başlanmıştır.

Dünyanın küçülmesi, iletişimin artması, ilişkilerin sıklaşması olarak tanımlanabilen küreselleşme, çok uluslu sermaye ve çok uluslu şirketlerin varlığından oluşan yeni mali düzenin gelişmesiyle oluşan bir dünya ekonomisi sistemidir. Pazarlar, kendini uluslararası işletmelere bırakmışlardır. Küreselleşme bir pazar ilişkisidir. Küreselleşmiş bir dünya pazarına hakim olmak için bugün gitgide sınırlar kaldırılmakta, ülkeler, işletmeler ve insanlar arasındaki ilişkiler artan bir hızla gelişmektedir. Gelişmiş ülkeler, “küresel taşıma ağlarını” kontrol etmektedir (Emekli, 2008:451).

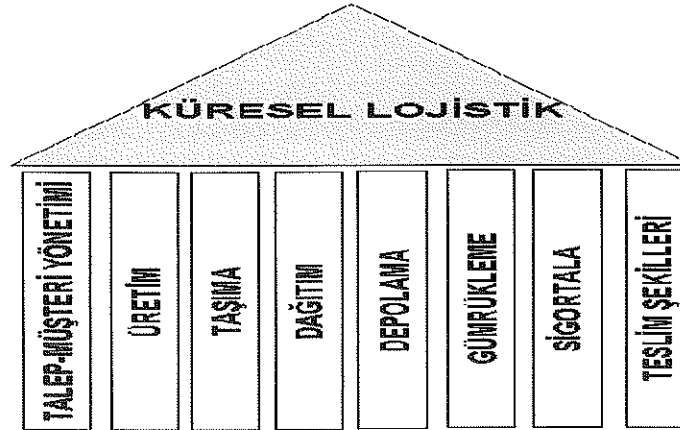
Küreselleşmenin bir başka etkisi ise lojistik kavramıdır. Ulaştırma altyapısı üzerinde faaliyet gösteren, taşımanın her türüsünü içeren, depolama, gümrükleme, paketleme, dağıtım hizmetlerini de gerçekleştiren bir tedarik zinciri faaliyetleri bütünüdür. Kürselleşme hiç şüphesiz Türkiye’yi de doğrudan ilgilendirmektedir. Türkiye’de faaliyet gösteren yerli ve yabancı sermayeli lojistik işletmeleri ekonomik gelişmelere paralel olarak artış göstermektedir (Emekli, 2008:453).

İşletmelerin yeni geliştirdikleri politikalar nedeniyle stratejik noktalardaki lojistik fonksiyonların yoğunlaştığı belirli tesisler yaygınlaşmaya başlamıştır. Yük akışlarındaki bir çok gelişme bu tesislerde yaşanmaktadır. Bu tesisler eskiden olduğundan çok daha büyüktürler. Bu tesislerin mevkileri bölgesel ve şehirlerarası ilişkilerle belirlenir. Geleneksel olarak malların dağıtımı ana üretim merkezine göre belirlenirdi. Bugün ise büyük hacimli yük akışları toplama ve dağıtım merkezlerine ve özellikle büyük hacimli deniz limanlarına ve ana havaalanlarına yönlendirilmektedir. Üretimin coğrafyasındaki değişiklik ve sanayi üretimi, ürün dağıtımının coğrafyasına eşlik etmektedir. Özellikle Uzakdoğu da olan budur. Bu bölgenin küresel ticarete uyumu beraberinde yüksek hacimli yük akışlarının yönlendirildiği Hong Kong, Singapur gibi düğüm noktalarının ortaya çıkmasına neden olmuştur. Bu merkezlerin

aynı zamanda dünyanın en büyük konteyner limanları olmaları da şaşırtıcı değildir (Hesse ve Rodrigue, 2004:177).

Küresel lojistiğin bileşenleri Şekil 17’de gösterilmiştir.

Şekil 17: Küresel Lojistik Bileşenleri



Kaynak : Erdal, 2005

Lojistik Yönetim Konseyinin (CLM) tanımına göre lojistik, müşterilerin ihtiyaçlarını karşılamak üzere her türlü ürün, hizmet ve bilgi akışının, hammaddenin başlangıç noktasından, ürünün tüketildiği son noktaya kadar olan tedarik zinciri içindeki hareketinin, etkin ve verimli bir şekilde akış ve depolanmasının sağlanması, kontrol altına alınması ve planlanması sürecidir (Erdal,2005:1).

Tablo 18 : Lojistiğin Tarihsel Gelişimi

I. DÖNEM 1950 öncesi	II. DÖNEM 1950-1980	III. DÖNEM 1980 sonrası
Askeri Lojistik	Ticaret Lojistiği	Modern Lojistik
Sadece askeri anlamda kullanılmakta	Lojistik faaliyetlerin tümü işletmelerin kendi bünyelerinde, amatörce yürütülmekte	- Taşımacılık düzenlemeleri, bilgisayar teknolojisi ve iletişim alanlarında lojistik kavramı öne çıkmakta. - Kürselleşme, tedarik zinciri yönetimi, kaynak ve dağıtım yönetimi kavramlarıyla birlikte değerlendirilmekte.

Kaynak : Şahin ve Demir, 2008: 1190

Tüm dünyada son yıllarda görülen genel yaklaşım, ulaştırmayı bir bütün olarak ele alıp, her ulaşım alt sisteminden en etkin bir şekilde yararlanma yoluna gitmektir. İntermodal-kombine taşımacılığı doğuran da bu yaklaşım olmuştur (Kaynak, 2004:5).

Lojistik, bir malın bir yerden diğer bir yere taşınmasından öte bir anlayışı ifade eden bir kavramdır. Lojistik en genel anlamıyla, bir malı kaynağından nihai tüketicisine ulaştırmak için gerekli tüm faaliyetler olarak tanımlanabilir. Bu faaliyetler tedarik zinciri olarak adlandırılan bir akış içerisinde gerçekleştirilir (Kaynak, 2004:5).

Birçok yönetici, işletme faaliyetleri içinde giderek rolü artan lojistik faaliyetleri, müşteri hizmetlerinin geliştirilmesi ve değer yaratılmasında önemli bir araç olarak görmeye başlamıştır. Diğer taraftan, rekabet güçlerini artırmayı amaçlayan işletmeler öz yetenek kavramını benimsemiş, değer yaratmanın en etkin yolunun faaliyetleri kendi merkezi becerileri etrafında düzenlemeleri gerektiğini kavramışlardır (Akyıldız ve Tuna, 2007: 649).

Lojistik faaliyetlerin etkin ve verimli bir şekilde gerçekleştirilmesi mikro seviyede işletmeler açısından gerekli olduğu kadar, makro seviyede bölgesel, ulusal ve uluslararası ulaştırma ve küresel lojistik açısından da önemli ve gereklidir (Kaynak, 2004:5).

Dünya üzerindeki gelişmiş ülkelerin tamamının uyum sağladığı günden güne gelişen lojistik sektörü, Türkiye’de de 1980’lerle 1990’lı yıllar arasında kara, hava, deniz, demiryolu ve kombine taşımacılık alanlarındaki yatırımlarla alt yapısını oluşturmuştur, 1990’lı yıllarda da atılıma geçmiştir.

Lojistik çözümlerin kombine taşımacılıkla özdeşleştiği bir dünyada kapıdan-kapıya, limandan-limana veya terminalden terminale gibi kavramlar doğmuştur. Lojistik yönetiminde gelişen bu kavramlar, mukayeseli maliyet avantajları sunmaktadır. Bilgi teknolojilerinde yaşanan hızlı gelişmeler, ticaretin serbestleşmesi ve pazarın küresel platforma doğru genişlemesi rekabette lojistik çözümleri önemli kılan en önemli parametre olmuştur. Ticari engellerin yerel, bölgesel ve küresel alanlardan yavaş yavaş kalkması dünyayı ticari bir platforma dönüştürmüştür. Bu dönüşüm, emeğin sağladığı maliyet avantajından daha büyük taşıma avantajlarını beraberinde getirmiş bulunmaktadır (Ulaştırma Bakanlığı,2011:112).

Küresel lojistik, dünya çapında eşya ve bilgi akışı organizasyonunun sağlıklı bir şekilde yapılandırılmasıdır. Küresel lojistik kapsamında, uluslararası kara, hava, deniz, demir ve boru yolu taşıma sistemlerinin etkin kullanımı, dağıtım, depolama,

elleçleme, gümrükleme, uluslararası taşıma belgeleri ve dış ticaret evraklarının düzenlenmesi yer almaktadır (Erdal; 2005: 4).

Küresel lojistik sistemlerinin temel bileşeni bütünleşmiş ulaşım altyapı ağlarıdır. Çeşitli platformlarda yürütülen ulaşım koridoru çalışmalarının ortak amacı ulaşım ve lojistik zincirindeki sorunlara bütünleşmiş bir yaklaşımla çözüm bulmak ve bölgelerarası işbirliğini geliştirmek, uluslararası ulaşım anlaşmalarının uygulanmasını güçlendirmektir (Zeybek,2006:86).

Küreselleşmenin etkisi ile birlikte artan ticaret hacimleri ve değişen ticaret yolları, lojistiği günümüzün önemli ve büyük sektörlerinden birisi haline getirmiştir. Lojistik sektöründeki bu büyüme, bu sektörün üretim sektöründen ayrı olarak ele alınmasını, bu yönde yapılan çalışmaların artmasını sağlamıştır. Yapılan uluslararası anlaşmalar yeni ticaret yollarının oluşmasına sebep olmakta, Türkiye ise sahip olduğu coğrafya ve politik konumunun üstünlüğü ile bu sektördeki etkinliğini artırmak istemektedir. Bu bağlamda Mersin ili, yalnızca Türkiye için değil aynı zamanda Doğu Akdeniz için de önemli bir lojistik merkezi konumundadır (Torun, 2008: 1198).

2.1.1. Küresel Lojistik Sistemi ve Lojistik Kesişim Noktası Olarak Limanlar

Deniz taşımacılığı, özellikle sanayi hammaddesini oluşturan çok büyük miktarlardaki yüklerin bir defada bir yerden diğer bir yere taşınması imkanını sağlaması, güvenilir olması, mal zayıtının asgari düzeyde olması, diğer kayıpların hemen hemen hiç olmaması, hava yoluna göre 14, karayoluna göre 7, demiryoluna göre 3,5 kat daha ucuz olmasından dolayı dünyada en çok tercih edilen ulaşım şeklidir (Ece, 2006:6).

Bir ulaştırma türü olarak deniz taşımacılığı, uluslararası pazarlarda faaliyet göstermekte, uluslararası ticareti çevreleyen tüm çevresel faktörlerden etkilenmekte, ulaştırma hizmet sektörünün endüstriyel özelliklerini yansıtmakta ve işletmelerin ilgili rekabetçi üstünlükleri de buna göre şekillenmektedir (Cerit, 1998: 31).

Son yıllarda dünyadaki politik ve teknolojik gelişmeler dünya deniz ticaretini de etkilemiş ve yapısal değişimlere zorlamıştır. Teknolojik gelişmelere paralel olarak gemilerin süratlerinin ve boyutlarının artması dünyanın bir ucundaki pazarlara daha kolay ulaşılmasını sağlamıştır. Kara, deniz ve hava taşımacılığının bir bütünleşmesi ve yüklerin kapıdan kapıya taşınmasına olanak sağlayan kombine (intermodal

taşımacılık) ve özellikle konteyner taşımacılığı giderek artan bir önem kazanmıştır (Ece, 2006:6).

Denizyolu taşımacılığı, lojistik sistemde giriş/tedarik (inbound) lojistiği ve çıkış (outbound) lojistik süreçlerinin tümünde kullanılabilir. İşletmelerin maliyeti azaltma çabaları yoğunlaştıkça, lojistik sektöründe denizyolu taşımacılığının önemi artmaktadır. Bu nedenle deniz taşımacılığı, hem lojistiğin hem de uluslararası pazarlamanın bir alt sistemi olarak karşımıza çıkmaktadır (Tuna, 1998:115).

Bütünleşmiş ulaşım altyapı ağlarının kritik düğüm noktalarını (node) ise limanlar oluşturmaktadır. Ve limanlar, ana dağıtım ve lojistik merkezlerine dönüşme sürecine girmiştir (Müller-Jentsch, 2002: 85).

Önceleri yalnızca gemilerin barınması için düşünülen bu bölgeler sonraları hizmet üretim merkezleri durumuna dönüşmüşlerdir. Gemi barındırma işlevi artık bir liman için ikincil önemde kalmıştır. Buna paralel olarak, yükü ucuza, seri biçiminde ve güvenle ulaşım sistemleri arasında aktarabilmek, gerektiğinde yükü özenle depolayabilmek şekline dönüşmüştür (Akten, 1995).

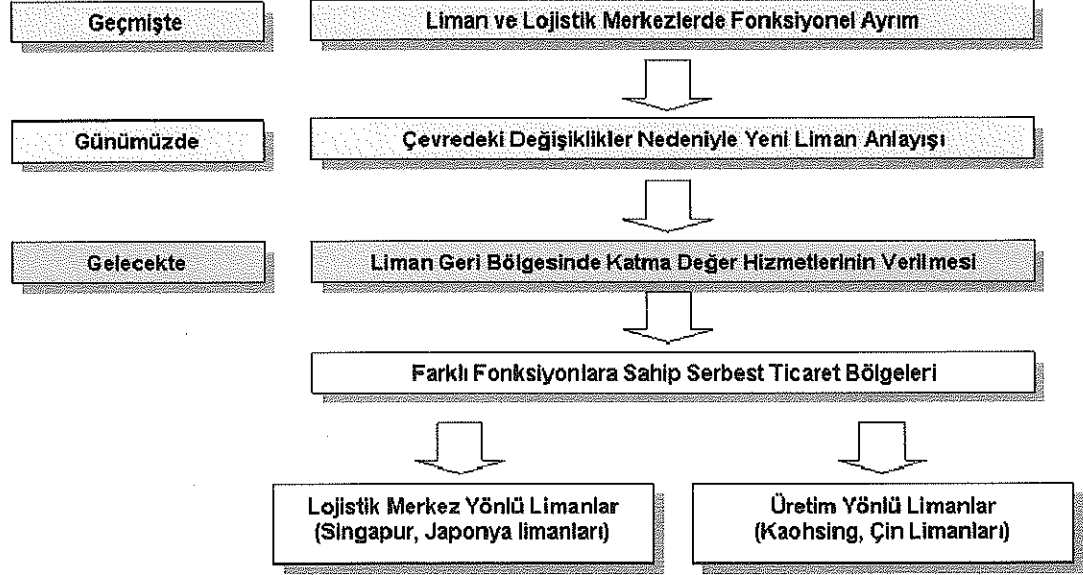
Çağlar (2012), liman faaliyet ve hizmetlerindeki gelişimini 1960 öncesi, 1960-1980 arası, 1980-2000 arası ve 2000 sonrası olmak üzere dört farklı nesil oluşumu ile açıklamaktadır. Nesiller arasında liman ek bir yetenek kazanmakta, kazanılan bu ek yetenekler limanları daha etkin ve verimli çalışmaya zorlamaktadır (Çağlar, 2012:5). Böylelikle küresel tedarik zincirinin ve denizyolu taşımacılığının düğüm noktası haline gelen limanlar kendilerini sürekli geliştirmek zorunda kalmışlardır (Çağlar, 2012:170).

Diğer taraftan, deniz ulaşım hizmetleri artık, sadece limandan limana hareketlerle ilgili olmaktan çıkmış, kapıdan kapıya intermodal taşımacılığın bütünleşmiş bir parçası konumuna gelmiştir (UNCTAD, 2006). Altyapının gelişmesi, araçların ve gemilerin büyümesi ve “hub-and-spoke” işlemlerin uygulanması liman geri sahasının (hinterlandının) gelişmesini güçlendirmiştir (Wang ve Cullinane, 2006). Diğer bir deyişle, limanlar, tedarik zinciri ile bütünleşerek ve art alanla erişebilirliği sağlayarak lojistik yönlü bir yaklaşım benimsemişlerdir (Karataş Çetin, 2012: 83).

Rekabetçi bir ortamda yaşayabilmek ve hızla değişen müşteri taleplerine kendini adapte etmek için liman sektörü, tedarik zincirinin tümüne yönelmeye başlamış ve katma değerli hizmet sunmaya odaklanmıştır. Bu nedenle, ülkelerin çoğu limanlarını ana (hub) liman haline getirmek için büyük yatırımlar yapmakta ve liman operasyonlarını ve yönetimini iyileştirmektedir. Uygulanan stratejiler arasında

lojistik merkezler kurma, liman geri sahasını genişletme, aynı bölgedeki diğer limanlarla işbirliği yapma ve bilgi sistemlerini geliştirme öne çıkmaktadır (Zeybek, 2006: 89).

Şekil 18 : Liman-Lojistik Merkez Dönüşümü



Kaynak : ESCAP, 2002: 29

Ekonomide “ticaret kolaylaştırıcı (trade facilitator)” olarak görev yapmakta (Erdal, 2005: 89) olan limanlar, ne kadar çok transit geçiş koridorlarının bir parçası olma niteliğine kavuşturulabilirlerse, o kadar çok dünya ulaşım ağı içinde yer alabilecek ve o kadar lojistik merkezler olma yolunda ilerleyebileceklerdir (Kaynak,2004:5).

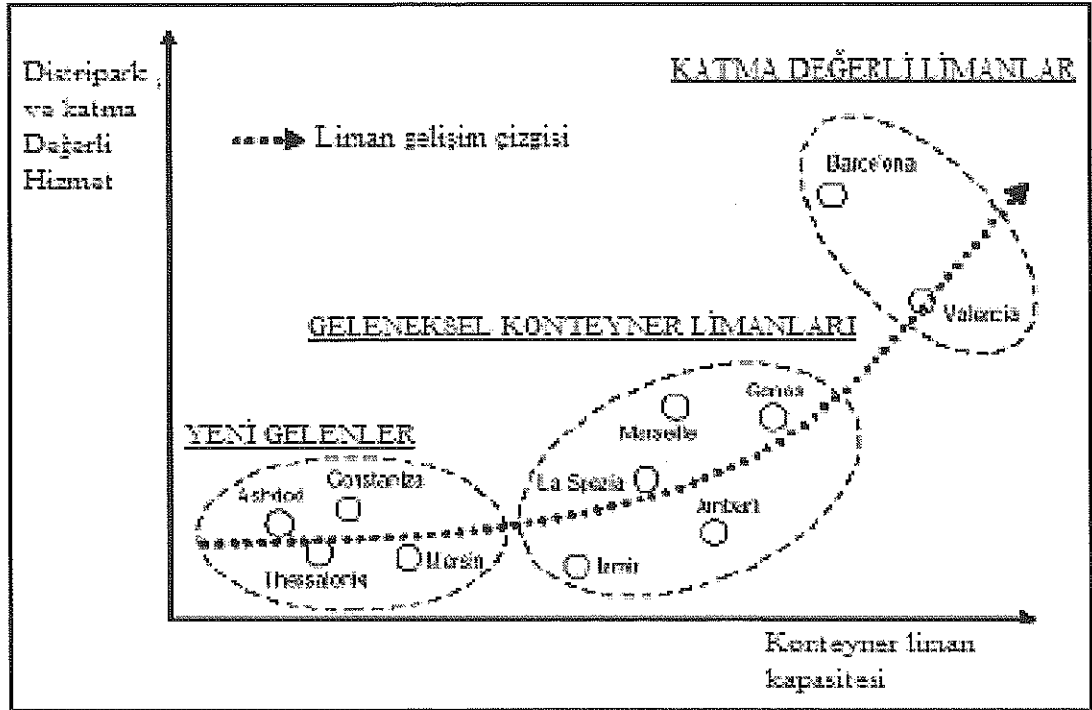
Dünyanın en büyük deniz limanlarını aynı zamanda lojistik merkez konumuna getiren nedenler arasında (Turaboğlu, vd, 2008:1249);

- Coğrafi ve ekonomik açıdan bulundukları kıtanın en uygun yerleşim yerinde yer almaları,
- Tüm taşıma türlerinin ekonomik, hızlı ve etkin bir biçimde uyumunun sağlanması,
- Üretim ve tüketim merkezlerini birbirine bağlamaları,
- Yük ve pazar açısından güçlü bir artalana sahip olmaları,
- Geniş bir ticari potansiyele sahip olmaları,
- Farklı türlerdeki yüklerin hızlı ve ekonomik bir biçimde toplanması, depolanması ve dağıtımının yapılması,

- Geniş bir coğrafi alana sahip olması,
- Yüksek kapasitelerdeki yükleme ve boşaltma olanakları sayılabilir,

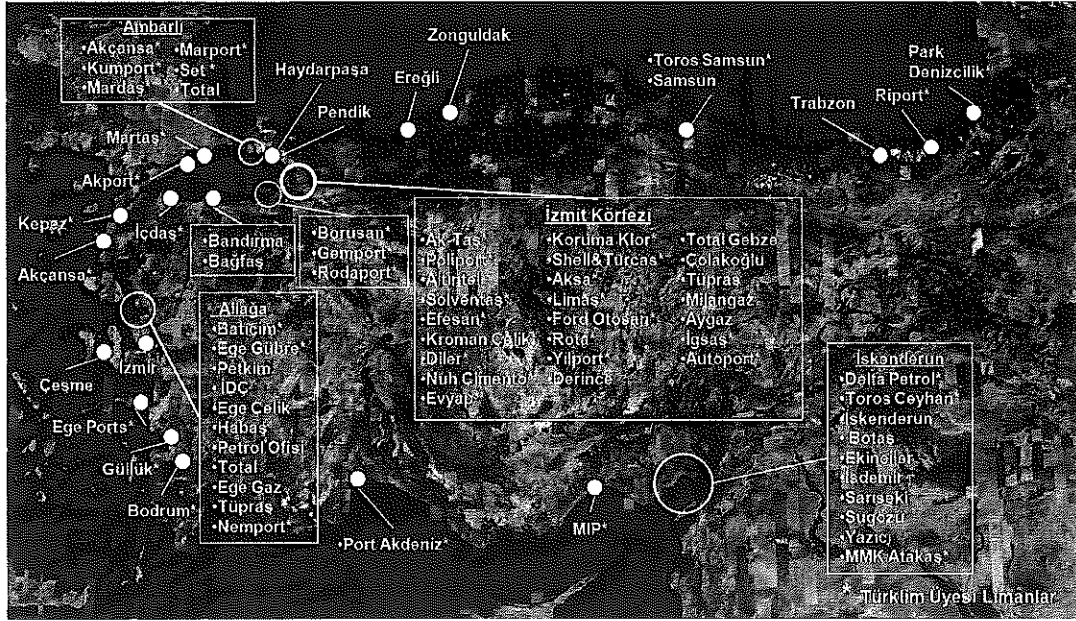
Modern bir limanda katma değer, yük birleştirilmesi ve ayrıştırılması, konteyner içi doldurma/boşaltma, kutulama, paketlenme, etiketlenme, markalama, yeniden paketlenme v.b. gibi çeşitli biçimlerde oluşabilmektedir. Akdeniz ve Karadeniz çevresindeki limanlarda, katma değerli hizmet sunma yönünde önemli gelişmeler görülmektedir. Örneğin, Batı Akdeniz bölgesinde Barselona ve Valencia limanları katma değerli hizmet sunmaktadırlar. Özellikle, Barselona Limanı lojistik platform oluşturma konusunda çok başarılı bir örnektir (Ferrari, Parola ve Morchio,2006).

Şekil 19 : Akdeniz Bölgesinde Limanların Gelişme Eğilimi



Kaynak : Ferrari, Parola ve Morchio, 2006

Şekil 20 : Türkiye'deki Önemli Limanların Coğrafi Dağılımları



Kaynak : TÜRKLİM, 2011

Asya'dan gelen yük akışını çekmek için rekabet halinde olan limanlar lojistik faaliyetler (depolama, katma değerli hizmetler gibi) konusunda uzman işletmelerin yönettiği endüstriyel bölgeler kurulmasına önemli yatırımlar yapmaktadırlar. Günümüzde modern limanlar, aynı zamanda bir lojistik dağıtım merkezi olarak da değerlendirilmektedir. Türkiye'nin dış ticaretinin miktar açısından % 87'si denizyoluyla gerçekleşmesine rağmen, ülkemizde konteyner temizleme, onarım gibi basit hizmetler dışında uluslararası rekabette üstünlük sağlayacak seviyede katma değer katan hizmetler verebilen bir liman bulunmamaktadır. Limanlara lojistik merkez/dağıtım parkı/üs kurmak için yeterli arazi olması gereklidir. Türkiye'de limanlarının geri sahasında yeterli alan bulunmaması önemli sorunlar arasındadır (Zeybek, 2006: 89).

Limanlar küresel lojistik sistem içinde çok önemli bir düğüm noktası olarak kabul edilmektedir. Lojistik sistem içerisinde limanların performansı doğrudan lojistik sistemin performansını da olumlu veya olumsuz yönden etkilemektedir. Bu nedenle, lojistik merkez olarak veya bir lojistik merkez içinde limanlar belirleyici bir rol taşımaktadırlar.

Diğer yandan limanların lojistik denklem içindeki yerine yönelik olarak çeşitli araştırmalar yapılmıştır. Bu kapsamda, JICA (Japan International Agency) çalışma grubu Aralık 1999'da konteyner aktarma limanları çalışmasını sunmuştur. Bu

çalışma, Akdeniz’de mevcut konteyner taşımacılığını, konteyner limanları, konteyner akışı ve sapma uzaklıklarını inceleyerek saptamalarda bulunmuştur. Ek olarak, bölgede gelecekteki konteyner taşımacılığı yapısı ve Türk limanlarının ana gemiler tarafından doğrudan uğrak merkezi olma olasılığı incelenmiştir. Raporun temel sonuçlarına göre dört çeşit konteyner aktarma limanı tanımlanmıştır (Sezer, 2007:50);

- 1. Tip Aktarma Limanı,

Uluslararası aktarmaya tabi konteynerlerin ve diğer yerel yüklerin işlem gördüğü limanlardır (Algeciras, Marsaxlokk, Gioia Tauro ve Damietta gibi).

- 2. Tip Aktarma Limanı,

Kendi yerel yüklerinin de yüklenip boşaltıldığı ve ard bölgeleri sayesinde uluslararası aktarmaya tabi yüklerin de yüklenip boşaltıldığı limanlardır (Barselona, Marsilya, Port Said ve Pire gibi).

- Uğrak Limanı (Ana Gemi),

Okyanus aşırı konteyner gemilerinin periyodik olarak uğrak yaptıkları limanlardır. Bu tip limanlarda uluslararası aktarılan konteynerler yüklenip boşaltılmaz. Ancak bu tip limanlar 2. tip aktarma limanı olabilme gizil gücüne sahip olduklarından, kolaylıkla geliştirilebilirler. Mersin limanı bu kategoridedir.

- Besleme Limanı,

Ana konteyner gemilerinin uğrak yapmadıkları limanlardır. Türkiye’deki tüm konteyner limanları bu kategoridedir.

Söz konusu rapora göre, Türk limanlarının 1. tip aktarma limanı olarak hizmet vermesi küçük bir olasılıktır. Bu durum değişebilir, ancak bölgedeki diğer limanlara göre daha fazla yerel yük, liman hareketlerinde daha yüksek kalite ve liman masraflarının daha ekonomik hale getirilmesi gerekmektedir.

2.1.2. Türkiye’nin Lojistik Politikalar Bağlamında Bir Lojistik Merkezi (Üs) Olma Potansiyeli

Hemen hemen yazılı ve sözlü tüm eserlerde, Türkiye’nin dünya üzerindeki coğrafi konumu açısından ulaştırma ve lojistik anlamda bir köprü durumunda bulunduğu konusunda bir fikir birliği mevcuttur. Bu eserlerde Türkiye’nin Asya, Avrupa ve Afrika arasında üç kıtanın kesişme noktasında yer aldığı belirtilir. Diğer yandan Asya kıtasında artan üretim, Avrupa’da artan tüketim, iki kıta arasında karşılıklı olarak mal ve sermaye trafiğini her geçen gün artırmaktadır (Babacan,2003

9). Ayrıca, Türkiye'nin AB aday ülke statüsü ve uyum süreci çalışmaları bu anlamda büyük üstünlük sağlamaktadır.

Türkiye, coğrafi olarak Orta Doğu, Türkî Cumhuriyetler ve Avrupa arasında bir aktarma merkezi oluşturmasından kaynaklanan avantajlı konumu ile birçok otorite tarafından lojistik üssü olma iddiası veya ideali ile tanımlanmaktadır (Ulaştırma Bakanlığı,2010:119).

Bu bakış açısıyla Türkiye; Avrupa, Balkanlar, Karadeniz, Kafkaslar, Hazar, Orta Asya, Orta Doğu ve Kuzey Afrika ülkeleri için bir dağıtım ve toplama/aktarma merkezi olabilecek özelliği ile uluslararası lojistik açısından çok uygun bir konumdadır. Ancak fiziksel ve kurumsal altyapı eksiklikleri vardır (Tanyaş, 2006).

Dünya piyasalarında 7 trilyon Dolar'lara doğru koşan lojistik sektöründe, Uluslararası Nakliyeciler Derneği'nin (UND) hazırladığı sektör raporuna göre lojistik hizmetlerde gelecekte öne çıkacak coğrafyalar; Asya Pasifik, Latin Amerika, Doğu Avrupa ve Afrika-Orta Doğu bölgeleri olarak sıralanmaktadır. UND tarafından hazırlanan raporda, Türkiye'nin üç kıtanın kesişme noktasında olması, gelecekte sektörün bu pazardan ciddi bir pay alabileceğine de işaret edilmektedir (Narin,2009: 62).

Ancak sadece coğrafi üstünlük rekabet için yeterli değildir. Türkiye'nin Avrupa Birliği'ne girmesinin Avrupa'daki lojistik faaliyetlerinin ağırlıklı yönünü Türkiye'ye kaydıracağı söyleyen Prof. Dr. Ernst, Türkiye'nin stratejik coğrafi konumu mevcut karayolu taşımacılığı sektörü ile birleşince çok önemli avantajlar sağladığını diğer ülkelere oranla düşük işgücü maliyeti ile yüksek seviyede verimlilik sunarak birçok endüstri için çekici bir ülke haline geldiğini belirtmiştir (Babacan, 2003: 11).

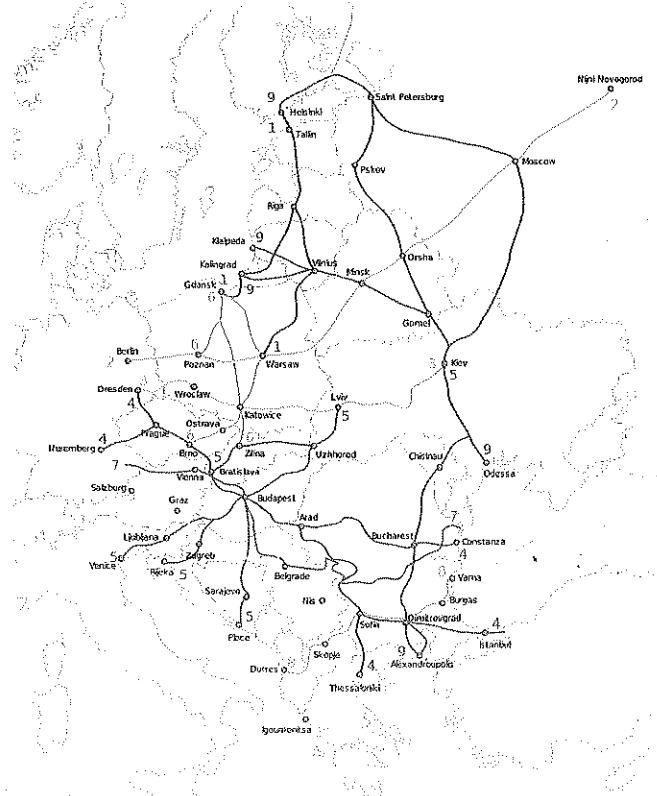
Küresel ekonomide dış ticaret lojistiği, gelişmekte olan ülkelerin küresel ticareti kontrol etmeleri ve küreselleşmenin getirilerinden pay almaları için ayrı bir öneme sahiptir. Türkiye, doğu batı arasında 600 milyar dolarlık mal hareketinin geçiş noktasında, karayolları, demiryolları, üç tarafını çevreleyen denizleri, hava limanları ve dağıtım merkezleri ile Avrasya ticaretinin merkezinde, Avrupa, Balkanlar, Karadeniz, Kafkasya, Orta Asya, Kuzey Afrika ve Orta Doğunun bağlantı merkezi konumundadır. Bulunduğu bu stratejik konum sayesinde bu coğrafyanın en önemli ve değerli lojistik üssü olma potansiyeline sahiptir (Kaya ve diğerleri, 2009:71).

AB, Uzak Doğu'dan büyük miktarda mal temin etmektedir. Türkiye ise bu mal akışına alternatif bir güzergâh alt yapısı oluşturmaktadır. Bu bakımdan, AB ulaşım sistemi, ülkemiz açısından çok önemlidir. Akdeniz'in dünya ticaret eksenindeki tarihi konumu malumdur. AB, batı Avrupa'da karasal ve Akdeniz'de de deniz yolu

yoğunluklu bir ulaşım politikası izlemektedir. Yakın tarihlere kadar tüm ticari faaliyetler, Akdeniz geçişi olmuştur (Kuşçu,2011: 78).

Türkiye bulunduğu coğrafi konum nedeniyle hem Avrupa, hem Asya ulaşım koridorlarında, hem de Akdeniz ve Karadeniz ulaşım koridorlarında ayrı ayrı faaliyet göstermektedir. Pan-Avrupa Ulaşım Koridorlarından IV. ve X. Koridorlarda; Pan-Avrupa Ulaşım Alanlarından (PETrA) ise Karadeniz ve Akdeniz alanlarında yer almaktadır. Bunun yanında, Trans-Avrupa Ulaşım Ağları (TEN-T)'nin bir parçası olan ve Avrupa'da deniz temelli intermodal lojistik zinciri kurmayı amaçlayan Deniz Otoyolları'nda Türkiye, Samsun ve Mersin limanlarıyla yer almaktadır. Türkiye'nin yer aldığı Trans-Asya Güney Koridoru ve TRACECA, Pan-Avrupa Ulaşım Koridoru IV'ü, Türkiye ve İran üzerinden Çin'e bağlamaktadır. Dolayısıyla, Avrupa ve Asya ulaşım sisteminin içinde ve Akdeniz ve Karadeniz arasındaki ulaşım güzergahı üzerinde olan Türkiye; Avrupa, Balkanlar, Karadeniz, Kafkaslar, Hazar, Orta Asya, Orta Doğu ve Kuzey Afrika ülkeleri için bir dağıtım ve toplama merkezi olabilecek özelliğe sahiptir (Zeybek,2006:92).

Şekil 21 : Pan Avrupa Koridorları



Kaynak : http://en.wikipedia.org/wiki/Pan-European_corridors
Son erişim: 14.10.2012

Bu üstünlüklerden yararlanarak Türkiye'nin lojistik anlamda bir merkez/üs olması kalkınma planlarında da kendine yer bulmuştur. 9.BYKP'nın da (DPT, 2006: 70); dengeli, akılcı ve etkin bir ulaştırma altyapısının oluşturulması, yük taşımalarının demiryollarına kaydırılması, önemli limanların lojistik merkezler olarak geliştirilmesi, politikalarının izleneceği, ulaştırma projelerinin geliştirilmesinde koridor yaklaşımının esas alınacağı hedefleri yer almaktadır.

Türkiye'nin Batı Avrupa - Asya transit taşımacılığında köprü ülke konumu, Bağımsız Devletler Topluluğu, Orta Asya ve Kafkasya'daki ticari gelişmeler, Güneydoğu Anadolu Projesi ile birlikte üretimde verimliliğin artması, Avrupa Birliği ile ilişkiler gibi çeşitli gelişmeler göz önüne alındığında, Türkiye'nin lojistik stratejilerini başta deniz taşımacılığı olmak üzere bütünleşik yapı içerisinde oluşturmasını gerekli kılmaktadır (Tuna,2001:208).

Yoğun rekabetin yaşandığı küresel ticarete, Türk ihracatçıların rekabet edebilirliğini etkileyen kritik faktörlerden biri etkin bir ulaşım ve lojistik sistemidir. Yetersiz ve kalitesiz ulaşım altyapısı teslim süresini, dolayısıyla da taşıma maliyetlerini artırmaktadır. Diğer yandan, Türk ürünleri rekabet üstünlüğünü yitirmektedir. Bu nedenle, ulaşım altyapısını ve yönetimini iyileştirmek ticaretin maliyetinin azalmasına önemli katkıda bulunacaktır (Zeybek,2006: 82).

Dış ticaret açısından bakıldığında, Türkiye'nin ihraç ürünlerinin uluslararası pazarlarda rekabet gücünü sürdürebilmesinin ihracat maliyetlerinde önemli paya sahip lojistik giderlerinin hem üretim öncesinde, hem de üretim sonrasında gerçekleştirilecek dağıtım işleminde düşürülmesine bağlı olduğu ifade edilebilir (Beşli, 2004: 66).

Sonuç olarak, Türkiye'nin öncelikle küresel üretim ve rekabet koşulları çerçevesinde coğrafi konumunun son derece önemli ve kendisine rekabet üstünlüğü sağlayacak bir çarpan olduğu söylenebilir. Ancak, tek başına yeterli olmayan bu üstünlük, genç insan kaynağı, uzun dönemli planlamalar ve planlamalara uygun akılcı yatırımlarla desteklendiği takdirde çağdaş bir lojistik üs olma potansiyelini harekete geçirebilecektir.

2.1.3. Lojistik Merkez (Üs-Organize Lojistik Bölge) ve Benzeri Oluşumlar

Özellikle çetin rekabet koşulları işletmeleri ayakta kalma konusunda oldukça zorlamaktadır. Porter (1995) rekabette sürdürülebilir üstünlüğün elde edilebilmesi

için önerdiği değer zinciri kapsamında işletmelerin 3 ana strateji izleyebileceklerini belirtmiştir. Bunlar; maliyet liderliği, odaklanma ve farklılaşmadır (Porter:1995,94).

Günümüz koşullarında bahsedilen bu stratejilere bakılacak olursa, maliyet liderliği ve/veya farklılaşmayı amaçlayan işletmelerin "lojistik yönetimi"ni bir araç olarak kullanmaları kaçınılmaz olarak karşımıza çıkmaktadır (Koçak,2007:2).

İşletmelerin uzun dönemli rekabetçi üstünlüğü gerçekleştirebilmesinin ardında "müşteri tatmini" ile birlikte "düşük maliyetleri" de hedefleyen lojistik stratejilerinin geliştirilmesinin büyük bir önemi bulunmaktadır (Tuna, 2001:208).

Bu stratejinin bir gereği olarak üretici en düşük maliyet ile tüketiciye ulaşmayı hedefler. Bu hedef doğrultusunda maliyeti düşürebileceği kalemlerden bir tanesi de taşıma maliyetidir. Bu kapsamda en düşük maliyetli taşıma güzergahını da seçeceği aşıkardır.

Yukarıda detayları ile bahsedildiği üzere günümüzde uluslararası rekabetten galip çıkmada taşıma hizmetleri miktar ve kalite olarak anahtar faktörlerden biri haline gelmiştir. Çünkü yeni pazarlara girmek, yüksek standartlara sahip güvenilir, ucuz ve hızlı taşıma sistemlerini gerektirmektedir (Kaynak'dan [1995] aktaran; Çetinoğlu:2007,2). Sürekli artan ve çeşitlenen müşteri istek ve ihtiyaçları, şiddetli rekabet ortamı, teknolojik gelişmeler ile birlikte yeni mevzuat ve düzenlemeler, işletmeleri "modern lojistik" anlayış ve uygulamalarına yönlendirmektedir (Chopra ve Meindl'den aktaran Çetinoğlu,2007:2).

Dünya ticaret hacmindeki artış doğrudan taşıma ve lojistik sektörlerini de etkilemektedir. Müşteri beklentilerini ve hatta ötesini karşılama kaygısı ile ulusal ve uluslararası rekabet, işletmeleri modern lojistik anlayışını uygulamaya ve bu konuda makro seviyede politika üreticilerine baskı yapmayı zorunlu kılmaktadır. Modern lojistik anlayışı kapsamında, lojistik altyapının geliştirilmesi, prosedürlerin azaltılması, elektronik ortama geçilmesi, limanların ve demiryolları terminallerinin verimli hale getirilmesi-lojistik üs ve merkezler tesis edilmesi- bir zorunluluk olarak karşımıza çıkmaktadır (Beşli,2004:24).

Bunun sonucu olarak, ülkelerin lojistik faaliyetlere bakış açısı hızla değişmektedir. Her ülke denizyolu, havayolu, demiryolu, karayolu ve boru hattı taşımacılık anlayışlarını uluslararası ticaretin bir parçası olarak yeniden ele almakta, kendisi için en yüksek katma değeri sağlayacak yatırımlara yönelmektedir. Bu yönelme, özellikle lojistik merkezler adı verilen ve tüm taşıma türlerinin birbirine entegre olduğu, deniz ve havalimanlarının birbirleriyle entegre edildiği, uluslararası ölçekte faaliyet gösteren lojistik merkezler olarak karşılık bulmaktadır. Rotterdam,

Hong Kong, Singapur, Anvers, Hamburg, Marsilya ve Dubai gibi küresel lojistik üsler dünya ticaretinin ve kıtalar arası eşya trafiğinin ana merkezleri durumundadır (Erdal, 2005; 1).

Bir ülkenin veya bir şehrin lojistik üs olabilmesinin ardında o bölgenin bulunduğu konum ve bu konumun hitap ettiği pazar ile bu pazarlara ulaşabilirliği önem arz etmektedir. Hong Kong bir örnek olarak ele alınırsa, bulunduğu konum itibarıyla Doğu Asya'nın dağıtım merkezi olarak görülmektedir. Bunu da öncelikle coğrafi konumuna, sonra da bu coğrafi konumun getirdiği üstünlükleri en güzel şekilde kullanabilecek bir lojistik altyapıya sahip olmasına bağlayabiliriz. Stratejik bir mevkiye sahip olmaları, uluslararası lojistik merkezlerinin sahip oldukları ortak özelliklerin başında gelmektedir.

Yukarıda bahsedilen, tüketimdeki artışlar, müşterilere sunulan olanaklar ve ticaretin önem kazanması gibi uluslararası eğilimler ile küresel üretim, malların küresel dolaşımını etkilemekte ancak izledikleri yolları belirlememektedir. Malların izledikleri yolları belirleyen faktörlerin başında "seçilen güzergahlar üzerinde etkin lojistik merkezlerin yer alması" (maliyetlerin düşürülmesi) gelmektedir. (TOBB,2012: 35).

Etkin bir ulaşım ve lojistik sistemi için limanlar, yük ya da lojistik merkezleri benzeri terminal ve düğüm noktaları oldukça önemlidir. Bu terminal ve düğüm noktaları, çoğunlukla ulusal ya da uluslararası yük dağıtım sisteminin içinde yer alırlar. Terminallerin amacı, ulaşım zincirinin etkin ve verimli bir şekilde devamını sağlamaktır. Ölçek ekonomisi nedeniyle, yüklerin liman, demiryolu terminali, kara konteyner terminali gibi düğüm noktalarında konsolide edilmesi gerekmektedir. Ancak bu şekilde, terminaller arasında taşımayı ekonomik kılacak trafik hacmine ve frekansına ulaşılabilir. Bu nedenle, terminaller ve kesişim noktaları yükün toplanarak birleştirildiği, diğer ulaşım türüne (demiryolu/ denizyolu/havayolu) aktarma işleminin ve/veya katma değer faaliyetinin yapıldığı ve yükün dağıtım sistemine aktarıldığı yerlerdir (Zeybek, 2006: 36).

Türkiye'de lojistik hizmet veren bir altyapının (lojistik merkezler bu altyapının bir parçasıdır) kurulması, var olan potansiyelin harekete geçirilmesine imkan tanır. Uluslararası alanda bu tür bir gelişmenin gerçekleştiği iki başarılı örnek olarak Dubai ve Rotterdam ele alınabilir. Dubai tezin uygulama bölümünde de bahsedildiği gibi başka ülkelerin malını alıp satarak, kendi ülkesinden geçirerek ve kanunlarını ona göre ayarlayarak bir lojistik merkezi olmuştur (Erdoğan, 2002: 66).

Ulaştırma ve lojistik sisteminin düğüm noktası olan aktarma ve yük birleştirme-ayırıştırma merkezlerine yönelik bir terim birliği bulunmamaktadır. Hatta bir lojistik merkez kurulması yönünde kamu, özel sektör ve meslek örgütlerinin çok sıkı işbirliği içinde bulunduğu, aynı zamanda tezin örnekleme olan Mersin ilinde dahi alanyazında kullanılan terimler konusunda mutakabat bulunmadığı derinlemesine görüşmelerde ortaya çıkan bir konudur.

Alanyazına baktığımızda aktarma ve yük birleştirme-ayırıştırma merkezlerine, dağıtım merkezi, lojistik merkezi, lojistik parkı, yük köyü vb. gibi isimler verildiğini görmek mümkündür. Ama, kabul gören ve ana çerçeveyi çizen ifade olarak Organize Lojistik İhtisas Bölgesi ifadesi kullanılmaktadır.

Organize Lojistik İhtisas Bölgelerin temel kullanım işlevleri üç ana başlık altında incelenebilir. Bunlar,

- Taşımaların Birleştirilmesi,
- Ürünlerin Birleştirilmesi,
- Müşteri Hizmeti.

Organize Lojistik İhtisas Bölge mevkilerinin doğru bir şekilde seçilmesi, jeopolitik –jeostratejik bakımdan üstün bir konumda olan Türkiye'nin uluslararası ticareti açısından lojistik üssü olmasına katkıda bulunacaktır.

Taşımaların Birleştirilmesi; Hem tedarik, hem de dağıtım sistemlerinde kullanılan bu stratejinin amacı, taşıma maliyetlerinin azaltılmasıdır.

- Üretime Destek,
- Dağıtıma Destek,

olmak üzere iki model üzerinden değerlendirilebilir.

Ürünlerin Birleştirilmesi, Müşteriler tarafından sipariş edilen ürünler aynı tedarikçi tarafından üretilmeyebilir. Bu yöntemde farklı ürünler sevkiyat öncesi birleştirilerek daha büyük hacimli yükler haline getirilir.

Müşteri Hizmeti, Organize Lojistik Bölgelerin işlevlerinden birisi de, üretici ve satıcı işletmelerin müşteri siparişlerini daha hızlı ve zamanında karşılayabilmek amacıyla, söz konusu müşterilerin bulundukları pazara yakın olmalarıdır. Her zaman olası olmayan bu durumlarda, müşterinin tahmin edilemeyen ve dalgalanan taleplerinin karşılanması ve tedarikçilere verilen siparişlerin zamanında veya sipariş verilen miktarlarda gelmeme riskine karşı, müşteri hizmet seviyesini koruyabilmek amacıyla Organize Lojistik Bölgelerde stok tutulmasına ihtiyaç vardır (TUBİTAK-Ulaştırma Bakanlığı, 2006:57).

Özü lojistik işletmelerine hizmet vermek olan bu lojistik merkezlerden beklenen yük transferi, dağıtım, gümrükleme ve depolamadır. Lojistik merkezlerde yüksek değerde hizmet ve katma değerli hizmetler verilmektedir. Lojistik merkezlerin en önemli işlevi dağıtımın tek merkezden yapılması, akıllı depolama sistemlerine sahip olması ve gümrük işlemlerinin kolayca yapılabilmesidir. 1970'lerde başlayan lojistik merkez uygulamaları, dünyanın dört bir yanına giderek yayılmaktadır. Lojistik merkezler büyümeyi öncelikle bölgesel olarak gerçekleştirmekte ve ülke ekonomisine olumlu katkılar sağlamaktadır (Koldemir ve diğerleri, 2009:458).

Lojistik merkezler; farklı işletici ve taşıyıcılarla ulusal ve uluslararası, yük taşımacılığı, dağıtım, depolama ve diğer tüm hizmetlerin yapıldığı alan olarak tanımlanmaktadır. Karayolu, demiryolu, denizyolu ve yerine göre havayolu erişimi ile kombine taşımacılık imkânlarının olduğu depolama ve ulaştırma hizmetlerinin birlikte sunulduğu lojistik merkezlerin önemi gün geçtikçe artmaktadır (UTİKAD;2012).

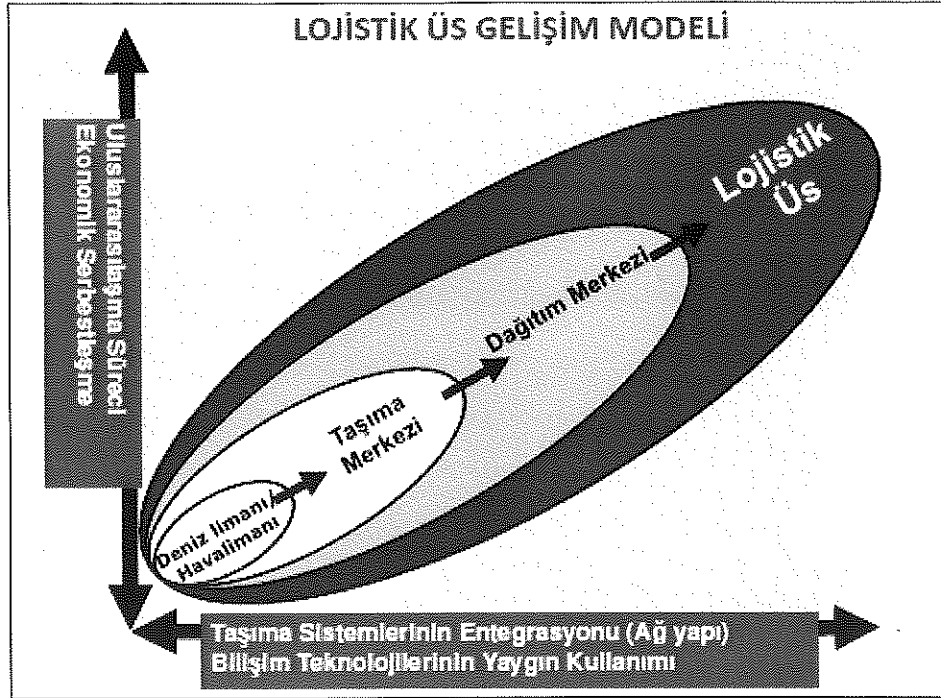
Lojistik merkez kavramının tarihsel gelişimine bakıldığında, başlangıç aşamasında kullanım alanı ağırlıklı olarak deniz ve hava limanlarıdır. Küreselleşme süreci ile birlikte deniz ve hava limanlarının birbirleriyle uyumu, önce taşıma merkezi daha sonra dağıtım merkezi olma konumuna getirmekte, nihayetinde ise kendisini "*bir ülke (veya bölge-il) geneline hakim olan lojistik kültür*" veya daha genel bir ifade ile lojistik üs uygulamaları ile göstermektedir (Erdal,2005:7).

Lojistik merkez kavramı ilk olarak ABD'de endüstrinin gelişmesiyle doğmuştur. Bu kavramın Japonya'da da trafik sıkışıklığını, çevresel, enerji ve işgücü maliyetlerini azaltmak için önerildiği de bilinmektedir. Lojistik köyler hem şehrin yük yoğunluklarını bir arada toplayarak şehir içi yük trafiğini azaltmaya yardımcı olur, hem de yük odaklarının şehrin muhtelif yerlerine yayılarak şehrin bütünlüğünü bozmalarına engel olur (Koldemir ve diğerleri, 2008:458).

Lojistik merkezlerin doğma nedenlerinden belki de en önemlisi artan ticaret hacminin ve beraberinde gelen lojistik hareketliliğin şehir içinde yaptığı baskılardır (Öğüt ve Aydın,2008:1475).

Lojistik ile ilgili tüm faaliyetlerin çeşitli işleticiler tarafından yürütüldüğü belirli bir bölge olarak tanımlanan lojistik merkezlerde, iyi planlanmış ve iyi yönetilen, yük taşımalarıyla ilişkili faaliyetlerin, bu amaçla inşa edilmiş ortak alan içerisinde kümelenmesi söz konusudur (Zeybek,2006: 84).

Şekil 22 : Lojistik Üs Gelişim Modeli



Kaynak : Erdal, 2005

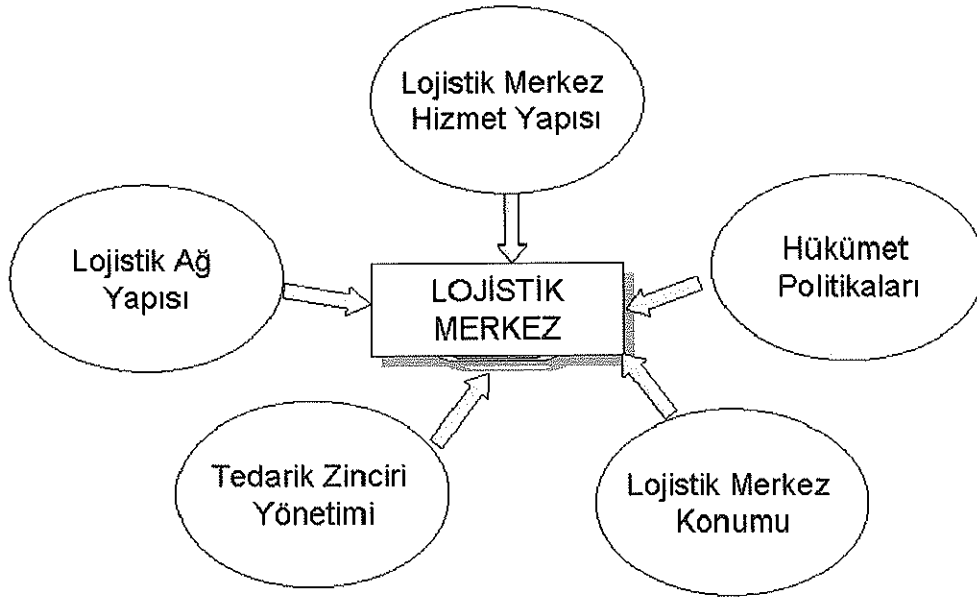
Bahse konu toplama-birleştirme ve katma değer merkezleri; Lojistik Alan, Lojistik Merkez, Lojistik Odak, Lojistik Park, Dağıtım Merkezi gibi farklı terminolojilerle ifade edilebilmektedir. Lojistik köylerin en önemli unsurları aşağıda belirtilmiştir (Koldemir ve diğerleri, 2008:458);

- Altyapı sistemlerinin rasyonalizasyonunun yanında bölgesel planlamanın yapılması
- Taşımacılık kalitesi
- Farklı taşıma türleri kullanımının geliştirilmesi

Bu paralelde lojistik merkez olarak limanların evrim modeli, salt bir elleçleme tesisinden katma değerli hizmetleri ile rekabetçi bir lojistik merkeze dönüşümü Şekil 22'de sunulmuştur.

Şekil 23'de ise lojistik merkezin konum ve işlevlerini belirleyen unsurlar modellenmiştir. Lojistik fonksiyonların ve kamu politikalarının lojistik merkez üzerindeki etkileri görülmektedir.

Şekil 23 : Lojistik Merkezin Konum ve İşlevlerini Belirleyen unsurlar



Kaynak : Kontratowicz'den aktaran Çetin, 2007

Lojistik merkezlerin en önemli özelliği kıtalar arası taşımacılıktaki temel bağlantı noktaları olmalarıdır. Dünyada birçok kıtalar arası taşıma hattı bulunmakta olup, Trans Pasifik hattı, Trans Atlantik hattı ve Avrupa-Uzakdoğu hattı bunlara örnek olarak verilebilir (Erdal,2005:7).

Lojistik merkezler, faaliyetlerini belirli bir merkezden yürütmekle birlikte, dünyanın her yerine ulaşabilme imkanı sağlamaktadır. Bu merkezler, teknik ve hukuki altyapısı ile coğrafi konumu elverdiği ölçüde, yerel ölçekten başlayarak bölgesel, uluslararası ve küresel boyutta bir cazibe merkezi olabilmektedir (Kaya ve diğerleri, 2009:23).

Yukarıda tanımlamaları yapılan lojistik merkezler dışında, deniz ve hava limanları da bir başka lojistik merkez grubunu oluşturmaktadır. Rotterdam limanı ve Dubai bu sınıfa giren lojistik merkezlerdendir. Kara ulaştırmasının, deniz ve hava ulaştırmasıyla kesiştiği bir nokta olmasının yanında, çok çeşitli lojistik hizmetlerin sunulduğu birer merkez durumundadırlar (Çetin, 2007: 49).

Bir ülkede lojistik sektörünün gelişmesi, o ülkenin lojistik imkan ve altyapısına bağlıdır. Lojistik merkez değerlendirmesi; coğrafi, fiziksel ve kurumsal alt yapıya göre yapılmaktadır. Bu tür değerlendirmeler lojistiğin gelişmesi için gerekli olan yatırım ve düzenlemelere ışık tutmaktadır (Kaya ve diğerleri, 2009:80).

Lojistik merkezler uluslararası perspektifte bir bakış açısı ve strateji üretmeyi gerektirir. Lojistik merkezlerin temel özelliklerini aşağıdaki gibi sıralamak mümkündür (Erdal, 2005: 13);

- Coğrafi konum; küresel taşıma koridorları, bölge ülkeleri, üretim ve tüketim merkezlerine yakınlık, transit taşımacılık için elverişlilik,
- İhracat, ithalat, transit ve gümrük rejimlerinde ticaret odaklılık,
- Uluslararası ve yurtiçi demiryolu, denizyolu, karayolu, iç su yolu ve boru hattı taşıma bağlantıları,
- Kombine taşımacılık altyapısı,
- İş süreçlerinde standartlaşma,
- Yasal çerçevede basitlik,
- Gelişmiş bilgi ve iletişim teknolojileri altyapısı,
- Lojistik meslek kollarında çeşitlilik ve uzmanlaşmış insan kaynakları,
- Lojistik üs saha genişliği (ofisler, konteyner alanları, araç parkları, depolar, vb.),
- Havayolu kargo taşımacılığında hizmet veren pistlerin sayı ve uzunlukları,
- Havayolu eşya taşımacılığında gelişmiş yer hizmetlerinin varlığı,
- Denizyolu eşya taşımacılığında liman altyapısı; teknik donanımlar; vinçler, forkliftler, vb.,
- Denizyolu eşya taşımacılığında liman derinliği, gemi manevra kapasitesi ve rıhtım uzunluğu,
- Ro-Ro ve yolcu terminalleri,
- Gümrük idari üniteleri,
- Lojistik işletmeleri için ofisler,
- Dağıtım merkezleri,
- Açık, kapalı ve soğutmalı depolama alanları,
- Tehlikeli madde depolama merkezleri,
- Tamir ve bakım hizmetleri,
- Bankacılık ve finans kurumları,
- Sigorta hizmetleri,
- Ambalaj-paketleme ve elleçleme hizmetleri,

- Lojistik eğitiminde çeşitlilik ve uzmanlaşma; tehlikeli madde taşımacılığı eğitimi ve diğer tüm alanlarda uluslararası sertifikalara sahip yetkili kurumlar,

- Sosyal mekanlar; konaklama, dinlenme ve eğlence alanları,
- Emniyet kültürü,
- Güvenlik uygulamaları,
- Çevre duyarlılığı ve altyapısı, yeşil lojistik merkezler-tesisler,
- Kesintisiz enerji ve enerji verimliliği için yenilenebilir enerji kaynaklarına yönelmiş tesisler,

- Engellilere yönelik altyapıya sahip “Engelsiz Tesisler”.

Bazen bir bölge veya bir şehir, bir lojistik merkezi oluşturacak özel bir fiziksel yapı veya birleştirici bir organizasyonun olmadığı durumlarda bile bölgesel veya ulusal yük akışı içerisinde bir lojistik merkez olarak kabul edilmektedir (Çetin, 2007;49).

Lojistik merkez deyimiyle belirli fiziksel sınırlar içinde özel kanuni düzenlemelere göre işletilen kontrollü sahalar anlaşılmamalıdır. Bu çalışmada lojistik üs (merkez) ifadesi daha geniş bir kavramı temsil etmektedir.

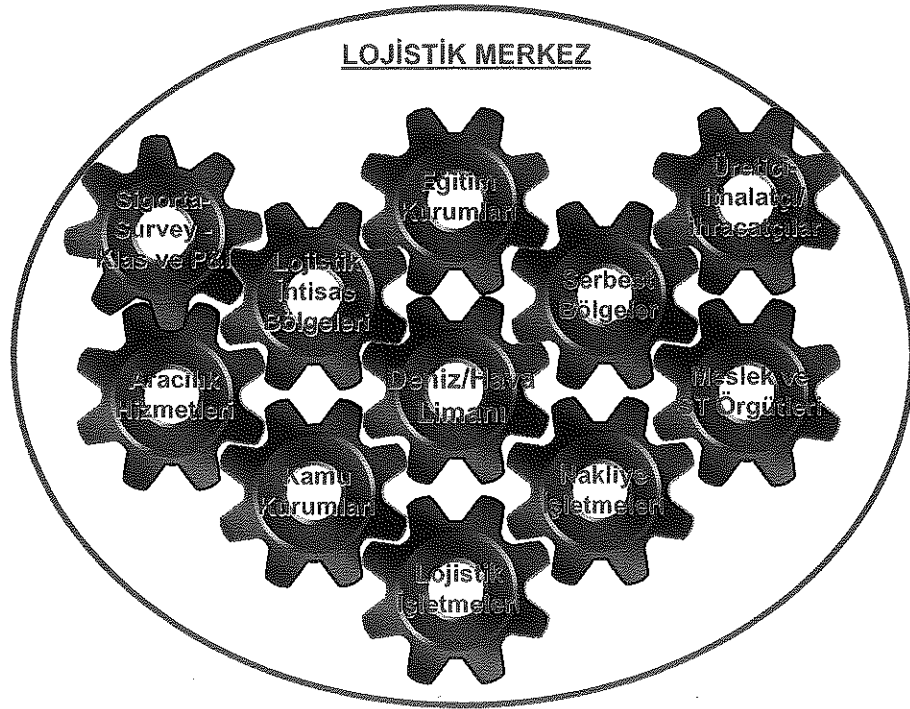
Lojistik köyler-merkezler ve benzeri oluşumlar lojistik merkezi olmanın araçlarından bir tanesidir.

Yine de şunu ifade etmekte fayda vardır ki, lojistik merkezi özelliğine haiz olabilmek için bir şehrin ya da ülkenin stratejik konumu tek başına yeterli değildir. Altyapısını geliştirmeyen, izleklerini (prosedürlerini) yenilemeyen ve geleceğe yatırım yapmayan ülkeler, her ne kadar düşük üretim maliyetlerini sunsalar da uluslararası ticaret için bir cazibe merkezi olamayacaklardır (Erdoğan, 2002: 66).

Bu noktada çok önemli bir konuyu vurgulamakta büyük fayda görülmektedir. Lojistik merkez ifadesi ile bu tezde kastedilen belirli fiziksel ve idari sınırlar içerisinde kurulu bulunan lojistik ihtisas bölgeleri değildir. Lojistik merkez ifadesi, lojistik ihtisas bölge(leri)sini de içine alacak daha geniş bir kavramı ve tanımlamayı temsil etmektedir. Bu tezde kullanılan lojistik merkez ifadesi ile öncelikle bir coğrafi bölge tarif edilmektedir. Bu tarif edilen coğrafi bölgenin içinde yük aktarma ve dağıtım noktaları ile lojistik odaklar çeşitli noktalara dağılmış durumdadır. Deniz ve hava limanları, lojistik köyler, lojistik ihtisas bölgeleri, serbest bölgeler, üretim tesisleri, kara-hava-deniz nakliye işletmeleri, gümrük aracılığı yapan işletmeler, meslek örgütleri ve diğer sivil toplum örgütleri, konuyla ilgili kamu kurumları vb.lerinin birbirleriyle üst düzeyde eşgüdüm ve uyum içinde çalıştıkları coğrafi bölgeler bu

tezde lojistik merkez olarak tanımlanmakta ve kullanılmaktadır. Özetle bir coğrafi bölgedeki tüm dinamiklerin ve altyapının lojistik anlamdaki parasal ve parasal olmayan maliyetleri asgariye indirecek şekilde çalışmasıdır. Örnek verilmesi gerekirse; Birleşik Arap Emirliği olan Dubai Emirliğinin başkenti bir lojistik merkezdir. Sınırları içerisinde yukarıda sayılan odakların hemen hemen tamamı faaliyet göstermektedir. Bu konuda diğer örnekler ise Hong Kong ve Singapur olarak verilebilir. Bu tez özelinde konuya bakılırsa, tezin örneklemelerinden bir tanesi olarak seçilen Mersin ilinin de bir lojistik merkez olabilmesi için uygulanması gereken ulaştırma politikalarının arayışı tezin araştırma sorularından birisini oluşturmaktadır. Bu tartışma Şekil 24'deki gibi modellenenebilir.

Şekil 24: Tezde kullanılan Lojistik Merkez İfadesinin Modeli



Kaynak: Yazar tarafından geliştirilmiştir.

2.1.4. Türkiye’deki Lojistik Merkez Uygulamaları

2.1.4.1. TCDD Tarafından Yürütülen Projeler

Modern yük taşımacılığının üssü kabul edilen lojistik merkez/köylerin Türkiye’ye de uygulanması için Ulaştırma, Haberleşme ve Denizcilik Bakanlığı’nın öncülüğünde, Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları, lojistik köy adını verdiği organize lojistik ihtisas bölgeleri kurmaya hazırlanmaktadır. Bu lojistik merkez/köylerin kamu-özel sektör işbirliği ile gerçekleştirilmesi planlanmaktadır. Demiryolunun yanı sıra lojistik merkez/köyler kara, hava ve deniz ile de bütünleşmiş olacak; kombine taşımacılık hayata geçecektir. Hem ulusal hem de uluslararası tüm nakliye, lojistik ve eşya dağıtımının çeşitli işleticiler tarafından yürütüldüğü alanlar kabul edilen lojistik merkez/köylerin tamamlanmasıyla TCDD yılda yaklaşık 6 milyon ton (% 35) daha fazla yük taşımayı hedeflemektedir (Evren ve Ögüt, 1997:8).

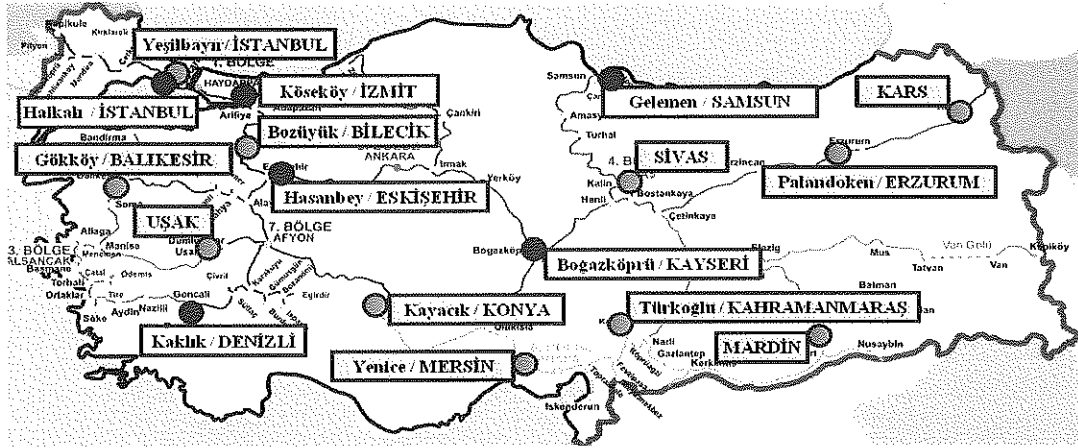
TCDD’nin lojistik merkez/köy faaliyetlerini kısaca özetlemek gerekir ise; Lojistik merkez tercihleri yapılırken yörenin taşımacılık potansiyeli dikkate alınmakta, kara-demir-hava-deniz yolu ulaşım olanakları etüt edilmekte, OSB ve sanayi alanlarına yakınlığı incelenmektedir. Lojistik merkezlerde ilk etap demiryolu yatırımı yapılmakta ve demiryolu taşımacılığına yönelik depolar oluşturulmaktadır. Özel sektör bu lojistik merkezler üzerinde yatırım yapmak istediğinde ihale ile kiralama işlemleri yapılmaktadır (İzmir Ticaret Odası,2008:32).

Lojistik köy; hem ulusal hem de uluslararası geçişlerde taşımacılık, lojistik ve dağıtım ile ilgili tüm faaliyetlerin yerine getirildiği özel merkezler olarak tanımlanmaktadır. Lojistik ile ilgili tüm faaliyetlerin yürütüldüğü belirli bir bölge olarak tanımlanan lojistik köylerde, iyi planlanmış ve iyi yönetilen, yük taşımalarıyla ilişkili faaliyetlerin, bu amaçla inşa edilmiş ortak alan içerisinde kümelenmesi söz konusu olmaktadır (Ceran, 2012: 74).

TCDD, taşımalarının %85’ini oluşturan yurtiçi taşımalarını geliştirmek ve modern altyapıya kavuşturmak içinde çalışmalarını sürdürmektedir. Bu çalışmaların başında Samsun Gelemen Lojistik Köyü’nün 6 Temmuz 2007 tarihinde hizmete açılması olmuştur. Liman ve karayolu bağlantıları ile kombine taşımacılık olanaklarına sahip olan Samsun Gelemen Lojistik Köyü, taşıma türleri arasında gelişmiş aktarma olanakları, açık ve kapalı depolama alanları, özel sektörün kullanımına açık ofisleri sosyal tesisleri ile modern bir yapıya sahiptir (UTİKAD,2007: 34).

TCDD tarafından 16 merkezde daha lojistik merkezi ve yük terminali kurulması çalışmaları devam etmektedir. Bu merkezler; İstanbul (Halkalı/Yeşilbayır), İzmit (Köseköy), Samsun (Gelemen), Eskişehir (Hasanbey), Kayseri (Boğazköprü), Balıkesir (Gökköy), Mersin (Yenice), Uşak, Erzurum (Palandöken), Konya (Kayacık), Denizli (Kaklık), Bilecik (Bozüyük), Kahramanmaraş (Türkoğlu), Mardin, Kars, Sivas lojistik merkezleridir ve Şekil 25'de gösterilmiştir.

Şekil 25: TCDD Lojistik Köyler



Kaynak : http://www.tcdd.gov.tr/Upload/Files/ContentFiles/2010/yurticibilgi/lojistik_koy.pdf,
Son erişim: 003.09.2012.

TCDD tarafından projelendirilenlerin dışında, sektör kuruluşlarının talepleri ile Bilim, Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı nezdinde yapılan girişimler sonucunda, Organize Sanayi Bölgeleri kapsamında "Lojistik İhtisas Organize Sanayi Bölgeleri" kurulması öngörülmüştür. Konuyla ilgili 5807 sayılı Kanunla 4562 sayılı Organize Sanayi Bölgeleri (OSB) Kanununda değişiklik yapılmış 10 Kasım 2008 tarihli Resmi Gazete'de yayınlanarak yürürlüğe girmiştir. Söz konusu kanun değişikliği ile organize sanayi bölgeleri tanımı, OSB için gerekli küçük imalat ve tamirat, sağlık, eğitim, lojistik, çağrı merkezleri ve benzerleri dahil ticaret alanları ile sanayi işletmelerini kapsayacak şekilde genişletilmiş, OSB alanı dışında bölgenin zorunlu teknik altyapı ihtiyacının sanayici için daha ekonomik olarak temini maksadıyla onaylı sınır tanımı getirilmiş, katılımcının tanımı ise fiilen var olan kiracıları da kapsayacak şekilde genişletilmiştir. Değişikliğin gerekçesi planlı bir şekilde yürütülen OSB'lerde faaliyet gösteren firmaların ihtiyaçlarının karşılanması amacıyla ticaret, sağlık, eğitim, lojistik ve benzeri faaliyetlerin birlikte planlanmasıdır (TOBB,2012: 36).

Söz konusu kanun değişikliği sayesinde “Organize Sanayi Bölgelerinde lojistiğe bağlı süreçlerin tekrarları önlenerek, verimlilik artışının sağlanabilmesinin; nakliye, depolama gibi lojistik maliyetler önemli oranda düşürülmesinin; denizyolu, demiryolu, karayolu bağlantılarının doğrudan konuşlanacağı bölgeler olmasından dolayı “intermodal” lojistik faaliyetlerin kolaylıkla gerçekleşmesinin sağlanmasının yolu açılmıştır. Büyük-sanayileşmiş şehirlerin içinde bulunan TIR parkları, antrepolar, şirket depoları, gümrük alanları gibi fonksiyonların dağınıklığı lojistik verimliliği, etkinliği dolayısıyla sektörün rekabet gücüne olumsuz yönde etkileri, verimlilik ve etkinlik sağlanmasında lojistik ihtisas bölgelerinin önemli bir fırsat oluşturacağı beklenmektedir (TOBB,2012: 36).

2.1.4.2. Mersin’in Lojistik Bir Merkez Haline Dönüştürülmesi Yönünde Uygulanan Politikalar

Bu noktaya kadar uygulanan ulaştırma politikaları ve lojistik politikalar ile kavramlar ayrıntılı olarak incelenmiştir. Bu bölümde tezin uygulama safhasında örneklemini oluşturan Mersin ilinde yerel seviyede uygulanan politikalar paylaşılacaktır. Bu sayede tezin uygulama bölümünde toplanan veriler ve elde edilen bulguların daha kolay kavranabilmesi ve anlamlandırılabilmesi amaçlanmaktadır. Ayrıca, analiz aşamasında bu bölümde derlenen ikinci el verilerde analize dahil edilerek veri zenginliğine katkıda bulunulmuştur.

Mersin, coğrafi konumunun da vermiş olduğu avantajlarla ülkemizin önde gelen sanayi ve ticaret kentleri arasında bulunmaktadır (www.dpt.gov.tr). Mersin ili, sosyo-ekonomik gelişmişlik sıralamasında on yedinci, imalat sanayi gelişmişlik sıralamasında ise yirmi birinci sıradadır (www.dpt.gov.tr/bgyu/ipg/akdeniz/mersinPER.pdf).

Bugün Mersin, limanı, serbest bölgesi, büyük sanayi ve ticari kuruluşlarıyla çok kültürlü toplumsal yapısıyla hızla gelişen çok kimlikli bir kettir. Genç bir kent olmasına rağmen, kısa sürede sanayi kenti haline gelen, ticaret ve hizmet sektörü ağırlıklı bir kent görünümüne bürünen Mersin, sanayi, tarım ve ticarete Türkiye’nin ilk on ili içinde yer almıştır (http://www.ris-mersin.info/index.php?module=content&page_id=567). Diğer yandan ulaştırma türlerinin kesişme noktası sayılabilecek bir coğrafyada olması ve geçmişten gelen lojistik kültürü ile bu yönde gelişmiş insan kaynakları yapısı lojistik merkezi olabilmesi açısından önemli yapı taşlarıdır (MTSO, 2006, Mersin İli Lojistik Sektör Raporu).

Mersin ili il genelinde sosyal ve ekonomik refahı yakalamak adına sivil toplum ve meslek örgütleri ile kamu kurumlarının ortak aklıyla birtakım projeler geliştirmektedir. Bu kapsamda, Türkiye’de ilk kez, Mersin ilinde, yenilikçiliğin (innovation) artırılması ve mevcut altyapı ile insan sermayesinin en iyi şekilde kullanılması ve geliştirilmesi amacıyla bir inovasyon projesi ve stratejisi geliştirilmiştir. AB 6. Çerçeve Programı kapsamında desteklenen “RIS (Regional Innovation Strategies)-Mersin Projesi” ile Mersin, küreselleşen dünyada ve çetin rekabet şartlarında, sahip olduğu tüm değerleri kullanmaya ve organize etmeye çalışarak, rekabetçi üstünlüğü elde etmek ve sürdürmek hedefiyle değişmekte ve yenilenmektedir (Koçak, 2007:4).

Bu paralelde Mersin’de, OSB (Organize Sanayi Bölgesi)’lerin dışında da “organize lojistik ihtisas bölgelerinin” kurulması konusunda başta meslek örgütleri ve sivil toplum örgütleri olmak üzere yerel yönetimler ve diğer tüm paydaşların ortak akıl, ortak irade ve ortak gayretleri sonucunda çalışmalar uzun süredir sürdürülmektedir. Diğer yandan Mersin’de dünyadaki örneklerinden hareketle Mersin’de inovasyon ana temalı ve işletmelerin rekabet gücünü artırmaya yönelik başlatılan, amaçları arasında Mersin’i bir lojistik merkezi haline getirmek de bulunan bir proje mevcuttur. Bu tezin uygulama bölümünde örneklem olarak Mersin ilinin ve limanının seçilmesinin nedenlerinden bir tanesi de budur.

Yukarıda belirtilen Mersin inovasyon stratejisinde yer alan “kilit önem taşıyan sektörlerde bölgesel potansiyelin kullanılması” hedefi kapsamında, Mersin’in ekonomisi için hayati önem taşıyan ve inovatif müdahalelerle kısa bir süre içinde daha rekabetçi olma potansiyeline sahip tarımsal gıda, turizm ve lojistik sektörleri özellikle vurgulanmış ve bu sektörlerin rekabetçi üstünlüğü elde etmeleri ve sürdürülebilmelerini sağlamak amacıyla çalışma platformları oluşturulmuştur (Mersin Bölgesel İnovasyon Stratejisi 2006-2016 Taslak 1:2005,29).

Bu kapsamdaki platformlardan, Mersin Lojistik Platformu; Mersin ilini ülkesel ölçekteki geniş hinterlandında bulunan iller, Orta Doğu ve Bağımsız Devletler Topluluğu’na yönelik olarak “Lojistik Merkezi” yapmak amacıyla çeşitli kamu kurumları, sivil toplum kuruluşları ve özel sektörün katılımıyla, 26 Haziran 2007’de kurulmuştur. Platform, Mersin için lokomotif sektörlerden birisi olan lojistikteki sorunları çözmek ve Mersin’in lojistikteki yol haritasını çizmek için oluşturulmuştur. Temelini işbirliği ve iletişim kavramlarının oluşturduğu bu platform lojistik sektöründeki önemli paydaşları bir araya getiren bir organizasyondur (Mersin Lojistik Platformu, <http://www.mlp.epromnet.com/sayfa/tarihce.html>). Mersin’i bir lojistik

merkezi olarak yapılandırma kapsamında uygulanacak inovasyon politikalarını belirleyen platform, ayda en az bir kez tüm paydaşların katılımıyla toplanarak çalışmalarını yürütmektedir.

Platformun Mersin'i bir lojistik merkezi yapma ana hedefine yönelik olarak öncelikleri şu şekildedir (http://www.ris-mersin.info/index.php?module=content&page_id=728);

- Platform tarafından Dış Ticaret Müsteşarlığı'na yapılan müracaat neticesine bağlı olarak, platforma tahsis edilen fon ile "Mersin Lojistik Master Planı"nın tamamlanması (tamamlandı),
- Mersin Üniversitesinde Lojistik ve Dış Ticaret Merkezi kurulması (tamamlandı),
- Mersin'deki yüksek öğretim kurumlarında mevcut olan lojistik ve ulaştırma ile ilgili bölümlerin geliştirilmesi,
- Mersin Serbest Bölgesindeki ve özelleştirilmiş olan Mersin limanındaki mevcut sorunların giderilmesine yönelik çalışmalar,
- Mersin Lojistik Merkezi projesinin kısa vade de hayata geçirilmesi,
- Mersin – Yenice Demiryolu modernizasyonu ve hat ilavesi konusunda lobi çalışmaları yapılması,
- Mersin'de mevcut marinaların işletmeye açılmasına yönelik lobi çalışmalarının yapılması,
- Mersin Taşucu'nda tersane açılması yönünde lobi çalışmalarının yapılması

Lojistik platformu tarafından ayrıca bir "Lojistik Eylem Planı" hazırlanmıştır. Söz konusu eylem planında oluşturulan alt çalışma grupları da dahil olmak üzere icra edilecek tüm faaliyetlere ilişkin eylemler yer almaktadır.

Alt çalışma grupları şunlardır;

- Eğitim Çalışma Grubu,
- Karayolu Taşımacılığı Çalışma Grubu,
- Demiryolu Taşımacılığı Çalışma Grubu,
- Havayolu Taşımacılığı Çalışma Grubu,
- Denizyolu Taşımacılığı Çalışma Grubu,
- Liman ve Serbest Bölge Çalışma Grubu,
- Araştırma-Geliştirme ve Mali Destek Çalışma Grubu,
- Planlama ve Koordinasyon Çalışma Grubu,
- Tanıtım Çalışma Grubu.

Belirlenen alt çalışma grupları Mersin Bölgesel İnovasyon Stratejisi vizyon ve hedeflerine yönelik olarak kendi eylem planlarını hazırlamışlardır. Alt çalışma grubu eylem planında RIS Mersin vizyonundan başlayarak genelden özele doğru bir gidiş söz konusudur. Alt çalışma gruplarının eylem planlarında hedefler çok somut olarak ortaya konulmuştur.

Bu noktada ana amaç Mersin ilinin aslında var olan lojistik anlamındaki değişkenlerini kullanarak bir değer yaratmak, bu değeri sosyal ve ekonomik bir değere dönüştürmektir. Ancak bu sayede Mersin, bölgesinde rekabetçi üstünlüğü yakalamış ve uyguladığı sürekli inovasyon politikaları ile modern bir lojistik ve çekim merkezi haline gelebilecektir.

Ülkemizin ve Mersin'in sürdürülebilir rekabet üstünlüğü elde edebileceği lojistik sektörü, belki de hakkında en az çalışma yapılmış alanlardan birini oluşturmaktadır. Mersin'in gerek kentsel lojistik merkezi olması yolunda düşünce aşamasından uygulama aşamasına geçilmesinin gündemde olması (RIS-Mersin projesi kapsamında Lojistik Platformunun çalışmaları, Mersin Üniversitesi bünyesinde kurulan Lojistik ve Dış Ticaret Araştırma Merkezi ve TCDD'nin lojistik köyü oluşturma yolunda üstlendiği inisiyatif) ve gerekse de özel sektörün ihtiyaçları (özelleştirilen liman hizmetleri ve lojistik firmalarının kurumsal yapılanmaları) konuyu ön plana taşımıştır (Turaboğlu, 2008:1269).

Ancak yeni bir çalışma alanı olarak ortaya çıkan konuya ilişkin önemli bir altyapı ve yetişmiş insan gücü eksikliği söz konusudur. Yoğunlaşan uluslararası rekabete bağlı olarak, ülkemizin rekabette varlığını sürdürebilmesi için ucuz işgücüne değil, bilgi ve değer yaratmaya yönelik politikalar geliştirmesi gereklidir. Çünkü günümüzde bilginin kaynağı olan bilim ve teknolojiye egemen olmak, ülkelerin küresel ekonomideki yerinin belirlenmesinde daha etkili bir unsur haline gelmiştir. Bu çerçevede, bilgiye dayalı bir sistem geliştirilerek yenilikçiliğin desteklenmesi gerekir ki; oluşturulacak altyapı ile lojistik alanına ilişkin olarak ulusal ekonomiye katkı sağlayacak modeller geliştirilmelidir (Turaboğlu, 2008:1269).

Türkiye'de de coğrafi konumu bakımından önemli ticaret yolları üzerinde bulunan ve stratejik, politik ve ekonomik özellikleri açısından lojistik merkez olma özelliği taşıyan kentler bulunmaktadır. Bu kentler ayrıca ülkemizin en önemli aktarma, depolama, dağıtım merkez ve limanlarının olduğu yerlerdir.

Lojistik merkezi olma potansiyeli taşıyan kentlerin başında İstanbul, Mersin ve İzmir gelmektedir. Aynı zamanda bu üç büyük kent, dünyadaki diğer lojistik merkez örneklerinde olduğu gibi, yük hacimleri en fazla olan liman ve lojistik

kümelenmelerinin (serbest bölgeler, organize sanayi bölgeleri, sanayi siteleri, aktarma-depolama-dağıtım merkezleri, lojistik köyler, gıda-toptancı halleri vb.) bulunduğu merkezlerdir (Turaboğlu, 2008:1270).

Yukarıdaki açıklamalardan da anlaşılacağı üzere, ülkemizdeki lojistik potansiyeli yüksek olan kentlerden birisi de Mersin'dir. Mersin, ekonomik, ticari, sanayi, tarım, lojistik eğitim ve iç turizmin bir arada geliştiği çok odaklı bir yapıya sahiptir. Türkiye'nin en büyük uluslararası limanına sahip olması, karayolu ve demiryolu ulaşım olanakları, pek çok lojistik işletmesinin çıkış noktası olması, önemli bir bakliyat ve akaryakıt depolama-dağıtım merkezi olması ve bünyesinde 500 civarında işletmenin faaliyet gösterdiği gelişmiş serbest bölge faaliyetleri Mersin'i, Doğu Akdeniz'den dünyaya açılan kapı konumuna getirmiştir (Turaboğlu, 2008:1270).

2.2. TÜRKİYE'DE UYGULANAN LOJİSTİK POLİTİKALARININ GENEL DEĞERLENDİRİLMESİ

Bu bölümde, temel lojistik politikalardan başlamak üzere küresel lojistiğe kadar küresel ticaretin rekabet stratejileri içinde kendine yer bulan kavramlar incelenmiştir. Bu kavramlara, Türkiye'de uygulanan ulaştırma politikaları ile etki ve sonuçları penceresinden bakılmıştır.

Ayrıca, çağdaş bir lojistik merkez özellikleri kapsamında Türkiye genelinde ve Mersin özelinde limanı ile birlikte lojistik merkez olma potansiyeli değerlendirilmiş, bu çerçevedeki kavramlar tanımlanmıştır.

Bu aşamada bugüne kadar uygulanan ulaştırma ve lojistik politikaları penceresinden "Sorun" incelenmiştir. Bu şekilde tezin uygulama bölümünde incelenen kavramlar alanyazına dayalı olarak tanımlanmıştır.

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

YÖNTEM VE UYGULAMA

Bu bölümde çok genel olarak ifade etmek gerekirse; araştırmanın amacı ve önemi ile araştırmanın verilerine ve bulgularına ulaşma serüveni yer alacaktır.

Araştırmalarda yöntem bir başka araştırmacının aynı çalışmayı gerektiğinde ileride aynen tekrarlayabilmesine olanak sağlayacak kapsam ve ayrıntıda verilmelidir (Karasar, 2001: 33). Bu nedenle yöntem ve uygulamaya yönelik olarak tüm detaylar bu bölümde iletmeye çalışılacaktır.

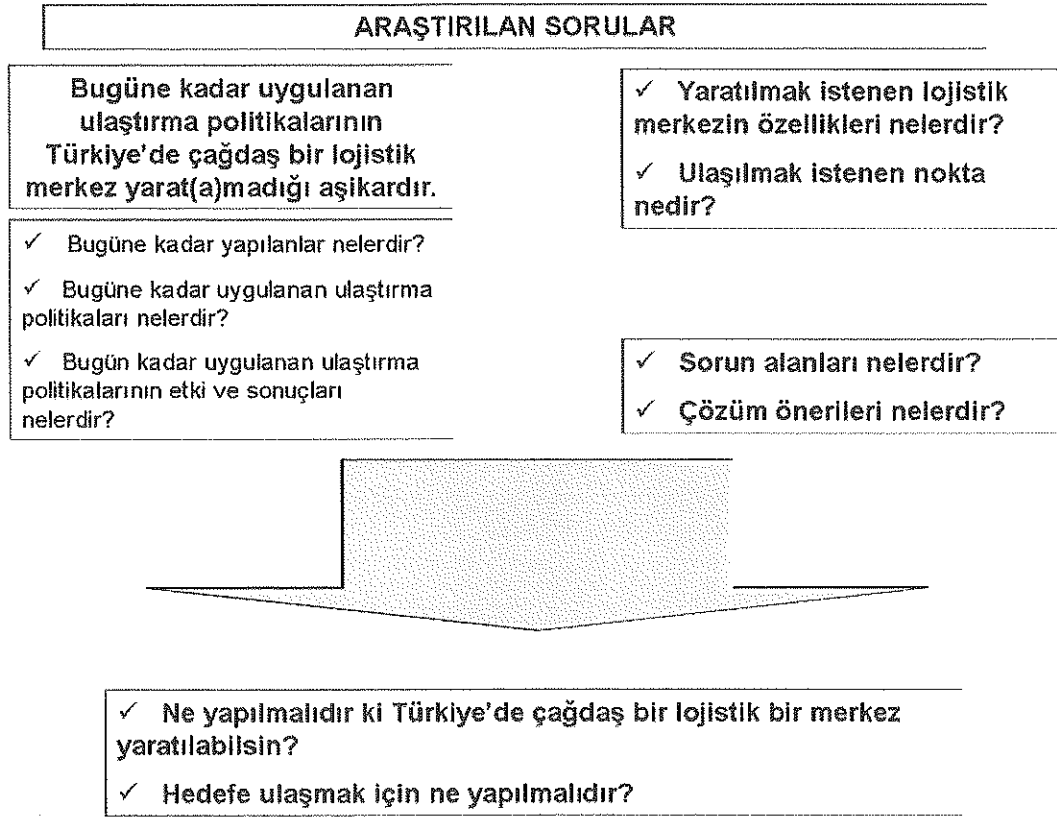
3.1. ARAŞTIRMANIN AMACI

“Türkiye’de bugüne kadar uygulanan ulaştırma politikaları ışığında limanların ve liman kentlerinin lojistik merkez olması yönündeki sorun alanlarının saptanması ve bu sorun alanlarının ortadan kaldırılabilmesi için uygulanması gereken politikaların belirlenmesi” araştırmanın amacı olarak belirlenmiştir.

3.2. ARAŞTIRMA SORULARI

- Türkiye’de uygulanan ulaştırma politikaları nelerdir?
- Türkiye’de uygulanan ulaştırma politikalarının lojistik merkez olarak limanlar üzerindeki etkileri ve sonuçları nelerdir?
- Limanların ve liman şehirlerinin çağdaş bir lojistik merkez olması yolundaki sorun alanları nelerdir?
- Limanların ve liman şehirlerinin çağdaş bir lojistik merkez olması yolunda uygulanması gereken politikalar nelerdir?

Şekil 26: Araştırma Soruları Modeli



Kaynak: Yazar

3.3. ARAŞTIRMANIN TEMEL VARSAYIMLARI

- Türkiye’de bugüne kadar uygulanan ulaştırma politikaları bir lojistik merkez yaratamamıştır.
- Uygun ulaştırma politikaları uygulandığı takdirde lojistik merkez(ler) yaratılabilir.
- Mersin limanı ve ili araştırmanın amacına ulaşması ve araştırma sorularının cevaplandırılması için uygulama örneklemi olarak yeterli nitelikleri taşımaktadır.
- Mersin limanı ve iline yönelik elde edilen bulgular Türkiye için genellenebilir.

3.4. ARAŞTIRMA YÖNTEMİ: GÖMÜLÜ TEORİ (GROUNDED THEORY)

Son yıllarda sosyal, kültürel, ekonomik, politik kısaca toplumun her alanında meydana gelen değişme ve dönüşümlerin bilimde de kaçınılmaz değişimler meydana getirdiği ifade edilebilir. Bu değişim gelenekselden gelenek ötesine, modernden post moderne, pozitivistten pozitivism sonrasına geçiş olarak nitelendirilebilir. Pozitivist paradigmaya yapılan eleştiriler, bilim dünyasında bu geleneksel yaklaşıma dayalı olarak yürütülen araştırmaların hâkimiyetini sarsıcı nitelikte sonuçlara yol açmıştır. Bu etkiler sonucunda nitel araştırmalara yapılan vurgunun da arttığı görülmektedir (Çokluk, Yılmaz ve Oğuz, 2011: 95).

Benzer biçimde ulaştırma ve ulaştırma politikalarına yönelik yapılan araştırmalarda her geçen gün artış görülmektedir. Ancak, alanyazındaki çok sayıda araştırmaya rağmen, uygulanan ulaştırma politikalarından hareketle geleceğe yönelik ulaştırma politika önermelerine (olgusuna) ilişkin halen pek çok açıklamaya ihtiyaç olduğu görülmektedir.

Bu ihtiyaca karşılık verme çabasıyla hareket eden bu araştırma, araştırma sorularında ve araştırma amacında da belirtildiği gibi “geleceğe yönelik ulaştırma politika önermelerini (olgusunu)” sorgulamaktadır.

Nitel araştırma, gözlem, görüşme ve doküman analizi gibi nitel veri toplama yöntemlerinin kullanıldığı, algıların ve olayların doğal ortamda gerçekçi ve bütüncül bir biçimde ortaya konmasına yönelik bir sürecin izlendiği araştırma türüdür (Yıldırım ve Şimşek, 2008; 19). Bu noktada, araştırma konusu, amacı ve soruları dikkate alındığında, aklın potansiyelinin en üst seviyede kullanılmasını sağlayacak bilimsel yöntemin ise nitel araştırma yöntemleri olduğu kanaatine varılmıştır.

Bütün yer ve zaman koşulları altında geçerli, değişmez kurallar biçiminde yasalara ulaşmanın güç olduğu, konusunu insan davranışları ve toplumsal kuralların oluşturduğu sosyal bilimlerde, nitel yaklaşımın benimsenmesinin daha uygun olduğuna dair görüş de benzer biçimde giderek daha fazla kabul görmektedir (Seyidoğlu, 1997: 34). Ayrıca, nitel yöntemin katılımcının bireysel özellikleri, deneyimleri ve yorumlarına dayanmasından kaynaklanan yönleri, nicel araştırmalara karşı bir üstün taraf olarak göze çarpmaktadır. Nitel araştırmalarda araştırma süreci, katılımcının araştırmadaki rolünü artırmakta ve onların bakış açılarını gerektirmektedir (Peters ve diğerleri, 2002:2). Bu noktada, tez konusunun katılımcıların bireysel bakış açıları ve özellikle kişisel deneyimlerine ihtiyaç duyuyor olması da nitel yöntem seçiminin gerekçesini güçlendirmektedir.

Sosyal bilimlerde alan araştırmaları fen bilimlerinde olduğu gibi olguları etkileyebilecek tüm dış faktörlerden soyutlanmış, arınmış bir çalışma ortamında gerçekleştirilemez. Tam tersine, sosyal bilimlerde tüm olgular ve olaylar yumağından çıkarımlar yapılarak belirli sonuçlara varılmak istendiğinden, diğer bir ifade ile, bir olgu diğer tüm olgu ve olaylar yumağında bir anlam ve değer kazandığından, nitel çalışmalar bir gereklilik olarak ortaya çıkmaktadır (Topkaya, 2006:114). Bu bakış açısından hareket edildiğinde nitel araştırmayı “... Araştırmacının kendiliğinden, doğal olarak oluşan olguları tüm karmaşıklığı içinde incelemesi, irdelemesi” olarak ifade etmek mümkündür (Fraenkel ve Wallen’den aktaran Topkaya, 2006: 113).

Nitel araştırmada tümevarım ilkesi hakimdir. Araştırmacı topladığı tanımlayıcı ve ayrıntılı verilerden yola çıkarak incelediği probleme ilişkin ana temaları ortaya çıkarma, topladığı verileri anlamlı bir yapıya kavuşturma, yani bu verilerden yola çıkarak bir kuram oluşturma çabası içindedir (Yıldırım ve şimşek, 2008; 47). Burada sözü edilen “kuram oluşturma” kavramını araştırmacının, topladığı verilerden yola çıkarak araştırdığı konuyu açıklama, yorumlama ve anlam kazandırma süreci olarak açıklamak mümkündür (Yıldırım ve şimşek, 2008; 47).

Araştırmanın konusunu oluşturan ulaştırma ve lojistik i ie geçmiş birbirleriyle sıkı sıkıya ilişkili, etkileyen-etkilenen konumdadır. Bu saptamalar işığında; bu araştırmanın amacının ve sorularının, daha önce de belirtildiği üzere hâlihazırda bilinen olguların ardında yatanları anlamak ve olguya yönelik yeni bir bakış kazanmak için kullanılan nitel yöntemleri (Strauss ve Corbin, 1990: 45) işaret ettiği görülmektedir.

Buraya kadar, araştırma sorularının cevaplarının aranması sürecinde neden nitel yöntemin tercih edildiği açıklanmaya çalışılmıştır. Sonraki kısımda seçilen nitel araştırma deseninin tanıtılması ve seçim gerekçeleri açıklanacaktır.

Nitel araştırma deseni, araştırma yaklaşımını belirleyen ve çeşitli aşamalarının bu yaklaşım çerçevesinde tutarlı olmasına rehberlik eden bir strateji olarak tanımlanabilir. Nitel araştırma desenleri; araştırmacıya esnek bir yaklaşım sağlar ve belirli bir odak çerçevesinde araştırma etkinliklerinin birbiriyle tutarlı ve amaca uygun bir biçimde gerçekleştirilmesi açısından araştırmacıya rehberlik eder. Nitel araştırma desenleri; farklı yaklaşımları ve gelenekleri yansıtır. Ancak bu desenler birbirinden çok açık biçimde ayrışan desenler değildir. Örneğin, Gömülü Teori-Kuram Oluşturma (Grounded Theory) desenindeki tümevarımcı yaklaşım ve bilinmeyen süreçleri tanımlama amacı bir ölçüde diğer desenlere de damgasını vurmuştur (Yıldırım ve şimşek, 2008; 69). Araştırma deseni bir yol haritası veya bir

kılavuz olarak da tanımlanabilir. Araştırma sürecinde yapılması ve yapılmaması gerekenler bu araştırma deseni içinde araştırmacıya tanımlanır ve yol gösterir. Bir araştırma desenine bağlı olarak araştırmacının sürdürülmesi de ayrıca araştırmacının niteliğini, güvenilirliğini ve geçerliğini olumlu yönde etkilemektedir.

Bu tezde de benzer bir süreç söz konusudur. Nitel araştırma yöntemleri çerçevesinde genellikle teori geliştirmede kullanılan “Gömülü Teori - Grounded Theory” araştırma deseninin kullanımının nihai politika önermelerine ulaşma açısından uygun olacağı düşünülmektedir.

3.4.1. Gömülü Teorinin Tarihçesi

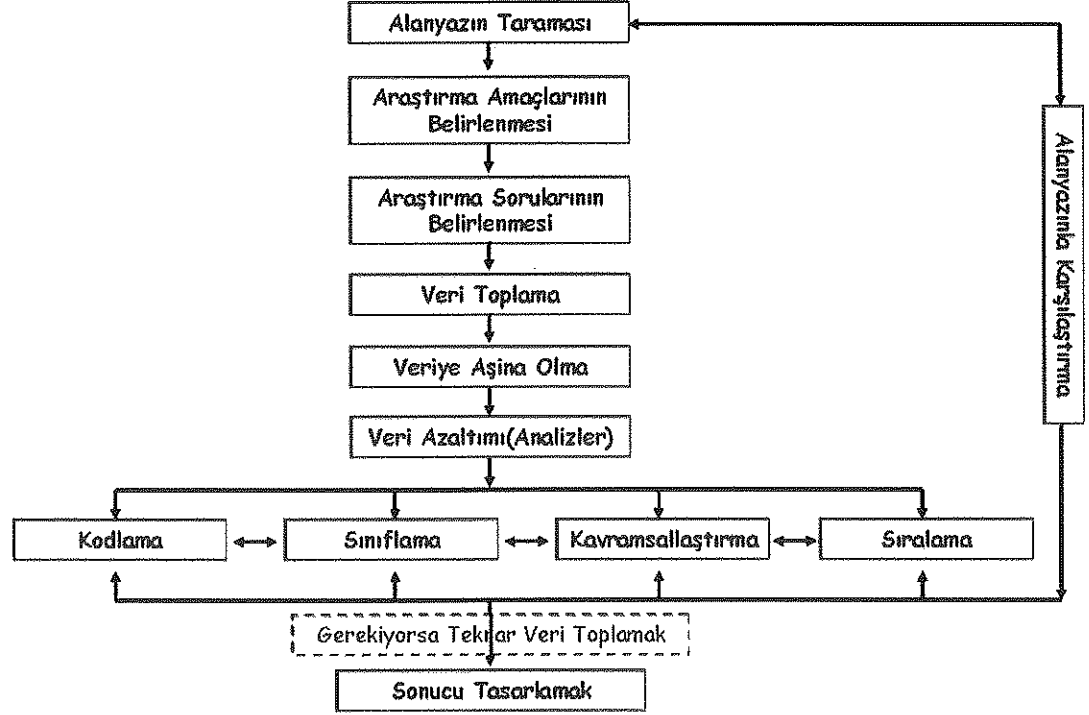
“Gömülü Teorinin Keşfi” (The Discovery of Grounded Theory) kitabı 1967 yılında Glaser ve Strauss tarafından yayınlandığında, kitapta anlatılan fikirler oldukça ses getirmişti (Corbin ve Holt, 2004: 52). Araştırmacılar kitaplarında; o dönemde özellikle sosyoloji disiplinin deki pozitivist yaklaşıma, tümdengelim teori üretimine ve masa başı teori üretmeye (armchair theorizing) eleştiri getirmekteydiler (Corbin ve Holt, 2004: 53). Söz konusu araştırmacılar ayrıca, diğer araştırmacıları sahaya çıkmaya ve teorilerini gerçek verilerden hareketle yapılandırmaya teşvik ediyordu (Corbin ve Holt, 2004: 53). Dışarıda neler oluyor? Şeklinde formülize ediyorlardı. Glaser ve Strauss tarafından geliştirilen metod, daha sonra “Glaser Versiyonu” ve “Strauss Versiyonu” olarak iki tipe ayrılmıştır (Mehmetoglu ve Altınay, 2006: 15,16). Strauss ve Corbin’in versiyonu daha anlaşılır ve belirgin olarak nitelenirken, Glaser’in gömülü teori versiyonu daha açık olarak yorumlanmaktadır (McCallin, 2003: 204). Bu araştırmada özellikle veri toplama aşamasında araştırmacıya daha geniş serbestlik veren “Glaser Versiyonu” kullanılmıştır.

3.4.2. Gömülü Teori Araştırmalarının Süreci

Gömülü teori araştırmaları araştırmacının araştırma problemini keşfetmesini ve araştırmacının amacını ve araştırma sorularını tanımlamasını sağlayan bir alanyazın taramasıyla başlar. Verilerin toplanması süresince; katılımcılara dönülerek, alanyazın taramasına ve yeni katılımcılara ulaşmak için teorik örneklemeye devam edilerek analizler kontrol edilir, karşılaştırılır ve revize edilir (Williams, Coyle ve Healy, 1998: 1354). Gömülü teori deseninde veri toplanması, analizler ve teori birbirleriyle karşılıklı ilişki içerisinde dirler (Strauss ve Corbin, 1990: 47).

Aktaş'ın (2006) çalışmasından esinlenilerek Koçak (2007) tarafından hazırlanmış olan gömülü teori uygulamasının genel süreci Şekil 27'de sunulmuştur.

Şekil 27: Gömülü Teori Araştırmalarının Süreci



Kaynak: Koçak, 2007: 8

Gömülü Teori Araştırmalarının Sürecinde yer alan veri toplama ve analiz (değerlendirme ve yorumlama) alt süreçlerine ilişkin açıklamalar sonraki bölümde yer almaktadır.

3.4.2.1. Verinin Toplanması

Gömülü teori, veri toplanması konusunda araştırmacıya esneklik tanımakta, kısıtlama getirmemektedir ancak verinin analizi konusunda daha az esneklik tanımaktadır (Smith-Sebasto ve Walker, 2005: 31). Kavramlara; görüşme, gözlem, belgeler, biyografiler, video kayıtları, fotoğraflar veya bunların birleşiminden oluşan birden fazla nitel kaynak kullanımıyla ulaşılabilir (Corbin ve Holt, 2004: 55).

Veri toplama süreci boyunca araştırmacı, teorinin gelişimine göre veriyi kategorilerine göre tasnif eder (Smith-Sebasto ve Walker, 2005: 33). Veriler yazıya dökülüp analiz edildikçe, daha detaylı değerlendirme gerektiren bazı önemli konular belirginleşir. Araştırmacı buna göre veri toplama sürecini veya tekniğini değiştirerek

bittiğini keşfetmektir. Teori geliştirmenin kalbinde; fikirlerin mantıksal, sistematik ve açıklayıcı bir şema halinde formüle edilmesi yer alır (Corbin ve Holt, 2004: 60).

Bu yaklaşımın en önemli özelliklerinden biri veri toplama ile analizin birlikte yürütülmesidir.

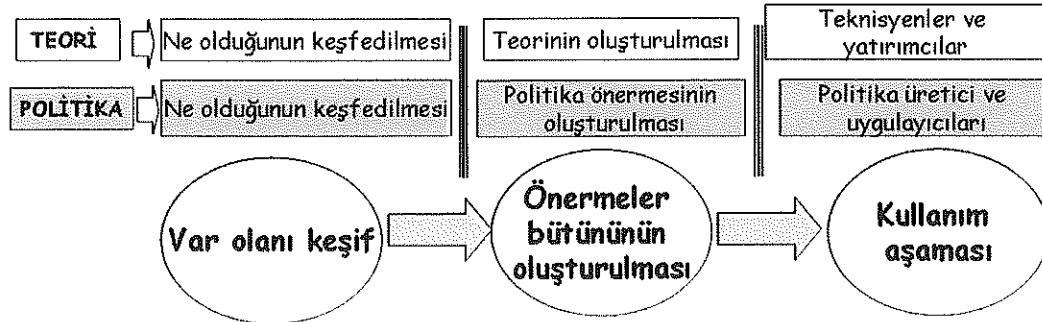
Bu noktada akıllara gelebilecek diğer bir soru ise hiç kuşkusuz “*Teori geliştirmek üzere tasarlanmış bir araştırma deseni politika geliştirmek için de kullanılabilir mi?*” olacaktır. Bu sorunun cevabını iki yönden arayabiliriz;

Birincisi, süreç açısından, diğeri, bilimsel araştırma yöntemi açısından.

Cevaba süreç açısından bakılacak olursa, teori; birbiriyle uyumlandırılmış anlamlı bir bütün oluşturan önermeler bütünüdür. Teori bir icat değildir, bir keşiftir aslında var olanı açıklar ve kullanıcılara sunar. Örneğin, bilimciler kütle çekim teorisini ortaya koyar (keşfeder) kullanıcılar bunu çeşitli amaçlar (icat) (Ay’a roket göndermek gibi) için kullanırlar.

Politika; var olanı dikkate alarak (var olan mekanizmayı keşfederek) hedefe ulaşmak için izlenen yöntemler bütünüdür. Politika oluşturmak için de öncelikle var olan yapıyı keşfetmeli politika önermeler teorisini (bütününü) ortaya koymalı daha sonra bu teoriyi kullanıcılara sunmalıdır. Şekil 28’de teori ve politika oluşturulma süreci mukayeseli olarak incelenmiştir.

Şekil 28: Teori ve Politika Oluşturma Süreçlerinin Mukayesesi



Kaynak: Yazar

Bilimsel Araştırma yöntemi açısından yukarıda yer alan soru incelenecek olursa, 1967 yılında gömülü teorinin teorisyenleri Glaser ve Strauss (1967) tarafından geliştirilen şey daha önce de belirtildiği gibi alışlageldik masa başı teori üretmeye (armchair theorizing) karşı bir tartışmaydı. Benzer biçimde politika üreticilerine bakıldığında masa başından politika üretmeye yönelik bir eğilim ve alışkanlık olduğu dolayısıyla üretilen politikaların sığ kaldığı görülmektedir. Burada teori ve politikanın üretim-geliştirilme süreci açısından değerlendirmesi yapılmıştır.

Oysa kullanımda her politika elbette geliştirilen bir takım teoriler üzerine konumlandırılmalıdır. Diğer bir deyişle, olmadan politika olmayacağı gerçeğini de vurgulamakta fayda görülmektedir.

Ayrıca alanyazında politika önermesinde bulunan tezlere bakıldığında da “gömülü teori” kullanılarak oluşturulan politika önermesinin bulunmadığı görülmektedir. Bu anlamda tezin farklılık yaratacağı düşünülmektedir

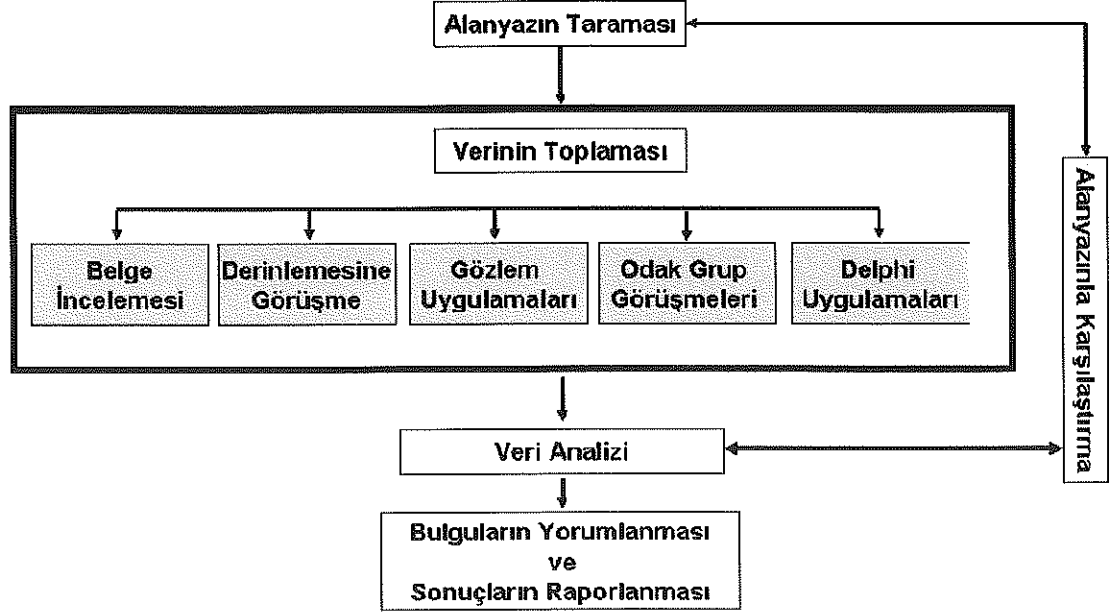
3.5. ARAŞTIRMANIN TASARIMI

Araştırma tasarımı Şekil 29’da modellenmiştir.

Araştırma süreci, alanyazın taramasıyla başlamıştır. Alanyazın taramasıyla belirlenen probleme çözüm üretmek ve araştırmanın amaçlarına ulaşmak için çeşitli tekniklerle veriler toplanmıştır. Verilerin toplanmasına ve veri toplama tekniklerine yönelik bilgiler bu bölümde takip eden kısımlarda açıklanmaktadır.

Her ne kadar veri analiz süreci Şekil 27’de doğrusal bir yapıda görünse de, toplanan veriye aşinalık paralelinde sürdürülen kodlama, sınıflama, kavramsallaştırma ve alanyazınla karşılaştırma işlemleri (gömülü teori yönteminin önerdiği biçimde), mevcut veriler çoğaldıkça, öncekilerle birlikte tüm verilerin işaret ettiği yapıyı (diğer bir ifadeyle, verinin olguya ilişkin gösterdiği resmin bütünü) gözeterek eş zamanlı ve döngüsel olarak yapılmıştır. Sonrasında analiz edilen verilerin değerlendirilmesi yapılmıştır. Elde edilen bulgular yorumlanarak sonuçların raporlanması sağlanmıştır.

Şekil 29 : Araştırma Uygulama Tasarımı



Kaynak : Yazar

3.6. ARAŞTIRMANIN KISITLARI

Araştırmada, uygulanan ulaştırma politikaları incelenirken Türkiye’de uygulanan ulaştırma politikaları incelenmiş, Avrupa Birliği ve diğer uluslararası kuruluşların ulaştırma politikalarına değinilmemiştir. Ayrıca, Türkiye için son derece önemli olan ve başarılı politikalar yürütüldüğü düşünülen boru hattı taşımacılığı da araştırmanın kapsamı dışında bırakılmıştır.

Ayrıca, çeşitli kısıtlar nedeniyle lojistik merkez olma potansiyeline sahip İzmir ve limanı ile bir lojistik merkez olmayı başarmış Hong Kong benzeri diğer şehirler araştırmaya dahil edilmemiştir.

İleride yapılacak araştırmalarda söz konusu şehirler de dahil edilerek benzer şekilde analiz edilebileceği değerlendirilmektedir.

3.7. VERİLERİN TOPLAMA SÜRECİ

Araştırmada başvurmak zorunda olunan pek çok veri kaynağı vardır. Bunlardan bazıları insan gibi canlı objeler bazıları da rapor (belge), “şey”, taş, su, tarihsel kalıntı vb. fiziksel nesnelerin oluşturduğu cansız varlıklardır. En çok başvuru alanları gruplayarak, veri kaynaklarını üç’e ayırmak mümkündür. Bunlar;

- İnsanlar,
- Belgeler,
- Canlı ve cansız öteki varlık ve kalıntılardır,

Gömülü teori yaklaşımında en can alıcı bölüm verilerin toplanmasıdır. Bu noktada seçilen veri toplama tekniklerinin araştırma problemine uygun seçilmesi önem taşımaktadır. Bu çerçevede veri toplama teknikleri gömülü teori yönteminin önermelerinden ve araştırma probleminin ve amaçlarının gereklerinden hareketle seçilmiştir.

Diğer yandan veri toplama tekniği seçilirken tekniklerin birbirlerine göre güçlü-zayıf yönleri dikkate alınmış, bu sayede birbirlerinin zayıf yönlerini kuvvetli yönleri ile telafi etmeleri sağlanmıştır. Bu şekilde seçilen veri toplama teknikleri araştırma sorularını aydınlatacak yeterli cevapların bulunmasını sağlayacak biçimde yol gösterici olmuştur. Bu şekilde tekniklerin birbirlerine göre güçlü ve zayıf yönleri dengelenerek zayıf yönleri giderilmeye çalışılmıştır. Aynı zamanda bir veri toplama tekniği ile ulaşılamayan veriye diğer bir teknik ile ulaşılması amaçlanmıştır. Birçok nitel araştırmada birden fazla veri toplama yönteminin bir arada kullanılması oldukça yaygındır. Araştırmada, veri toplama yöntemlerinin artılarını ve eksilerini dikkate alarak, araştırma sorusuna yanıt verebilecek birden fazla yöntemi araştırma desenine dahil edilmiştir.

Diğer bir deyişle, nitel araştırmada problemin en açık ve ayrıntılı bir biçimde araştırılması, tanımlanması ve açıklanması için mümkün olduğu ölçüde birden fazla yöntem kullanılmıştır. Birden fazla yöntemin bir arada kullanılmasına “*yöntem çeşitlemesi (method triangulation)*” adı verilmektedir. Bu süreçte elde edilen veriler birbirleriyle karşılaştırılmıştır. Değişik yöntemlerin birlikte kullanılması, toplanan verilerin ve açıklamaların güvenilirliğinin ve geçerliliğin saptanmasında önemlidir. Sonuç olarak, nitel araştırmada kullanılan yöntemlerin ve süreçlerin çeşitliliği, araştırmanın geçerliliğine ve güvenilirliğine katkıda bulunacaktır (Yıldırım ve Şimşek, 2008: 45).

Kamusal problemler ve konuları analiz etmede önemli faydaları olan politika araştırması, son yıllarda bir araya getirilmiş bir takım yöntemler, teknikler ve araçlar kullanır. Bu yöntemler birbirinden farklı görünebilir, ancak gerektiği şekilde uygulandıklarında kamusal ortamlarda karar vermenin belirsizliğini azaltmaya yardımcı olmak gibi ortak bir özelliği paylaşırlar. Bu araştırma araçlarından bazıları (Haas ve Springer’den Özer, 2010:101);

- Yüz yüze görüşme (mülakat),

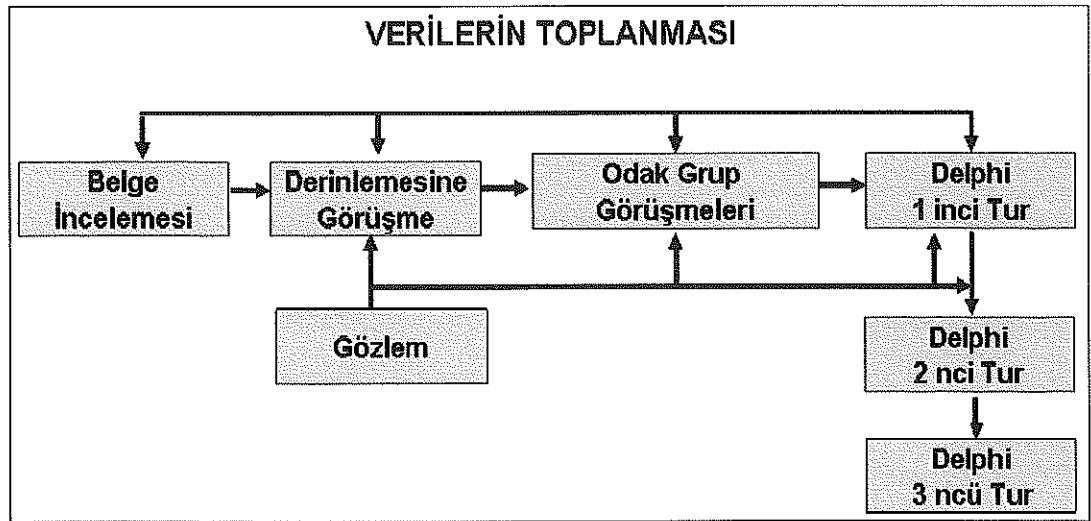
- Alan araştırması,
- Alan ziyaretleri ve gözlem içeren “örnek olay çalışmaları”,
- İkincil veri analizleri,

Bu belirleyiciler ışığında bu tezde veriler aşağıdaki veri toplama teknikleri kullanılarak toplanmıştır;

- Derinlemesine Görüşmeler,
- Belge İncelemesi,
- Odak Grup Görüşmeleri,
- Gözlem,
- Delphi Uygulamaları,

Veri toplama süreç modeli Şekil 30’de detaylarıyla sunulmuştur.

Şekil 30 : Araştırma Veri Toplama Süreci



Kaynak : Yazar

Kullanılan veri toplama teknikleri ve veri toplama aşamalarına yönelik olarak detaylı uygulama raporu aşağıda sunulmuştur.

3.7.1. Birinci Aşama: Alanyazın Taraması

Araştırmanın uygulaması konuya ilişkin alanyazının taranması ile başlamaktadır. Bu kısımda araştırmanın konusunu oluşturan ulaştırma politikaları penceresinden “lojistik merkez” olarak limanlara ve liman kentlerine bakışın

alanyazındaki yeri incelemiştir. Bu konuda geçmiş dönemlerde yapılan bilimsel çalışmalar derlenmiştir. Bu şekilde öncelikle Türkiye’de uygulanan ulaştırma politikaları ve bu politikalarda meydana gelen önemli değişiklikler, nedenleri ve sonuçları incelenmiştir. Bu noktada uygulanan ulaştırma politikalarının bir lojistik merkez olarak limanlar ve liman kentleri üzerindeki etkileri irdelenmiştir. Alanyazın taraması esnasında aynı zamanda uygulama bölümünde kullanılacak veri toplama araçlarının oluşturulmasında kullanılacak veriler de derlenmiştir.

Bu aşamada ayrıca bu konuda tamamlanmış lisansüstü çalışmalarına da zaman ayrılmış bu sayede diğer araştırmacıların ulaştıkları verilerden de istifade edilerek daha geniş ve detaylı bir alanyazın incelemesine ulaşılması hedeflenmiştir.

Belge incelemesi, derinlemesine görüşme, odak grup görüşmesi, gözlem ve delphi uygulamalarında verimin artırılması, zaman kaybının engellenmesi ve hedefe en kısa yoldan ulaşılmasının sağlanması yine alanyazın bölümünün amaçları arasında yer almaktadır. Bu amaç doğrultusunda alanyazın taraması esnasında tespit edilen maddeler sonraki aşama derinlemesine görüşme, odak grup, gözlem ve delphi (1 inci tur) çalışmalarının girdisini oluşturmuştur.

Alanyazın taraması kapsamında, Dokuz Eylül Üniversitesi, Mersin Üniversitesi, Bilkent Üniversitesi kütüphaneleri, Dubai Amerikan Üniversitesi, Dubai Bilgi Köyü Bilgi Merkezi veri tabanları ile basılı belgelerinden yararlanılmıştır. Söz konusu veritabanlarından istifleyle konuya ilişkin güncel ikinci el veriler toplanmıştır.

Yüksek Öğrenim Kurumu tez tarama merkezinden de benzer şekilde doktora ve yüksek lisans tezlerine ulaşılmıştır.

Ayrıca Mersin Deniz Ticaret Odası ve Mersin Ticaret ve Sanayi Odası gibi meslek örgütleri ve sivil toplum kuruluşları kütüphanelerinden istifade edilmiştir.

Hong Kong Üniversitesinin açık erişimde bulunan tez veritabanından da lojistik bölümünde yayınlanan doktora ve yüksek lisans tezlerine tam metin olarak ulaşılmış bu sayede lojistik bir merkez olduğu konusunda fikir birliği bulunan Hong Kong’da uygulanan politikalar ve sonuçlarına da ulaşılabilmiştir. Bu şekilde tezde veri zenginliğinin sağlandığı düşünülmektedir.

3.7.2. İkinci Aşama: Yüz Yüze Derinlemesine Görüşme

Verilerin toplanması bölümünün ikinci aşamasında alanyazından elde edilen verilerin ışığında seçilmiş örneklem ile derinlemesine görüşmeler gerçekleştirilmiştir.

Görüşmelerde alanyazından elde edilen veriler başlangıç olarak kabul edilerek alanyazında yer almayan/ulaşılamayan verilere ulaşılmaya çalışılmıştır. Bu aşama, aynı zamanda sonraki aşama olan odak grup görüşmesi çalışmasının da ön hazırlığı biçimde değerlendirilmektedir. Bu sayede katılımcıların basılı formlarda yazarak paylaşmaktan çekinebilecekleri veya üşenebilecekleri konular sözlü olarak derlenmiştir.

3.7.2.1. Yüz Yüze Derinlemesine Görüşme (Mülakat) Tekniği

Görüşme sosyal bilimlerde en sık kullanılan veri toplama yöntemlerinden birisidir. Görüşme ya da mülakat; araştırmacıların önceden hazırlanmış soruları sorduğu ve karşısındaki kişinin sorulara yanıtlar verdiği amaçlı bir söyleşidir (Kuş, 2003: 50).

Derinlemesine görüşme, açık uçlu, keşif odaklı bir veri toplama tekniğidir. Görüşmenin amacı, görüşmecinin duygularını, bakış açısını ve perspektifini derinlemesine keşfetmektir. Bunun için özellikle belirli aktörlerin kişisel görüşlerin önem kazandığı konularda derinlemesine görüşme tekniği tercih edilir (Baş ve Akturan, 2008:110).

Görüşmenin diğer bir tanımı ise, önceden belirlenmiş ve ciddi bir hedefe yönelik yapılan, karşıdakine soru sorma yöntemiyle yanıtlar alan etkileşime dayalı bir iletişim sürecidir (Stewart ve Cash, 1985'den aktaran Yıldırım ve Şimşek, 2008: 119). Tanımda geçen belirtilen süreç, bu karşılıklı yapılacak iletişimin süreğen ve dinamik yapısını ifade eder. Bu dinamik yapı, karşılıklı bir etkileşime dayalı bir bağ kurmayı gerektirir. Görüşme sürecinin planlı ve amaçlı olması özelliği ise görüşme tekniğini, bir sohbet olmaktan farklı kılar ve onu hedeflere yönelik planlanmış bir veri toplama çabası yapar. Görüşmede kullanılan soru ve cevap yöntemi de veri toplarken bir ilişkiyi kurma ve veriye ulaşma yolu olarak nitelendirilebilir (Yıldırım ve Şimşek, 2008: 119).

Görüşmenin yukarıda sözü edilen tanımlarına benzer bir tanımının yapıldığı bir başka kaynaktan ek olarak, görüşmede, yer alacak kişilerin bir araya gelmesi ve bütün normal haberleşme araçlarının da süreç içerisinde kişiler tarafından kullanılabileceğinden söz edilir. Çünkü görüşme, kişilerin birbirlerini görmeleri, seslerini duymaları, karşılıklı olarak konuşulan dilin birbirleri tarafından anlaşılması ve özellikle de fiziksel yaklaşmanın psikolojik bütün imkanlarından faydalanılması

gerekmektedir. Görüşme amaçlı ve planlı bir birlik duygusu içinde gerçekleşmesi hedeflenen bir veri toplama tekniğidir (Rummel,1968: 55).

Görüşmede amaç; somut veriler elde etmektir. Somut veriler arasında raporlar, dokümanlar, istatistikî raporlar ve benzeri diğer kaynaklarda bulunur. Olay bulmak, bilgi vermek ve teşvik etmek görüşmenin üç temel işlevi olarak düşünülebilir (Rummel,1968: 57).

Hayatta birçok kişinin düşündüklerini açıklamada sözlü anlatımı yazılı anlatıma tercih ettikleri görülmektedir. Bunun birçok nedeni vardır. Öncelikle insanların büyük bir kısmı kendisini yazıyla çok iyi ifade edemediklerini düşünürler. Bunun yanında yazılı beyanın bağlayıcılığı söze göre daha fazladır ve bu yüzden daha rahat görüşme ortamı sunan görüşme yazıya yeğlenir (Yüksel, Mil ve Bilim, 2007:4).

Görüşme tekniği, nitel araştırmalarda da nicel araştırmalarda da kullanılan bir yöntemdir. Ancak, nitel araştırmalarda görüşme, görüşülen kişilerin –deneyimleri sonucu oluşan-bakış açılarını ortaya çıkarmak amacıdadır. Bu nedenle, görüşülenlerin anlam dünyalarını, duygu ve düşüncelerini anlamak, nicel görüşmelerden farklı olarak yüzeysel değil, daha derin bilgi edinmek esas gayedir (Kuş,2003: 87).

Görüşmede temel olarak üç olası yanlış olabilir (Karasar, 1999'dan aktaran Yüksel ve diğerleri, 2007: 21).

- *Görüşmeciden Kaynaklanan Yanılgı*; algılama yetersizliği ve kişisel yanlışlıklar ön plana çıkmaktadır. Görüşmecinin, görüşülen bilgiyi tarafsızca alması gerekirken, ön yargılarla ve bilerek veya bilmeyerek takındığı olumsuz tutumlarla yanlışlığa neden olabilir. Ayrıca, dil, din, ırk gibi faktörler de yanlışlığa sebep olabilecek önemli etmenlerdir.

- *Görüşülenden Kaynaklanan Yanılgı*; içinde bulunulan psikolojik durumdan veya özgeçmişten kaynaklanabilir. Gerçeği bildiği halde söylemek istememe ve bilerek yanıltma da görüşülenden kaynaklanan yanlışlığa sebep olabilir.

- *Görüşmeci-Görüşülen Etkileşiminden Doğan Yanılgı*; görüşme sırasında özel hayat, dil, din, ırk gibi etmenlerden kaynaklanan beklenti, güdü ve algılamalar değişik davranışlara neden olabilmektedir.

3.7.2.2. Derinlemesine Görüşme (Mülakat) Türleri

Görüşme türleri alanyazında farklı şekillerde sınıflandırılmıştır. Ancak aşağıdaki gibi sınıflandırmanın daha çok kabul gördüğü düşünülmektedir.

- Yapılandırılmış görüşme
- Yapılandırılmamış görüşme,

Veya,

- Yönlendirici olan görüşme,
- Yönlendirici olmayan görüşme (Steward ve Cash, 1985'den aktaran,

Yıldırım ve Şimşek,2008:120),

Yukarıdaki tanımları modellemek gerekirse;

Şekil 31 : Görüşme türleri



Kaynak : Yazar

Okun sol tarafında önceden belirlenmiş bir dizi soru ve yanıt içeren yapılandırılmış görüşme diğer ucunda ise açık uçlu sorular içeren yapılandırılmamış görüşme yer alır (Chadwick ve diğerleri, 1984'den aktaran, Yıldırım ve Şimşek, 2008:120).

Yapılandırılmış görüşmelerde amaç görüşülen bireylerin verdikleri bilgilerin mukayese edilmesi iken, diğer uçta yer alan yapılandırılmamış mülakatlarda açık uçlu sorular kullanılır ve keşfe yöneliktir. Araştırmacı, görüşülen kişiler ile belirli konuları keşfetmeye çalışır, bu nedenle görüşme esnasında ortaya çıkabilecek konular ve deneyimler ile ilgili olarak da öncesinde öngörülmemiş bile olsa araştırmacı sorular sorabilir (Brannigan, 1985'den aktaran, Yıldırım ve Şimşek, 2008:120).

Bahsedilenin dışında görüşmeye yönelik olarak alanyazında daha pek çok sınıflandırma mevcuttur (Karasar, 1999:166, Rubin, 1983'den aktaran Yıldırım ve Şimşek, 2008:120, Patton, 1987'den aktaran Yıldırım ve Şimşek,2008:120).

- Bireysel görüşmeler,
- Grup görüşmeleri,
- Sabit format anket görüşmesi,
- Açık uçlu anket görüşmesi,
- Açık uçlu duyarlaştırıcı görüşme,
- Açık uçlu yoğunlaşmış görüşme,
- Sohbet tarzı görüşme,
- Görüşme formu yaklaşımı,
- Standartlaştırılmış açık uçlu görüşme.

3.7.2.3. Derinlemesine Görüşme Tekniğinin Uygulanması

Birçok kişi günlük yaşantısında, araştırma konusuna ilişkin önemli görüşler geliştirmekte, çözümler için ipuçları yakalamakta, çözülmesi gereken sorunları açık seçik görebilmektedir (Karasar, 1999:133). Ancak bu deneyimler paylaşılmadığı ve ehil eller tarafından toplanmadığı ve işlenmediği için çözüm alanyazınına katkısı olmamaktadır. Bu nedenle özellikle sorunu en ince noktalarına değin inceleyerek ele alan çalışmalarda, problemin daha iyi anlaşılması için kaynak kişilere başvurmak son derece yararlıdır (Karasar, 1999:133).

Daha önceki bölümlerde detayları ile bahsedildiği gibi araştırmanın amaçları doğrultusunda ve araştırma sorularına cevap aramak amacıyla Derinlemesine görüşmeler gerçekleştirilmiştir. Bahse konu görüşmeler kapsamında yurtiçinde 16 katılımcı ile görüşülmüştür.

Tablo 19: Derinlemesine Görüşme Katılımcı Dökümü

S.Nu.	Faaliyet Sahası	Kişi Sayısı
01	İthalat-İhracat İşletme Sahibi/Üst Düzey Yönetici	3
02	Lojistik İşletme Sahibi/Üst Düzey Yönetici	4
03	Gümrük Müşavirliği Firma Sahibi/Üst Düzey Yönetici	2
04	Meslek Örgütü Üyesi/Üst Düzey Yöneticisi	3
05	Liman İşletmesi Üst Düzey Yöneticisi	1
06	Aracılık Hizmetleri/Acente Sahibi Meslek Örgütü Üst Düzey Yönetici	3
TOPLAM		16

Aynı zamanda gözlem bölümde açıklandığı üzere Dubai’de gerçekleştirilen gözlem uygulamalarının yanı sıra Dubai’de faaliyet gösteren 5 işletmenin üst düzey yöneticisi ve 3 serbest bölge yöneticisi ile de derinlemesine görüşmeler gerçekleştirilmiştir.

- Schneider Electricity (Uluslararası bir teknoloji işletmesinin Dubai şubesidir),
- Kıhan Star (Azarbaycan, İran ve Dubai arasında tekstil ithalat-ihracatı yapan bir işletmedir),
- Troy Marine (Gemi İnşa Şirketi)
- Lojistik işletmesi (Borusan Lojistik Dubai Şubesi)
- Lojistik işletmesi (GTT Lojistik Dubai Şubesi),
- Dubai Jebel Ali Serbest Bölgesi Müdürlüğü (JAFZA)
- Dubai Bilgi Köyü Yöneticisi (Dubai Knowledge Village (DKV))
- Dubai Lojistik Şehri Yöneticisi (Dubai Logistics Village)

Yurtdışında gerçekleştirilen derinlemesine görüşmelerde de yurtdışındakilere benzer bir süreç izlenmiştir. Çoğunluk tarafından lojistik merkez olarak kabul edilen Dubai Emirliğinde faaliyet gösteren çeşitli çaptaki ve sektördeki işletmeler ile yapılan derinlemesine görüşmeler ile Dubai Emirliğinde uygulanan ulaştırma politikaları ve limanların çağdaş bir lojistik merkez olması üzerindeki etkilerinin belirlenmesi amaçlanmıştır. Ek olarak, Dubai Emirliğinden bakıldığında Türkiye ve limanlarının lojistik anlamda görüntüsüne ilişkin verilerde toplanmıştır.

Balcı (2001), derinlemesine görüşmenin planlanması sürecini aşağıdaki şekilde tanımlamaktadır (Balcı, 2001:181);

- *Hazırlama*; görüşmenin özel amaçlarının kararlaştırılması, yönteminin belirlenmesi, cevaplayıcı hakkında bilgilerin edinilmesidir.
- *Düzenleme*; görüşme için uygun bir ortamın sağlanması, soruların hazırlanması, görüşmede yer alacak cevaplayıcı ve görüşmecinin zihinsel olarak sürece hazır olmasıdır.
- *Görüşmenin Yönetimi*; görüşmecinin karşısındakine saygılı olması ve dikkatle dinlemesi, görüşmecinin cevaplayıcıyı güdülemesidir.
- *Kapanış*; görüşmecinin görüşmenin sonuna geldiğini bildirmesidir.
- *Değerlendirme*; görüşmenin sıcaklığı değerlendirilmesidir.

Bu araştırmada derinlemesine görüşmelerde Balcı (2001) tarafından belirlenen bu aşamalar yerine getirilmiştir. Ayrıca, “*Hazırlama*” sürecinin öncesinde kaynağın (cevaplayıcı) belirlenmesi süreci yine büyük bir titizlikle yönetilmiştir.

Veri kaynağı olarak kullanılacak kişilerin seğımi çok önemlidir (Karasar, 1999:134) ve kaynağın kalitesi, elde edilen verilerin kalitesini belirleyecek temel unsurdur. Bu yüzden görüşülecek kişilerin araştırılan konunun uzmanı olmaları ya da o konuda karar verici konumda olmaları beklenmektedir. Ayrıca araştırılan alt grubu kısmen de olsa temsil edebilmeleri için seğıim sırasında demografik/sosyal özelliklerin de göz önüne alınması yararlı olacaktır (Baş ve Akturan, 2008:110).

Aranan bilgiye ya da deneyime sahip olmayanlara başvurmak zaman ve enerji kaybının yanında, farkına varılmadığında, yanlış yorumlamalara da neden olabilir. Ayrıca, aranan veriye sahip olsa bile, kişilerin bunu doğruca ifade etmeleri, edebilmeleri, istenenleri vermeleri de, otomatik bir süreç olmayıp, uygun koşulların hazırlanmasını gerektirir (Karasar, 1999:134).

Bu araştırmada da, deneyimlerine ve görüşlerine başvurulan katılımcıların seğıiminde hem derinlemesine görüşmede hem de Delphi turlarında en üst düzeyde  zen ve dikkat gösterilmiştir.

Bu amaçla belirli seğıim  l  tleri oluşturulmuş ve aday katılımcılar değerlendirilmiştir. Geliştirilen ölçütte öncelikle aday katılımcının teorik veya pratikte araştırma konusuna yakınlığı değerlendirilmiştir. Daha sonra aday katılımcının tez konusuna olası katkısının boyutu konusunda tahminleme yapılmıştır. Aday katılımcıların gerek sektörel gerekse unvanları itibarıyla farklı bakış açısına sahip olması esas alınmıştır.  rnek vermek gerekirse; ticari bir aktör olan aday katılımcıların farklı sektörlerden (mermer, muz vb) ve hem ihracat hem de ithalat yapanlardan seğıilmesine  zen gösterilmiştir. Bu şekilde her türlü yükün hareketinden doğan farklı ihtiyaç, beklenti, sorun alanı ve uygulanan politika sonucunun tespit edilmesi amaçlanmıştır.

Ayrıca aday katılımcılar, sektörün içinden, meslek örgütlerinden, araştırma konusuyla çalışmış akademisyenlerden ve kamu yöneticilerinden seğıilmiştir.

Böylelikle sektörün içinden ve dışından (akademi ve kamu) yaklaşım ve deneyimlere ulaşılması hedeflenmiştir. Sektörden katılımcıların da eğitimden liman işletmeciliğine, taşımacılıktan tarım ürünleri dış ticaretine kadar geniş bir yelpazede bulunmasına dikkat edilmiştir. Bu şekilde, “ana resmin” (sorunsalın) tüm detayları ortaya çıkarılmaya (keşfedilmeye)  alışılmıştır.

Coğrafyanın da katılımcıların deneyim ve bakış açıları üzerinde önemli bir etken olduğu açıktır. Bu nedenle, coğrafi bölge anlamında da bir çeşitleme yapılmıştır. Araştırma konusuyla ilgili Türkiye'nin değişik bölgelerinden aday katılımcılar belirlendiği gibi ülke dışından da aday katılımcılar belirlenerek coğrafyadan kaynaklanabilecek farklı bakış açıları, deneyimler ve politika önerileri yakalanmaya (keşfedilmeye) çalışılmıştır. Bu şekildeki bir çeşitlilik ayrıca bölgesel anlamdaki diğer politikalar ile ilişkiyi, işbirliğini ve rekabeti de ortaya koyması açısından faydalı olmuştur. Örnek vermek gerekirse, Karadeniz bölgesinde panelistler tarafından Beyaz Rusya, Ukrayna ve Türkiye arasındaki projeler gündeme getirilmiş ve bu kapsamdaki Mersin ile işbirliği hususları irdelenmiştir.

Katılımcıların bir bölümü, özel sektörde işletme sahibi aynı zamanda sivil toplum ve meslek örgütlerinde üst düzey yöneticidirler. Bu sayede her iki pencereden “ana resmin” (sorunsalın) genel görüntüsü ortaya çıkarılmaya (keşfedilmeye) çalışılmıştır.

Meslek ve sivil toplum örgüt üst düzey yöneticilerinin aynı zamanda politika yapıcıları üzerinde bir “baskı grubu” olduğu gerçeğinden hareketle farklı bakış açıları yakalanmaya çalışılmıştır. Bu grupta yer alan katılımcılar hem politika yapıcıları ile ortak çalışma gruplarında (etkileyen) yer alırken diğer taraftan işletme sahibi sıfatıyla politikaları uygulayan (etkilenen) olduklarından deneyim ve görüşlerinde her iki tarafı (politika üreten-politikayı uygulayan/etkilenen) da bilmenin farklılığı ve bundan kaynaklı ayrıca değeri bulunduğu düşünülmektedir.

Yukarıda ayrıntılı olarak bahsedildiği şekilde katılımcıların öncelikle doğru seçilmesi sonrasında ise doğru seçilmiş katılımcılardan en üst seviyede kazanım sağlanması hedeflenmiştir.

“Düzenleme” aşaması kapsamında görüşme için uygun bir ortamın sağlanması, soruların hazırlanması, görüşmede yer alacak cevaplayıcı ve görüşmecinin zihinsel olarak sürece hazır olması sürecine geçilmiştir.

Bu sürecin yönetiminde Yıldırım ve Şimşek (2008) tarafından aşağıdaki şekilde belirlenen Derinlemesine Görüşmenin temel boyutları kullanılmıştır;

- Görüşme Formunun hazırlanması,
- Test edilmesi,
- Görüşmelerin ayarlanması,
- Hazırlıkların yapılması ve görüşmelerin gerçekleştirilmesi (Yıldırım ve Şimşek,2008:130).

Yarı yapılandırılmış olarak planlanan görüşmeler, öncesinde hazırlanan ve Ek-1'de yer alan "Derinlemesine Görüşme Formu" kılavuzluğunda gerçekleştirilmiştir. Söz konusu görüşme formunda;

- Katılımcıya ilişkin demografik ve ihtisas bilgileri,
- Görüşme yer ve tarih bilgileri,
- Derinlemesine Görüşme Soruları da yer almaktadır.

Yıldırım ve Şimşek (2008), form hazırlamanın görüşmenin geçerli ve güvenilir olması için oldukça önemli olduğundan bahisle oluşturulacak görüşme formlarında dikkat edilmesi gereken konuları şu şekilde sıralamaktadırlar (Yıldırım ve Şimşek, 2008:130);

- Kolay anlaşılabilir soruların yazılması,
- Odaklı sorular hazırlama,
- Açık uçlu sorular hazırlama,
- Kişiyi yönlendirmekten kaçınma,
- Çok boyutlu sorular sormaktan kaçınma,
- Alternatif sorular hazırlama,
- Farklı tür sorulara yer verme,
- Soruları mantıklı bir biçimde düzenleme.

Görüşme formu bu esaslara dikkat edilerek oluşturulmuş ve 3 kişi üzerinde ön teste tabi tutulmuş görüşme formunun uygunluğu ölçülmüştür.

Derinlemesine görüşme soruları keşifsel nitelikte genel çerçeveyi belirleyici açık uçlu sorulardan oluşmaktadır. Sorular hazırlanırken kolay anlaşılabilir ve kişiyi yönlendirmekten kaçınan özellikte olmasına özen gösterilmiştir. Görüşme esnasında gömülü teorinin doğası gereği zaman zaman belirlenen soruların dışına çıkılarak katılımcı tarafından gündeme getirilen yeni konu başlıkları tartışılmıştır. Bu sayede hiçbir ayrıntıyı ve veriyi gözden kaçırmamak adına katılımcının deneyim ve düşüncelerinden en üst düzeyde faydalanmak amaçlanmıştır.

Yukarıda detayları ile belirtilen aday katılımcılarının belirlenmesi ve görüşme formunun hazırlanması sonrasında Balcı (2001) tarafından belirlenen süreçlerden "*Görüşmenin Yönetimi*" ve "*Kapanış*" ile "*Değerlendirme*" süreçlerine geçilmiştir.

Bu süreçlerde öncelikle, aday katılımcıların iletişim bilgileri toplanmış ve kendileriyle telefon ile ön görüşmelere başlanmıştır. Ön görüşmelerde araştırmanın genel olarak amacı, katılımcıdan beklenen katkılar ve tahmini görüşme süresi hakkında bilgi verilmiş, araştırmaya katılımları teklif edilmiştir. Kabul eden aday katılımcılar ile ikinci temas yine telefon ile gerçekleştirilmiş, derinlemesine

görüşmenin yapılacağı yer ve zaman konusunda anlaşma sağlanmıştır. Belirlenen görüşme tarihinden bir gün öncesinde aday katılımcı bir kez daha telefon ile aranılarak görüşme saati ve yeri teyit edilmiştir.

Sonrasında, sonraki gün yapılacak derinlemesine görüşme ile ilgili olarak hazırlıklar gözden geçirilmiş, görüşme formu tekrar incelenmiştir. Ayrıca, bu anlamda katılımcı ile daha samimi bir görüşme ortamı oluşturulmasına katkı sağlamak üzere, görüşme yapılacak katılımcının iş hayatı ve hobileri konusunda bilgiler internetten derlenerek hazırlıklar tamamlanmıştır. Böylelikle, derinlemesine görüşme öncesinde elde edilen bu bilgiler görüşme esnasında kullanılarak görüşmenin daha yakın ve samimi bir ortamda gerçekleşmesi sağlanmıştır. Ayrıca, görüşme öncesinde derlenen bu ön bilgiler sayesinde görüşmenin kısırlaştığı ve katılımcının motivasyonunun düştüğü anlarda görüşülen katılımcının hobilerinden ve iş hayatına dair diğer detaylardan bahsedilerek görüşmecinin ilgisinin çekilmesi böylece katılımının yeniden üst düzeye çıkarılması sağlanmıştır. Derlenen bu ilave bilgiler ile aynı zamanda giriş ve görüşmenin sonlandırılması bölümlerinde kullanılmıştır. Görüşme günü belirlenen saatten 15 dakika önce görüşmenin yapılacağı ofise gidilmiş son hazırlıklar tamamlanmış ve görüşmeye geçilmiştir.

Bu noktaya kadar alanyazında yer alan ilkeler doğrultusunda süreç yönetilmiş görüşülecek adaylar ve görüşme formları hazırlanmıştır. Ancak, görüşme sorularının hazırlanması, yapılacak görüşme için önemli bir çerçeve oluşturmakla birlikte görüşme sorularının nitelikli olması, görüşmenin her zaman etkili ve verimli olacağı anlamına gelmeyebilir.

Yıldırım ve Şimşek (2008), iyi hazırlanmış bir görüşme ve soru formunun yanında, görüşme sürecinin kendine özgü dinamiklerinin de dikkate alınması gerekliliğine vurgu yapmakta söz konusu dinamikleri şu şekilde sıralamaktadırlar (Yıldırım ve Şimşek, 2008:140);

- Görüşme sorularını sorarken akışa göre gerekli değişiklikleri yapmak,
- Soruları konuşma tarzında sormak,
- Teşvik edici olma ve geri bildirimde bulunmak,
- Görüşme sürecini kontrol etmek,
- Yansız ve empatik olmak.

Derinlemesine görüşme esnasında kaynak ile iyi bir ilişki kurulması hususu da ayrıca son derece hassas bir konudur. Bu çerçevede aşağıdaki noktalara dikkat edilmesi önem taşımaktadır (Baş ve Akturan, 2008:110),

- *Aktif Dinleme*; kaynağın ifade etmek istediği mananın tamamen anlaşıldığından emin olmak için söylenenin başka şekilde tekrar edilmesi,
- *Sabır*; kaynağın acele ettirilmemesi ve önemli konulara değinmek için onun serbestçe konuşmasına müsaade edilmesi,
- *Esneklik*; konudan ufak sapmalara açık olunması,

Belirlenen bu dinamiklerin dikkate alındığı görüşmeler üç aşamada gerçekleştirilmiştir. Birinci bölüm ısıtma, ikinci bölüm veri toplama, üçüncü bölüm ise sonlandırma ve nihai verilerin toplanması aşamasıdır.

Görüşmelere öncelikle ortamı ısıtma ve karşılıklı tanışma amaçlı sorularla başlanmıştır. Görüşmelerin ilk 5 dakikası tanışma ve araştırmanın amacı ile kapsamının ve en önemlisi katılımcıdan beklenen katkıların anlatılması amacıyla kullanılmıştır. Görüşme başlangıcında görüşmenin bilimsel amaçlar dışında kesinlikle kullanılmayacağı katılımcıya aktarılmış tez çalışmaları esnasında kimliğinin açıklanmasına izin verip vermediği hususu da sorulmuştur. Bu noktada en önemli konu katılımcının kendisini bir çeşit “sözlü sınav” da hissetmesinin önlenmesi olduğu düşünülmektedir. Bu amaçla katılımcıya, ulaşılmak istenen verilerin sadece katılımcının deneyimleri ve kanaatleri olduğu anlatılmış, soruların bir mutlak doğru cevabı olmadığı, kişisel deneyim ve kanaatlere göre kişiden kişiye değiştiği, amaçlananın da zaten tam olarak farklı düşüncelere ve deneyimlere, bakış açılarına ulaşılması olduğu aktarılmıştır. Bu nedenlerden dolayı “aykırı” ve toplumun çoğunluğunca kabul görmeyeceği düşünülen konuların bile çekinmeden paylaşılabilceği özellikle belirtilmiştir.

Derinlemesine görüşmeler genel olarak 1.5-2 saat sürmüştür. 45 dakika ve 3.5 saat gerçekleşen derinlemesine görüşmelerin üst ve alt sınırlarını oluşturmuştur. Görüşme öncesinde planlanan süre yaklaşık 1 saat olmasına rağmen katılımcının motivasyonu ve ayırabildiği süre derinlemesine görüşmelerin tamamlanma zamanını belirlemiştir.

Derinlemesine görüşmeyi bir “sözlü sınav” havasına sokmamak ve katılımcının daha rahat düşüncelerini paylaşabilmesini sağlamak amacıyla motivasyonun düştüğü anlarda planlanan soruların aralarında konu dışına çıkmış katılımcının iş hayatı ve hobilerine ilişkin konulardan bahsedilerek görüşmelerin dostça ancak gerekli ciddiyetin de hakim olduğu bir ortamda gerçekleşmesi sağlanmıştır. Sorular sohbet tarzında sorulmuş, salt bir soru cevap ortamı oluşmasına engel olunmuştur.

Görüşme esnasında en çok dikkat edilen konulardan birisi de; teşvik edici ve geri bildirimde bulunurken yansızlığın kaybedilmemesi ile katılımcının yönlendirilmemesidir. Katılımcıyı teşvik etmek amacıyla yapılan geri bildirim ve onaylamalarda yönlendirici olunmamaya özen gösterilmiştir. Ayrıca aktif dinleme kuralları da uygulanmıştır.

Görüşmelerin ana çerçevesini daha önceden hazırlanan görüşme kılavuzunda yer alan açık uçlu sorular oluştururken, katılımcı tarafından gündeme getirilen, daha önce öngörülmemiş konularda da detayları ile tartışılmıştır. Kısacası akışa göre gerekli değişiklikler araştırmacı tarafından yapılmıştır.

Katılımcıların onayı alınarak görüşmelerin sonunda fotoğraf çekilmiştir.

Görüşmeler daha önceden hazırlanan ve görüşmenin ana çerçevesini oluşturan açık uçlu soruların görüşülmesi ekseninde devam etmiştir. Söz konusu soruların tamamlanması sonrasında son olarak katılımcılara,

“3 aylık bir süre ile sınırlı olmak şartıyla devlet başkanı (tüm yetkilerin sizde olduğu) olsanız ve 3 ay sonra yeniden şu anki pozisyonunuza dönecek olsanız, ulaştırma ile ilgili olarak uygulayacağınız 3 politika ne olurdu?”

sorusu sorulmuş, böylelikle hem katılımcıların sorularla ulaşılamayan deneyimlerinin tamamına ulaşılmaya çalışılmış hem de farklı biçimde sorulan soru ile görüşme genelinde toplanan verilerin güvenilirlik ve geçerliliği test edilmiştir. Aynı zamanda bu şekilde mecazlar yoluyla veri toplama tekniğinin de basit bir örneği kullanılmıştır. Sonrasında, *“görüşülen konular dışında eklemek istedikleri bir konu olup olmadığı”* sorulmuştur. Böylece nihai görüşler alınmıştır.

Nihai görüşlerin de alınması sonrasında görüşmenin sonlandırılmasına geçilmiştir. Görüşme kısa bir sohbet sonrasında karşılıklı iyi dilekler ile sonlandırılmıştır.

3.7.3. Üçüncü Aşama: Gözlem

Verilerin toplanması bölümünün üçüncü aşamasında alanyazından ve derinlemesine görüşmelerden elde edilen verilerin ışığında seçilmiş çeşitli örneklem üzerinde gözlemler yapılmıştır. Gözlem esnasında; alanyazından ve derinlemesine görüşmelerden elde edilemeyen verilerin elde edilmesi ile elde edilenlerin ise doğrulanması veya çürütülmesi amaçlanmıştır. Bir tür “yapbozun” eksik parçaları tamamlanmaya çalışılmaktadır. Gözlem ise bu anlamda “yapbozun” eksik

parçalarının bulunmasında en önemli veri toplama tekniklerinden birisi olarak kullanılmıştır.

3.7.3.1. Gözlem Tekniği

Gözlem sözcüğü, Türk Dil kurumu sözlüğünde *“bir nesnenin, olayın veya bir gerçeğin, niteliklerinin bilinmesi amacıyla, dikkatli ve planlı olarak ele alınıp incelenmesi, müşahade veya çeşitli araç ve gereçlerin yardımıyla olayların sebeplerini bilmek için uygulanan bilimsel yöntem”* olarak tanımlanmıştır

Gözlem, nitel araştırma yöntemlerinde görüşmeden sonra en sık kullanılan veri toplama yöntemidir. En önemli özelliği ise araştırmacıya veriye ilk elden ulaşma olanağı sağlamasıdır. Gözlem, araştırmacının uygun bulduğu her türlü sosyal veya kurumsal ortamda bir veri toplama aracı olarak kullanılabilir (Yıldırım ve Şimşek, 2008:169).

Bir başka şekilde tanımlamak gerekirse; herhangi bir soru yöneltme söz konusu olmadan insanları, nesneleri ve olayları sistematik bir şekilde gözleyerek teşhis ve not alma sürecidir (Nakip, 2003: 80).

Gözlem genelde veri toplama tekniği olarak bir araştırmaya öncül olması için yapılabildiği gibi başka veri toplama tekniği ile birlikte, ortak olarak da yürütülebilmektedir (Balcı, 2001:209).

Örneğin, görüşülen bireyler, sorulan sorulara doğru yanıtlar vermeyebilir. Ya da söylediklerinde samimi olmakla birlikte, içinde bulunduğu ortamı ya da davranışlarını yanlış algılıyorsa, yine toplanan verilerin geçerliği konusunda sorunlar ortaya çıkabilir. Bireylerin yaptıkları ve söyledikleri arasında herhangi bir farklılık var mıdır? Bu tür sorular bizi sosyal araştırmalarda yaygın olarak kullanılan bir yöntemine yöneltmektedir: gözlem. Gözlem tekniği araştırmacının uygun bulduğu her türlü sosyal veya kurumsal ortamda bir veri toplama tekniği olarak kullanılabilir (Yıldırım ve Şimşek, 2008:169).

Gözlem, belirli bir kimse, yer, olay, nesne, durum ya da şarta ait bilgi toplama amacıyla, belirli hedeflere yöneltilmiş bir bakış ve dinleyiş olarak tanımlanabilir. Diğer tekniklerle karşılaştırıldığında en önemli farklılıklarından biri, bilgilerin başkalarının raporları ve benzeri ikincil kaynaklardan değil, doğrudan elde edilmesidir. Gözlem tekniğinin en önemli özelliği, gözlenenlerin kendi doğal ortamları içinde bulunmasıdır. Birçok davranış, ancak bu şekilde, objektif olarak, belirlenir. Canlılardan (özellikle insanlardan), öteki tekniklerle veri toplarken, bunların,

“oldukları gibi” değil “görünmek istedikleri gibi” davranma eğilimleri ile belleğe dayalı bilgilerin hatırlanma güçlüğü bilinmektedir (Karasar, 2005:158).

Gözlemde, gözlemci ve gözlenen olmak üzere iki taraf vardır. Gözlemci, araştırmayı kararlaştıran, planlayan, uygulayan, verileri toplayan ve bu verilerin analizini yapan kimsedir. Gözlemcinin; belli hassasiyet düzeyine sahip, belli bir yönde koşullanmamış, gözlenenleri olumsuz şekilde etkileyebilecek din, dil, toplumsal statü, cinsiyet gibi özelliklerden bağımsız olması gözlemin bilimselliği açısından önem taşımaktadır (Baş ve Akturan, 2008: 99).

Daha önce bahsedildiği gibi tezde kullanılan veri toplama teknikleri birbirlerinin zayıf-üstün yönlerini dengelemek amacıyla çeşitlendirilmiştir. Gözlem tekniği de çeşitli nedenlerle derinlemesine görüşme esnasında elde edilemeyen verilere ulaşmak için tercih edilmiştir.

3.7.3.2. Gözlem Türleri

Gözlem türleri nelerdir ve bu araştırmada uygun olan tür hangisidir sorusunun cevabı arandığında alanyazında, Bailey (1982) tarafından yapılan sınıflamada bir genel kabul bulunduğu görülmektedir.

Bailey (1982) gözlem çalışma türleri iki temel grupta incelemektedir;

- Alan çalışması (yapılandırılmamış veya yapılandırılmış),
- Laboratuvar çalışmaları (yapılandırılmamış veya yapılandırılmış).

Tablo 20: Gözlem Türleri

Araştırmacı Tarafından Ortama İlişkin Geliştirilen Yapı	Ortamın Kendisiyle İlgili Yapı	
	Doğal Ortam (Alan Çalışması)	Yapay Ortam (Laboratuvar Çalışması)
Yapılandırılmamış	Tür-1: Tamamen yapılandırılmamış alan çalışması (araştırmacının katıldığı)	Tür-3: Yapılandırılmamış Laboratuvar çalışması (araştırmacının dışarıda kaldığı)
Yapılandırılmış	Tür-2: Yapılandırılmış alan çalışması (araştırmacının dışarıda kaldığı)	Tür-4: Yapılandırılmış alan çalışması (araştırmacının dışarıda kaldığı)

Kaynak: Yıldırım ve Şimşek, 2008:171

Bu araştırmada yapay ortamlarda gerçekleştirilen gözlem söz konusu değildir. Bu nedenle yapılan gözlemler, araştırmacının ortama katıldığı, “katılımlı

gözlem” denilen ve araştırmacının çalıştığı konuya ilişkin kültür ya da alt kültürün içine girmeye ve bir parçası olmaya çalıştığı (Yıldırım ve Şimşek, 2008:171), Tür-1 olarak sınıflandırılan “Yapılandırılmamış Alan Çalışmaları –Doğal Ortam Alan Çalışması”dır.

3.7.3.3. Gözlemin Uygulama Aşamaları

Bir gözlem aşağıdaki aşamalarda yapılır (Bailey, 1987; Judd ve diğerleri, 1991’den aktaran Balcı, 2005:209):

- (1) Araştırmanın amaçlarının kararlaştırılması,
- (2) Gözlenecek kaynak kişilerin-deneklerin kararlaştırılması,
- (3) Arzu edilen yapı yada yapıların gözlenebilir ölçütlerini bulunması,
- (4) Gruba giriş,
- (5) Gözlenen kaynak kişilerle iletişim,
- (6) Alanın-ortamın ve gözlem biçiminin seçilmesi,
- (7) Bir örnekleme stratejisinin seçimi,
- (8) Gözlemin yapılması ve alan notlarının kaydedilmesi,
- (9) Gözlem araştırmasından çıkış,
- (10) Verilerin analizi,
- (11) Bulguların raporlaştırılması.

3.7.3.4. Gözlem Tekniğinin Uygulanması

Bu bölümde, tezde kullanılan veri toplama tekniklerinden birisi olan gözlem tekniğinin uygulamalarına yönelik ayrıntılar sunulmuştur.

Araştırmanın veri toplama sürecinde yurtiçinde ve yurtdışında olmak üzere gerçekleştirilen gözlem uygulamalarını aşağıdaki şekilde özetlemek mümkündür.

- **Yurt içinde gerçekleştirilen gözlem uygulamaları,**
 - Mersin Uluslararası Limanı (Mersin Uluslararası Liman İşletmeleri A.Ş.-MIP),
 - Mersin Liman Faaliyetleri Koordinasyon Kurulu Toplantıları,
 - Bir gümrük müşavirliği firması,
 - Bir işletmenin yükleme-boşaltma sahaları/operasyonları,

- Türk Deniz Ticareti Tarihi Sempozyumu – III (7-8 Nisan 2011-Mersin)
- IV. Mersin Uluslararası Lojistik Konferansı (6 Ekim 2011-Mersin)
- IV. Mersin Lojistik ve Transport Fuarı (6-9 Ekim 2011-Mersin)
- V. Mersin Lojistik ve Transport Fuarı (4-7 Ekim 2012-Mersin)
- III. Uluslararası Akdeniz Ticaret ve Liman Kentleri Kongresi (7-9 Haziran 2012-Mersin)
- Avrasya Coğrafyasında Bölgesel Ekonomik Entegrasyonlar ve Türkiye Uluslararası Sempozyumu (14-15 Haziran 2012-Mersin)
- Mersin I. Lojistik Sempozyumu (20 Kasım 2012-Mersin)
- **Yurt dışında gerçekleştirilen gözlem uygulamaları,**
 - Dubai Jebel Ali Serbest Bölgesi,
 - Dubai Jebel Ali Limanı,
 - Dubai Bilgi Köyü (Dubai Knowledge Village)

Gözlem uygulamalarında ana amaç uygulanan ulaştırma politikalarının etkilerini yerinde tespit etmektir. Yurtiçinde gerçekleştirilen gözlemlerde ise bu amaca ek olarak sorun alanlarının tespiti de amaçlanmıştır. Bu sayede uygulanan ulaştırma politikalarının “saha” olarak tabir edebileceğimiz uygulama alanındaki yarattığı etki tespit edilmeye çalışılmıştır.

Yurt dışında (Birleşik Arap Emirlikleri-Dubai Emirliği) yapılan gözlem uygulamalarında ise Türkiye’de uygulanan ulaştırma politikalarının etkilerinin tespit edilmesi söz konusu olamayacağından Dubai Emirliğinde uygulanan ulaştırma (ve ticaret) politikaları ve etkileri tespit edilmeye çalışılmıştır. Genel olarak çağdaş bir lojistik merkezi olduğu kabul gören Dubai Emirliğinde uygulanan ulaştırma politikalarının sonuçlarının yerinde tespit edilmesinin veri zenginliği açısından teze ayrı bir değer kattığı düşünülmektedir. Diğer yandan bir “başarı öyküsü” ile örneklem olarak seçilen Mersin’in bu sayede karşılaştırılması imkanına da ulaşılmıştır.

Bu noktada, bir yandan bu güne kadar Türkiye’de uygulanan ulaştırma politikalarının sonuç ve etkileri ile lojistik merkez yolunda uygulanması gereken ulaştırma (ve-veya ticaret) politikalarının neler olduğu verisi toplanırken diğer taraftan sonuçları ile ortada duran bir diğer örneklem üzerinde çalışılması imkanı bulunmuştur.

Dubai Emirliği uygulamasında geliştirilen politikaları sadece ulaştırma politikası olarak sınıflandırmak mümkün olmamıştır. Zira uygulanan politikalar sadece ulaştırma ile sınırlı değildir. İçerisinde gümrük, vergi, ticaret, maliye, finans, vb. alanları kapsayan Dubai Emirliği'ni ağdaş bir lojistik merkez yapma yolunda topyekun politikalar zinciri olarak değerlendirilebilir.

Bu bölümde, gerçekleştirilen gözlem uygulamaları, yurtiçinde ve yurtdişında gerçekleştirilenler olmak üzere iki başlık halinde incelenecektir.

3.7.3.4.1. Yurt İçinde Gerçekleştirilen Gözlem Uygulamaları

Yurtiçi gözlem uygulamalarında seçilen kaynak ortamı belirlenirken uygulanan ulaştırma politikalarının etkilerinin en açık şekilde tespit edilebileceği ulaştırma ve lojistik zincirinin halkaları olan şletmeler ile politika ve sorun alanlarının tartişıldığı platformlar tercih edilmiştir.

Seçilen şletmelerin ulaştırma politikalarının etkilerinin farklı biçimlerde ortaya çıktığı dşnlenlerden olmasına da dikkat edilmiştir. Diğer bir deyişle; politika etkilerine farklı pencerelerden bakılmaya çalışılmış, ana resmin farklı açılardan görüntüsünün çıkarılması ve bu sayede detaylara ulaşılarak güvenirlik ve geçerlik ölçütlerinin sağlanması amaçlanmıştır. rnek vermek gerekirse, gümrük müşavirliği şletmesi ile özel liman şletmesi açısından ulaştırma sorunsalının ve uygulanan politikaların görüntüsü farklıdır. Ama daha önce de değinildiği gibi farklı olmakla birlikte esasında bir "yapboz"un parçaları gibi birbirlerini tamamlar niteliktedir. Bu şekilde "yapboz"un farklı parçaları bir araya getirilerek ana resim gerçekçi bir biçimde oluşturulmaya çalışılmıştır. Farklı bir şekilde anlatılması gerekirse; ortada duran sorunsalın üç boyutlu olarak görüntüsünün çıkarılması amaçlanmaktadır. Bu doğrultuda, farklı açılardan, farklı görüntüleme teknik/sistemleri kullanılarak alınan görüntüler ile ana resim ortaya konulmaya çalışılmıştır.

Bu noktada ayrıca diğer gözlem uygulamalarından büyük ölçüde farklı bir konumda bulunan Mersin Liman Faaliyetleri Koordinasyon Kurulu Toplantılarından da bahsetmek gerekmektedir.

"Mersin Liman Faaliyetleri Koordinasyon Kurulu" düzenli bir şekilde aylık olarak ilgili Mersin Vali Yardımcısı (Mersin Limanı Mülki İdare Amiri) başkanlığında toplanan bir koordinasyon kuruludur. yeleri Mersin uluslararası limanından dolaylı veya doğrudan hizmet alan/veren şletmeler, sivil toplum örgütleri, meslek örgütleri, kamu kurumları, yerel yönetim, kolluk kuvvetleri ile Mersin Uluslararası Liman

İşletmesi A.Ş.(MIP) temsilcilerinden ve diğer tüm paydaşlardan oluşmaktadır. Kurulun ana gündemini Mersin uluslararası limanı merkezli olmak üzere gerçekleşen uygulamalar ve sorun alanları ile çözüm önerileri oluşturmaktadır.

Söz konusu kurul tarafından, liman işletmecisi kuruluş ile diğer paydaşları bir araya getirmek ve eşgüdümü sağlamak suretiyle liman verimliliğini üst seviyeye çıkarmak amaçlanmaktadır. Her ayın son Perşembe günü düzenli olarak gerçekleştirilen toplantının öncesinde katılımcılar tarafından gündem maddesi önerileri kurul sekreteryasına gönderilir. Sekreteryaya tarafından öneriler üzerine oluşturulan gündem hazırlık yapılması maksadıyla tüm katılımcılara toplantıdan 1 hafta önce dağıtılır. Toplantı esnasında öncelikle gündem maddeleri, sorun alanları ve çözüm önerileri ile birlikte tartışılır. Katılımcılar tarafından çözüm önerileri Vali Yardımcısı (Mersin Limanı Mülki İdare Amiri) başkanlığında/moderatörlüğünde tartışılır ve bir sonuç raporu halinde toplantı sonunda alınan kararlar katılımcılara dağıtılır.

Ayrıca gündemde olmayan konularda toplantı esnasında dile getirilmekte konuyla ilgili tarafların hazır bulunduğu bu ortamda doğrudan soruna çözüm aranmaktadır.

Mersin Liman Faaliyetleri Koordinasyon Kurulunun 34 toplantısına gözlemci olarak katılım sağlanmıştır. Araştırmacı, söz konusu toplantılara görev yaptığı kamu kurumunu temsilen katılmıştır. Bu şekilde toplantının doğal bir üyesi olduğu için katılımcılar üzerinde güvenilirlik ve geçerlik açısından olumsuz bir etki söz konusu olmamıştır.

Söz konusu toplantının ana amacı Mersin Uluslararası limanına yönelik sorunlara çözüm aranması ve liman verimliliğinin artırılması olmakla beraber, limanın ulaştırma döngüsündeki merkezi ve kilit konumu nedeniyle, bölgesel anlamda ulaştırma problemlerinin ortaya konularak çözüm yollarının aranması toplantının doğal bir sonucu olarak ortaya çıkmıştır.

Bu sayede, sadece liman ile sınırlı kalmayarak ulaştırma döngüsünün tüm paydaşlarını, uygulanan ulaştırma politikalarının etkilerini, sorun alanlarını aynı fiziksel ortamda dinleme-izleme-gözleme imkanı bulunmuştur. Her ay yaklaşık iki saat süreyle toplamda yaklaşık 70 saat süre ile bölgesel anlamda ulaştırma döngüsünün tüm paydaşlarının katılımıyla gerçekleştirilen fikir tartışmalarını gözlemlemenin bu anlamda teze büyük katkı ve farklılık kazandırdığı düşünülmektedir.

Diğer bir gözlem uygulaması Mersin Uluslararası limanında gerçekleştirilmiştir. Bu noktada, gözlem iki boyutlu olarak gerçekleştirilmiştir. İlk boyutta yüke yönelik “kâğıt”ların, yani yasal işlemlerin, ikinci boyutunda ise yüke ve yük taşıma modlarına yönelik fiziksel işlemlere gözlem yapılmıştır.

İlk boyutta yükün ihracatta limana gelişi ile limandan ayrılışına kadar olan süreçte yer alan yasal işlemler ve kayıtlar, tersi durumda ithalat ve transit yüklerde ise limandan çıkışına kadar olan süreç gözlemlenmiştir. Ayrıca bu süreçte gemiler ile kara ve demiryolu taşıma araçlarının liman ile olan ilişki ve etkileşimleri de değerlendirmeye alınmıştır.

Mersin uluslararası limanında gerçekleştirilen gözlem esnasında lojistik sistemin merkezinde bulunan liman tesislerinin uygulanan ulaştırma politikalarından ne oranda ve ne biçimde etkilendiği sorusunun cevabı aranmıştır. Ayrıca limanın üzerinde bulunduğu liman şehrinin lojistik merkez olması yönünde oluşturduğu sorun alanlarının da neler olduğu araştırılan diğer bir konudur.

Bir diğer gözlem sahası lojistik zincirin en önemli bileşenlerinden birisini oluşturan gümrük müşavirliği firmasıdır. Gözlem yapılan gümrük müşavirliği işletmesinde de diğer gözlem uygulamalarındakine benzer biçimde öncelikle uygulanan ulaştırma politikalarının etkilerinin gözlenmesi amaçlanmış, ikincil olarak ise sorun alanları tespit edilmeye çalışılmıştır. Diğer yandan gözlem tekniği ile toplanan veriler ile aynı işletmenin sahibi ile gerçekleştirilen derinlemesine görüşmede elde edilen verilerin karşılaştırılması amaçlanmıştır. Gümrük müşavirlik işletmesinde 2 gün boyunca gözlem faaliyeti icra edilmiştir. Gözlem öncesinde işletme çalışanlarına gözlemcinin kimliği ve amacı hakkında bilgi verilmiş ve sahip oldukları tüm bilgi ve deneyimleri paylaşımları konusunda işletme sahibi tarafından teşvik edilmişlerdir. Bu nedenle çalışanların son derece katılımcı olduğu gözlemlenmiştir. Gözlemci olarak sürece müdahale edilmeden yerinde sorular ile detaylı veriler toplanmıştır. Bu noktada da uygulanan ulaştırma politikalarının etkileri ve sonuçları ile hâlihazırdaki sorun alanlarının tespit edilmesi amaçlanmıştır.

Bu aşamada gerçekleştirilen gözlemin bir diğer önemi ise yapılan derinlemesine görüşmelerde katılımcılarının ortak olarak dikkat çektikleri konu ulaştırma sorunsalında gümrük işlemlerinin ve müşavirliklerinin yeridir. Derinlemesine görüşme gerçekleştirilen tüm katılımcılar bu zincirde gümrük işlemlerinin ve dolayısıyla müşavirlerinin son derece önem taşıdığı yönünde fikir beyan etmişlerdir.

Diğer yandan, gözlem yapılan gümrük müşavirliği işletmesinin sahibi konumunda olan kişinin aynı zamanda derinlemesine görüşmenin katılımcılarından birisi olmasının da toplanan veriyi zenginleştirdiği düşünülmektedir.

Gerçekleştirilen gözlem faaliyetlerinde gümrük müşavirliği firmasında dosya ve beyannamenin açılması ile ihracat yükünün limanı terk edişine kadarki tüm süreç ve işlemler gözlemlenmiştir.

Bu süreçte, gözlem 3 ana bölümde gerçekleştirilmiştir;

- Birinci bölümde, gümrük müşavirliğince yürütülen işlemler,
- İkinci bölümde, yükleme sahasında yürütülen işlemler,
- Üçüncü bölümde ise liman işletmesince yürütülen işlemler gözlemlenmiştir.

Her üç aşamada ihracat yükü olarak işlem gören mermer gözlemlenmiştir. Mermer işletmesi tarafından ihracat siparişinin alınmasından mermer yükü limanı terk edene kadarki süreç böylelikle takip edilebilmiştir. Aynı yükün izlediği yolu ve takip ettiği işlemleri gözlemlemek tamamlayıcı anlamda katkı sağlamıştır. Ayrıca sürecin ve resmin tamamının görülebilmesi yukarıda belirtilen gözlem amaçlarına ulaşılması açısından da son derece yarar sağlanmıştır.

Bu noktada ilave edilmesi gereken diğer bir husus ise; döngüsü gözlemlenen mermer yükünün ihracatçısı olan işletmenin sermaye ortağı/yöneticisi konumundaki kişiyle de aynı zamanda derinlemesine görüşme gerçekleştirilmiş olmasıdır. Bu şekilde aynı ihracatın farklı açılardan farklı veri toplama teknikleri ile görüntüsü elde edilmiştir. Diğer bir deyişle aynı olay (sorun, kavram, olgu) farklı pencerelerden gözlenerek daha gerçekçi tanımlanması sağlanmıştır.

Bir diğer gözlem sahası ise yükleme-boşaltma sahası olarak tanımlanabilecek, gözlem konusu ihracat yükü mermerin, madenden sevk edildiği ve konteynere yükleme işleminin gerçekleştirildiği sahadır. Söz konusu yükleme-boşaltma sahası özel bir firma tarafından kurulmuştur. Ancak işletmesi başka bir alt yüklenici tarafından yapılmaktadır. Başlangıç olarak çıkarıldığı madenden karayolu ile limana nakledilen ihracat yükü mermerler bu sahada elleçlenerek, gümrük ve denizyoluna aktarılmaya hazır hale getirilmektedir. 1 günlük süre ile söz konusu yükleme-boşaltma sahasında gözlem gerçekleştirilmiştir. Bu esnada aynı zamanda gümrük ve liman işlemleri de eş zamanlı olarak yürütülmektedir. Gözlem esnasında ihracat yükünün izlediği yol ve gördüğü işlemler detaylı olarak incelenmiştir. Mersin özelinde bakılacak olursa, halen devam eden bir Lojistik Organize Sanayi Bölgesi

(LOSB) projesinin varlığı bahse konu yükleme sahasında yapılan gözlemin önemini artırmıştır.

3.7.3.4.2. Yurt Dışında Gerçekleştirilen Gözlem Uygulamaları

Birleşik Arap Emirliği'ne bağlı bir emirlik olan Dubai Emirliği'nin uyguladığı ulaştırma, ticaret ve eğitim politikaları ile çağdaş bir lojistik merkez olma yönünde başarılı bir örnek olduğu düşünülmektedir. Bu nedenle, veri toplama aşamasında gerçekleştirilen gözlem uygulamalarının bir bölümü için Dubai Emirliği tercih edilmiştir.

Dubai Emirliği'ndeki aşağıdaki tesislerde gözlem uygulamaları gerçekleştirilmiştir.

- Dubai Jebel Ali Serbest Bölgesi,
- Dubai Jebel Ali Limanı,
- Dubai Bilgi Köyü (Dubai Knowledge Village)

Dubai'de gerçekleştirilen gözlem uygulamalarında yurtiçi uygulamalarından farklı olarak sorun alanları ile uygulanan ulaştırma politikalarının etkilerinin tespiti değil "hangi politikaların uygulandığının" tespit edilmesi amaçlanmıştır. Böylelikle yurtiçindeki yöntemle tersten bir yaklaşım ile doğru sonuçlar verdiği genel kabul görmüş politikaların neler olduğuna ulaşılmaya çalışılmıştır. Ayrıca bu politika uygulamalarının Türkiye'de uygulanabilirliği ise sonuç bölümünde tartışılmıştır. Her iki ülkenin de kendine has dinamikleri karşılıklı üstünlük ve sınırlılıkları mevcuttur. Bu nedenle doğrudan karşılıklı bir mukayese için çok uygun iki örneklem olmadıkları düşünülmektedir. Ancak bununla birlikte Dubai'de lojistik merkezi olma yönünde uygulanan politikaların tespit edilmesi son derece önem taşımaktadır. Bu sayede oluşturulacak yol haritasına katkı sağlanabileceği değerlendirilmektedir.

Bu hedefler doğrultusunda Dubai'de;

- Jebel Ali Serbest Bölgesi ve limanında 2 gün,
- Dubai Bilgi Köyü (Dubai Knowledge Village) 1 gün, gözlem uygulaması gerçekleştirilmiştir.

Gözlem esnasında öncelikle lojistik merkez modelinin keşfine yönelik olarak incelemeler yapılmıştır. Daha sonra Jebel Ali Serbest Bölgesi'nde faaliyet gösteren 2 lojistik işletmesi üst düzey yöneticileri ile gerçekleştirilen derinlemesine görüşmeler üzerinden uygulanan politikaların ve sonuçların keşfedilmesine çalışılmıştır. Söz konusu bu işletmelerin faaliyetleri ayrıca yerinde gözlemlenmiştir. Diğer yandan

gözlem uygulamalarını desteklemek ve eksiklerini tamamlamak amaçlı olarak Dubai'de Jebel Ali Serbest Bölgesi dışında faaliyet gösteren ancak söz konusu serbest bölgede de depo-şubesi bulunan farklı sektörlerden (elektrik-tekstil-gemi inşa) üç işletmenin yöneticileri ile de derinlemesine görüşmeler yapılmıştır. Bu sayede gözlem yoluyla elde edilmesi mümkün olmayan verilere ulaşılması hedeflenmiştir. Ayrıca gözlem ve derinlemesine görüşmeler esnasında hem Türk vatandaşı yöneticiler ile hem de diğer ülke tabiiyetindeki yöneticiler ile görüşülmüştür. Bu şekilde Türk yöneticilerden Türkiye ile karşılaştırmalı veriler, diğerlerinden ise kendi açılarından görüntüyü dair veriler elde edilmiştir.

Dubai'de gerçekleştirilen gözlem ve derinlemesine görüşmelerin ön hazırlıkları Türkiye'de Dubai'ye intikal etmeden önce tamamlanmıştır. Bu amaç doğrultusunda gözlem yapılacak alanlar tespit edilmiş, bu alanlar hakkında bilgi derlenmiştir. Ayrıca gözleme ilave olarak derinlemesine görüşme yapılacak aday katılımcılar da belirlenmiş Dubai'ye gidişten önce randevular alınarak planlama yapılmıştır.

Bunun dışında, Dubai'de 10 yıldır yaşayan ve bu süre içerisinde hem iş gören hem de işveren olarak faaliyetlerde bulunan, bir Türk işadamından yoğun bir destek alınmıştır. Dubai'ye gidilmeden önce serbest bölge, liman giriş izinleri, randevular gibi işlemler bu sayede ziyaret öncesinde organize edilmiştir.

Ayrıca Dubai'de faaliyet gösteren Türkiye merkezli lojistik işletmelerine yönelik olarak yapılan araştırma sonucu belirlenen lojistik işletmesinden birisinin Mersin Şubesi Müdürü ile Dubai'ye intikal edilmeden önce yüz yüze görüşülmüş ve Dubai'de yapılacak gözleme yönelik ön hazırlıklar tamamlanmıştır. Diğer lojistik işletmesinin Dubai operasyonunun tepe yöneticisi ile de telefon ile gidiş öncesi yapılacak gözlem ve derinlemesine görüşme için mutabakat sağlanmıştır.

Dubai'de doğrudan ulaştırma sektörü ile bağlantısı olmayan ancak lojistik merkez yolunda uygulanan politikaların tespit edilmesi esnasında karşımıza çıkan yapılandırmalar mevcuttur. Bu kapsamda, belirli sektörde işletmelerin (kamu-özel) bir arada toplandığı bir modeli temsil eden üniversite ve eğitim kurumlarının bir arada bulunduğu Dubai Bilgi Köyü (Dubai Knowledge Village)'ünde de gözlemde bulunulmuştur. Bu türden bir yapılanmanın lojistik merkezi olma yolundaki etkileri belirlenmeye çalışılmıştır. Ayrıca, bu türden bir fiziksel yakınlığın tespit edilebilen etkileri planlama çalışmaları bugün itibariyle devam eden "Mersin Lojistik Organize Sanayi Bölgesine" de uyarlanmaya çalışılmıştır.

Bu kapsamda bahsedilen bilgi köyüne yönelik bilgiler ziyaret öncesinde internet üzerinden derlenerek ön hazırlık yapılmıştır. Sonrasında Dubai Bilgi Köyü gözlemlenmiştir. İnceleme esnasında söz konusu köyde faaliyet gösteren kurumlara ziyaret yapılarak kısa süreli görüşmeler gerçekleştirilmiştir. Bu şekilde söz konusu köyde faaliyet gösteren işletmelerin algıları ile deneyimlerinden istifade edilmesi amaçlanmıştır.

Gerçekleştirilen gözlem uygulamalarında toplanan veriler ve bu verilerin analizi sonucu elde edilen bulgular tezin sonuç bölümünde ayrıntılı olarak tartışılmaktadır.

3.7.4. Dördüncü Aşama: Belge İncelemesi

Verilerin toplanması bölümünün dördüncü aşamasında, araştırılması hedeflenen olgu veya olgular hakkında bilgi içeren yazılı materyallerin analizini kapsayan (Yıldırım ve Şimşek, 2008:187) "Belge İncelemesi" gerçekleştirilmiştir. Bu bölümde belge incelemesi kapsamında yapılan veri toplama faaliyetleri detaylı olarak yer almaktadır.

3.7.4.1. Belge İncelemesi

Belge incelemesi, araştırılması hedeflenen olgu veya olgular hakkında bilgi içeren yazılı materyallerin analizini kapsar. Hangi belgelerin önemli olduğu ve veri kaynağı olarak kullanılabileceği araştırma problemi ile doğrudan ilgilidir (Yıldırım ve Şimşek, 2008:187).

Anılar, günlükler, özel mektuplar, itiraflar gibi kişisel belge ve dokümanların yanı sıra yazılı basın, periyodik yazılı kaynaklar, dergi ve kitaplarda belge incelemesinde kullanılabilirler (Bailey, 1982:122).

Araştırma problemine ilişkin olarak yazılı ve görsel dokümanların incelenmesi daha zengin ve kapsamlı bir çıkarım sağlanması açısından oldukça önemlidir. Zira olguya ya da olaya ilişkin çok çeşitli kaynaklardan bilgi toplanması farklı bakış açıları ve farklı yaklaşımların da incelenmesi ve sentezlenmesine imkan sağlayacak bu da araştırmanın geçerliliğini artıracaktır (Baş ve Akturan, 2008:117).

Nitel araştırmada doğrudan gözlem ve görüşmenin olanaklı olmadığı durumlarda veya araştırmanın geçerliğini artırmak amacıyla, diğer nitel yöntemlerin yanı sıra, çalışılan araştırma problemiyle ilişkili yazılı ve görsel materyal ve

malzemeler araştırmaya dahil edilebilir. Bu demektir ki belge incelemesi veya analizi tek başına bir araştırma yöntemi olabildiği gibi, diğer nitel yöntemlerin kullanıldığı durumlarda “ek bilgi kaynağı” olarak da işe yarayabilir (Yıldırım ve Şimşek, 2008:187).

Bu araştırmada, daha önceki bölümlerde bahsedildiği gibi nitel veri toplama tekniklerinin bir kısmı kullanılmıştır. Belge incelemesi ise birbirlerini destekleyecek şekilde kullanılan bu nitel veri toplama tekniklerine bir ek bilgi kaynağı olarak tasarlanmıştır. Diğer veri toplama teknikleri ile toplanamayan birçok veri olduğu düşünülmektedir. Bu çeşitleme yardımıyla toplanan verilerin araştırma sorularının yanıtına ulaşmada araştırmacıya güvenli ve geçerli bir yol sunacağı umulmaktadır. Diğer yandan, geniş bir zaman dilimine dayalı veri toplanması imkanı bulunmuştur.

Nitel araştırmalarda araştırma konusunun geçmişi ya da tarihsel süreci de araştırmanın bulgularının yorumlanmasında kritik bir öneme sahiptir. Bu bağlamda araştırmacı iki tür veri toplayabilir (Baş ve Akturan, 2008:117);

- Arşiv verisi
- Tarihsel veri

Duverger (1973)’in “Belgesel Gözlem” dediği bu tekniği, Rummel (1968) ve daha birçoğu “Doküman Metodu” olarak tanımlamaktadırlar.

Belge incelemesinin nitel araştırmalarda gözlem ve görüşme gibi diğer veri toplama teknikleriyle birlikte kullanıldığında “verinin çeşitlendirilmesi – data triangulation” amacına hizmet edecek ve araştırmanın geçerliğini önemli ölçüde artıracaktır. Bu tezde de benzer biçimde veri çeşitlemesine hizmet etmek üzere kullanılan nitel veri toplama teknikleri ile toplanan verilere ek olarak belge incelemesi tekniği kullanılarak veri toplanmıştır. Bu sayede bir taraftan ulaşılamayan veriler ulaşılması diğer taraftan ise araştırmanın güvenilirlik ve geçerliğine katkı sağlanması amaçlanmıştır.

Bu tezde, verilerin gerek toplanması aşamasında gerekse analizinde alanyazında ayrıntılı olarak açıklanan zayıflık ve üstünlükler dikkate alınmıştır. Bu sayede zayıflıklardan en alt seviyede etkilenecek belge incelemesi tekniğinin üstünlüklerinden istifade edilmesi amaçlanmıştır.

3.7.4.2. Belge İncelemesinin Uygulanması

Belge incelemesi tezde iki bölüm halinde uygulanmıştır;

- Deniz Ticareti Dergisi arşivinin incelenmesi,
- Mersin'de yayınlanan yerel gazetelerin incelenmesi (Günlük 17 adet),
- Diğer Ulusal Basın Organları,
- Diğer Raporlar.

Uygulamaya karar verilmeden önce Yıldırım ve Şimşek (2008)'in belirttiği gibi bu dokümanların incelenmesine gerçekten gerek olup olmadığı sorgulanmıştır. Örneklem olarak seçilen Mersin'de ulaştırma politikalarının etkilerinin, sonuçlarının ve sorun alanlarının tespitine yönelik olarak yerel basından istifade etmenin, araştırmanın geçerliliğine katkı sağlayacağı düşünülmektedir. Görece olarak diğer Anadolu kentlerine göre gelişmiş ve yaygın bir yerel basın ağı bulunan Mersin'de bu altyapıdan istifade etmemenin büyük bir eksiklik yaratacağı değerlendirilmiştir. Belge incelemesine karar verilirken iki ana amaç belirlenmiştir.

- *Birinci amaç*, yerel basında yer alan haberlerden ve yayınlanan köşe yazılarından istifade ile derinlemesine görüşme ve gözlem tekniği ile toplanan verilerin teyidinin sağlanmasıdır,
- *İkinci amaç* ise diğer veri toplama teknikleri ile ulaşılamayan verilerin toplanmasıdır.

Bu noktada belirtilen amaçlara ulaşılması yönünde en uygun veri kaynağı olarak Mersin'de yayınlanan 17 adet yerel gazete ile Mersin Deniz Ticaret Odası'nca yayınlanan "Deniz Ticareti Dergisi" arşivinin incelenmesine karar verilmiştir.

Deniz Ticareti Dergisi arşivinin incelenmesiyle ulaştırma politikaları kapsamında uygulanan politikalardan uygulama öncesi ve sonrasındaki genel kamuoyu görüşlerine de ulaşılması hedeflenmiştir. Bu sayede kronolojik olarak politika uygulamaları ve etkilerine yönelik veriler elde edilebilmiştir.

Belge incelemesine tabi tutulan yerel gazeteler; Mersin'de düzenli olarak yayınlanan gazetelerden seçilmiştir. Herhangi bir tiraj ölçütü konulmamıştır. Tek ölçüt olarak düzenli yayın şartı alınmıştır. Bu şekilde toplam 17 adet yerel gazete Temmuz 2010 - Temmuz 2013 tarihleri arasında yaklaşık 36 ay süre ile izlenmiş ve incelenmiştir.

Her gün tek tek taranan gazetelerden Mersin ve yakın bölgelerine ilişkin ulaştırma, lojistik, sanayi, yatırımlar, fuarlar, eğitim faaliyetleri, toplantılar, seminer-kongre-sempozyum vb. aktiviteler, sivil toplum ve meslek örgütlerinin açıklamaları,

bölgesel anlaşmalar, ziyaretler ile benzeri konulardaki yazı ve haberler ayıklanmış, kesilerek analiz edilmek üzere kronolojik olarak tasnif edilmiştir.

Bu sayede örneklem olarak seçilen Mersin'in lojistik bir merkez olma konularındaki gelişmeler, beklentiler, projeler ve tüm faaliyetlerden haberdar olunmuştur.

Belge incelemesi kapsamında uygulama yapılan bir diğer veri kaynağı ise Mersin Deniz Ticaret Odası'nca yayınlanan Deniz Ticareti Dergisi'dir. 2001 yılından itibaren söz konusu dergiye abone olunmuş ve yakından izlenmiştir. Dolayısıyla yaklaşık olarak 11 yıldır bahse konu dergi sayıları dikkatle okunmuştur.

Ancak buna rağmen araştırma konusuna özel bir bakış açısıyla Mersin Deniz Ticaret Odası'ndan sağlanan destek ile 1993-2012 yılları arasındaki dergi arşivi incelenmiştir. İnceleme esnasında araştırma sorusu ile ilgili olduğu değerlendirilen haber ve yazıların tıpkıçekimi alınarak kronolojik olarak tasnif edilmiştir.

Deniz Ticareti Dergisi belge incelenmesi kapsamında iki hedefe ulaşılması amaçlanmıştır;

- İlk olarak, özellikle Mersin limanının özelleştirme öncesindeki durumu ve sorunları ile uygulanan ulaştırma politikalarının liman üzerindeki etkileri tespit edilmeye çalışılmıştır. Benzer biçimde dergi arşivinde yapılan incelemede Mersin liman özelleştirmesi sonrasındaki değerlendirmeler de veri olarak toplanmıştır. Bu sayede liman merkezli olmak üzere özelleştirme öncesi ve sonrasının karşılaştırılması sağlanmıştır.

- İkinci olarak, Mersin limanı dışında, Mersin merkezli olmak üzere uygulanan ulaştırma politikaları ve etkileri de Deniz Ticareti Dergisi kaynaklı olarak tespit edilmeye çalışılmıştır.

Bu kaynaklardan elde edilen veriler diğer yandan eş zamanlı olarak gerçekleştirilen derinlemesine görüşmelerde de kullanılmıştır. Belge incelemesinden elde edilen veriler derinlemesine görüşme formlarına ek sorular halinde konularak veri zenginliği sağlanmıştır.

Aynı zamanda belge incelemesinden elde edilen verilerin diğer veri toplama teknikleri ile toplanan verilerle karşılaştırılma olanağı bulunmuştur. Örneğin, belgelerden elde edilen boyutlar gözlem maddeleri arasına eklenmiştir. Bu karşılaştırmanın da araştırmanın daha geçerli ve güvenilir hale getirilmesi bakımından önemli olduğu düşünülmektedir.

Olay veya olgulara kişilerin veya sivil toplum-meslek örgütlerinin bakış açıları da bu belge incelemeleri sayesinde ulaşılan verilerdir. Belge incelemeleri

kapsamında incelenen yerel basın ve Deniz Ticareti Dergisinde yayınlanan röportajlar ve köşe yazıları sayesinde derinlemesine görüşme gerçekleştirilemeyen kişi ve kurumların görüşlerine de bu sayede ulaşılması sağlanmıştır.

Belge incelemesi tekniği ile toplanan veriler diğer teknikler ile elde edilen verileri desteklemek, çürütmek veya sonuçlara alternatif açıklamalar getirmek amacıyla kullanılmıştır. Dolayısıyla belge incelemesinden elde edilen veriler tek başına bir veri seti olarak analize tabi tutulmamışlardır.

3.7.5. Beşinci Aşama: Odak Grup Görüşmeleri

Verilerin toplanması bölümünün beşinci aşamasında, araştırılması hedeflenen olgu veya olgular hakkında yetkin katılımcıların deneyim ve görüşlerinden oluşan verilerin toplanması maksadıyla 25 Haziran 2012 tarihinde 7 katılımcı ve 12 Ekim 2012 tarihinde 6 katılımcı ile olmak üzere toplam iki oturum halinde “Odak Grup Görüşmeleri” gerçekleştirilmiştir. Bu bölümde Odak Grup Görüşmesi kullanılarak yapılan veri toplama süreci detaylı olarak yer almaktadır.

3.7.5.1. Odak Grup Görüşmesi

Odak gruplar için alanyazında odak grup görüşmesi, odak grup tartışması, odak grup çalışması gibi farklı ifadeler kullanılmaktadır. Bu çalışmada “Odak Grup Görüşmesi” ifadesinin kullanılması tercih edilmiştir.

Odak grup görüşmeleri, önceden belirlenmiş yönergeler çerçevesinde gerçekleştirilen, bu yöntemin mantığına uygun olarak, görüşülen kişilerin öznelliklerini ön planda tutan, katılımcıların söylemine ve bu söylemin toplumsal bağlamına dikkat edilmesi gereken nitel bir veri toplama tekniği olarak tanımlanabilir (Çokluk, Yılmaz ve Oğuz, 2011: 97).

Bireysel görüşmelerin yanında odak grup görüşmeleri de, nitel veri toplamada önemli bir işleve sahiptir. Odak grup görüşmelerinde sorulara verilen yanıtlar gruptaki üyelerin birbirleriyle etkileşimi sonucu oluşur. Odak grup görüşmelerinin bu özelliği, aynı zamanda bu tür görüşmelerin zengin bir veri seti oluşturmaya yardımcı olması açısından da önemlidir. Karşılıklı etkileşim nedeniyle gruplar bireylere göre daha yaratıcıdır, daha hızlı sorun çözebilirler, kısa sürede ve daha fazla seçenek üretebilirler (Yıldırım ve Şimşek, 2008:151).

Odak grup görüşmesi, grupların, alt grupların, kendilerinin de bilinçli, yarı bilinçli veya bilinçsiz oldukları psikolojik ve sosyo kültürel özellikler ve yaptıkları uygulamalar hakkında bilgi almayı, davranışları ve bu davranışların arkasındaki nedenleri öğrenmeyi amaçlayan niteliksel bir yöntemdir (Akşit, 1992:2).

Odak grup görüşmesi, önceden belirlenmiş bir konu hakkında, yine önceden belirlenmiş araştırılan konuyla ilgili ortak deneyim, görüş ve beklentilere sahip kişiler arasından seçilen bir grup katılımcının düşüncelerini öğrenmek için planlanmış bir tartışmalar serisi olarak da tanımlanabilir. Burada katılımcılar birbirleriyle anlaşmak zorunda olmadıkları gibi mutlak surette ayrılığa düşmeleri de gerekmez. Amaç, sağlıklı bir tartışma ortamı yaratarak, araştırılan konuya ilişkin farklı bakış açıları, fikirler, değerlendirmeler ve yaşantılardan derlenen zengin bir içerik elde etmektir (Baş ve Akturan, 2008:103).

Sosyal bilimlerde birebir görüşmeler ve anketler ile birlikte kullanılsa da bu yöntem, aslında en sistematik veri toplama yöntemlerinden biridir. Odak grup görüşmelerinden elde edilen detaylı veriler, birebir görüşmeler ve anketler için sağlam bir temel oluşturmaktadır (Kitzinger, 1995:161).

Bowling'e (2002) göre odak grup görüşmesi küçük bir grupla lider arasında yapılandırılmamış görüşme ve tartışmada grup dinamiğinin etkisini kullanma, derinlemesine bilgi edinme ve düşünce üretmedir (Bowling, 2002:112).

Odak gruplar, uygulamada en çok kullanılan nitel veri toplama yöntemidir. Odak grup, eğitilmiş bir moderatör yönetiminde, doğal olmayan bir ortamda, küçük bir grupla yapılan görüşmedir. Moderatör tartışmayı yönlendirir. Odak grupların asıl amacı, uygun hedef kitleden oluşan bir grubun, araştırmacının ilgi duyduğu konu üzerine yaptığı tartışmaları dinleyerek, konu hakkına derin bir anlayışa sahip olmaktır. Tekniğin asıl değeri, grubun "serbest uçuş" tartışmalarından ortaya çıkan beklenmedik bulgularında yatmaktadır (Malhotra, 2004:176).

Karşılıklı etkileşim ve çağrışımlar sonucu, katılımcılar birbirlerinin zihinlerindeki duygu ve düşünceleri tetiklerler; böylelikle de zengin bir bilgi akışı sağlanır. Bu yöntemde grup baskısı, sosyal onaylanma ve sosyal beğenilirlik gibi engellerin aşılması ve katılımcıların gerçek algı, duygu ve düşüncelerine ulaşılması amaçlanmaktadır (Çokluk, Yılmaz ve Oğuz, 2011: 98).

Her bir katılımcıya, bireysel görüşmelerde olduğundan daha az konuşma fırsatı düşmesi ve bazı katılımcıların bazı konuları grup içinde söylemekten çekinebilmeleri ile bir ya da birkaç katılımcının başat olup diğer katılımcıları peşlerinden sürüklemesi riski de vardır. Bu nedenle, odak grup görüşmelerinin

amacına ulaşabilmesi, önemli ölçüde, yönlendiricinin becerisine bağlıdır. Yönlendiricinin, başat katılımcıları kontrol altına alıp, sessiz duran katılımcıları konuşmaya teşvik etmesi gerekmektedir (Berg, 1998: 27).

Görüldüğü gibi odak grup görüşmeleri daha çok yüzeydeki bilgilerin ortaya çıkarılması amacı ile kullanılmaktadır. Bu anlamda nitel araştırmaların genel özelliğine uygun olarak odak grup görüşmelerinde de katılımcıların sahip oldukları bilgi, deneyim, duygu, algı, düşünce ve tutumlar önemlidir. Önemli olan genellemelere gidecek bilgilere ulaşmak değil, katılımcıların görüşlerinin ve bakış açılarının betimlenmesidir (Çokluk, Yılmaz ve Oğuz, 2011: 98).

3.7.5.2. Odak Grup Görüşmesinin Uygulanması

Veri toplama yöntemi olarak odak grup görüşmesinin, bireysel görüşmeye (derinlemesine görüşme) oranla bir dizi olumlu yanı vardır. Temelde görüşme formatı kullanılmasına rağmen odak grup yoluyla kısa bir süre içinde onlarca katılımcıya ulaşmak böylelikle daha derin ve zengin bilgiye ulaşmak olasıdır (Krueger ve Casey'den aktaran Yıldırım ve Şimşek,2008:163). Bu anlamda odak grup görüşmesi araştırmacılara daha geniş bir örneklemle etkileşimli bir çalışma fırsatı sunar (Yıldırım ve Şimşek:2008:163).

Ancak bununla birlikte, katılımcılar arasındaki statü, güç, girişimcilik farkları (Yıldırım ve Şimşek, 2008:163) odak grup görüşmelerindeki zayıflıklar olarak karşımıza çıkmaktadır. Araştırmada bir meslek örgütünün üyeleri arasından oluşturulan katılımcılar ile bu zayıf yön yaklaşık olarak birbirine denk katılımcılar ile ortadan kaldırılmıştır. Farklı girişimcilik seviyesi nedeniyle oluşabilecek eşitsiz süre kullanımı gibi olumsuzluklar, araştırmacı tarafından diğer katılımcılara *"bu konuda siz ne düşünüyorsunuz?, Siz ne dersiniz"* gibi sorular yöneltilmek suretiyle veya Çokluk, Yılmaz ve Oğuz (2011) tarafından önerildiği şekilde; göz temasından kaçınarak, dikkati diğer katılımcılara yönelterek veya teşekkür ederek konuyu değiştirmek suretiyle mümkün olduğunda en aza indirilmiştir.

Odak Grup görüşmesi tezde iki farklı grup ile iki farklı oturumda gerçekleştirilmiştir. Ulaştırma politika sorunsalının çok boyutlu yapısı nedeniyle tezin uygulama bölümünde veri toplama teknikleri olabildiğince çeşitlendirilmiştir. Böylelikle veri zenginliği hedeflenmiştir. Buna paralel olarak odak grup görüşmesi uygulaması da iki farklı grup kullanılarak iki oturum halinde gerçekleştirilmiştir. Bu

şekilde veri zenginliği sağlanmıştır. Aynı zamanda bu anlamda tezin farklılık getirdiği düşünülmektedir.

Odak grup görüşmelerinde önem taşıdığı düşünülen diğer bir nokta da katılımcıların belirlenmesi sürecidir. Ancak odak grup görüşmelerinde grup büyüklüğünün kaç kişi olması gerektiğine ilişkin farklı görüşler vardır. Odak grup görüşmelerinde genellikle aynı demografik özelliklere (yas, sosyo-ekonomik düzey, meslek vb.) sahip 6–8 kişi, bir moderatör eşliğinde bir araya gelmekte ve araştırma konusu grup ortamında tartışılmaktadır. Küçük grupların verimliliği genellikle daha az olmaktadır, ancak grubun kaç kişiden oluşması ve kaç kez yapılması konusunda kesin bir kural yoktur. Neyi ne kadar duymak istedikleriyle ilişkili olarak, bu kararı verecek olan araştırmacılarıdır. Yine de bazı noktalar göz önüne alınmalıdır. Odak grup görüşmelerinde grup büyüklüğü önemli ölçüde, araştırma soruları, odak grubun türü ve görüşmenin yapısı ile ilgilidir. Bu anlamda katılımcı sayısı, araştırmacının görüşmeyi ne kadar kontrol altında tutabileceği ile de ilgilidir (Ekiz, 2003:102).

Bu esaslar paralellinde gruplar ve katılımcılar seçilirken meslek grubu olarak yakın sektörlerin seçilmesi sağlanmıştır. Böylelikle bir taraftan veri zenginliği elde edilirken diğer taraftan benzer ulaştırma sorunları ile karşı karşıya olan katılımcılar bir araya getirilmiştir. Gruplardan birincisinde (25 Haziran 2012) ulaştırma ve lojistik resminin lojistik ve karayolu (yük-yolcu) taşımacılığı bölümünde yer alan aktörlerin katılımı sağlanmıştır. İkinci oturumda ise (11 Ekim 2012) deniz taşımacılığı ve liman operasyonlarında faaliyet gösteren katılımcılar ile odak grup görüşmeleri gerçekleştirilmiştir. Görüşmelere yönelik hazırlanan özet Tablo 21’dedir.

Tablo 21: Odak Grup Görüşmeleri

Oturum No	Görüşme Tarihi	Katılımcı / Süre	Görüşme Yeri	Katılımcı Profili
Oturum-1	25 Haziran 2012	7 2 sa 40 dk.	Mersin Ticaret ve Sanayi Odası Toplantı Salonu	Lojistik ve kara ulaştırması işletmeleri
Oturum-2	12 Ekim 2012	6 1 sa 50 dk.	Mersin Ticaret ve Sanayi Odası Toplantı Salonu	Deniz taşımacılığı ve liman operasyon işletmeleri

Odak Grup Görüşmesinde tezin örneklemini oluşturan Mersin’e yönelik iki uygulama gerçekleştirilmiştir. Uygulamalar Mersin Ticaret ve Sanayi Odası toplantı salonunda gerçekleştirilmiştir. Görüşmeler için seçilen salon son derece konforlu,

dolayısıyla Mersin'in sıcak ikliminden rahatsızlık duymadan “birbirinin dilinden anlayan” bir grup ile görüşmeler gerçekleştirilmiştir. Mersin Ticaret ve Sanayi Odası tarafından sıcak ve soğuk içecek ile kurabiye ikramları görüşmelerin daha samimi bir havada gerçekleşmesine büyük destek sağlamıştır. Ayrıca katılımcıların bir kısmının daha önceden tanışıyor olması sorunlara aşinalık açısından görüşmenin daha sıcak geçmesine neden olmuştur. Kendisini daha rahat hisseden katılımcılar bilgi paylaşımı konusunda daha istekli ve paylaşımcı olmuşlardır. Dolayısıyla, görüşme esnasında karşılıklı paylaşım ve konuşmalarda kesinti olmamış tersine katılımcılar görüşmenin uzamasını talep etmişlerdir.

Görüşmelerin her ikisinde de iki moderatör ile oturumlar yönetilmiştir. Araştırmacı her iki oturumda da ana moderatör olarak süreci tam kontrol ile yönetmiştir. Diğer moderatör ise hem not almış hem de kısa sorular ile zaman zaman ana moderatöre destek olmuştur. Aynı zamanda her iki görüşmede de ses kaydı ve fotoğraf kaydı alınmıştır.

Görüşmeye katılacaklar Mersin Ticaret ve Sanayi Odası (MTSO) Meslek Komiteleri bölümünün üst seviyede desteği ile belirlenmiş, katılım yeri ve saati ile salonun hazırlanması konusunda tüm organizasyon MTSO yetkililerince gerçekleştirilmiştir.

Görüşmenin giriş bölümünde, araştırmanın amacı ile odak grup görüşmesi sonunda ulaşılması beklenen hedefler konusunda katılımcılar bilgilendirilmiştir. Ayrıca katılımcılara bu görüşmenin bir sınav gibi algılanmaması konusunda bilgilendirme de özenle yapılmıştır. İlerleyen bölümlerde katılımcılardan böyle bir endişe içinde bulunmadığı tersine son derece özgüven içerisinde paylaşımda bulundukları görülmüştür.

Görüşme öncesinde hazırlanan açık uçlu sorular ile görüşme başlatılmış ve ana hatları ile görüşme bu sorular ekseninde yürütülmüştür. Ancak zaman zaman katılımcıların paylaşımlarından yola çıkarak plan dışına çıkmış veriler toplandıktan sonra yeniden ana plana dönülerek görüşmeye devam edilmiştir.

Krueger (1998) ile Krueger ve Casey (2000); odak grup görüşmelerinde soruların,

- Bir amacı olan,
- Katılımcılar tarafından kolayca anlaşılacak açıklıkta ve yalınlıkta,
- Günlük konuşma dilinde,
- Kolayca cevap verilebilecek,
- Açık uçlu,

▪ Yönlendirme içermeyen, neden ve niçin gibi sorgulamalardan kaçınarak sorulan, nitelikte olması gerektiğini belirtmektedirler (Krueger, 1998; Krueger ve Casey, 2000).

Baş ve Akturan (2008) ise kullanılacak soru formasyonu hakkında araştırmacıları soruların taşınması gereken özellikler konusunda uyarmakla birlikte bu noktalara dikkat edilmesinin elde edilecek verilen kalitesini yükselteceğini belirtmektedirler (Baş ve Akturan, 2008:106). Dikkat edilmesi gereken noktalar ise aşağıdaki şekilde özetlenebilir;

- Açık uçlu ve yorum gerektiren sorular seçilmelidir,
- Genelden özele gidilmelidir,
- Neden sorusu ihtiyatla kullanılmalı, katılımcılarda görüşleri dolayısıyla yargılanıyor hissi yaratılmamalıdır,
- Sorular araştırılan konuyu katılımcıların hafızalarında canlandıracak şekilde ifade edilmelidir,

Odak grup soruları ve soruların yöneltilmesine yönelik olarak Krueger (1998), Krueger ve Casey (2000) ile Baş ve Akturan (2008) tarafından geliştirilen ölçütler bu araştırmada bir kılavuz olarak kabul edilmiş. Güvenirlik ve geçerlik anlamında da sağlayacağı olumlu katkı dikkate alınarak bu ölçütlerin karşılanmasına üst düzeyde özen ve titizlik gösterilmiştir.

Sadece soruların alanyazında yer alan ölçütlere göre hazırlanması ve katılımcılara yöneltilmesi yeterli değildir. Şöyle ki, moderatörün soruları sorarken gösterdiği özeni cevapları alırken de göstermesi bunu sağlamak için verilen cevabı tekrarlayarak teyit alma ya da cevabı açıklamaya yönelik bir başka soru sorma yöntemini izlemesi veri zenginliğine katkı sağlamaktadır (Baş ve Akturan, 2008:106). Araştırmacının, görev yaptığı kurumda benzer grup görüşmelerinin yönetimine yönelik eğitim almış olması ve fiilen birçok defa benzeri grup görüşmelerini yönetmiş olması hem soruların yöneltilmesinde hem de geri beslemelerinin alınması aşamasında en üst seviyede verim elde etmesini sağlamıştır.

Planlanan sorulara karşılıklar alındıktan ve verilerin toplandığından emin olunduktan sonra araştırmacı tarafından görüşmenin sonlandırılması aşamasına geçilmiştir. İlave katkılar ve son sözler alınmıştır. Sonrasında araştırmacı tarafından katkılardan ve katılımdan duyulan memnuniyet paylaşılarak görüşmeler kapatılmıştır.

Odak grup görüşmelerinin zayıf yönlerinin etkilerinin azaltılmasını güçlü yönlerinin ön plana çıkarılmasını sağlamaya yönelik bahsedilen ölçütlere ek olarak alanyazında “*dikkat edilmesi gerekli noktalar*” olarak tanımlanan aynı zamanda veri zenginliğini sağlamaya yönelik başka ölçütler de yer almaktadır (Edmunds’dan aktaran Çokluk, Yılmaz ve Oğuz, 2011: 99). Bu ölçütler, aşağıda kısaca özetlenmiştir. Araştırmada odak grup görüşmelerinde bahsedilen bu ölçütler uygulanmıştır.

- Küçük, homojen gruplar oluşturulmalı ve katılımcıların özellikleri konu ile doğrudan ilişkili olmalıdır.
- Odak grup görüşmesi sınırlı sayıda kavram ya da konunun tartışılmasını gerektirmektedir.
- Odak grup görüşmelerinde moderatör objektif olmaya çalışmalı ve görüşülen kişilerin düşüncelerini etkilememeli, uzman gibi görünmemeli ve kendi görüşlerini beyan etmemelidir.
- Görüşme sırasındaki tartışmalarda katılımcıların gerçekleri söylemeleri değil, görüşlerini belirtmeleri önemlidir.
- Görüşme sürecinin soru-cevap şeklinde ilerlememesine dikkat edilmeli, baskın katılımcıların denetimi ele almasını engellemeli, görüşmede pasif kalan katılımcılar cesaretlendirilmelidir.
- Katılımcıların konudan konuya atlamaları durumunda, moderatör buna kısa bir süre izin vermeli, daha sonra konuyu istenen yöne çekmek için bir toparlama ile yumuşak bir geçiş yapmalıdır.

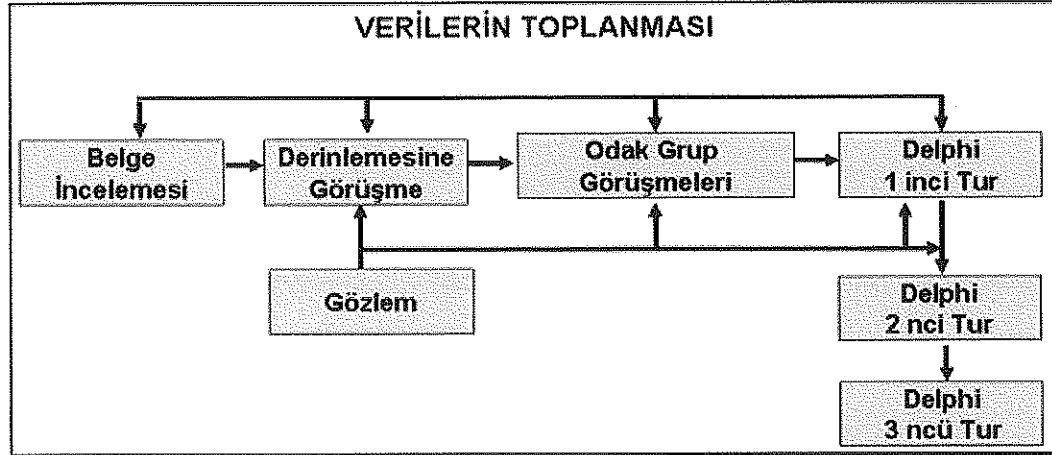
3.7.6. Altıncı Aşama: Delphi Tekniğinin Kullanılması

Verilerin toplanması bölümünün altıncı aşamasında alanyazından, belge incelemesinden, derinlemesine görüşmeden ve gözlemden elde edilen verilerin ışığında oluşturulan soru formu kullanılarak Delphi turları uygulanmıştır. Bu sayede söz edilen veri toplama teknikleri ile ulaşılamayan verilere ulaşılması amaçlanmıştır. Ayrıca fiziksel olarak bir araya gelemeyecek, konu üzerinde uzman olduğu değerlendirilen katılımcıların deneyim ve görüşlerine de bu yöntem kullanılarak ulaşılması hedef alınmıştır.

Bu yöntem ile aynı zamanda tezin bulgularının omurgasını oluşturacak politika önerileri de katılımcılar tarafından değerlendirilmiştir. Bu sayede, analiz aşamasında araştırmanın somut bulgulara ulaşması hedeflenmiştir. Delphi

uygulaması bu açıdan bakıldığında, bir tarafı ile bir veri toplama aşaması olmakla birlikte diğer taraftan bir ön analiz olarak da düşünülebilir. Bu haliyle analiz aşamasında araştırmanın somut, doğrulanmış, geçerliği ve güvenirliği yüksek verilere ulaşmasını sağlamaktadır.

Şekil 32: Veri Toplama Süreci



Kaynak: Yazar

3.7.6.1. Delphi Tekniği

Teknik; Antik dönemde 'Delphi' şehrinde bilginlerin toplanarak, gelecekle ilgili düşüncelerinin alınması ile ilgili yapılan çalışmadan ismini almıştır. Delphi tekniği, 1950'li yıllarda ABD'de Rand şirketinde çalışan Olaf Helmer ve Norman Dalkey adındaki iki araştırmacı tarafından geliştirilmiştir. İlk Delphi uygulamaları, teknoloji alanında geleceğe yönelik tahminlerde bulunma ve olası icatlar ile yeni teknolojilerin sosyal ve ekonomik etkilerinin tahmin edilmesinde kullanılmıştır (Şahin, 2001:215).

Delphi tekniğinin amacı; geleceğe ilişkin tahminlerde bulunmak, uzman görüşlerini ortaya çıkarmak ve uzlaşma sağlamaktır. Delphi tekniği özellikle politik ya da duygusal ortamlarda karar verme durumunda kalındığında veya kararların güçlü gruplar tarafından etkilenme olasılığı olduğu hallerde kullanılabilir (Şahin, 2005:215).

Delphi yöntemi herhangi bir konuda geleceğe dönük öngörülerde bulunarak karar vermenin zorunlu olduğu durumlarda tercih edilebilir (Rowe ve diğerleri, 1991:237).

Linstone ve Turoff, Delphi tekniğini "*grup iletişim sorununu düzenleme yöntemi*", Garrod ve Fyall ise Helmer'den alıntılanarak, bir grup uzmandan sistemli

bir biçimde bir dizi şeklindeki soru formları ile fikir toplama tekniği, olarak tanımlanmışlardır.

Tekniğin en önemli üstünlüğü; uzmanların ikna oldukları takdirde fikrini değiştirmiş olmanın yaratacağı baskıdan etkilenmeden taraf değiştirmelerinin sağlanıyor olmasıdır. Teknik sadece geleceğe yönelik tahminleme yapmakta değil aynı zamanda üretilen politika seçenekleri arasında karar vermede de kullanılır (Klaassen ve Zoligen, 2003:321).

Genel olarak Delphi tekniği üç özelliğe sahiptir (Şahin, 2005:216)

- Katılımda gizlilik,
- Grup tepkisinin analizi,
- Kontrollü geri besleme.

Delphi yapılandırılmış bir fikir tartışması yöntemidir. Tartışanlar uzmanlardır ve tartışılan geleceğin nasıl olacağıdır. Görüşmeler yüz yüze değil yazılıdır. Tartışmayı yönetenler belli soru ya da önermelere pek çok uzmanın cevap vermesini sağlarlar. Buradaki cevaplar tüm cevap veren uzmanlara geçici bir sonuç olarak duyurulur. Oluşan ortak fikirler vardır. Ancak fikirlerin kimlere ait olduğu belli değildir. Bu yüzden kişisel tartışmalar çıkmaz. Fikirler tekrar gözden geçirilir. Tekrarlanan turlarda aynı soru veya önermeler farklı görüşlerin ışığında derlenerek uzmanlara tekrar tekrar yöneltilir. En sonunda bazı konularda bir ortak fikir oluşur. Hemfikir olunamayan konular da tespit edilmiş olur (Şahin, 2005:216).

Delphi tekniğinin üstünlükleri şöyle özetlenebilir (Lemos ve Porto, 1998:332)

- Kişisel çatışma yoktur,
- Başkalarının karizmasından etkilenme yoktur,
- Fikir beyanından çekinme yoktur,
- Sonuçta ortaya çıkan fikirler anonimdir,
- Fikrini değiştirmek ve geliştirmekten çekinme yoktur, böylece çok sayıda uzman tartışabilir, ancak zaman alıcıdır (Alpkan, 2002: 34).

Ayrıca; organizasyonda bir sorunun çözümü için uzman kişilerin yüz yüze görüşmeler ve bir arada tartışmalar yapmadan bir konu hakkında karar vermelerine ve uzlaşmalarına imkân sağlayan bir yöntemdir. Bu karar verme tekniğinde önce konunun uzmanı kişilere sorunlara bakış açılarını ve önerebilecekleri çözümleri belirtmeleri istenen yazılı bir form gönderilir. Formlar uzman kişiler tarafından doldurulduktan sonra geri gönderilir. Tüm grup üyelerinin veya uzmanların görüş ve önerileri sınıflandırılır (Aktan, 1998:337).

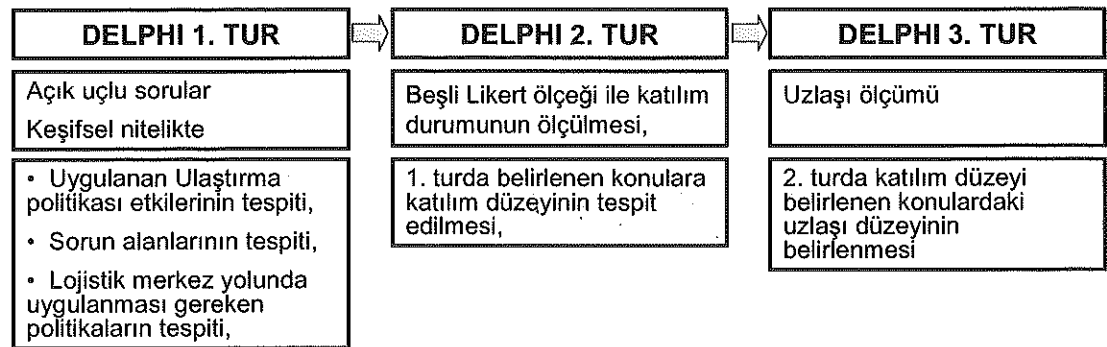
Delphi tekniğini diğer sorgulama, görüş alma tekniklerinden ayırt eden en önemli özelliği, sorgulama sürecinin iki ve daha fazla aşamalı yapılmasıdır. Her aşamanın sonuçları araştırmacılar tarafından değerlendirilerek katılımcılara bildirilmekte ve kendi cevaplarını gözden geçirmeyi düşünüp düşünmedikleri sorgulanmaktadır. Burada amaç katılımcıların nihai olarak belli bir uzlaşma noktasına ulaşarak ulaşamayacaklarını sınamaktır.

Bu noktada delphi tekniğinin amacı ve kullanıldığı durumlara bakıldığında, öne çıkan öğeler şu şekilde sıralanabilir. Delphi, öncelikle geleceğe yönelik bir tahmin söz konusu olduğunda kullanılır. Sonrasında, kişisel deneyimlerin ve düşüncelerin önem taşıdığı durumlarda kullanılır. Odak grup tekniğinin zayıf taraflarını da ortadan kısmen kaldırması nedeniyle de tercih edilebilir bir veri toplama tekniğidir. Konu tezin araştırma soruları üzerinden tartışılacak olursa, tezde araştırılan konunun da geçmişten gelen (uygulanan ulaştırma politikaları) ve geleceğe ulaşan (politika önermeleri) bir yapısı bulunduğu aşikardır. Bu noktadan hareketle, kişilerin deneyim ve bu deneyimlerden hareketle geleceğe yönelik öngörülerinin önem taşıdığı bu çalışmada veri toplama aşamasında delphi tekniğinin kullanılmasının son derece isabetli bir seçim olduğu düşünülmektedir.

3.7.6.2. Delphi Tekniğinin Uygulanması;

Tekniğin çalışmada uygulanmasına yönelik akış diyagramı Şekil 33'dadır.

Şekil 33: Tezde Delphi Tekniğinin Uygulanması



Kaynak: Yazar

Delphi tekniğinde süreç öncelikle fikirlerin tespit edilmesiyle başlar. Bu maksatla klasik Delphi'de 1. Tur katılımcıların (uzmanların) fikir üretmelerine ve fikirlerini özgürce söyleyebilmelerine olanak sağlayan açık uçlu olarak

yapılandırılmış sorularla başlatılmıştır (Hasson ve Keeney, 2000:1010). Bu sorular, gelecek turlarda görüşülecek konuların belirlenmesinde yardımcı olmuştur (Gibson, 1987:451).

Çalışmada Klasik ve Politika Delphi teknikleri bir arada kullanılmıştır. Bu çerçevede, toplam olarak 3 tur olarak planlanmış ve uygulanmıştır. 1. Tur açık uçlu sorular kullanılarak katılımcı uzmanları sınırlamadan diğer veri toplama yöntemleri ile toplanamamış verilerin toplanması ve diğer turlarda kullanılacak konuların belirlenmesi amacıyla yapılmıştır. 2. turda ise ilk turda elde edilen veriler ile diğer veri toplama araçları vasıtasıyla toplanan veriler derlenerek oluşturulan konulara katılımcıların katılım durumları, 3. turda ise 2. turda oylan konuların ikinci defa oylanarak genel bir uzlaşmaya ulaşılması hedeflenmiştir.

Murry ve Hammons (1995)'e göre herhangi bir Delphi çalışmasında en önemli nokta uzmanların çalışılacak konu hakkında yeterli olmasıdır. Uzmanların seçimi konusunda Rowe ve diğerleri, (1991) aşağıdaki esasları öngörmektedirler;

- Ulaşılması kolay,
- Konusunda üne sahip ve araştırmacılar tarafından tanınan,
- Araştırma konusuna yakınlık ölçütlerinden asgarisini karşılayan,
- Kişisel uzmanlık alanlarına göre belirlenen.

Bu esaslar dahilinde öncelikle çalışmaya katılabilecek;

♦ Ulaştırma ve lojistik politikalarının üretilmesi ve uygulanması sorunu ve bu sorunla ilişkili alt sorunlar konularında akademik çalışmaları olan veya bu konularda yapılan ulusal veya uluslararası toplantı vb. organizasyonlara akademisyen, siyasetçi, bürokrat, sivil toplum/meslek örgütü temsilcisi veya işletmeci (işletme sahibi/orta-üst düzey yönetici) olarak katılmış ve katkılarda bulunmuş,

- ♦ Bu konuları uygulama veya teori boyutları ile değerlendirebilecek,
- ♦ Konusunda üne sahip ve araştırmacı tarafından tanınan,

uzmanlar belirlenmiştir.

Çalışmaya katılacak uzman miktarı konusunda; Dlbecq ve diğerleri, (1975) homojen bir grup sağlamak için 10-15 katılımcının yeterli olduğunu belirtmektedir. Ancak diğer yandan, yine Dlbecq ve diğerleri, (1975) tarafından tecrübelerinden hareketle birçok iyi fikrin üretilmesi için katılımcı grubunun sayısının iyi seçilmiş 30 kişinin üzerinde olması gerektiği bildirilmiştir. Katılımcı sayısını belirleyen diğer bir faktör ise çalışılan konunun niteliğidir. Örneğin; Tsai ve Su (2005), Beş Doğu Asya limanının politik risk değerlendirmesini yaptıkları çalışmalarında 15 kişilik bir

uzman grubu üzerinde Delphi tekniğini kullanmışlardır. Anlaşılan odur ki uzman sayısında tam bir kesinlik bulunmamakta ve konunun içeriğine göre değişiklik göstermektedir.

Buradan hareketle araştırmanın konusunun çok geniş bir sahayı kapsaması ve birçok alt disiplini içermesi ile söz konusu disiplinlerde yetkin uzman miktarının sınırlı olması nedeniyle araştırmaya 60-70 uzmanın katılmasının yeterli olacağı değerlendirilmiştir. İlk etapta aday uzmanlar yukarıda belirtilen ölçütler paralelinde değerlendirilmiş ve araştırmaya katılması talep edilecek uzman sayısı 141 olarak belirlenmiştir. Aday panelistlerin dökümü Tablo 22'dedir.

Uzman grubun seçimi aşaması Jillson (1991) tarafından geliştirilen Delphi tekniğinin güvenilirliği ölçütlerinden bir tanesidir ve sonraki kısımda güvenilirlik bölümünde detaylı olarak incelenmiştir. Uzman grup belirlenirken tezin güvenilirliğine olacak etkisi de dikkate alınmıştır.

Tablo 22: Araştırmaya Katılan Uzmanların Dağılımı

S.NO	UZMAN GRUBU	KİŞİ SAYISI	GERİ DÖNÜŞ		
			1. Tur	2. Tur	3. Tur
01	Akademisyen	50	18	20	24
02	Bürokrat	15	7	9	8
03	Özel Sektör Temsilcisi	31	11	2	4
04	Meslek Örgütü Temsilcisi	45	16	13	12
TOPLAM		141 UZMAN	52	44	48

Woundenberg (1991) Delphi tekniğinin güvenilirliğini iki grup halindeki 14 çalışmanın sonuçlarını kendi aralarında karşılaştırarak test etmiştir. Çalışma sonucunda yazar, Delphi çalışmalarında güvenilirlik konusundan bahsedilememesinin nedeni olarak, kişiler ve duruma özgü şartlar nedeniyle tekniğin her uygulanmasında farklı ölçekler gerektirmesi olduğu sonucuna ulaşmıştır (Zolingen ve Klaassen, 2002:321).

Bahsedilen güvenilirlik eleştirilerine karşılık diğer araştırmacılar Delphi tekniğinin güvenilirliği konusunda daha az kötümserdirler. Örneğin Jillson (1991); tekniğin güvenilirliğini yükseltmek için tekniğin niteliğinin test edebilir bir kılavuz geliştirmeyi amaçlamıştır. Sonuç olarak söz konusu kılavuz aşağıdaki ölçütlerin tatbik edilmesini öngörmektedir.

- ✓ Tekniğin probleme uygulanabilirliği,
- ✓ Katılımcı uzmanların seçimi,
- ✓ Soru formunun yapılandırılması ve yönetimi,
- ✓ Fikir birliği,
- ✓ Grup toplantısı

Yukarıdaki ölçütlerin bu tez kapsamında açıklanan biçimde titizlikle uygulanması, tekniğin ve bulguların güvenilirliğine kanıt niteliğindedir.

Bahse konu ölçütlerin teze uygulanmasına bakılacak olursa;

- ✓ *Tekniğin probleme uygulanabilirliği,*

Bilimsel araştırma teknikleri içerisinde genel kabul görmüş olanlardan tezin konusuna uygun başka araştırma yöntemi bulunmadığı düşünülmektedir. Bu nedenle tekniğin tezin problemine uygun olduğu düşünülmektedir.

- ✓ *Katılımcı uzmanların seçimi,*

Katılımcı uzmanların seçimi Delphi tekniğinin en can alıcı noktasıdır (Zolingen ve Klaassen, 2002: 322), bu nedenle uzmanlar belirlenirken “*Tezde Delphi Tekniğinin Uygulanması*” başlığı altında yer alan süreçler izlenmiş ve uzmanların konuya olan yakınlıkları ve araştırmaya katılma isteklilik düzeyleri göz önüne alınmıştır.

- ✓ *Soru formunun yapılandırılması ve yönetimi,*

Zolingen ve Klaassen (2002) tarafından soru formunun yapılandırılmasında en önemli şartın ön test uygulanması olduğu rapor edilmektedir. Bu tespitten hareketle uygulanan ön testlere ilişkin bilgiler “1., 2. ve 3. Tur Uygulaması” başlıkları altındaki bölümde detaylarıyla belirtilmiştir.

- ✓ *Fikir birliği,*

2. Delphi turu sonunda oluşturulan sonuç raporu uzmanların ulaştığı fikir birliğinin delili niteliğindedir.

- ✓ *Grup toplantısı*

Samimiyet ve açık sözlülüğü engelleyebileceği düşüncesiyle uygulanmamıştır. Ayrıca söz konusu uzmanların çeşitli alanlardan ve çeşitli coğrafi

bölgelerden olması grubun bir araya getirilebilmesini engellemiştir. Ancak, yapılan derleme ve 2. ve 3. tur soru formları ortak grup görüşüne ulaşılmasını sağlamıştır.

3.7.6.2.1. 1. Tur Uygulaması;

Bu turun amacı; uygulanan ulaştırma politikalarının etkileri ve araştırma konusu kapsamındaki sorun alanlarının ve strateji önerilerinin belirlenmesi ile bunların 2. ve 3. turda uzmanların katılma düzeylerini ölçebilecek forma getirilmesidir.

1. tur soru formu 141 paneliste gönderilmiş, 52'sinden yanıt alınmıştır.

Birçok durumda soru formunun tasarlanması için bir ön test (pilot uygulama) yapılmış olması gerekmektedir. Soru formunun uygunluğunu denemek için yapılan ön test için, katılımcı olarak belirlenen uzman grubun bir bölümünün kullanılması tabii ki ve eğer mümkünse en uygun olanıdır. Bununla birlikte, sınırlı sayıda uzman hem ön teste hem de Delphi turlarına iştirak edebilir, ancak, bu ilave sorumluluk, uzmanların araştırmaya devam oranını düşürebilir (Zolingen ve Klaassen, 2002:324).

Bu kapsamda 1. tur soru formu gerçekleştirilmeden önce, çalışmaya katılmayı kabul etmiş 4 katılımcıya "ön test" olarak uygulanmıştır.

Ön test sonucu katılımcılardan;

- 2'si giriş metninin uzun olduğunu,
- 1'i giriş metninden araştırmanın amacının ve katılımcıdan istenen hususların tam olarak anlaşılamadığını,
- 1'i soruların çok genel olduğunu, belirtmişlerdir. Katılımcıların anılan eleştirileri doğrultusunda gerekli düzeltme ve değişiklikler yapılarak "1. Tur Soru Formu"nun nihai hali oluşturulmuştur.

Daha sonra çalışmaya katılmayı kabul eden uzman grubuna 1. tur soru formları gönderilmiştir.

Hasson ve Keeney (2000), soru formlarının düşük geri dönüş oranları nedeniyle kötü bir şöhrete sahip olduklarından belirtmektedir. Buna karşılık, öncelikle soru formlarının elektronik posta yoluyla gönderilmesini daha sonrada telefon ile katılımcı adayının aranarak soru formunun mümkün olan en kısa süre içerisinde iade edilmesinin hatırlatmasını tavsiye etmekte ve hatırlatma mektupları ile elektronik postaların bu konuda pek etkili olamadığının birçok bilimsel çalışmada görüldüğünü belirtmektedir.

Tavsiye edilen sonuçların hızlı bir şekilde geri alınmasıdır (Zolingen ve Klaassen, 2002:324). Çünkü Mitchell (1991) göstermektedir ki Delphi çalışmasının kalitesi, Delphi turlarının arasındaki zaman kısaltıkça artmaktadır (Zolingen ve Klaassen, 2002:324).

Bu nedenle, delphi turlarında hem katılım düzeyini artırmak hem de geri dönüşüm süresini kısaltmak amacıyla “google docs” uygulaması kullanılarak hazırlanan elektronik anket formları kullanılmıştır. 1. turda açık uçlu soruların altında bulunan kutulara yazılan cevapların ardından en altta bulunan “gönder” yazısına tıklanmasıyla birlikte tüm yanıtlar anında araştırmacıya ulaşmıştır. 2. ve 3. turlarda ise her sorunun karşısındaki 5 kutucuk seçilmek suretiyle seçim yapılacak elektronik bir anket formu panelistlere gönderilmiştir. Bu sayede, panelistlerin en kısa sürede ve en az emek harcamasını sağlayarak en yüksek verimin alınması sağlanmıştır.

3.7.6.2.2. 2. Tur Uygulaması;

Bu turun amacı ise; 1. turda uzmanlar tarafından uygulanan ulaştırma politikalarının etkileri ve olası sorun alanı olarak belirlenen maddeler ile stratejilere uzmanların katılma düzeylerinin belirlenmesidir. Bu maksatla, 1. tur sonunda uzmanlar tarafından öngörülen sorun alanları ve stratejiler maddeler halinde derlenmiştir. Daha sonra söz konusu maddeler oylanmak üzere hazırlanmış ve 2. tur soru formu oluşturulmuştur.

2. tur soru formu uygulanmadan önce, 1. tur soru formunun ön testine katılan 4 paneliste “ön test” olarak uygulanmıştır. Ön test sonucu katılımcılardan;

- 1’i sorun alanlarından bazılarının detaylandırılması gerektiğini,
- 2’si giriş metninin uzun olduğunu,
- 1’i izlenebilecek stratejilerin bazılarının tam olarak neyi kastettiğinin

anlaşılamadığını ve tanımlanması gerektiğini belirtmişlerdir. Katılımcıların anılan eleştirileri doğrultusunda gerekli düzeltme ve değişiklikler yapılarak “2. Tur Soru Formu”nun nihai hali oluşturulmuştur.

Bu turda 1 nci turda tespit edilen ve maddeler halinde derlenen sorun sahaları ve bu sorun sahalarına yönelik geliştirilen strateji seçenekleri 5’li Likert ölçeği “google docs” uygulaması üzerinden elektronik anket olarak oylanmıştır. Likert ölçeği bir Delphi çalışmasında sayısal görünümü belirlemek için en çok kullanılan ölçek (Murry ve Hammons, 1995:433) olması nedeniyle tercih edilmiştir.

2. tur soru formları 1. tur soru formlarının gönderildiği uzman grubunun tamamına, 1. tur da cevap vermeyenler de dahil olmak üzere gönderilmiştir. 2.tur soru formları posta, elektronik posta ve faks yoluyla toplam 141 paneliste gönderilmiştir.

2. tur soru formu gönderilen uzmanlardan 44'ü cevap vermiştir.

2. tur sonunda gelen cevaplar; "*Pareto Diyagramı*" kullanılarak analiz edilmiştir.

Pareto Analizi verileri tasnif ederek karar alma işini kolaylaştıran ve tasnif için pareto grafiklerini kullanan bir tekniktir. 19. yüzyılda yaşamış olan İtalyan iktisatçı ve sosyolog Vilfredo PARETO (1848 – 1923); iktisat ve sosyoloji alanında tanınmış bir bilim adamıdır. En önemli eseri "Düşünce ve Toplum" 1916 yılında yayınlanmıştır. Daha sonra kendi adıyla anılmaya başlayacak olan prensibini ilk kez ekonomik içerikli olarak ortaya koymuştur (Özcan, 2000:155).

Pareto Analizi değişik sayıdaki önemli sebepleri, daha az önemde olan sebeplerden ayırmak için kullanılan bir tekniktir. Bu teknik bir olayın grafik yardımıyla gösterilmesi ve karşılaşılan problemin veya konunun en önemli sebebi üzerinde dikkati yoğunlaştırdığından ve önceliklerin belirlenmesine yardımcı olduğundan ekonominin dışında da her alanda kullanılabilir niteliktedir (Ishikawa, 1982: 45). Söz konusu diyagramın amacı, birkaç önemli olayı daha az önem arz edenlerden ayırmaktır.

Bir Pareto diyagramı büyük bir sorunu ufak parçalara ayırmakta ve bu soruna en çok katkıyı yapanlarını tespit etmekte kullanılır, odaklanması gereken yerleri belirler (Dz.K.K.İği Personel Plan Daire Başkanlığı, "Temel Süreç Geliştirme El Kitabı", 2000:22)

Pareto diyagramları önce hangi sorun(lar) üzerinde çalışmak gerektiğini belirlemek ve daha sonra da sorunu daraltarak sebeplerine bakmak için kullanılabilir. Herkesin dikkatini "*önemli az*"a çekerek ses getirmeleri nedeniyle genelde uzlaşma sağlamak için kullanılır (Scholtes, 1996: 123).

Mersinlioğlu (2000) Pareto Analizini şöyle tanımlamaktadır;

"Pareto diyagramı azalan bir sırada düzenlenmiş ve sorunun frekanslarını gösteren çubuk şemasıdır. Pareto Analizi yoğunlukla bir sorun çözme aracı olarak düşünülür, ancak aslında Pareto Analizi ile sorunun nasıl çözüleceğinden çok hangi sorunların çözüleceği kararının verilmesinde kullanılır"

Tezde de benzer şekilde, dikkatlerin yönlendirilmesi ve yoğunlaştırılması gereken "*önemli az*"ın belirlenmesi amacıyla Pareto Analizi kullanılmıştır. Bu sayede, görelî olarak daha önemli olan ve uzmanlarca belirlenen sorun alanları üzerinde

dikkatlerin odaklanması amaçlanmıştır. Benzer şekilde strateji seçenekleri de uygulanması halinde olumlu sonuçlar doğurması olasılığı uzmanlarca yüksek olarak belirlenenlerin ayrılarak dikkatlerin onlar üzerinde yoğunlaştırılması hedeflenmiştir.

3.7.6.2.3. 3. Tur Uygulaması;

Bu turun amacı 2. tur sonucu Pareto diyagramı ile belirlenen çoğunluk oyu alan sorun alanları ve politika önermelerinin son defa oylanması ve öncelik sırasının belirlenmesi ile Riege (2003) tarafından geliştirilen, sonuçlar ve yorumların katılımcılara sunulması esasına dayalı doğrulama yönteminin uygulanmasıdır. Bu maksatla oluşturulan 3. tur soru formunda da 2. turda olduğu gibi 5'li Likert ölçeği kullanılarak "google docs" uygulaması üzerinden elektronik anket olarak uygulanmıştır.

Bu turda 141 paneliste soru formları gönderilmiştir. 48 panelistten cevap alınmıştır.

Alınan cevaplar analiz edilerek tezin 3. ve son bölümünü oluşturan sonuç raporu hazırlanmıştır. 3. tur sonunda alınan cevaplar ile hem Johns ve Lee-Ross (1998) tarafından geliştirilen kalite ölçütlerinden inanılabilirlik (credibility)'ın doğrulanması sağlanmış hem de sorun alanları ve uygulanabilecek stratejilerin öncelik sırası belirlenmiştir.

3.8. ARAŞTIRMANIN GÜVENİRLİK VE GEÇERLİĞİ

3.8.1. Nitel Araştırmalarda Güvenirlik ve Geçerlik

Bilimsel bir araştırmanın araştırmacı açısından belki de en güç bölümü olan yöntemin açıklandığı bölümde ortaya konulacak "bilimsel sonuçlar" konusunda okuyucunun ikna edilebilmesi çok önemlidir.

Bu noktada, okuyucunun ikna edilerek elde edilen sonuçların bilimsel anlamda bir değer taşımasının sağlanması amacıyla karşılanması gereken birtakım ölçütler bulunmaktadır. Bir araştırmanın kalitesi, çeşitli araştırmacılarca farklı ölçütlere dayanılarak belirlenmektedir. Bir uçta katı bilimselliği savunan pozitivistler, yani araştırmanın kalitesini iç geçerlik, dış geçerlik, güvenirlilik ve nesnellik ölçütlerinin sağlanmasıyla değerlendirenler, diğer ucunda ise araştırma kalitesinin

sağlanmasına yönelik çalışmaların anlamsız gören relativistler yer almaktadır (Akgül, 2005: 33).

Yinede bununla birlikte, elde edilen sonuçların inandırıcılığı ve niteliği bilimsel araştırmanın en önemli ölçütleri olarak kabul edilir. “Geçerlik (*validity*)” ve “güvenirlik (*reliability*)” bu açıdan araştırmalarda en yaygın olarak kullanılan iki ölçüttür (Daymon ve Holloway, 2003: 43).

Dolayısıyla, araştırmada güvenilirlik ve geçerlik koşullarının yerine getirilmesi gerekmektedir. Geçerlik ve güvenilirlik nicel araştırma yöntemlerinde üzerinde hassasiyetle durulan bir konudur. Herhangi bir bilimsel çalışmaya başlandığında güvenilirlik ve geçerlik konusu mutlaka göz önüne alınmalıdır (Hasson ve Keeney, 2000:1011).

Ancak bilimsel bir araştırmanın sonuçları konusunda okuyucuyu ikna edebilmenin tek ölçütü güvenilirlik ve geçerliğin sağlanması değildir.

Zaten bu noktada, nitel araştırmaya yönelik eleştirilerden bir tanesi de, özellikle güvenilirlik konusunda nicel araştırmalarda olduğu gibi yaygın olarak kullanılan tanımların, yöntemlerin ve testlerin olmayışdır. Nitel araştırmalarda geçerlik ve güvenilirlik kavramları için birtakım önlemler vardır, fakat bunlar nicel araştırmalardan farklı olarak yapılır (Yıldırım, 2010:81).

Bu bölümde araştırmanın niteliğinin ve dolayısıyla elde edilen verilerin inandırıcılığının artırılması yönünde uygulanan yöntemler ve izlenen süreçler paylaşılmıştır.

Bu amaçla, öncelikle daha çok pozitivist grup tarafından kabul gören güvenilirlik ve geçerlik ölçütleri ile bu ölçütlerin teze uygulanması hakkında alanyazına dayalı bilgi verilmiştir. Daha sonra, iki ucun ortasında yer aldığı ve “güvenirlik sağlama”, “araştırmanın niteliğini yükseltme”, ölçütleri olarak da adlandırılan ve birçok araştırmacı tarafından kabul gördüğü Akgül (2005) tarafından rapor edilen Lincoln ve Guba (1985) tarafından geliştirilen ölçütlere göre araştırma değerlendirilmiştir.

Güvenirlik ve geçerliğin nicel araştırmalar açısından tanımlarına bakılacak olursa,

Geçerlik; araştırma sonucunun doğruluğuyla ilgilidir (Yüksel, Mil ve Bilim, 2007:4) ve ölçme aracının kullanılma amacına hizmet etme derecesi bir başka deyişle; ölçme aracının ölçmeyi amaçladığı özelliği, başka herhangi bir özellikle karıştırmadan, doğru olarak ölçebilme derecesidir (Erkuş, 1994: 33).

Kullanılan veri toplama aracının, benzer gruplarda benzer sonuçlar üretmesi durumunda dış geçerlik, ölçülmek istenen veriyi, kullanılan araçla ya da yöntemle ölçülebildiğinin gösterilmesi durumunda ise iç geçerlik sağlanmış olacaktır (Yüksel, Mil ve Bilim, 2007: 32).

Toplanan verilerin ayrıntılı olarak rapor edilmesi ve araştırmacının sonuçlara nasıl ulaştığını açıklaması nitel bir araştırmada geçerliğin önemli ölçütleri arasında yer almaktadır (Yıldırım ve Şimşek, 2008:257).

Diğer bir deyişle araştırma sonuçlarını benzer ortamlara genellenebilmesi için, nitel araştırmacının okuyucuyu, araştırmanın tüm aşamaları hakkında ayrıntılı bir şekilde bilgilendirmesi beklenir. Okuyucu araştırma sonuçlarından yola çıkarak kendi ortamına doğrudan genelleme yapamayabilir, ancak kendi ortamı için geçerli olabilecek bazı dersler ya da deneyimler çıkarabilir. Bu gerçekleştiği takdirde, nitel araştırma sonuçlarının genellenebilirliği de artar (Yıldırım ve Şimşek,2008:259).

Güvenirlik ise; bir ölçme aracının hatalardan arınmış olarak ölçme yapabilme yeteneği veya bir ölçme aracının aynı koşullarda aynı sonucu vermesi (Erkuş, 2001: 42); diğer bir ifadeyle araştırmada kullanılan ölçme aracının zamana ve yere göre değişiklik göstermemesi, tutarlı olmasıdır (Yüksel, Mil ve Bilim, 2007: 14).

Nitel yöntemlerin yararlandığı istatistik paket programlarının ve bilgisayar sistemlerindeki gelişim ve sayısal artışın, nitel yöntemlerin geçerlik ve güvenilirliğine yönelik tartışmaları ve nitel yaklaşıma kuşkuyla bakanların sayısını artırdığı bir gerçektir (Akgül, 2005: 13).

Nitel araştırmalarda güvenilirlik ve geçerlik kavramlarını (reliability-validity) belirten farklı ifadeler vardır. Geleneksel bakış açısı araştırmanın niteliğini geçerlik-güvenirlik (reliability-validity) olarak ifade etmiştir, fakat bu anlayışın araştırmanın niteliğini ifade etmek için yetersiz kaldığı, düşüncesi zamanla ön plana çıkmıştır. Yeni tanımlamalar yorumlamacı paradigmanın ilkeleri doğrultusunda gerçekleştirilmiştir (Yıldırım ve Şimşek,2010: 84).

3.8.2. Araştırmanın Güvenirlik ve Geçerliğinin Sağlanması Amacıyla Alınan Önlemler ve Uygulanan Stratejiler

Bu bölümde, önceki bölümlerde araştırmanın yöntem ve uygulamasına yönelik verilen bilgiler ışığında araştırmanın güvenilirlik ve geçerliğinin artırılması ve sağlanması amacıyla alınan önlemler ve uygulanan stratejilerden söz edilecektir.

Her şeyden önce, tüm araştırmacıların nitel araştırmalarda “kalite-güvenirlik-geçerlik” probleminin çözümüne yönelik olarak yapılan önerilerde hemfikir oldukları strateji, önceki kısımlarda da çok detaylı olarak incelendiği ve sunulduğu gibi, öncelikle, araştırmanın tüm süreçlerinin detaylı olarak okuyucu ile paylaşılmasıdır. Diğer bir deyişle toplanan verilerin ayrıntılı olarak rapor edilmesi ve sonuçlara nasıl ulaşıldığının açıklanması nitel bir araştırmada geçerliğin önemli ölçütleri arasında yer almaktadır. Bu tezde de bir başka araştırmacının aynı araştırmayı aynı şekilde tekrar yapabilmesini sağlayabilecek kadar ayrıntılı olarak araştırmanın raporlanması amaçlanmıştır.

Bu amaç doğrultusunda araştırmanın her aşamasında okuyucu ile tüm detaylar paylaşılmıştır. Her adımda neden ve nasıllar konusunda okuyucunun kafasında “sıfır soru işareti” kalması hedeflenmiştir.

LeCompte ve Goetz (1982) tarafından güvenilirliğin sağlanmasına yönelik olarak önerilen stratejilerin ışığında;

- Araştırmacının araştırma sürecindeki konumu,
- Veri kaynakları,
- Araştırma sürecinde oluşan sosyal ortamlar,
- Veri analizinde kullanılan kavramsal çerçeve,
- Veri toplama ve analiz yöntemleri, açık ve detaylı bir şekilde

tanımlanmıştır. Bu şekilde tezin güvenilirliğinin artırılması hedeflenmiştir.

Sonrasındaki uygulama ve yöntem bölümünde ise kullanılan araştırma deseni olan Gömülü Teori’nin kavramsal anlamda detayları ile seçim nedenleri açıklanmış, söz konusu araştırma deseninin uygunluğu test edilmiştir. Bu test kapsamında araştırma sorusunun gömülü teori desenine uygunluğu tartışılmıştır.

Araştırmanın tasarımı, seçilen araştırma deseninin ve veri toplama tekniklerinin, araştırma sorusuna uygunluğu hakkında tartışma ve detaylı değerlendirmeler gerçekleştirilmiştir. Ayrıca, Mersin Üniversitesi’nde “Bilimsel Araştırma Yöntemleri” konusunda uzman öğretim üyesi ile de araştırmanın tasarımı, seçilen araştırma deseninin ve veri toplama tekniklerinin uygunluğu tartışılmıştır. Diğer yandan, tez izleme jürisi tarafından her 6 ayda bir teze yönelik yapılan çalışmalar saygın bilim heyetinin değerlendirmesine tabi tutulmuştur. Bu sayede; araştırmacı tarafından gözden kaçması olası detaylar olabildiğince ortadan kaldırılmıştır.

Bu şekilde, LeCompte ve Goetz (1982) ile Daymon ve Holloway (2003) (aktaran Yıldırım, 2010,82) tarafından araştırmanın niteliğinin yükseltilmesine

yönelik olarak önerilen, araştırma konusu hakkında genel bilgiye sahip ve nitel araştırma yöntemleri konusunda uzmanlaşmış başka bir araştırmacının incelemesi stratejisinin de uygulandığı ve böylece tezin güvenilirliğine katkı sağlandığı düşünülmektedir.

Güvenirliğe yönelik olarak ayrıca LeCompte ve Goetz (1982) tarafından önerilen stratejiler kapsamında; derinlemesine görüşme, gözlem ve belgeler yoluyla elde edilen verilerin belirli bölümleri yorum katılmadan okuyucu ile paylaşılmıştır. Bu paylaşım okuyucuya sonuçları değerlendirmede fayda sağlayacağından güvenilirliğe olumlu etkisi olduğu düşünülmektedir.

Lincoln ve Guba (aktaran Yıldırım, 2010; Maxwell, 1992; Morse, Baret, Mayan, Olson ve Spiers, 2002) “güvenilirlik-trustworthiness” kavramını, nitel araştırmalardaki güvenilirlik-geçerlik kavramlarını daha net bir şekilde ifade edeceğini belirtmişlerdir.

Lincoln ve Guba (1985) tarafından geliştirilen ve önceki bölümde incelenen geçerlik ve güvenilirliği artırmaya yönelik stratejiler kapsamında araştırma incelenecek olursa;

Twycross ve Shields (2005) ile Shenton (2004) bilimsel araştırmanın ve araştırma sürecinin okuyucular tarafından kısa sürede ve kısa bir bakışla denetlenebilmesi amacıyla diyagramlar, tablolar, akış şemaları gibi görsel öğelere de yer verilmesini önermektedirler. Tezde de bu çerçevede süreç, uygulamalar ve örneklem görsel öğeler kullanılarak okuyucu tarafından denetlenebilir hale getirilmiştir. Ayrıca bu şekilde denetlenebilirliğin dışında tezin anlaşılabilirliğine de katkı sağlanması amaçlanmıştır.

Tezin niteliğinin artırılması yönünde uygulanan bir diğer strateji ise “Çeşitleme (Üçgenleme, Sacayağı)” veya “Yöntem Çeşitlemesi (Method Triangulation)”dır. Aynı olayı farklı şekillerde incelemek araştırmanın güvenilirliği açısından önemlidir. Marvasti (2004) (aktaran Yıldırım, 2010,85) farklı perspektiflerle veri toplamanın araştırmanın niteliğini artıracaklarını belirtmiş, aynı olayın farklı zamanlarda veya değişik denek gruplarında ya da farklı araştırmacılar tarafından incelenmesinin araştırma sonuçlarının daha tutarlı olmasını sağlayacağını ifade etmiştir.

Benzer biçimde (Yıldırım ve Şimşek, 2008: 46) değişik veri toplama yöntemlerinin birlikte kullanılmasının, toplanan verilerin ve açıklamaların güvenilirliğinin ve geçerliliğin saptanmasında önemli olduğuna, nitel araştırmada

kullanılan yöntemlerin ve süreçlerin çeşitliliğinin, araştırmanın geçerliğine ve güvenilirliğine katkıda bulunacağına işaret etmiştir.

Bu stratejiler doğrultusunda veri toplama teknikleri seçilirken tekniklerin birbirlerine göre güçlü-zayıf yönleri dikkate alınmış, bu sayede birbirlerini telafi etmeleri/desteklemesi sağlanmaya çalışılmıştır. Kullanılan veri toplama tekniklerinin çeşitlendirilmesiyle araştırma sonuçlarının daha tutarlı olması, araştırmanın niteliği ile güvenilirlik ve geçerliğin artırılması hedeflenmiştir.

Daymon ve Holloway, 2003'dan aktararak Yıldırım (2010), nitel araştırmanın gerçek materyali olan ve araştırmanın merkezinde bulunan araştırmacının ayrıntılı olarak tanımlanmasının araştırmanın niteliğine olumlu katkı sağlayacağını belirtmiştir. Bu anlamda tez yazarının araştırmadaki konumu bu bölümde irdelemek faydalı olacaktır.

Araştırmacının konuya olan ilgisi denizcilik işletmeleri yönetimi üzerine yaptığı yüksek lisans eğitimden itibaren başlamıştır. Politika oluşturma, politika seçenekleri, ulaştırma politikaları, lojistik problemleri ilgi alanına girmektedir. Yüksek lisans tez çalışmasında benzer biçimde bir nitel araştırma gerçekleştirmiştir. Bahse konu tez çalışmasında; araştırma sorusuna yönelik olarak Delphi tekniği kullanılarak sorun alanları ve bu sorun alanlarına karşılık politika seçenekleri belirlenmiş ve önceliklendirilmiştir. Dolayısıyla araştırmacı nitel araştırma çalışmasında ve bu tip çalışmalarda araştırmacının rolü konusunda belli bir tecrübeye sahiptir.

Delphi dışında kullanılan diğer veri toplama tekniklerinden derinlemesine görüşme konusunda araştırmacının mesleki kariyeri kapsamında, eğitimi, bilgi birikimi ve tecrübesi bulunmaktadır. Bu nedenle gerçekleştirilen derinlemesine görüşmelerde alanyazında uygulanması veya sakınılması önerilen maddelere aşinalığı üst seviyededir. Odak grup çalışmasında da benzer deneyimlerden ve toplantı yönetimi konusundaki fiili tecrübelerinden yararlanma imkanı bulmuştur. Daha önce mesleki kariyeri kapsamında benzer toplantı ve fikir gruplarında moderatör olarak sıkça görev almış olan araştırmacı, elde ettiği bu deneyimlerini odak grup çalışmasında da kullanmıştır. Böylelikle araştırmacının katılımcılarla olan ilişkilerini kontrol altında tutabildiği, kişisel varsayımlarını ve önyargılarını mümkün olduğunca geri planda bırakarak araştırma sonuçlarını etkisinin azaltıldığı söylenebilir.

Alanyazında doğrudan güvenilirlik ve geçerliğe yönelik önerilerin yanında bilimsel araştırmanın "*niteliğinin-kalitesinin*" artırılmasına yönelik stratejiler adı altında da öneriler bulunmaktadır. Bunlardan Yıldırım (2010) tarafından "*Nitel*

araştırmalarda çalışmanın kalitesini artırmaya yönelik stratejiler” başlığı altında önerilen stratejiler şu şekilde özetlenebilir,

Tablo 23: Araştırmacı Tarafından Alınabilecek Önlemler

▪ Katılımcı Teyidi (Dönüt alma, İletişimsel Geçerleme)
▪ Uzun Süreli Çalışmalar
▪ Ayrıntılı Betimleme
▪ Kısa Yoldan Denetleme
▪ Eş Denetleme (Uzman İncelemesi)
▪ Araştırmanın Sınırlarını Ortaya Koyma
▪ Ayrıntılı Alıntılar Yapma
▪ Tekrarlı Sorular

Kaynak: Yıldırım, 2010: 80

Bu bölümde, Yıldırım (2010) tarafından ortaya konulan “*Nitel araştırmalarda çalışmanın kalitesini artırmaya yönelik stratejiler*” başlığı altında önerilen stratejilerin bu araştırmada uygulanması paylaşılacaktır.

▪ ***Katılımcı Teyidi (Dönüt alma, İletişimsel Geçerleme)***

Nitel araştırmacı; araştırma sonucunda ulaştığı yorumları, araştırmasına dahil ettiği katılımcılarla sorgulayabilir. Yapılacak bu tarz bir çalışma elde edilen yorumlar için geri bildirimler sağlar. Araştırmaya katılan katılımcıların fikrini almak, araştırmacının yorumları üzerinde tekrar tekrar düşünmesini sağlayarak, araştırmacının elde ettiği yorumların daha tutarlı olmasını sağlayacaktır şeklinde belirtmişlerdir (Glesne ve Peshkin, 1992’den aktaran Yıldırım, 2010: 81).

Bu kapsamda, derinlemesine görüşme gerçekleştirilmiş 4 katılımcıya elde edilen sonuçlar elektronik posta ile gönderilmiş ve ulaşılan sonuçlar hakkında yorumları talep edilmiştir. Katılımcılardan gelen yorumlar yeniden değerlendirmeye tabi tutulmuştur. Bu sayede yukarıda da belirtildiği üzere araştırmacı elde ettiği sonuçlar üzerinde tekrar düşünme fırsatı bulmuştur.

Ayrıca ek olarak Delphi 3. tur uygulamasının 1. ve 2. turda elde edilen verilerin katılımcılara gönderilerek yeniden değerlendirilmesinin sağlanması açısından benzer şekilde araştırmanın kalitesine olumlu etki yaptığı düşünülmektedir.

▪ **Uzun Süreli Çalışmalar**

Çalışma ne kadar uzun süreli yapılırsa niteliği de o kadar artar. Etnografik çalışmalar bu tekniğin uygulandığı en uygun çalışmalardır. Daymon ve Hollaway'a (2003) göre, bu tarz çalışmaların birçok faydası vardır:

- Araştırmacının katılımcıları daha iyi anlamasını ve onların bakış açılarıyla incelenen olayı algılamasını sağlar.
- Araştırmaya katılan katılımcılar, araştırmacıya güven duyup var olan gerçekleri ortaya koymakta araştırmacıya daha dürüst davranırlar
- Uzun süreli çalışmalar, araştırmacının yaptığı yorumlar üzerinde daha fazla inceleme yapmasına yardımcı olur.

Tez çalışmasının yaklaşık 5 yıldır devam ettiği dikkate alındığında bu anlamda yukarıda belirtilen kazanımların elde edildiği düşünülmektedir.

▪ **Ayrıntılı Betimleme**

Nitel araştırma sonuçlarının aktarılabilirliği (genellenebilirliği veya başka bir alanda uygulanabilirliği), dayandığı verilerin yeterli düzeyde betimlenmesine bağlıdır (Yıldırım ve Şimşek, 2008: 66). Bazı araştırmacılara göre nitel araştırmalarda objektifliği sağlamak bütünüyle mümkün değildir, ancak araştırma sürecindeki her şey açık bir şekilde ortaya konursa, okuyucuların çalışmaya olan inançları artırılabilir (Roberts ve Priest, 2006'dan aktaran Yıldırım, 2010: 82).

Bu stratejiye paralel olarak araştırmanın genelinde araştırmanın aynı süreçler izlenerek başka bir araştırmacı tarafından yapılabilecek şekilde ayrıntılı olarak betimlenmesi amaçlanmıştır. Bu yönde diğer araştırmacıların ihtiyaç duyacakları tüm bilgiler araştırmada raporlanmıştır.

▪ **Kısa Yoldan Denetleme**

Araştırmacı, araştırmanın kısa sürede denetlenebilirliği sağlayabilmek için araştırma sürecini etkili ve açık bir şekilde tanımlaması gerekir. Twycross ve Shields (2005) bu tarz bir çalışmanın okuyucuların araştırmanın güvenilirliği hakkında daha sağlıklı kararlar vermesini sağlayacağını, bu çalışmayla araştırmanın içeriği hakkında bilgi verilmediğinin, araştırma içerisinde var olan her şeyin okuyucular tarafından bir bütün halinde görülebilmesinin sağlandığını belirtmişlerdir. Yine Shenton (2004) araştırmanın kısa bir zaman diliminde okuyucular tarafından denetlenebilirliğini ve anlaşılabilirliğini sağlamak için araştırma raporunda,

araştırmanın nasıl gerçekleştirildiğini gösteren akış şemalarının veya diyagramların kullanılmasının araştırmanın niteliğini artıracaklarını belirtmiştir.

Bu stratejini karşılanması amacıyla ve okuyucuların ulaşılan sonuçları çok daha açık bir şekilde anlayabilmelerini sağlamak için araştırma süreci ve tüm alt süreçler modellenmiş, akış şemaları vb görsellerle desteklenmiştir.

▪ ***Eş (Akran) Denetleme (Uzman İncelemesi)***

Araştırma konusu hakkında genel bilgiye sahip ve nitel araştırma yöntemleri konusunda uzmanlaşmış kişilerden, çeşitli boyutlarıyla araştırmayı incelenmesinin istenmesi, araştırmanın niteliğinin artırılması konusunda alınacak önlemlerden birisidir (Yıldırım ve Şimşek, 2008: 34).

Daymon ve Holloway (2003)'a göre (aktaran Yıldırım, 2010: 82) araştırmacının elde ettiği verileri ve ulaştığı yorumları, bu alanda araştırma yapmış uzman kişilerle paylaşarak çalışmasının değerini artırabileceğini belirtmişlerdir.

Bu kapsamda işbirliği ve paralel çalışmalar yapılan uzmanlara yönelik bilgiler önceki bölümde paylaşılmıştır.

▪ ***Araştırmanın Sınırlarını Ortaya Koyma***

Nitel araştırmaları, nitelikli kılmanın bir yolu da yapılan araştırmanın sınırlarını ortaya koymaktır. Araştırmacının çalışmasını en iyi şartlar altında gerçekleştirmesi gerekir. Araştırmacı bu şartları en iyi şekilde ortaya koyarak, okuyucuların araştırmanın doğasını anlamalarını sağlar (Glesne ve Peshkin, 1992'den aktaran. Yıldırım, 2010: 86).

Bu stratejiye yönelik olarak "Araştırmanın Kısıtları" başlığı altında ayrıntılı olarak araştırmanın sınırlıkları paylaşılmıştır.

▪ ***Ayrıntılı Alıntılar Yapma***

Araştırmacı, çalışmasının niteliğini artırmak için katılımcılardan aldığı bazı örnekleri eksiksiz bir şekilde raporunda sunabilir. Burada araştırmacının dikkat etmesi gereken husus; yapılan alıntıların araştırmaya yanlılık katacak örnekler değil, verilen cevapların genelini yansıtacak örneklerin araştırmaya alınmasıdır (Kümbetoğlu, 2005; Morse, Baret, Mayan, Olson ve Spiers, 2002; Twycross ve Shields, 2005; Ural ve Kılıç 2005'den aktaran Yıldırım, 2010: 84).

Bu kapsamda da derinlemesine görüşmelerde ve odak grup görüşmelerinde katılımcıların paylaşımlarının bir bölümü ayrıntılı olarak alıntılanarak paylaşılmıştır.

▪ **Tekrarlı Sorular**

Çalışma içerisinde katılımcılar tarafından ileri sürülen ve katılımcıların gerçek fikirlerini yansıtmadığına inanılan yorumları ortaya çıkarmak için araştırmacı tarafından özel önlemler araştırmaya dahil edilebilir. Değişik “sonda sorular” kullanılarak ortaya konulan probleme ilişkin detaylı veriler toplanabilir. Bunun yanında araştırmacı katılımcılara yönlendirdiği soruları farklı şekillerde ifade ederek probleme ilişkin gerçeklerin ortaya çıkmasına katkıda bulunabilir (Shenton, 2004’dan aktaran Yıldırım, 2010: 85).

Bu stratejiye yönelik olarak derinlemesine görüşmelerde katılımcılara aşağıdaki soru sorulmuş ve probleme ilişkin daha ayrıntılı veri toplanması hedeflenmiştir.

“3 aylık bir süre ile sınırlı olmak şartıyla devlet başkanı (tüm yetkilerin sizde olduğu) olsanız ve 3 ay sonra yeniden şu anki pozisyonunuza dönecek olsanız, ulaştırma ile ilgili olarak uygulayacağınız 3 politika ne olurdu?”

Daha önceki bölümlerde belirtildiği gibi, nitel araştırmaların güvenilirliği ile ilgili olarak da tam bir açıklık yoktur, diğer bir deyişle; aynı soruların yöneltildiği -birbirinden bağımsız- örneklem gruplarından aynı sonuçlar alınabilir mi (Hasson ve Keeney, 2000:1012)? Bu ikilemi aşabilmek için, Lincoln ve Guba (1985)’nin önerdiği nitel araştırmalara uygulanabilecek ölçütler, bulguların güvenilirliğinden emin olunmasına yardım etmektedir.

Bu noktada araştırmacılar ikiye ayrılmaktadır. Bir grup araştırmacı Lincoln ve Guba (1985)’nin ölçütlerini güvenilirliği açıklamaya yönelik değerlendirirken diğer bir grup ise nitel araştırmalarda güvenilirliği sağlamanın imkânsızlığından hareketle söz konusu ölçütlerin pozitivist ve relativist düşüncelerin ortasında yer alan bambaşka ölçütler olduğunu ileri sürmektedirler. Söz konusu ölçütler dört ana esas üzerine inşa edilmiştir. Bunlar (Hasson ve Keeney, 2000:1013);

▪ **İnanılrlık,**

İnanılrlık ölçütü, katılımcının belirttiği gerçeklik ile araştırmacının anladığı ve yorumladığı gerçekliğin birbirleriyle uyuşmasını odak noktası olarak alır (Crawford, Leybourne ve Arnott, 2000: 56). Yıldırım ve Şimşek (2008)’den alıntılanarak Akgül (2005) tarafından, diğer araştırmacıların görüşlerine başvurmanın ve onların görüş ve eleştirileri doğrultusunda eksiklik yada hataları düzeltmenin araştırmanın inanılrlığını artırmak için kullanılan bir doğrulama yöntemi olduğu ve ancak böylece

elde edilen sonuçların araştırmacının kendi görüşlerinden ziyade elde edilen verilere dayandığının teyit edilebileceği bildirilmektedir.

Bu noktadan hareketle, tezin tasarlanması aşamasında ve verilerin analizlerinde farklı araştırmacıların görüşlerine başvurulmuştur. Söz konusu araştırmacıların önerileri doğrultusunda gerek tasarım gerekse veri analizi aşamalarında gerekli değişiklikler yapılmıştır. Ve böylece tezin inanılabilirliği artırılmaya çalışılmıştır. Tez izleme jürisindeki saygın bilim insanlarının varlığı bu anlamda inanılırlığa üst seviyede katkı sağlamaktadır.

Diğer yandan inanılabilirlik ölçütü katılımcı uzmanların inanılabilirliği ile ilgilidir. Katılımcı uzmanların inanılabilirliğinin teyidi ise uzmanların seçimi aşamasında uygulanan seçim ölçütleri ile sağlanmaktadır. İlgili bölümde bu konu detayları ile okuyucuya aktarılmıştır.

Araştırma tasarımı esnasında araştırmacının varsayımlarını, dünya görüşünü ve izlediği kuramsal yaklaşımı belirtmesi, sorumluluğunun farkında olarak veri toplama ve analiz esnasında kendi denetimini yapması, inanılabilirliği artırma amacıyla Bloom (2000) tarafından önerilen diğer doğrulama yöntemidir.

Üzerinde tartışmalar olmakla birlikte önerilen bir diğer doğrulama yöntemi ise, katılımcının sonuçları kontrol etmesidir. Bu yöntemde verilerin analizi sonrasında elde edilen sonuçlar ve yorumlar katılımcıya sunularak, onun görüş ve eleştiriler doğrultusunda, araştırma raporunun yazılması esnasında düzeltmeler yapılır (Riege, 2003:125).

Tezde bu ölçütün sağlanmasına yönelik olarak 3. tur Delphi uygulaması gerçekleştirilmiştir. Böylece elde edilen sonuçların katılımcılar tarafından kontrol edilmesi sağlanmıştır. Ayrıca derinlemesine görüşme yapılan katılımcılardan bir bölümü ile ikinci defa elde edilen bulgular ışığında görüşme gerçekleştirilmiştir.

■ **Aktarılabirlik,**

Nicel yaklaşımın dış geçerlik ya da genellenebilirlik ölçütü paralel olarak önerilen aktarılabirlik ölçütü, araştırmadan faydalananlar/okurlar tarafından onaylanan, araştırmacının belirli bir durumda geçerli olan sonuçlarının benzer bir diğer durumda da geçerli olabilmesi sürecidir. Eğer her iki durum arasında benzerlik varsa, bir araştırmacının sonuçları diğer duruma aktarılabir. Ancak bunun sağlanabilmesi için araştırmacının, araştırma koşullarını ve yönteminin mümkün olduğunca detaylı bir şekilde tanımlaması gerekmektedir (Akgül, 2005: 34).

Araştırmanın aktarılabilirliğinin sağlanması için kullanılacak doğrulama yöntemi, araştırmanın ayrıntılı tanımlanmasını gerektirir. Araştırmacı bu yöntemde araştırma sürecindeki konumunu (katılımcı, gözlemci vb.), veri kaynağı olan bireyleri, araştırma sürecindeki sosyal ortamları ve süreçleri, verilerin analizinde kullanılan kuramsal çerçeveyi, veri toplama ve analiz yöntemlerini ayrıntılı bir şekilde okuyucusuna aktarmak durumundadır (Yıldırım ve Şimşek, 2008: 45).

Bu tespitlerin ışığında, aktarılabilirlik kriterinin sağlanabilmesi amacıyla, I., II ve III. Bölümlerde tezin kuramsal çerçevesi ile kullanılan araştırma tekniğine ilişkin bilgiler olabildiğince detaylı ve okuyucunun rahatlıkla anlayabilmesini sağlayacak şekilde verilmiştir. İlave olarak, araştırma deseni ve kullanılan veri toplama tekniklerine ilişkin hem kuramsal çerçeve verilmiş hem de bu araştırmaya özel uygulamaya yönelik detaylı bilgiler okuyucu ile paylaşılmıştır.

▪ ***Tutarlılık (koşullar açısından),***

Nitel araştırmalarda güvenirlik ölçütü verilerin zaman içindeki değişmezliğini anlatmaktadır. Geleneksel bilim anlayışı, önceki araştırmayla aynı ya da benzer yöntem izlendiğinde, aynı sonuçlara ulaşılması gerektiğini savunur. Oysa koşulların devingen özelliği göz önünde bulundurulduğunda araştırmanın tekrarlanması halinde aynı sonuçlara ulaşmak imkansızdır. Bu noktada, nitel yaklaşımda güvenirlik kavramıyla anlatılmak istenen, aynı yöntem ve sürecin izlenebilirliğidir. Nicel yaklaşımda, yöntemde, değişkenlerde yada araştırma yapısında ortaya çıkan en ufak bir değişiklik güvenirliği olumsuz etkilerken, nitel araştırmalarda sakıncasız bir durumdur; gerçeklikteki değişikliklere yönelik gözlemin ve içe bakışın daha sağlıklı olması ve konunun farklı yönlerinin ortaya çıkarılması sonucunu doğurur (Halldorsson ve Aastrup, 2003:327).

Tezde yürütülen araştırma sonucunda önerilmesi amaçlanan politika ve stratejiler, uygulanan ulaştırma politika sonuçları ile sorun alanları; mutlak, somut ve ölçülebilir doğrular niteliğinde değildir. Bu nedenle bu tezin amaçlarına ulaşabilmek için ancak geçmiş deneyimlerden ve konunun uzmanlarının birikim ve fikirlerinden yararlanılarak gerçekçi öneriler getirilebilir. Dolayısıyla da yöntemin aynı uzman grubuna her uygulandığında farklı sonuçlar çıkabilir. Ancak tezin araştırma sorusu için nitel yöntemin en uygun ve uygulanabilir yöntem olduğu düşünülmektedir.

Diğer yandan tutarlılık getirilen önermelerin mevcut koşullar içinde uygulanabilirliğidir. Bu nedenle getirilen politika önermeleri mevcut koşullar içerisinde geçerlidir. Koşullar her an değişebilir. Ayrıca, Zolingen ve Klaassen (2002)

tarafından Delphi turlarının arasındaki zaman kısaltıkça araştırmanın kalitesinin arttığı rapor edilmiştir. Benzer şekilde, kullanılan veri toplama tekniklerinin uygulamalarının da bu noktadan hareketle olabildiğince kısa tutulması sağlanmıştır. Bu sayede “tutarlılık” ölçütünün karşılandığı, değerlendirilmektedir.

▪ **Doğerulanabilirlik,**

Nicel yaklaşımın nesnellik kriterine karşılık gelen doğerulanabilirlik kriteri ise araştırma verilerinin, yorumlarının ve sonuçlarının araştırmacıdan etkilenmemesini temsil eder (Crawford vd, 2000: 22). Her ne kadar, araştırmacının kişisel yorumu, nitel araştırmanın en önemli karakteristiklerinden biri olsa da, araştırmacının “kurgusu” ile “yorumu” arasındaki ayrımın yapılması açısından bu kriter önem taşımaktadır (Akgöl, 2005: 33).

Tezde tasarım aşamasından itibaren özellikle derinlemesine görüşmede ve odak grup çalışmasında kullanılan soruların ve delphi soru formlarının katılımcı uzmanları etkilememesi ve araştırmacının kişisel yorumlarını içermemesi için gerekli tedbirler alınmıştır. Bu kapsamda ön test katılımcılarından bu ölçüt kapsamında da değerlendirme yapmaları talep edilmiştir.

3.9. YÖNTEM VE UYGULAMANIN GENEL DEğerLENDİRİLMESİ

Bu bölümde nitel araştırma yöntemi kapsamında seçilen araştırma deseni olan Gömölü Teori ve bu desen çerçevesinde kullanılan veri toplama teknikleri detayları ile kavramsal olarak paylaşılmıştır. “Neden” ve “nasıl”lar tüm ayrıntıları ile açıklanmaya çalışılmıştır. Böylelikle geride soru işareti bırakılmadan elde edilen bulgular konusunda ikna edici olma hedeflenmiştir.

Bu hedef doğerultusunda geçerlik ve güvenirlik kavramları ile araştırmanın kalitesinin artırılması yönünde alınan tedbirler ve uygulanan stratejiler belirtilmiştir.

Bir nitel araştırma olan bu tezin aynı anda 5 farklı veri toplama tekniğini kullanarak veri zenginliği elde ettiği ve bu anlamda farklılık yarattığı kanaati oluşmuştur.

DÖRDÜNCÜ BÖLÜM

ARAŞTIRMA BULGULARI

Verilerin toplanması ve analizine ilişkin tüm süreçler ayrıntıları ile III. Bölümde yer almaktadır. Bu bölümde, uygulama bölümünde “Gömülü Teori” kapsamında; Derinlemesine Görüşme, Odak Grup Görüşmesi (2 oturum), Delphi (3 tur), Gözlem ve Belge İncelemesi teknikleri kullanılarak toplanan verilerin analizi sonucu elde edilen bulgular ve bu bulguların yorumlanması yer alacaktır.

Bu bölümde önceki bölümde yer alan araştırma sorularının cevaplandırılması ve bu konuda okuyucunun ikna edilmesi amaçlanmaktadır. Nitel bilimsel araştırmaların doğası nedeniyle araştırmacı araştırmada belirleyici bir rol üstlenmektedir. Bu durumun verileri ve bulguları etkilememesi için ön yargılardan arınmış ve yansız olunmaya son derece özen ve dikkat gösterildiğini bu noktada yeniden vurgulamaya gerek duyulmuştur.

4.1. YÜZ YÜZE DERİNLEMESİNE GÖRÜŞME BULGULARI

Derinlemesine görüşmelerde doğrudan sorun alanı olarak nitelendirilen değişkenlerden etkilenen ve bu etki sonucu çözüm strateji ve politikaları üreten veri kaynaklarına ulaşılmıştır. Bu anlamda, veri zenginliği ve niteliği bakımından tezin farklılık taşıdığı düşünülmektedir.

Derinlemesine görüşmelerde, görüşülen katılımcıların faaliyet alanları ve görev aldıkları işletme/örgüt/kurum içindeki statülerinin toplanan verilerin içeriğini doğrudan etkilediğini söylemek mümkündür. Katılımcılar mensubu bulundukları kurumun misyon ve vizyonları paralelinde paylaşımda bulunmaktadır. Aslında bu durum beklenen bir durumdur. Bu öngörü nedeniyle elde edilen verilerin homojen bir yapıda olmasını sağlamak amacıyla katılımcı çeşitlemesi yapılmıştır. Farklı sektör, organizasyon ve statülerden katılımcıların derinlemesine görüşmelere dahil edilmiş olması bu nedenledir.

Yüz yüze derinlemesine görüşmelerde toplanan verilere genel olarak bakıldığında verilerin bir kısmının birbiriyle örtüşmekte olduğu bir kısmını ise farklılık gösterdiği söylenebilir. Veri zenginliği ve araştırmanın güvenilirlik-geçerlik ölçütleri açısından araştırma için arzu edilen bir durumdur. Bu nedenle görüşmeler sırasında katılımcılar farklı-aykırı görünen görüşlerini de çekinmeden paylaşımları konusunda teşvik edilmişlerdir.

Derinlemesine görüşmelerde toplanan veriler birçok farklı konuyu içermektedir. Bu nedenle verilerin analizi sırasında araştırma sorularına paralel olarak benzer konuların aynı başlık altında toplanması sağlanmıştır.

4.1.1. Yüz Yüze Derinlemesine Görüşmelerde Uygulanan Ulaştırma Politikalarının Sonuçları ve Etkileri ile Sorun Alanlarının Tespitine Yönelik Değerlendirmeler

Araştırma sorularına yönelik olarak derinlemesine görüşmeler kapsamında toplanan verilerde ilk dikkat çeken nokta katılımcıların, “politika yapıcı” ile “kanun yapıcı”nın gelinen bu aşamadaki olumlu ve olumsuz tüm etki ve sonuçlardan birinci derecede sorumlu olduğuna yönelik kanaatleridir. Katılımcıların istisnasız tamamı, meslek örgütleri ve sivil toplum örgütleri ile üniversiteler de dahil olmak üzere ulaştırma resminin içinde yer alan tüm öğelerin “politika ve kanun yapıcı” tarafından ortaya konulan kurallar paralelinde hareket etmek zorunda oldukları ve bu nedenle etken değil edilgen konumda bulunduklarına inanmaktadırlar. Bunun sonucu olarak; kamu yönetiminin (politika ve kanun yapıcı) tüm ulaştırma politikası üzerinde tek başına söz sahibi olduğu ve belirli bir bölgenin lojistik merkez olabilmesi veya ulaştırma sisteminin etkin ve verimli bir yapıya kavuşturulması sorununun ancak kamu yönetiminin iradesi ile çözülebileceği düşüncesi hakimdir.

(i) Kültür;

Bu aşamada ortaya çıkan ilk ve genel kabul gören tespit genel sosyal alışkanlıkların da bir yansıması olarak değerlendirilmektedir. Sosyal kültür olarak “verilenle yetinme” yapısı ile “hazırcılık-kolaycılık” şeklinde ifade edilebilen bir durumu ortaya çıkarmaktadır. Bir yerde bu konuda gelişmiş toplumlardaki tersi yapıya dikkatimizi çekmektedir. Türkiye’de (Mersin özelinde) genel olarak beklentinin tamamen kamuya yüklendiği çok da sağlıklı olmayan yapı işlemektedir. Gelişmiş ülkelerdeki kamuyu yönlendiren yapı yerine “kamudan isteyen” yapı bir bölgenin ve limanın çağdaş lojistik bir merkez olmasının önünde en önemli sorun alanı olarak karşımıza çıkmaktadır.

(ii) Yasal Düzenlemeler;

Söz konusu bu kanaatin doğal bir devamı olarak, öncelikle ve ivedilikle yasal düzenlemelerin birey ihtiyaçlarına göre yeniden düzenlenmesi gerektiği katılımcılar

tarafından en önemli sorun alanı olarak ittifakla gündeme getirilmiştir. Bu noktada bir katılımcının popüler kullanımından esinlenerek “*kullanıcı dostu kanunlar (user friendly laws)*”¹ olarak kısaca ifade ettiği husus da tam olarak budur.

Bu konu, sadece ulaştırmaya ilişkin yasal düzenlemelerin yenilenmesi ile sınırlı görülmemektedir. Ticari tüm faaliyetleri kapsayacak şekilde ve kolaylaştırıcı, “ticaret erbabını” “aksi ispatlanmadığı sürece” “*suçlu*” gören yasal düzenlemeler yerine sınırlar dışına çıkanın cezalandırıldığı daha seçici ve eleme yapan bir yasal çerçevenin hazırlanması gerektiğini düşünmektedirler.

Kanun koyucu-politika yapıcı olarak kamu yönetiminden çift taraflı bir beklentinin söz konusu olduğu söylenebilir. Bu beklentiler, bir tarafta bireyi kanunun olası suçlu olarak görmemesi ancak diğer taraftan suistimalleri tespit ederek cezalandırması ve haksız rekabetin engellenmesi olarak tanımlanabilmektedir.

Diğer bir ifade ile katılımcıların tamamı, bir taraftan ticaretin kolaylaştırıldığı yasal düzenlemeleri savunurken diğer taraftan özel/tüzel kişi istismarlarının engellenmesi gerektiğini ve bu dengeyi kanun yapıcının kurması ve işletmesi gerektiğini düşünmektedirler. Bu nedenle yapılacak yasal düzenlemelerin ana temasının bireyi suçlu gören “*önleyici*” değil suçluların tespit edilebildiği “*caydırıcı*” yasal düzenlemelerin gerçekleştirilmesi gerektiğini savunmaktadırlar. Böylelikle ulaştırma sistemini doğrudan etkilediği düşünülen, aşağıda da değinilen gümrük mevzuatı gibi yasal düzenlemelerin yenilenmesinin gerekliliği konusunda da bir fikir birliği mevcuttur.

Yasal düzenlemeleri bir çeşit “*oyun kuralı*” olarak tanımlayan katılımcılar en öncelikli konunun oyunun kurallarının doğru ve sürdürülebilir şekilde belirlenmesi olduğunu düşünmektedirler.

Yasal düzenlemeler kapsamında, yine tüm katılımcıların hemfikir oldukları ve hatta ilk sırada dile getirdikleri sorun alanı ise gümrük mevzuatıdır. Gümrük mevzuatı doğası itibarıyla dış ticareti ve dolayısıyla ulaştırma sistemini doğrudan veya dolaylı olarak etkiler. Katılımcılar “... *gümrük mevzuatının ulaştırmanın ve dış ticaretin önünde bir engel olmaktan çıkarılması lazımdır...*” ifadesi ile bu iradelerini ortaya koymuşlar ve mevcut haliyle gümrük mevzuatının bir engel olduğunu ifade etmişlerdir.

Uygulanan ulaştırma politikalarından hareketle geleceğe yönelik politika önerileri belirlemeyi hedefleyen bu araştırmada toplanan verilerin analizi sonucunda

¹ Adının açıklanmasını istemeyen ve araştırmacıda saklı bulunan bir katılımcı tarafından pazarlamada sıkça kullanılan “kullanıcı dostu” ifadesinden esinlenilerek oluşturulmuş bir ifadedir. Bu ifade ile kanunların kullanıcıları olarak ticari aktörler kastedilmektedir. Oluşturulacak yasaların ulusal ve uluslararası ticareti kolaylaştırıcı ulaştırma önünde engel olarak yer almayan yasalar tarif edilmektedir.

elde edilen bulguların, ulaştırma ve bileşenleri dışında ve hatta farklı bir disiplin olan yasal mevzuatlarda olması ayrıca dikkate değer bulunmuştur. Bu aynı zamanda ulaştırma fonksiyonunun ulusal ve uluslararası ticaret ile olan derin bağının tekrar ispatı olarak değerlendirilmektedir.

Yasal düzenlemelere ilişkin değişiklik ihtiyacı diğer bir deyişle ticareti ve ulaştırmayı kolaylaştırıcı kanunlara olan ihtiyaç uygulama bölümünde geręekleřtirilen, odak grup görüşmeleri, gözlem, belge incelemesi ve delphi uygulamalarında da araştırmacı tarafından tespit edilmiştir. Bu, hem uygulanan ulaştırma politikasının yasal boyutunu oluşturmakta hem de bir sorun alanını temsil etmektedir. Araştırma boyunca geręekleřtirilen her veri toplama uygulamasında yasal düzenlemelerin ve bu düzenlemeler kapsamında özellikle gümrük mevzuatının ilk sırada yer almasının rastlantı ile açıklanamayacağı, tam aksine ulaştırma sorunsalının içinde gümrüğe yönelik yasal düzenlemelerin ne denli önemli bir belirleyici olduğuna işaret ettiği düşünülmektedir.

Gümrük konusuyla ilgili sorun alanlarında, yasal düzenlemeler dışında kamu yönetimi kapsamında da eşgüdüm eksikliği nedeniyle sorun alanları oluştuğuna dair paylaşımlar derinlemesine görüşmelerde gündeme gelmiştir. Dış Ticaret Müsteşarlığı ile Gümrük Müsteşarlığının “...özlük haklarına yönelik kaygılar nedeniyle...” bir çatı altında toplanamaması nedeniyle eşgüdüm sorunları yaşandığı katılımcılar tarafından düşünülmektedir.

Bu noktaya kadar özetlemek gerekirse, yasal mevzuatın yenilenmesi ile kamu yönetiminin yeniden teşkilatlandırılması önerilmektedir.

Gümrük konusunda aracılık hizmeti veren işletmelerden kaynaklanan sorun alanlarının da mevcut olduğu bir özeleştiri olarak gümrük aracı kurum yöneticisi olan katılımcı tarafından gündeme getirilmiştir. şöyle ki, aracılık hizmeti veren gümrük komisyoncularının bilgi ve tecrübe eksikliği ile uzmanlaşma seviyesindeki düşüklük dış ticaret işletmesine maliyet olarak yansıyabilmektedir. Bu nedenle bazı gümrük aracı kurumlarının belirli tip yüklerde ihtisaslaşarak hizmet vermesinde fayda olduğu düşünülmektedir.

Ayrıca derinlemesine görüşme katılımcıları arasında yer alan bir işletmenin sahibi ve yöneticisi konumundaki bir katılımcı, gümrük çalışma saatlerinin yeterli ve esnek olmamasının zaman kaybına neden olduğunu bu nedenle kendi müşterilerine yönelik hizmet seviyelerinde istenilen düzeyi yakalayamadıklarını, bu durumun kendilerine ve temsil ettikleri işletmelere zarar verdiğini ifade etmişlerdir. Bu nedenle

gümrüklerin 24 saat çalışması ve otomasyona ağırlık verilmesinin bir zorunluluk olduğu da belirtilmiştir.

Gümrük konusundaki yasal düzenlemelerin sorumlulukların paylaşımı kapsamında yeniden düzenlenmesi gerektiği, bu nedenle yabancı yatırımcılar açısından da çekinceler yarattığı bir sorun alanı olarak derinlemesine görüşmelerde katılımcılar tarafından gündeme getirilmiştir.

Gümrük konusundaki yasal düzenlemelerin önemi konusunda yük elleçlemesi yapan bir işletmenin sahibi tarafından gündeme getirilen bir örnek gümrük kanununun belirleyici rolünün sadece dış ticaret ile sınırlı olmadığını göstermektedir. Şöyle ki katılımcı ikinci el elleçleme donanım/araçlarının (forklift vb) ithalatında ilgili yasa gereği bulunan yaş sınırının yurtiçindeki maliyetleri artırdığını ve bu kanıdaki yeni yatırım imkanlarını kısıtladığını söylemektedirler. İkinci el donanım/araç alamayan işletmecinin kullanılmamış donanım/araçların yatırım maliyetini de üstlenememesi nedeniyle elleçleme kapasitesini artıramadığı, küçük sermaye sahibi işletmecilerin rekabet güçlerini yitirdikleri belirtilmiştir. Ayrıca ileriki bölümlerde de değinileceği gibi elleçleme ekipmanlarının ithalatında vergi indirimi/muafiyetine yönelik ihtiyaç ile yurtiçi bayilerden alınması zorunluluğunun yarattığı mahsurlar da katılımcılar tarafından gündeme getirilmiştir.

Gümrük düzenlemelerine yönelik eleştirilerin dış ticaret işletmelerinin yanında gümrük aracılığı yapan işletme yöneticilerinden de yoğun olarak gelmesi dikkate değer bulunmuştur.

Yasal mevzuatın ve bu mevzuat içerisinde gümrük düzenlemelerinin önemini daha iddialı bir tavırla “ ... *bu gümrük kanunlarıyla lojistik üs olamayız...*” şeklinde gümrük aracılığı işletmesi yöneticisi ve sahibi bir katılımcı ifade etmiştir.

Buraya kadar elde edilen bulgulardan öncelikle yasal düzenlemelerin yenilenmesi gerektiği bu kapsamda gümrük düzenlemelerinin büyük önem taşıdığı söylenebilir. Ancak, gümrük birimlerinin uygulamaları ve çalışma usullerinin de (çalışma saatleri vb) gerekli değişiklik/yenilikler gerçekleştirilmesi bir zorunluluk olarak karşımıza çıkmaktadır. Ancak, yasal mevzuat sadece gümrük ile sınırlı olarak düşünülmemelidir.

Yasal mevzuatın engel olarak görüldüğü bir diğer nokta da, karayolları taşımacılığına yönelik yasal düzenlemeler olarak karşımıza çıkmaktadır. 10 Temmuz 2003 tarihli ve 4925 sayılı Karayolu Taşıma Kanunu ve ilgili yönetmeliğine yönelik olumlu görüşlerin yanında çok büyük bir oranda karayoluna bağımlı olan ulaştırma sisteminin önünde engel olduğu görüşü de dile getirilmiştir.

Ayrıca 2918 sayılı Karayolları Trafik Kanunu'nun getirdiği düzenlemelerin bile bazılarının lojistik sistemi olumsuz etkilediği belirtilmiştir. Karayollarında seyreden araçların ölçü ve ağırlıklarını belirleyen esasların gerçekçi olmadığı, dolayısıyla sektörün olumsuz etkilendiği ve yasadışı taşıma yapan işletmelerin haksız rekabete yol açtığı dile getirilmiştir. Bu konuda verilen en dikkat çekici örnek ise "gabari" olarak ifade edilen taşıma yapan vasıtaların yüksekliklerini belirleyen yasal sınırlamalardır. Konteyner yükü ile bir ağır vasıtanın ilgili yönetmelikte belirtilen sınırın altında kalmasının mümkün olmadığı belirtilmektedir. Bu durumun rekabet koşullarında işletmeler arasında farklı uygulamalara neden olduğu bu nedenle hizmet düzeyinde farklılıklar yaşandığı belirtilmektedir.

Genel ulaştırma sorunsalının içinde görece küçük sayılabilecek bu örnek yasal düzenlemelerin rekabetten müşteri hizmet düzeyine kadar ne denli geniş bir yelpazeyi etkilediğini göstermek amacıyla bulgular arasına dahil edilmiştir.

(iii) Altyapı;

Derinlemesine görüşmelerde yasal düzenlemelerin hemen ardından gelen bir diğer sorun alanı ise altyapı eksikliği ve altyapıya olan ihtiyaç olarak karşımıza çıkmaktadır. Bu noktada altyapı çok boyutlu bir kavram olarak değerlendirilmektedir. Derinlemesine görüşmelerde sorun alanı olarak ortaya çıkan altyapıya ve üstyapıya yönelik sorun alanları,

- Ulaştırma altyapısının eksikliği,
 - Demiryolu eksikliği (ana hat ve bağlantı hattı eksikliği)
 - Karayolu altyapı eksikliği,
 - Havaalanı ve bağlantı yolları eksikliği,
- Liman altyapı (rıhtımlar-derinlik-demiryolu yokluğu-bilgi sistemleri) eksikliği,
- Gümrük işlemleri yazılım altyapısı eksikliği,
- Elleçleme ekipman eksikliği,
- Depolama (açık-kapalı-soğuk hava) altyapı eksikliği,
- Şehir içi trafiğe yönelik altyapı eksikliği, olarak gündeme getirilmiştir.

Ulaştırma altyapısına yönelik tespit edilen sorun alanında öne çıkan öncelikli konu ise demiryolu altyapısının eksikliği ve iltisak hatlarının neredeyse olmayışıdır. Yine yasal düzenleme sorun alanına benzer şekilde bu sorun alanında da katılımcıların tamamen hemfikir olduğu söylenebilir. Görece gelişmiş bir karayolu

altyapısı mevcut olduğundan demiryolu altyapı ihtiyacının ilk sıralarda yer almasının beklenen bir durum olduğu söylenebilir. Katılımcılar, demiryolu altyapısı eksikliği nedeniyle karayoluna bağımlı olmaktan dolayı rahatsızlıklarını dile getirmektedirler. Taşıma sistemindeki seçeneksizlik kendilerine hem maliyet hem de zaman dezavantajı yaratmaktadır. Özellikle büyük tonajlı yüklerde bu sorunun daha da öne çıktığı görüşme yapılan katılımcılar tarafından dile getirilmektedir.

Derinlemesine görüşme yapılan işletmelerden birisi mermer maden ocağı işleten ve bu madenin ihracatını yapan bir işletmedir. Söz konusu katılımcı demiryolu altyapısının yetersizliğinin hammadde ve maden sektörü için hayati önemde olduğunu belirtmekle birlikte demiryolu bağlantı hatları sorununu gündeme getirmiştir. Özellikle mermer gibi ağır tonajlı yüklerin karayolu ile taşınması maliyeti artırmaktadır. Maliyet artışı uluslararası rekabette zafiyete neden olmaktadır.

Ulaştırma altyapısı eksiklerinden bahisle katılımcılardan bir bölümü tarafından karayolu altyapısını görece gelişmiş olmasına rağmen halen yetersiz olduğu görüşü savunulmuştur. Bu yapıda, karayollarının ağır vasıtalar için yetersiz olduğu, işaret ve sinyalizasyon sisteminin ihtiyaca cevap vermediği ve trafik kazalarının halen çok yüksek düzeyde bulunduğu da ilave edilmiştir.

Yine ulaştırma altyapısı yetersizliği kapsamında, havaalanı ve bağlantı yollarının yetersizliğinin de bir sorun alanı olarak düşünülmesi gerektiğini belirten bir katılımcı, hava kargosu üzerine uzmanlaşmış havaalanı ihtiyacı bulunduğunu belirtmiştir. Böylelikle beklemeye tahammülü bulunmayan ürünlerin de ihracatının bölgesel anlamda gerçekleştirilebileceği söylenmiştir. Örnek olarak Mersin bölgesinde çok gelişmiş olan çilek seracılığı gösterilmiştir. Hava ulaştırması kullanılarak çilek ihracatının hacminin artırabileceği belirtilmiştir. Derinlemesine görüşmelerin gerçekleştirilmesinden yaklaşık 9 ay sonra Çukurova Bölgesel Havaalanı temel atma töreninde konuşan Ekonomi Bakanı tarafından kullanılan *"...çilek, muz kanatlanıp, dünyanın her yerine gidecek."* ifadesi derinlemesine görüşmelerde derlenen verinin teyidi ve kısaca ifadesidir.

Ayrıca, Mersin için tarımın lojistik ve turizm ile birlikte lokomotif sektör olarak seçildiği ve tarım platformu aracılığı ile çalışmaların devam ettiği söylenmiştir. Havayolu ulaştırmasının geliştirilmesinin sadece kargo transferinde değil ayrıca yolcu taşımacılığında getireceği hareketin çarpan etkisiyle lojistik sektörüne de olumlu etki yapmasının yüksek olasılık olduğu yine aynı katılımcı tarafından ifade edilmiştir. Ek olarak, hava yoluyla gelenlerin sadece turistik amaçlı yolcular olmayacağı aynı zamanda işadamlarının da doğrudan uluslararası uçuşlar ile

“lojistik merkez” olma vizyonu taşıyan bir bölgeye ulaşmalarının bir zorunluluk olduğu söylenmiştir. Uluslararası uçuş ile ulaşılamayan bir bölgenin lojistik merkez olmasının yatırım çekmesi anlamında mümkün olmayacağı da katılımcılar tarafından dile getirilmiştir.

Katılımcıların fikir birliği ile ortaya çıkan en önemli bulgulardan bir tanesi de bir bölgenin lojistik bir merkez olması için gelişmiş bir uluslararası yolcu ve kargo havalimanının bir zorunluluk olduğudur.

Hava kargo konusundaki sorun alanlarının tartışıldığı bölümlerde katılımcılar tarafından hava alanı ile limanlar arasındaki raylı yolcu taşıma sistemleri ihtiyacı da bir kez daha gündeme getirilmiştir.

Sorun alanlarının sınıflandırılmasında altyapı başlığı altında incelenen konulardan bir diğeri de liman altyapısına yönelik bulgulardan oluşmaktadır. Derinlemesine görüşmeler esnasında limanın altyapı eksikliklerinden kaynaklanan sorun alanları sadece acenta hizmetleri yürüten işletme yöneticileri tarafından dile getirilmiştir. Bu kapsamda, liman derinliklerinin yetersizliği nedeniyle ana konteyner gemilerinin limanı tercih etmemesi bir sorun alanı olarak dile getirilmiş, liman işleticisinin bu konuda geliştirdiği altyapı projeleri ile ana liman olma amacı doğrultusunda çalışmalar yürüttüğü de eklenmiştir.

Liman altyapısına yönelik sorun alanlarından katılımcıların fikir birliği içinde bulundukları bir diğer konu da liman demiryolu altyapısının eksikliğidir. Ancak son dönemde liman işleticisi tarafından oluşturulan demiryolu intermodal yükleme-boşaltma istasyonundan da övgüyle bahsedilmekte ancak genişletilmesine ihtiyaç olduğu söylenmektedir. Bu konunun daha önce bahsedilen demiryolu iltisak hattı konusuyla paralellik arz ettiği düşünülmektedir.

Liman altyapısına yönelik sorun alanı olarak belirtilen diğer bir husus ise liman giriş/çıkış, kantar, muayene vb. işlemlerde altyapı eksikliği nedeniyle yaşanan zaman kayıpları ve maliyetlere yansıyan ilave ücretlendirmelerdir. Bu husus odak grup görüşmeleri esnasında da gündeme getirilmiş bir konudur. Özellikle liman içinde tamamlanması gereken bazı işlemlerden doğan aksamalar, doğrudan liman işleticisi sorumluluğunda olmasa bile liman işleticisine yüklenmektedir. Muayene, kantar giriş-çıkış işlemleri gibi işlemlerde ve işlem öncesi beklenen sıra esnasında kaybedilen zaman ticaret yapan işletmeye ilave bir maliyet olarak yansımaktadır. Bu kapsamda, liman işleticisinden doğrudan sorumlu olmasa da ilave yatırım beklentisi oluşmaktadır. Bu konu, gözlem faaliyeti gerçekleştirilen Liman Koordinasyon Kurulu

toplantılarında da tespit edilmiştir. Liman paydaşları liman işleticisine yönelik olarak bu çerçevedeki taleplerini yoğun bir biçimde dile getirmektedirler.

Üstyapı kaynaklı sorun alanlarından bir tanesi olarak yüklerin elleçlenmesi konusu görüşmeler esnasında gündeme getirilmiştir. Bu sorun alanını liman ile sınırlı olarak değerlendirmemek gerekmektedir. Yükün ilk çıkış noktasından itibaren bütün taşıma sistem değişimlerinde söz konusudur dolayısıyla liman ile sınırlı olarak düşünülmemelidir. Daha süratli ve emniyetli yükleme ekipmanları ve buna imkan veren yükleme sahaları son derece önem taşımaktadır. Liman sahası içine sıkışan bir elleçleme operasyonu dış ticaret işletmesine uluslararası rekabette sorun yaratabilmektedir. Uluslararası rekabet üstünlüğü için liman içinde ve liman dışında etkin elleçleme saha ve sistemleri oluşturulması bir ihtiyaç ve sorun alanı olarak görüşmelerde dile getirilmiştir. Bu manada, bir firma tarafından işletilen elleçleme sahasında gözlem uygulaması gerçekleştirilmiş, veri zenginliği amaçlanmıştır. Ayrıca elleçleme donanımlarının çeşitlendirilmesi de önemli bir konu olarak gündeme getirilmiştir. Farklı özellikteki ve fiziki şekildeki yüklemelerin hızlı bir şekilde gerçekleştirilmesi önem taşımaktadır.

Bu noktaya kadar elde edilen veriler yorumlandığında bir bölgenin çağdaş bir lojistik merkez hedefine yönelik olarak limanın kilit önemde olduğu açıkça görülmektedir. İlk olarak elde edilen bulgulardan yasal düzenlemeler ne denli lojistik merkez odaklı olursa olsun liman ve limanla bağlantılı altyapının ve üstyapının yetersizliği bu hedefe ulaşmada büyük bir eksiklik olarak karşımıza çıkmaktadır.

Lojistik bir merkez olması yönünde gümrük ve gümrük ile ilgili yasal düzenlemelerin bir sorun alanı olarak katılımcılar tarafından değerlendirildiği daha önceki bölümlerde belirtilmişti. Bu noktada ise yasal düzenlemelerin dışında gümrük işlemlerinin otomasyonu ve kâğıtsız işlem ihtiyacı katılımcıların neredeyse tamamı tarafından bir sorun alanı olarak gündeme getirilmiştir. Burada dikkati çeken noktanın bu sorun alanının hem gümrük aracı işletmeleri hem de dış ticaret işletmeleri tarafından bir sorun alanı olarak dile getirilmesidir. Hatta bazı katılımcılar tarafından “olmazsa olmaz” olarak ifade edilen bir sorun alanıdır.

Bu noktadan hareketle derinlemesine görüşme katılımcılarının hemfikir oldukları bu sorun alanının yerinde gözlemlenebilmesi ve veri zenginliğinin sağlanması amacıyla bir gümrük aracı işletmesinde gözlem uygulaması gerçekleştirilmiştir. Bu sayede katılımcılar tarafından gündeme getirilen sorun alanının başka açılardan da değerlendirilmesi ve eksik verilerin de tamamlanması hedef alınmıştır.

Derinlemesine görüşmelerde bir diğer sorun alanı olarak depo ve antrepoların eksikliği-yetersizliği karşımıza çıkmaktadır. Katılımcıların birçoğu tarafından yük akışı içerisinde depo ve antrepoların büyük önem taşıdığını düşünmektedirler. Öncelikle hızlı işlem yapılabilen yük özelliklerine uygun, düşük maliyetli ve liman (veya gümrük sahasına) yakın depolara ihtiyaç bulunmaktadır. Özellikle soğuk hava depolarına lojistik bir merkez olma vizyonu taşıyan bir bölgede ihtiyaç olduğu düşünülmektedir. Tarım sektörünün lokomotif sektörlerden birisi olduğu Mersin’de ihraç ve ithal ürünlerin depolanabileceği soğutmalı depoların eksikliği/yetersizliği de bir sorun alanı olarak karşımıza çıkmaktadır. İlave olarak yine bu noktada depolar ile liman arasında demiryolu hattı ihtiyacı bulunduğu katılımcılar tarafından belirtilmiştir.

Bu konuya ilişkin olarak bir diğer katılımcı tarafından depo ve antrepoların hem birbirlerine hem de limana olan uzaklıkları ve dağınıklıklarının maliyeti olumsuz etkileyen bir faktör olduğu belirtilmiştir. İlave olarak, özellikle hammadde, dökme yük, cevher depolama alanlarının yetersizliği de bu anlamda önemli bir sorun alanı olarak görüşmelerde ortaya çıkmıştır.

Ancak katılımcıların bir bölümü depolama tesislerinin gerçekte yeterli olduğunu ancak ithalat-ihracatçıların depo maliyetlerini yüksek bulduklarını belirtmişlerdir.

Şehir merkezinde veya merkezine yakın limanların ve liman kentlerinin artan işlem hacmiyle birlikte şehir içi trafikten olumsuz etkilenmeleri veya tersine şehir içi trafiği artırarak olumsuz etkiye neden olmaları da söz konusudur. Bu sorun alanı aslında hem etken hem de edilgen olarak sorun alanının hem “nedeni” hem “mağduru” olan taraf ulaştırma ve lojistik sektördür. Şehir içi trafik teslimatlarda gecikme ve maliyet artışı olarak kısa vadede karşımıza çıkmaktadır. Uzun vadede ise çevre kirliliği olarak görülmektedir. Bu konu derinlemesine görüşmelerde tam katılım olmasa da gündeme getirilen konulardan birisidir. Hem ulaştırma ve lojistik hizmet verenler hem de hizmet alanlar şehir içi trafiğin artışından olumsuz yönde etkilendiklerini dile getirmişlerdir.

Derinlemesine görüşmelerde ortaya çıkan altyapı kapsamındaki sorun alanları önceki bölümde özetlenmiştir. Bu noktada derinlemesine görüşmelerde gündeme gelen diğer sorun alanları yer alacaktır.

Katılımcıların hemfikir oldukları bir diğer sorun alanı ile demiryolu altyapısının yanında üstyapısının da işletilmesinden kaynaklandığı düşünülen eksikliklerdir. Demiryollarının daha etkin ve verimli işletilmesi lojistik bir merkez olma yolunda

olmazsa olmazlara arasında sıralanmaktadır. Bu nedenle ileriki bölümlerde sorun alanlarına çözüm politikaları arasında da yer alacak olan demiryollarının bir an önce özel işletmeye ve rekabete açılması gerekliliği bu noktada da gündeme getirilmiştir. Bu öneriler, 24 Nisan 2013 tarihinde kabul edilen ve 01 Mayıs 2013 Tarihli Resmi Gazete’de yayınlanarak yürürlüğe giren 6461 sayılı, Türkiye Demiryolu Ulaştırmasının Serbestleştirilmesi, adlı kanun ile karşılık bulmuştur.

Deniz ulaştırması konusunda ise uzun zamandır sıkça konuşulan kabotaj taşımacılığı beklenen şekilde derinlemesine görüşmelerde de gündeme gelmiştir. Konu, kabotaj taşımacılığının canlandırılması, geliştirilmesi ve önündeki engellerin kaldırılmasının gerekliliğidir. Bu kapsamda, katılımcılar tarafından kabotaj kanununun yeterince işletilemediğinden bahisle kabotaj taşımacılığının artırılması yönünde ilave tedbirlerin alınması gerektiği belirtilmiştir.

Liman bir bölgenin lojistik merkez olmasında son derece belirleyici bir role sahiptir. Bu konu katılımcılar tarafından da teyit edilmiştir. Bu paralelde limanın işletilmesinin de lojistik merkez olma yolunda son derece önem taşıdığı dile getirilmiştir. Bu manada limanın “...fazla ticari düşündüğü...” , “...tarifeler, cezalar vb. yüksek olduğu...” katılımcılar tarafından düşünülmektedir.

Ayrıca yine limandan devam edilecek olursa, limanın ana-aktarma limanı (hub port) olmaması bir sorun alanı olarak derinlemesine görüşmelerde dile getirilmiştir. Bu konu iki bakımdan sorun alanı olarak nitelendirilmiştir. Birincisi, liman işlem hacminin artmasına bağlı olarak oluşması gereken talep ve çarpan etkisiyle liman kentine beklenen sermaye ve istihdamdan mahrumiyet, ikincisi ise transit yüklerinde katılımıyla artan yük hareketiyle limanda (tarifeler vb) ve liman dışı maliyet kalemlerinde oluşacak indirimler nedeniyle yerli işletmelerin uluslararası rekabet güçlerinin beklenen artışının engellenmesi olarak sıralanabilir.

Ayrıca, liman işleticisinin katma değerli lojistik faaliyetlerin önemini kavramadığı bu nedenle bu yönde yatırım planlamadığı belirtilmiştir. Liman işleticisinin tamamen özel sermayeli, kar amaçlı bir tüzel kişilik olduğu düşünüldüğünde bu yatırım/büyüme stratejisini izlemesi beklenen bir durumdur. Bu noktada limanların özelleştirme yöntemi üzerinde lojistik merkez vizyonu doğrultusunda yeniden değerlendirme yapılması gerekebilecektir. Limanları işletmek üzere devralan özel işletmelerin bölgesel anlamda belirlenen yerel veya ulusal- uluslararası hedeflere yönelik yatırım planlamaları beklenmemelidir. Varoluş nedeni bir değişimi yönetmek değil basit anlamda kar etmek olan bir kurum için bu doğal bir davranıştır. Ancak özelleştirme yöntemine karar verilirken karar vericilerin (politika

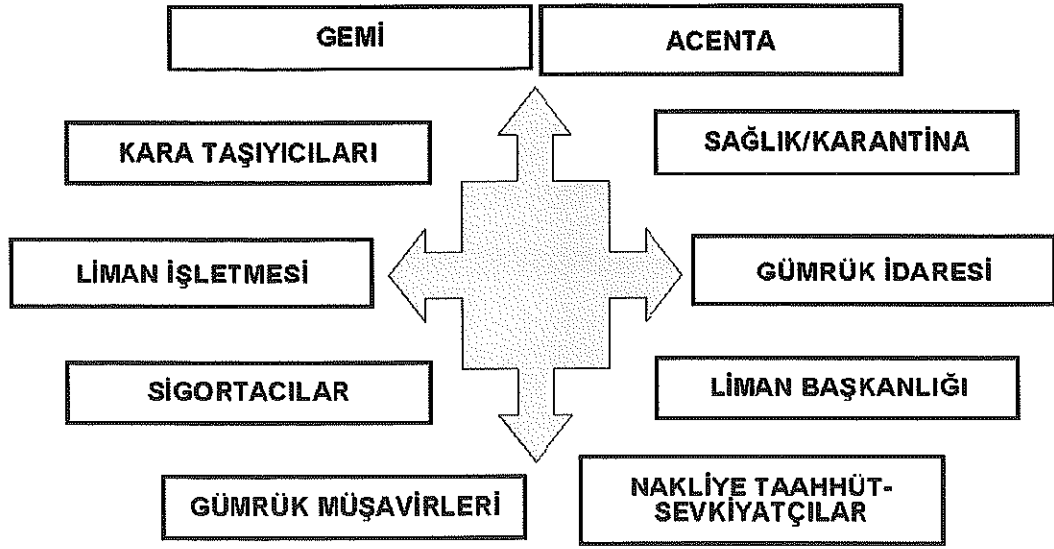
yapıcı) liman bölgesinin yerel ve uluslararası hedeflerini, potansiyelini ve değişkenlerini bildiği varsayılır. Özelleştirme yöntemine de bu veriler doğrultusunda karar verilmesinin gerektiği düşünülmektedir. Eğer bir bölgenin çağdaş bir lojistik merkez olması vizyonu ortada ise kuşkusuz o bölgedeki deniz limanının işletilmesi bölgesel hedefleri paylaşan yerel dinamiklere (belediyeler, meslek ve sivil toplum örgütleri vb. özerk yönetim modelleri) devredilmesi de olumlu ve olumsuz yönleri ile bir seçenek olarak ortada durmaktadır.

Konuya deniz taşımacılığı açısından bakıldığında ise, katılımcılar tarafından navlunların ve bunun sonucu olarak taşımacılık maliyetlerinin yüksek oluşunun yerli işletmelerin uluslararası ticarete rekabetçi fiyatlara ulaşamamaları sonucunu doğurduğu, yerli konteyner hatlarının geliştirilmesi ve desteklenmesinin bu anlamda çok önemli olduğu bildirilmiştir. Bu noktada limanın ana liman haline getirilmesinin önemi tekrar maliyet penceresinden dile getirilmiştir. Meslek örgütlerinden beklenenin, daha etkin ve belirleyici çalışmalar olduğu katılımcılar tarafından ifade edilmiştir. Ancak bununla birlikte ayrıntıya girildiğinde katılımcıların yerel ve ulusal bazda meslek örgütlerinin çalışmaları hakkında yeterince bilgi sahibi olmadıkları belirlenmiştir. Bu veriyle birlikte bir bilgilendirme sorununun varlığı ortaya çıkmaktadır. Meslek örgütlerinin üyelerine ve paydaşlara yönelik daha etkili bir bilgilendirme faaliyeti yönetmesinin faydalı olacağı düşünülmektedir.

Bir ülkedeki ticari, sosyal ve siyasi hayatın en önemli parçası olarak meslek ve sivil toplum örgütleri önemli fonksiyonu yerine getirmektedirler. Bu nedenle pek çok konuda belirleyici olmaları beklenir. Ancak, gerçekleştirilen derinlemesine görüşmelerde meslek örgütlerinin yeterince etkin olarak çalışmadığı bu nedenle politika üreticilerin doğru bir şekilde yönlendirilemediği, bunun sonucu olarak bugün yaşanan sorun alanlarının halen çözülemediği dile getirilmiştir.

Sorun alanlarının özetlendiği aşamada bir katılımcı tarafından yapılan bir tespitin bu noktada paylaşılmasında fayda olduğu düşünülmektedir. Katılımcı, gemi - acenta - gümrük idaresi - gümrük müşavirleri - liman işleticisi arasındaki karmaşık ilişkilerin bütünsel bir yaklaşım modeliyle yönetilemediğini bahsedilen bu taraflar arasındaki ilişkinin zaman ve maliyet boyutlarıyla yeniden değerlendirilmesi gerektiğini belirtmiştir. Bu tespite yönelik katılımcı tarafından oluşturulan model Şekil 34'dedir.

Şekil 34: Bütünsel Yük Yaklaşım Modeli



Kaynak: Derinlemesine Görüşme Katılımcısının Görüşlerinden Geliştirilmiştir

Söz konusu model eksiklikleri olmakla beraber doğru bir yaklaşımı ifade etmektedir. Eşgüdüm olgusunun ulaştırma ve lojistik politikalarının başarıyla uygulanması açısından son derece önemli olduğu düşünülmektedir. Bir katılımcı bu hayati önemi “*çarpmada sıfır etkisi*” ne benzeterek açıklamıştır. Bu nedenle katılımcıların tamamı yasal düzenlemelerin tamamlanması sonrasında en önemli sorunu “*eşgüdümün yokluğu*” olarak tanımlamaktadır. Bu noktada, Dış ticaret Müsteşarlığı, Gümrük Müsteşarlığı, Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı gibi kurumlar arasında eşgüdüm yokluğunun giderilmeden lojistik bir merkezin ortaya çıkamayacağı savunulmuştur. İlave olarak eşgüdüm yokluğunun yanı sıra kurumlar arasındaki mevzuat birbiriyle çelişen tarafları da işi içinden daha da çıkılmaz bir hale getirmektedir.

Önerilen politikalar bu aşamada çok çeşitlidir. Her katılımcı kendi sektöründen soruna bir çözüm politikası önermektedir. Denizcilik işletmeleri denizcilik bakanlığı çatısı altında, gümrük müşavirleri/komisyoncuları gümrük bakanlığı çatısı altında bir eşgüdüm çözümü önermektedirler. Ancak, hiçbir katılımcı mevcut yapının daha iyi işletilmesi ile eşgüdüm sorununun giderilebileceğini düşünmemektedir.

Bu noktaya kadar yasal düzenlemeler, altyapı ihtiyaçları, yönetsel sorunlar kapsamındaki bulgular yer almıştır. Bu aşamada bir bölgenin çağdaş bir lojistik

merkez olması vizyonuna yönelik olarak tesis edilen özel ihtisas bölgelerine yönelik bulgular yorumlanacaktır.

Ülkenin siyasi sınırları içinde olmakla birlikte gümrük hattı dışında sayılan, ülkede geçerli ticari, mali ve iktisadi alanlara ilişkin hukuki ve idari düzenlemelerin uygulanmadığı veya kısmen uygulandığı, sınai ve ticari faaliyetler için daha geniş teşviklerin tanındığı ve fiziki olarak ülkenin diğer kısımlarından ayrılan yerler olarak tanımlanan serbest bölge platformları, lojistik merkezler ile lojistik faaliyetlerde bulunan toplulukların optimal olarak işbirliği yapmalarını ve lojistik sektörünün gelişimini sağlayacaktır. Örnek olarak, dünyadaki önemli lojistik merkezlerden birisi olan Dubai Lojistik Merkezi, Dubai Jebel Ali Serbest Bölgesinin bir parçası olarak kurulmuştur (İzmir Ticaret Odası, 2008:8). Benzer şekilde serbest bölge ve lojistik ihtisas bölgelerinin işbirliği ve entegrasyonu bir coğrafi bölgenin lojistik ve ticari anlamda bir merkez olması yönünde önemli ve başarısı kanıtlanmış bir politikadır.

Ayrıca, serbest bölgelerde çalışanlara yönelik sigorta pirim muafiyeti benzeri muafiyetlerin kaldırılmasının serbest bölgelere olan talebi olumsuz etkilediği katılımcılar tarafından paylaşılmış, serbest bölgelere talebin yeniden artırılmamasının lojistik merkez hedefine ulaşmada engel olacağının düşünüldüğü ifade edilmiştir.

Elde edilen bulguların dökümü Tablo 24'de sunulmuş olup geneline bakıldığında lojistik merkez vizyonu doğrultusunda ortaya çıkan faktörlerin öncelik sırasına göre sürat, maliyet, güven (istikrar) olduğu ortaya çıkmaktadır. Önerilen politikaların da bu paralelde olduğu söylenebilir.ancak asıl vurucu olan noktanın katılımcıların örneklem olarak temsil ettikleri evrende genel bir ataletin, ümitsizliğin varlığıdır. Genel olarak sorun alanlarının çözümlerine yönelik olarak beklentilerin neredeyse tamamının kamu yönetimine yüklenmiş olması ve bu yöndeki genel uzlaşısı dikkat çekicidir.

Tablo 24: Derinlemesine Görüşme Bulguları (1/3)

Konu Başlığı	Sorun Düzeyi		Hemfikir Olunan	Fikir Birliği Olmayan	Aykırı-Özgün
	Sorun Alanları				
1	Kültür		Verilenle yetinme ve hazırcılık-kolaycılık anlayışının yaygın olarak bulunması Kurumlar arasında eşgüdüm eksikliği mevcuttur	Kurumlar arasındaki eşgüdüm geliştirilmelidir.	Sadece verilenle yetinmeyip aşağıdan yukarıya doğru bir talep akışının yönetilmesi ve politikaların yönlendirilmesi gereklidir, Meslek örgütlerinin daha etkin çalışmalar ve projeler geliştirmesi gereklidir.
2	Yasal düzenlemeler		Yasal düzenlemeler güncelliğini yitirmiştir ve acilen güncellenmesi gereklidir.	Yasal düzenlemelerin bireyi olası suçlu gören felsefesinin değişmesi ama aynı zamanda "önleyici" ve "caydırıcı" olması gereklidir.	Sürdürülebilir yasal düzenlemeler gereklidir.
3	Gümrük mevzuatı ve uygulamaları		Gümrük mevzuatının dış ticaretin önünde bir engel olmaktan çıkarılması gereklidir. Gümrüklerin 24 saat esasına göre işletilmesi gereklidir. İthalat-ihracatçıyı kaçakçı olarak kabul eden mevzuatın risk değerlendirmesi felsefesine oturtulması gereklidir. Gümrük işlemlerinde otomasyon ve kağıtsız işlem modelleri geliştirilmelidir	Muayene ve numune işlemlerinin basitleştirilmesi gereklidir.	Aynı mevzuat olmasına rağmen bölgeler arasındaki farklı uygulamaların kaldırılması gereklidir. Mevcut gümrük mevzuatı ve uygulamaları ile çağdaş bir lojistik merkez olunması mümkün değildir.

Tablo 24: Derinlemesine Görüşme Bulguları (2/3)

Konu Başlığı	Sorun Düzeyi		Hemfikir Olunan	Fikir Birliği Olmayan	Aykırı-Özgün
	Sorun Alanları				
4	Altyapı	Liman altyapıları yetersizdir, Ulaştırma altyapısı başta lojistik odaklar arasında olmak üzere yetersizdir,	--	Depolama çözümleri yeterli değildir, Depolama çözümlerinin maliyetleri yüksektir	
5	Karayolu ulaştırması	Karayolları kanunu kapsamında yeterince denetlenmeyen şartları yerine getirmeyen işletmeler nedeniyle oluşan haksız rekabetin giderilmesi gereklidir. Şehiriçi trafiğin olumsuz etkilenmemesi için gerekli tedbirler alınmalı, yatırımlar planlanmalıdır.	Komşu ülkelerdeki düşük akaryakıt fiyatları nedeniyle yabancı plakalı kamyonların yarattığı haksız rekabet önlenmelidir.	Karayolu akaryakıt vergi muafiyeti ile teşvik edilmelidir.	
6	Demiryolu ulaştırması	Demiryollarının serbestleştirilmesi planlandığı gibi uygulanmalıdır,	İltisak hatları yetersizdir.	İltisak hattı teşviklerle desteklenmelidir.	
7	Havayolu ulaştırması	Havaalanı ve diğer lojistik odaklar ile ulaştırma altyapıları yetersizdir.	Hava yük taşımasında uzman havalimanı zorunludur.	Havalimanı doğrudan uluslararası uçuşlara açılmalıdır. Havalimanı ile şehir merkezi arasında yolcu taşımacılığı altyapısı geliştirilmelidir.	
8	Liman	Liman derinlikleri yetersizdir, Liman elleçleme donanımlarına yatırım yapılmalıdır,	Liman hizmet tarifeleri düşürülmelidir Liman ana-aktarma limanı haline getirilmelidir	Liman hizmet düzeyi geliştirilmelidir, Liman katma değerli lojistik hizmetlerini artırmalıdır	

Tablo 24: Derinlemesine Görüşme Bulguları (3/3)

Konu Başlığı	Sorun Düzeyi		Hemfikir Olunan	Fikir Birliği Olmayan	Aykırı-Özgün
	Sorun Alanları				
9	İstikrar	Tüm yasal uygulamalarda istikrar ve tutarlılık önemlidir.	Uygulanan ulaştırma politikalarında devamlılık esas alınmalıdır.	--	
10	Denizyolu ulaştırması	Kabotaj taşımalarının önündeki yasal engellemeler kaldırılmalıdır, Kabotaj taşımaları teşvik edilmelidir,	--	--	

4.1.2. Yurtdışında (BAE-Dubai Emirliği) Gerçekleştirilen Yüz Yüze Derinlemesine Görüşmelerde Elde Edilen Verilerin Değerlendirilmesi

Yurt dışında gerçekleştirilen gözlem uygulamalarında ve derinlemesine yüz yüze görüşmelerde elde edilen verilerin değerlendirilmesi bütünlük arz etmesi nedeniyle tek başlık altında sunulmuştur.

4.2. ODAK GRUP GÖRÜŞME BULGULARI

Önceki bölümde detayları ile anlatıldığı gibi veri toplama aşamasında Odak Grup Görüşmesi iki ayrı katılımcı grubuyla farklı tarihlerde iki ayrı oturum halinde gerçekleştirilmiştir. Bu sayede veri zenginliği ile geçerlik ve güvenirlik ölçütlerinin karşılanması hedef alınmıştır. Yüz yüze derinlemesine görüşmelerden farklı olarak katılımcıların birbirlerinin düşüncelerinden etkilenmelerine izin veren hatta bunu teşvik eden bu veri toplama tekniği ile farklı sektörlerde faaliyet gösteren işletmecilerin araştırma soruları kapsamındaki kanaatleri derlenmiş analiz edilerek bulgulara ulaşılmıştır.

4.2.1. Odak Grubun Uygulanan Ulaştırma Politikalarının Sonuçları ve Etkileri ile Sorun Alanlarının Tespitine yönelik Değerlendirmeler

Odak Grup görüşmelerinde de, derinlemesine görüşmelerde toplanan veriler ile bir paralellik olduğu görülmektedir. Bu veri toplama tekniği ile toplanan verilerde de ağırlıklı olarak kamu yönetiminden diğer bir deyişle politika üreticilerinden “bir şeyler yapması” yönünde beklentinin hâkimiyeti hemen sezilmektedir.

Odak Grup Görüşmeleri esnasında toplanan verileri mikro ve makro seviyedeki tespitler olarak iki ana grup altında toplamak mümkündür. Mikro seviyede ağırlıklı olarak işletmelerin dış ticaret işlemlerinde ve ulaştırma-lojistik işlemlerinde karşılaştıkları uygulanan ulaştırma politikaları kaynaklı sorun alanları yer almaktadır. Makro seviyede ise, katılımcıların bugüne kadar edindikleri tecrübe ve aldıkları eğitime dayanarak ortaya koydukları sorun alanları yer almaktadır. Her iki seviyedeki verinin de ayrı ayrı çok kıymetli ve nitelikli olduğu anlaşılmaktadır.

Tablo 25: Odak Grup Görüşme Bulguları (1/3)

Konu Başlığı	Sorun Düzeyi		Hemfikir Olunan	Fikir Birliği Olmayan	Aykırı-Özgün
	Sorun Alanları				
1	Yasal düzenlemelerin güncelleştirilmesi	• Kurumlar arası eşgüdüm eksikliği, • Gümrük işlem hızı, • İzlek uzunluğu ve karmaşıklığı,	STK ve meslek örgütlerinin görüşleri yeterince alınmıyor	Mevzuatın farklı yorumlanması ve uygulanması	
2	İstikrar	• Mevzuat değişiklikleri, • Mal akışı, • Yabancı yatırımlar,	--	--	
3	Liderlik	Ulaştırma ve lojistik politikalarının üretilmesi, uygulanması ve değerlendirilmesi kapsamında bir lider kuruma ihtiyaç bulunmaktadır	Yerel yönetimlerce liderlik fonksiyonunu yerine getirilebilecektir.	--	

Tablo 25: Odak Grup Görüşme Bulguları (2/3)

Konu Başlığı	Sorun Düzeyi		Hemfikir Olunan	Fikir Birliği Olmayan	Aykırı-Özgün
	Sorun Alanları				
4	Liman	- Saha genişlemesi ihtiyacı, - Limanın önemi, - Yatırım ihtiyacı	- Özelleştirme, - Yerel dinamiklerle vizyon paylaşımı, - İşletme, hizmet sunum düzeyi	- Rekabet koşulları oluşmamıştır - Liman işletici şirketin vizyonu kent dinamikleri ile paralel değildir, - Lojistik faaliyetlerin liman dışına çıkarılması zorunluluktur.	
5	Yargı sisteminin uzmanlaşması	- Uzmanlık mahkemeleri, - Uzman yargı mensupları, - Süreçlerin uzunluğu,	--	--	
6	Trafik	Lojistik odakları ile ulaştırma bağlantıları yetersizdir	--	Yabancı plakalı kamyon taşımalarında haksız rekabet yaşanmaktadır	
7	Teşvikler	Teşviklerin genişletilmesine ihtiyaç vardır	Teşvik sisteminde adaletsizlikler bulunmaktadır.	Teşvik sistemi uluslararası yatırımcılara tanıtılmalıdır.	
8	İnsan Kaynakları	Yetişmiş insan kaynağı yetersizdir.	Meslek örgütleri yeterince aktif değildir ve üretilen politikalarda etkili olamamaktadırlar.	Meslek örgütleri kalifiye insan kaynağı yetiştirmede daha belirleyici olmalıdır.	
9	Planlama eksikliği/yokluğu	Bütünsel, uzun vadeli planlama eksikliği	--	İl genelini veya bir bölümünü kapsayan özel gümrük ve ticaret bölgesi ilan edilmesi.	
10	Gümrük İşlemleri	Karmaşık ve izleklerin uzunluğu	--	Mevzuat farklı şekillerde yorumlanmaktadır.	
11	Üstyapı	Depolama tesislerinin şehirde plansız ve dağınık şekilde yerleşimi maliyetleri artırmaktadır.	--	Organize sanayi bölgeleri yetersizdir.	
12	Psikolojik Değişkenler	Beklentilerin gerçekleşmemesi nedeniyle, oluşan umutsuzluk.	Lider beklentisi	--	

Odak Grup Görüşmelerinde her iki oturumda da tüm katılımcıların hemfikir oldukları konuların en başında yasal düzenlemelerin güncellenmesi yer almaktadır. Yasal düzenlemelerin acilen ulaştırmanın, lojistik işlemlerin ve ticaretin önünü açacak şekilde güncelleştirilmesinin gerekliliği dile getirilmektedir. Katılımcılar, derinlemesine görüşmelerde olduğu gibi yasal düzenlemelerin yenilenmeden çağdaş bir lojistik merkez oluşturulamayacağına dair inançlarını ortaya koymuşlardır.

Odak grup görüşmelerinde, derinlemesine görüşmelerde ortaya konulmayan bir sorun alanı yasal düzenlemelerin hemen arkasından yine fikir birliği içinde ortaya konulmuştur. Bu kapsamda katılımcılar öncelikle "*istikrar*" vurgusu yapmışlardır. Makro pencereden bakıldığında esasında bu konunun öncelikle ve geniş katılımıla ortaya çıkmasının şaşırtıcı olmadığı düşünülmektedir. Katılımcılar yasal düzenlemelerden sonra en önemli sorun alanının istikrar olduğunu, istikrar sağlanmadan yabancı-yerli yatırımcının yatırıma yönelemeyeceğini belirtmişlerdir. Bu nedenle ticari aktörlerin önünü göremediği bir ortamda lojistik bir merkezin işlevsel olamayacağı söylenmiştir. Bu noktada istikrar terimi ile sadece siyasi-idari anlamda bir belirlilik durumu kast edilmemiştir. Yük akışına yönelik istikrarın olmayışının bölgesel anlamda lojistik merkez olarak bir limanın veya bölgenin oluşturulmasının önünde bir engel olarak görülmüştür.

Aynı zamanda istikrarın en fazla önem taşıdığı konulardan birisi de yasal düzenlemelerde istikrar olarak görüşmelerde karşımıza çıkmaktadır. Sık sık değişen mevzuat bir üstünlük değil aksine bir zayıf taraf olarak görülmektedir. Bu noktada bir katılımcının Japon yatırımcının yatırım kararı öncesinde kendisine sorduğu ilk sorunun "...*kanunun değişme olasılığı var mı?*" olduğunu belirtmesi bu konuda "güvence" istemesi ve aldığı cevap üzerine yatırımdan vazgeçmesi bir örnek olay paylaşılmıştır. Özetle yatırımcının önünü görmesinin çok önemli olduğu konusunda bir fikir birliği mevcuttur.

Odak Grup görüşmelerinde derinlemesine görüşmelere benzer şekilde meslek örgütlerine yönelik eleştiriler yer almıştır. Bu kapsamda, yasal düzenlemelerde meslek örgütleri vasıtasıyla görüş ve önerilerinin yeteri kadar alınmadığı, düzenlemelerin "saha"ya inilmeden masa başından hazırlanarak uygulandığı önemli bir sorun alanı olarak gündeme getirilmiştir. Yine benzer biçimde, kanunların kullanıcıyı potansiyel olarak suçlu gören bir anlayış ve yaklaşımla hazırlandığı dile getirilmiştir. Söz konusu bu anlayışa yönelik benzer eleştiriler,

derinlemesine görüşmelerde de katılımcıların hemfikir oldukları bir konu olarak karşımıza çıkmıştır.

Odak Grup görüşmelerinde limanın işletilmesi kaynaklı sorun alanları da gündeme getirilmiştir. Lojistik bir merkez olma yönünde limanın önemi ve kilit konumu teyit edilmiştir. Limanın verimli ve hızlı işletilmesi hedef, bunun eksikliği ise sorun alanı olarak dile getirilmiştir. Uygulanan ulaştırma politikalarından bir tanesi olan liman özelleştirmelerinin bu hedefe yönelik olarak ne denli bir katkı sağladığı konusunda fikir ayrılıkları tespit edilmiştir. Her iki odak grup görüşmesi oturumunda da limanın işletilmesi konusunda eleştirilerde fikir birliği varken liman özelleştirmelerinin bu sorun alanlarına çözüm olabilme potansiyeline yönelik farklı fikirler mevcuttur.

Bir grup katılımcı, liman özelleştirmesinin limanın verimliliğine ve etkinliğine katkı sağlamadığını artan ticaret hacmi nedeniyle zaten bugünkü elleçleme rakamlarına ulaşılacağını, benzer yatırımları TCDD'nin de elde ettiği kar ile gerçekleştirebileceğini belirtmişler, dolayısıyla liman özelleştirilmesinden beklentilerinin gerçekleşmediğini, lojistik bir merkezin kilit noktası olan bir limanın daha farklı bir vizyon ile işletilmesi gerektiğini ifade etmişlerdir.

Bir diğer grup katılımcı ise, ulaştırma politikaları kapsamında liman özelleştirme politikalarının olumlu netice verdiğini, beklenen ve hedeflenen sonuçlara ulaşıldığını, özelleştirilen limanların verimliliğinin ve etkinliğinin üst seviyelere çıkarıldığını düşündüklerini söylemişlerdir. Ayrıca, liman özelleştirmelerinin lojistik merkez oluşturma politikalarını da destekleyen bir alt politika olması nedeniyle devamının bir zorunluluk olduğu yönünde fikir beyan etmişlerdir.

Farklı alt sektörlerden olan katılımcıların doğal olarak liman işleticisinden beklentileri de farklı olmaktadır. Oysa liman işleticisi önceki bölümde de bahsedildiği üzere verimlilik ve kar hedefli olarak büyümekte bölgesel beklenti ve hedeflere yönelik olarak pozisyon almamaktadır. Bu noktada, eleştirinin veya sorun alanının liman işletici kuruluş politikaları değil liman özelleştirme politikaları olarak belirlenmesinin gerekli olduğu gelecek dönem liman özelleştirmelerinde bu önemli bulgu dikkate alınarak özelleştirme modeli ve politikalarının belirlenmesinin önem taşıdığı düşünülmektedir.

Liman ile ilgili konulardan devam edilmesi gerekirse, limanın fiziki sınırlarının genişletilmesinin lojistik bir merkez olması hedefi doğrultusunda bir zorunluluk olduğu yönünde katılımcılar arasında fikir birliği mevcuttur. Bu kapsamda, liman

içinde yer alan kamu kurumlarının liman dışına taşınması, faaliyetine son verilen tesis arazilerinin kara terminali olarak liman sınırlarına dahil edilmesi gibi çözüm önerileri de katılımcılar tarafından dile getirilmiştir.

Diğer yandan yasal düzenlemelerin ve yasal düzenlemelerdeki istikrarın önemi dile getirirken, yasal düzenlemelerin yaptırımı konumunda bulunan mahkemelerin ihtisaslaşmasının yeterli olmadığı belirtilmiştir. Deniz, sigorta, ticaret ve gümrük ihtisas mahkemelerinin ve bu konularda uzmanlaşmış avukatların eksikliği nedeniyle mahkemeye intikal eden davaların fazlasıyla uzadığı bu nedenle özellikle yabancı yatırımcıların çekingen davranmalarına bu durumun neden olduğu saptamasında bulunulmuştur.

Diğer yandan, adalet sisteminin etkinliği, tarafsızlığı ve lojistik-ulaştırma konularında uzmanlaşmış olması hem yabancı hem de yerli yatırımcı için çok önemli ve yatırım kararında etken olduğu belirtilmiştir. İhtilafların uzman ve tarafsız mahkemelerce çok kısa sürede karara bağlanmasının ne denli önemli olduğu bu çerçevede ihtisas mahkemelerini önemsedikleri tekrar tekrar katılımcılar tarafından dile getirilmiştir. Bu kapsamda, gümrük ihtisas, deniz ihtisas, lojistik ihtisas mahkemelerinin zorunlu olduğu belirtilmiştir.

Sektör, üniversiteler ve barolar arasında bu anlamda bir işbirliğine duyulan ihtiyaca karşılık olarak hukuk fakültelerinin ders müfredatı ile barolar tarafından öncelikle meslek hayatının başında bulunan avukatların bu konulara yönlendirilmelerinin sağlanması meslek örgütlerinin organize etmesi gereken bir politika önerisi olarak sunulmaktadır.

Türkiye’de hemen hemen her zaman tartışma konusu olan “teşvikler” konusu odak grup görüşmelerinde de gündeme gelmiştir. Ulaştırmanın ana gider kalemlerinden bir tanesi olan yakıt konusundaki teşviklerin genişletilmesi gerekliliği ve adilliğine yönelik eleştiriler beklenen şekilde görüşmelerde yer almıştır. Özellikle havayoluna sağlanan vergisiz akaryakıtın eşitlik ilkesine aykırı olduğu ve haksız bir rekabete yol açtığı katılımcılar tarafından dile getirilmiştir.

Akaryakıt fiyatlarının Türkiye’ye göre ucuz olduğu, İran gibi ülkelerden giriş yapan yabancı kamyonların yurtiçinde yaptıkları taşımaların haksız bir rekabete yol açtığı odak grup görüşmelerinde dile getirilmiştir. Örnek olarak Portekiz’de kurulu bulunan bir işletmenin Portekiz plakalı kamyonların Azerbaycan ve İran’dan yaş üzümleri Mersin Serbest Bölgesine taşıyarak buradan Portekiz’e denizyolu ile gönderilmesi gösterilmiştir. Bu operasyonda İran veya Azerbaycan’dan alınan akaryakıt ile yurtiçinde yapılan taşımaların haksız rekabete yol açtığı belirtilmiştir.

Yetişmiş insan gücü eksikliği bir diğer sorun alanı olarak odak grup görüşmelerinde gündeme getirilmiştir. Üniversiteler ile yeterince işbirliği yapılamaması, meslek örgütlerinin bu konuda görece pasif kalmaları eleştiri ve sorun alanı olarak katılımcılar tarafından dile getirilmiştir. İş gücü eksikliğinin sadece beyaz yakalı olarak ifade edilen kesimde değil mavi yakalı iş görenlerde de mevcut olduğu eklenmiştir. rnek olarak, hem pazarlama uzmanı hem de vinç operatörüne ihtiyaçın aynı seviyede bulunduğu belirtilmiştir.

Katılımcılar tarafından limanların ve liman şehirlerinin ve bu özelde Mersin'in çağdaş bir lojistik merkez olabilmesinin büyük çaplı ve uzun vadeli planlamalar ile gerçekteşebileceği ifade edilmiştir. Bu kapsamda, tüm şehri kapsayacak planlamada liman tesislerinin genişlemesi ve "lojistik limanı" olarak yeniden planlanması, bağlantı yolları, demiryolu altyapısı, rıhtım, elleçleme altyapısının, bilgi sistem yönetiminin bütünsel bir planlama ile düzenlenmesinin gerekliliği gündeme getirilmiştir. Ayrıca bir lojistik kanunu ve Mersin ilini kapsayacak bir tür özel serbest bölge uygulamasının da gerekli olduğu fikrini katılımcılar savunmuşlardır.

Bu çerçevede Mersin zelinde Mersin Lojistik Platformu tarafından bir yol haritası olarak özel bir firmaya hazırlatılan "Mersin Lojistik Strateji Planı" benzer bir amaca hizmet etmektedir. Ancak katılımcılar tarafından önerilen plan kamu yönetimi tarafından onaylanan ve yatırımların yönlendirildiği tarafları zorlayıcı bir ana plandır.

Liman ve gümrük işlemlerinin hızlandırılmasının gerekliliği vurgulanmıştır. Bu kapsamda liman ve gümrük işlemlerinde kâğıtsız bilgisayar ortamında işleme yönelik beklentiler ise önemle dile getirilmiştir. rnek olarak, bir kamyonun bir günde 3 sefer yapacak şekilde sürecin hızlandırılmasına yönelik hızlandırıcı tedbirlerin alınması, gecikmeye neden olan etkenlerin belirlenerek giderilmesi ve gereksiz işlemlerin ortadan kaldırılmasının gerekliliği paylaşılmıştır.

Ayrıca, ilginç bir saptama olarak karşımıza çıkan konu ise gümrük müdürlükleri arasındaki farklı uygulamalardır. Aynı bakanlığa bağlı ve aynı mevzuata tabi işlemlerde farklı uygulamalar olduğunun ifade edilmesi dikkate değer bulunmuştur. Söz konusu farklı uygulamaların kanun ve yönetmeliklerin farklı yorumlanmasıdan doğan farklar olduğu düşünülmektedir.

Diğer bölümlerde de sıkça belirtilen bir diğer sorun alanı ise liman ile karayolu (zellikle otoyollar) arasındaki bağlantı yollarının yetersizliği olarak karşımıza çıkmaktadır. Bu noktada, otoyollardan çıkan çekicilerin şehir içi trafiğine girmeden doğrudan limana ulaşmalarının sağlanması zaman kazanılması bakımından önemli görülmüştür. Bu konuda öneri olarak, ulaştırma ve lojistik

faaliyetlerinin yoğun olarak gerçekleştirildiği bölgelerin (liman, depolama tesisleri, CFS tesisleri, tır parkları vb) turizm teşvik bölgelerine benzer şekilde “özel ulaştırma yatırım bölgesi” olarak tanımlanması ve özel mevzuata göre yönetilmesi, yatırımlarında bu mevzuata göre planlanmasının gündeme getirilmiştir. Mersin özelinde genel olarak ulaştırma ve lojistik faaliyetlerin yoğunlaştığı Mersin doğusunun bu şekilde özel lojistik bölge ilan edilerek mevzuat olarak diğer bölgelerden ayrılması, altyapının yerel yönetimlerin kısıtlı bütçelerinden değil merkezi bütçeden karşılanması önerilmiştir. Ayrıca, çok büyük ana planların hayata geçirilmesindeki zorluklar dikkate alınarak daha bölgesel ve küçük ölçekli bölgelere yatırımların kaydırılabileceği böylelikle ulaştırma ve lojistik altyapısının kısa sürede güçlendirilebileceği savunulmaktadır.

Liman işletmesine yönelik olarak lojistik uygulamaların ve gümrük işlemlerinin olabildiğince liman dışındaki sahalarda gerçekleştirilmesinin hem limanın kıymetli arazisinin sadece liman hizmetlerinde kullanılmasını bu sayede verimliliğinin artırılmasını hem de araçların liman içi hareketlerinin azaltılmasını sağlayacağı belirtilmiştir.

Gümrüklü ve gümrüksüz depolama tesislerinde büyük bir plansızlığın hakim olduğu, depolama tesislerinin şehrin çeşitli yerlerine dağıldığı, bu plansızlığın bir sonucu olarak çekicilerin şehrin birçok yerine girmek zorunda kaldıkları hem zaman kaybı hem de şehir içi trafiğini olumsuz etkilediği dile getirilmiştir. Bu dağınıklığın daha önce bahsedilen “özel ulaştırma yatırım bölgesi” veya halen çalışmaları Mersin’de devam eden Organize Lojistik İhtisas Bölgesi ile çözülebileceği söylenmiştir.

Odak grup görüşmelerinin tamamında katılımcıların hemfikir oldukları konuların bir tanesi de genel anlamda kamu açısından ulaştırma ve lojistik probleminin yönetiminde eksiklik olduğu değerlendirmesidir. Hatta bazı katılımcılar tarafından “en önemli sorun” olarak tanımlanan bu sorun alanı aslında daha önceki bölümlerde tartışılan, mevzuatın eksikliği, karmaşıklığı, izleklerin (prosedürlerin) uzunluğu, kamu kurumları arasındaki eşgüdüm eksikliği, plansızlık olarak tanımlanan diğer sorun alanlarının genel olarak ifade edilmesi olduğu düşünülmektedir.

Genel olarak katılımcılarda ve dolayısıyla temsil ettikleri araştırma evreninde girişte de belirtildiği gibi kamu yönetiminden beklenti, gerçekleşmeyen bu beklenti sonucu bir düş kırıklığı ve sonrasında bir umutsuzluk hali olduğu görülmektedir.

Görüşmeler sırasında sık sık meslek örgütlerinin bir bölgenin çağdaş bir lojistik merkez olması yolunda çok önemli belirleyiciler oldukları dile getirilmiştir. Meslek örgütlerinin bu yönde daha etkili çalışmalarda bulunmaları, kanun ve politika üretici birimlerin kararları üzerinde daha belirleyici olmalarının bir zorunluluk olduğu paylaşılmıştır. Bu hedefler doğrultusunda, meslek örgütlerinin çeşitli seviyede işbirliğine gitmelerinin lojistik merkez oluşturma yönünde önemli bir politika olabileceği, bu anlamda öncelikle bölgesel olarak meslek örgütlerinin işbirliği yapmaları gerektiği dile getirilmiştir. Bölgeselden kastedilenin açıklanmasının istenmesi üzerine, sadece coğrafi olarak komşu veya yakın bölgelerin değil çok farklı coğrafyalardaki meslek örgütlerinin de kast edildiği eklenmiştir. Örneğin MTSO ile Kahire Ticaret ve Sanayi Odası veya Brezilya'da bir başka meslek örgütü ile işbirliği alanlarının sürekli aranmasının gerekliliğinin yanında elbette komşu coğrafyalar olan Konya, Adana, Kayseri meslek örgütleri ile de işbirliklerinin lojistik merkez hedefi doğrultusunda ön planda tutulmasının bir zorunluluk olduğu düşünülmektedir.

Lojistik merkez hedefi doğrultusunda işbirliğinin önemi ortada iken bir diğer görüş de işbirliğinin elbette önemli olduğu ancak "liderlik" olmadan bu hedefe ulaşmanın mümkün olmadığı yönündedir. Bir kurumun ki bunun bir kamu kurumu olmasının bir zorunluluk olduğu katılımcılar tarafında dile getirilmektedir. Lojistik merkez yolunda tüm faaliyetlerin planlanması, yönlendirilmesi ve gerçekleştirilmesi faaliyetlerini yürütülecek olan lider kurumun ise belediyeler veya bir bakanlık olması gerektiği katılımcılar tarafından dile getirilmiştir.

Organize sanayi bölgelerinin son derece önemli olduğu ve lojistik merkez için doğru kullanıldığı ve yönlendirildiği takdirde belirleyici bir rolü bulunduğu katılımcılar tarafından gündeme getirilmiştir. Küçük ve orta çaplı üretimlerin bu bölgelerde toplanması ve gelişmiş ulaştırma - lojistik altyapısının yanında lojistik ihtisas bölgeleri ve liman gibi merkezlerle bağlantıları ile üreticilerin maliyetlerinin düşürülerek rekabet, üretim ve istihdam kapasitelerini artırabileceği, aynı zamanda şehiriçi trafiğinin rahatlatılabileceği belirtilmiştir.

Yabancı yatırımcıların bölgesel anlamda yatırımlarının artırabilmesi maksadıyla Türkiye'de uygulanan teşvik sisteminin uluslararası seviyede reklamının ve tanıtımının yapılması da katılımcılar tarafından bir politika önerisi olarak gündeme getirilmiştir.

Görüşmelerde ortaya çıkan en önemli konulardan bir diğeri ise kabotaj taşımacılığının geliştirilmesine olan ihtiyaçtır. Lojistik bir merkez olma vizyonuna ulaşmada kabotaj taşımacılığının teşvikinin gerekli olduğu katılımcılar tarafından dile

getirilmiştir. Lojistik merkezin kabotaj yolu ile getirilen taşımaların transit yük olarak lojistik merkez olarak tasarlanan bölgeden demir veya karayoluna aktarılarak taşınması bir politka olarak önerilmiştir. Bu kapsamda bir lojistik işletmesi tarafından Marmara limanlarından denizyolu ile Mersin'e buradan da demiryolu ile Irak, İran ve Gürcistan'a taşınması projelendirilmiştir. Benzeri projelerin teşvik edilmesi ve taşıma sistemleri arasında yük geçişlerinin kolaylaştırılması bir politika önerisi olarak gündeme getirilmiştir.

Bu politika önerisine paralel olarak, uzak mesafeli taşımalarla ulaşılabilen ve Türkiye'nin ihracat yaptığı Rusya ve ABD gibi ülkelerde lojistik merkezler oluşturularak bu merkezler vasıtasıyla taşımaların birleştirilmesi önerilmektedir.

Demiryollarının serbestleşmesi çalışmalarının yanında, TCDD'nin yönetsel ve mevzuat olarak güncelleştirilmesi, kombine taşımacılık ve uluslararası rekabette milli işletmelere destek olacak şekilde yepilandırılması ve tüm işlemlerin basitleştirilmesi de önemli bir politika önerisi olarak dile getirilmiştir.

Odak Grup görüşmelerinde elde edilen verilere genel olarak bakmak gerekirse öne çıkan kavramların liderlik ve istikrar olduğu söylenebilir. Katılımcılar tarafından lojistik merkez vizyonuna yönelik olarak bir liderlik eksikliği olduğu, bir kurumun bu anlamda liderliğine son derece ihtiyaç duyulduğu ayrıca bu liderlikle birlikte yasal düzenlemelerde ve uygulamalarda istikrarın önemine vurgu yapılmıştır.

4.3. GÖZLEM BULGULARI

4.3.1. Yurt İçinde Gerçekleştirilen Gözlem Bulguları

Uygulamaya yönelik detaylar tezin uygulama bölümünde yer almaktadır.

4.3.1.1. Gümrük Müşavirliği Firması Gözlem Uygulaması

Yüzyüze derinlemesine görüşmelerde de sorun alanı olarak öne çıkan, yasal düzenlemeler ve bunun içinde gümrük mevzuatlarının belirleyici rolü Gözlem uygulamalarında da tespit edilmiştir. Şöyle ki, yasal düzenlemelerden doğan işlemlerin ve hazırlanması gerekli belgelerin çokluğu ve birden fazla kurum ve makam tarafından onay-izin zorunluluğu en başta gümrük beyannamesinin açılmasından itibaren oldukça yüksek hacimli olduğu düşünülen bir iş yükü ile

ihracatçıyı ve aracı kurum olarak gümrük müşavirini-acentayı karşı karşıya bırakmaktadır.

Söz konusu olan, bu iş yükü zaman kaybı ve maliyet olarak işletmeye yansımaktadır. Uluslararası işletmeler ile rekabette zorlanan küçük ve orta boy ihracatçı işletmeler için bu durum önemli bir sorun alanı olarak karşımıza çıkmaktadır. Farklı bakanlıklara bağlı kurumlardan alınması gereken izinler ve onaylar gibi ilave işlemler ihracatçı/ithalatçı açısından aşılması gereken önemli bir engeldir.

İlave olarak bahsedilen bu işlemlerin bir çoğunda fiziksel olarak kağıdın işlem görüyor olması elektronik ortamda tüm işlemlerin yapılamaması da bir diğer sorun alanı olarak tespit edilmiştir. İşlem gören resmi belgeleri işlem yapacak ilgili noktalar arasında dolaştırmak için aracı kurum çalışanları ve araçları da şehir içi trafiğine ilave bir yük getirmektedirler. İlgili kurumların şehrin çeşitli yerlerine dağılmış olması bu işlemi daha da zor hale getirmektedir. Bu durum bir taraftan kendisi bir sorun alanı iken diğer taraftan başkaca sorun alanlarının da tetikleyicisi olarak karşımıza çıkmaktadır. Gümrük ve Ticaret Bakanlığı tarafından projelendirilen ve uygulama aşamasında olan “Tek Pencere” sistemi bu sorun alanının ortadan kaldırılmasını hedeflemektedir.

Gümrük müşavirliği firmasında gerçekleştirilen gözlem uygulamasında tespit edilen bir diğer sorun alanı da gümrük işlemlerinin kamu tarafındaki çalışma saatleridir. Dünya ticareti haftanın her günü 24 saat devam eden bir faaliyet sahasıdır. Kesintiye, gecikmeye ve hataya bu sahada yer yoktur. Ancak çok esnek olmayan bir gümrük kamu çalışma saatlerinin dış ticaret işletmelerini rekabet anlamında zorlamakta olduğu görülmüştür. Gümrüğün fazla mesai yaparak işlemleri tamamlaması için dış ticaret işletmesi tarafından mesai ücreti yatırılması zorunludur. Teorik olarak bu sistem işler görünmekle birlikte uygulamada, fazla mesai ücretinin yatırılması ilave bir iş yükü ve zaman kaybı olarak karşımıza çıkmaktadır. Ayrıca, yapılan işlemin ekonomik değeri ile birlikte değerlendirildiğinde tek bir işlem için ilave ödeme yapmak işletme açısından karlı bulunmamakta bu nedenle parasal olmayan bedel olarak zaman kaybı tercih edilmektedir.

Gümrüklerde halen uygulanmakta olan bu mesai sistemi yerine 24 saat esasına göre çalışan vardiyalı bir gümrük sistemi veya meslek örgütleri tarafından oluşturulacak bir sandıkta toplanacak para ile mesai ücretlerinin aylık olarak ödenmesi gibi diğer seçeneklerinin de değerlendirilmesinde büyük yarar olacağı düşünülmektedir.

Diğer yandan gözlem uygulamasında tespit edilen görüşmelerde öne çıkan bir diğer sorun alanı da ithalat mallarının muayene ve numune alma işlemlerindeki zaman kayıplarıdır. Gümrük idaresi tarafından belirlenmiş bir risk yönetim sistemi vasıtasıyla kaçakçılık ve yasadışı malların yurda girişinin engellenmesi kapsamında mükelleflerin yazılı beyanlarına uygunluğunu tespit etmek amacıyla ithal malları tam, kısmi veya haricen muayene yöntemlerinden bir tanesi ile denetlenmektedir. Bu muayeneler belirli bir risk yönetimi politikası doğrultusunda gerçekleştirilmekte olmasına rağmen görevli memurların, gümrük müşavirliği temsilcisinin beklenmesi, konteynerin muayene sahasına taşınması, açılması ve yeniden yerleştirilmesi gibi işlemler nedeniyle gecikmelere neden olduğu gözlemlenmiştir.

Gümrük müşavirliği işletmesinde gerçekleştirilen gözlemde toplanan verilerden sonuncusu ise gümrük işlemlerinin liman sahası içinde yapılıyor olmasının son derece kıt ve buna paralel kıymetli olan liman arazisinin verimli kullanılmadığına yönelik verilerdir. Gümrük işlemlerinin liman sahası içerisinde gerçekleştirilmesinin liman içinde mevcut trafik yoğunluğunu daha da artırdığı, liman içinde fazladan araç ve şahısların girişine neden olduğu dolayısıyla limanın daha etkin ve verimli çalışmasının önünde bir sorun alanı olarak bulunduğu belirtilmiştir. Ayrıca, gümrük işlemleri için ayrılan saha limanın ana fonksiyonlarına ayırmak zorunda bulunduğu alanın kısıtlanmasına neden olmaktadır. Dahası, iş emniyeti açısından da sorun alanı olduğu düşünülmektedir.

Gümrük ve Ticaret Bakanlığı son dönemde geliştirilen projelerin söz konusu sorun alanlarına çözüm olabileceği yönünde olumlu düşünceler de gözlemlenmiştir.

Ayrıca, 28 Mart 2013 tarihinde “Gümrük Kanunu ile Bazı Kanun ve Kanun Hükmünde Kararnamelerde (KHK) Değişiklik Yapan Kanun Tasarısı”, TBMM Genel Kurulu’nda kabul edilerek, yasalaşmış ve 11 Nisan 2013 tarihinde Resmi Gazete’de yayınlanarak yürürlüğe girmiştir. Gümrük işlemlerinin basitleştirilmesi ve hızlandırılması kapsamında yapılan çalışmaların devam ettirilmesinin de önemi ortadadır.

4.3.1.2. Bir İşletmenin Yükleme-Boşaltma Saha Operasyonları Gözlem Uygulaması

Bir işletmenin yükleme-boşaltma sahaları/operasyonlarında gerçekleştirilen gözlem uygulamalarında ise, ihracat yüklerinin yüklemeye hazır hale getirilmesi süreci gözlemlenmiştir.

Bu süreçte üretim noktalarından söz konusu yükleme merkezine getirilen yüklerin konteynerize edilmesi sağlanmaktadır. Bu nokta basit görünmekle birlikte ihracatçıya katma değer sağlanan bir merkez olarak da karşımıza çıkmaktadır. Şöyleki, bu noktada ihracat yükleri en verimli şekilde konteynerlenerek navlun bedeli düşürülmektedir. Ayrıca, özellik arz eden ve dolayısıyla özel elleçleme ekipmanına ihtiyaç duyan yükler (boru vb) bu sahada elleçlenebilmektedir. Bu sayede küçük hacimde ihracat yapan işletmelere düşük maliyet ile çözüm sunulabilmekte, uluslararası rekabet üstünlüğü yakalaması sağlanabilmektedir. Çok basit görünen bu lojistik hizmetin bile ihracatçıya katma değerinin oldukça fazla olduğu düşünülmektedir.

Gözlem uygulamasının bu aşamasında, daha önce gerçekleştirilen derinlemesine görüşmelerde de katılımcılar tarafından gündeme getirilen kullanılmış elleçleme ekipmanı (iş makinası) ithalatı konusundaki sınırlamaların bir politika olarak, sonuçlarının görülmesi hedeflenmiştir. Fiziksel altyapı, insan işgücü ve diğer bileşenler tamam olmasına rağmen yeterli miktarda elleçleme ekipmanı (iş makinası) olmaması nedeniyle yüklerin konteynerlenmek üzere bekletildikleri veya ithalat yüklerinin konteyner içinde bekletildikleri gözlemlenmiştir. Ayrıca, özellik arz eden bazı yükler için (boru vb) gerek duyulan ekipmanlara işletmeci tarafından bütçe ayrılamaması nedeniyle (bütçenin önemli bir bölümünün kullanılmamış ve bu nedenle yüksek maliyetli ekipman alımına ayrıldığı ifade edilmiştir) "ilkel" olarak tanımlanabilecek yerinde geliştirilen çözümlerle özellik arz eden yükler elleçlenmeye çalışılmaktadır. Bu da, lojistikte en önemli değerlerden bir tanesi olarak tanımlanabilecek zamanın kayıp olmasına neden olmaktadır.

İşletmeci tarafından maliyeti karşılanmak suretiyle ana demiryolu hattına bağlantı yolu döşenmiştir. Bu sayede üretim noktasından karayolu ile bu noktaya taşınan yükler gemiye kadar demiryolu ile taşınabilmektedir. Bu noktada konsolidasyon yapılarak birim taşıma maliyeti de asgariye indirilmektedir. Gözlem uygulamasının konusunu oluşturan mermer ihracat yükü açısından bu durum ulaştırma kaleminde maliyet tasarrufu sağlamaktadır. Ancak, benzer bir demiryolu hattı çekilmesi işleminin mermerin çıkarıldığı ocak bölgesinde de yapılmamış olması bir eksiklik olarak karşımıza çıkmaktadır. Bu nedenle, ocaktan çıkarılan mermer yükü karayolu ile sahaya taşınmaktadır.

Bu aşamada gözlemlenen bir diğer konu ise işletmeci/yatırımcıların bilgi eksikliğidir. Derinlemesine görüşme yapılan mermer ihracatçısı bir katılımcı tarafından demiryolu ana şebekesine bağlantı yolu çekilmesine (maliyeti ihracatçı

tarafından karşılanmak üzere) izin verilmediği yönündeki ifadesi bu konuda yatırımcıların yeterince bilgi sahibi olmadıklarının bir göstergesi olduğu düşünülmektedir.

4.3.1.3. Mersin Uluslararası Limanı Gözlem Uygulaması

Mersin Uluslararası Limanında gerçekleştirilen gözlem uygulamaları iki ana bölüm halinde gerçekleştirilmiştir. Birinci bölümde, kağıt üzerinde devam eden işlemler (gümrük işlemleri vb) takip edilmiştir. Gözlem uygulaması gerçekleştirilen gümrük müşavirliği firmasında açılan beyanamenin hareketi liman içinde de takip edilerek sürecin tamamının gözlemlenmesi amaçlanmıştır. Bu sayede derinlemesine görüşmelerde katılımcıların sıklıkla söz ettikleri gümrük ve liman kaynaklı sorun alanlarının yerinde gözlemlenmesi hedeflenmiştir.

Gözlem uygulamasının diğer bölümünde ise limanda fiili olarak yürütülen işlemler gözlemlenmiştir. Bu bölümde, ocaktan çıkarılarak kamyonu yüklenen mermer yükünün sevk edildiği yükleme sahasından limanda gemiye yüklenene kadar ki süreçler gözlemlenmiştir.

Gözlemin birinci bölümünde, gözlemlenen belge işlemlerinin son derece karmaşık ve iş gücü gerektiren işlemler olduğu açıkça görülmektedir. Kamu-özel farklı birimlerden alınması gereken izin ve onaylar bu işlem makamlarının birbirlerine olan mesafeleri işlemleri daha da zorlaştırmaktadır. Bu noktadaki işlemlerinde uzunluğu zaman kaybına neden olmaktadır.

Limana gözleminde tespit edilen bir diğer sorun alanı ise gümrük idaresi tarafından gerçekleştirilen fiziki muayeneler konusunda olmuştur. Bu sorun alanı derinlemesine görüşmeler esnasında da katılımcılar tarafından dile getirilen bir sorun alanıdır. Gözlem uygulaması esnasında da derinlemesine görüşmelerde dile getirilen konuların tespit edilmesi şansı bulunmuştur. İthalat mallarının muayene ihtiyacı hasıl olduğunda zaten yeterince karmaşık ve zaman alıcı işlemlere bir yenisinin daha eklendiği görülmektedir. Muayene işleminin kamu özel farklı kurumlardan katılımcılar ile gerçekleştiriliyor olması da söz konusu uygulamanın daha da karmaşık hale gelmesine neden olmaktadır.

Öte yandan, Liman Otomasyon Sistemi (TOS) kapsamında yapılan çalışmalarda tesis edilen kablosuz geniş yerel alan ağı projesi ile operasyonda el ve araç terminalleri kullanılmaya başlanmıştır. Bu sayede, tüm operasyonlar ve yük

hareketleri internet üzerinden gerçek zamanlı olarak yetkilendirilmiş kullanıcılar tarafından takip edilebilmektedir.

Gözlem esnasında Mersin limanında Ro-Ro terminaline yönelik yapılan yatırımlarda tespit edilmiştir. Modernize edilen rampalar, ekipmanlar ile Ro-Ro ihraç yüklemelerinde vergisiz akaryakıt uygulamasının da geniş TIR filosuna sahip Türkiye'nin uluslararası rekabetine katkı sağlayacağı değerlendirilmektedir. Buna ilave olarak Mart 2011 tarihinden itibaren İstanbul, Gebze ve İzmir'den sonra Otomotiv İhtisas Gümrüğü uygulaması ile bölgesel anlamda hizmet çeşitliliğini ortaya koymaktadır.

Ayrıca yine gözlemlerde demiryolu yükleme terminali ve reefer konteyner terminalinin özelleştirme sonrasında yapılan yatırımlar ile kapasite ve hizmet niteliği açısından geliştirildiği bildirilmiştir.

Diğer yandan liman işleticisi tarafından orta ve uzun vadede geliştirilen projelerde paylaşılmıştır. Öncelikle, liman artalanındaki şehirlerde kara terminaleri oluşturulması planlanmaktadır. Bunun örneği Ankara Sincan 1. organize Sanayi Bölgesinde oluşturulan Kara Limanı (Dry Port) olarak ifade edilen terminaldir. Proje kapsamında Kayseri ve Gaziantep'de de benzer tesisler planlanmaktadır. Liman işleticisi bu proje ile hem müşteri hizmet düzeyini artırmak istemekte hem de diğer limanlara karşı rekabet üstünlüğü hedeflemektedir.

4.3.1.4. Mersin Liman Koordinasyon Kurulu Toplantı Gözlem Uygulaması

Mersin Liman Faaliyetleri Koordinasyon Kurulu Toplantılarına yönelik olarak gerçekleştirilen gözlem uygulamalarında toplanan verilerin genel anlamda diğer veri toplama teknikleri ile toplanan veriler ile paralel oldukları ilk aşamada söylenebilir. Lojistik bir merkez olarak limanın ve liman şehrinin tüm paydaşlarının bir masa etrafında Liman Mülki Amiri başkanlığında toplanarak sorun alanlarının ve çözüm önerilerinin tartışılmasının önemli bir veri kaynağını ortaya çıkardığı düşünülmektedir.

Söz konusu toplantılara yönelik gerçekleştirilen gözlem uygulamalarında öncelikle tespit edilen sorun alanı "kurumlararası eşgüdüm eksikliği" olarak ifade edilebilir. İştirak edilen ve gözlemlenen tüm toplantıların ana temasını giderilmeye çalışılan eşgüdüm eksikliği oluşturmaktadır. Zaten kurulun ana amacı da bu sorunu ortadan kaldırmaktır ve bu konuda son derece başarılı olduğu gözlemlenmiştir.

Katılımcılar arasında, katılımcılar ile kamu veya liman işleticisi şirket arasında üst düzeyde bir koordinasyon ve iletişimin sağlandığı açıktır.

Bu veri toplama aşamasında, diğer veri toplama aşamalarından farklı olarak katılımcılar tarafından gündeme taşınan yaşanmış örnek olayların derlenmesi sağlanmıştır. Bu şekilde toplanan veriler analiz edildiğinde, diğer yöntemler ile toplanan verilerde yer alan yasal düzenlemelere yönelik eleştirilerin ve gümrük uygulamalarına yönelik öneri ve eleştirilerin ön plana çıktığı görülmektedir.

Bu kapsamda, gümrük işlemlerinin karmaşıklığı ve zaman kaybının çok fazla olduğu konusu yine öncelikli olarak sıklıkla toplantı gündemine gelmiştir. Bu noktada yasal mevzuat ve bunun içinde gümrük işlemlerine yönelik eleştirilerin belirli bir sektörden değil sektörlerin tamamından geldiği görülmektedir. Ve hatta yasal düzenlemeleri uygulamaktan sorumlu kamu görevlisi konumundaki toplantı katılımcılarının da bu eleştirilere çoğunlukla iştirak ettiği söylenebilir.

Gümrük işlemlerinden sorumlu kamu otoritesi ile liman işleticisi şirket arasında bu konuda eşgüdümün üst seviyeye çıkarılması gerekliliği de elde edilen veriler arasındadır. İlk bakışta liman işleticisi ile gümrük idaresinin nasıl bir işbirliği ile yük akışını hızlandıracakları anlaşılamayabilir. Ancak söz konusu toplantılarda gümrük işlemlerinin gerçekleştirileceği fiziksel altyapıdan başlayarak yüklerin liman giriş-çıkışı ve gördüğü diğer işlemlere kadar bir çok konuda her iki kurumun yetki ve sorumluluklarının kesiştiği ve birlikte kazanabilecekleri işbirliklerinin yapılabileceği gözlemlenmiştir.

Toplantılarda ayrıca, gümrük işlemlerinin liman sahası içinde yapılmasına yönelik getirilen eleştirilerde bir fikir birliği tespit edilmiştir. Bu kapsamda aktarma ve tahliye ile gümrük işlemlerinin içiçe olamayacağı, gümrük işlemlerinin tahsis edilen liman dışında farklı bir alanda yapılmasının maliyet ve zaman tasarrufu sağlayacağı dile getirilmiştir.

Ayrıca CFS (Container Freight Station- Konteyner İşlem İstasyonu) işlemlerinin de liman dışında yapılmasının işlem süratini artıracığı ve maliyeti düşüreceği sık sık gündeme getirilmiştir.

Gümrük ve CFS işlemlerine yönelik tüm bu eleştirilere halen Mersin ilinde çalışmaları devam eden Lojistik Organize Sanayi Bölgesinin çözüm olabileceği, tüm gümrükleme, muayene, tespit, numune alma, CFS vb. işlemlerin söz konusu lojistik bölgesinde gerçekleştirilebileceği konusunda toplantı katılımcıları arasında görüş birliği bulunmaktadır.

Ayrıca, liman özelleştirmeleri kapsamında özelleştirilen İskenderun limanının Mersin limanı için rakip liman konumunda bulunduğu, söz konusu limanda altyapı yatırımları tamamlandığında iki liman arasındaki rekabetin gerek hizmet sunumu gerekse liman maliyetleri açısından ithalat ve ihracatçılara fayda sağlayacağı katılımcılar tarafından paylaşılmıştır. Diğer yandan bahsedilen bu rekabette gümrük başta olmak üzere yüke yönelik işlem yapan kamu kuruluşlarıyla en üst seviyede işbirliği içinde bulunan limanın rekabette bir adım öne geçebileceği de katılımcılar tarafından yapılan öngörüler arasında yerini almıştır.

Gözlem yapılan toplantılar boyunca çeşitli tarihlerde katılımcılar tarafından liman işleticisi şirketten operasyon anlamında beklentiler dile getirilmiştir. Bu kapsamda, elleçleme operasyonları, karayolu ve demiryolu ile intikal ettirilen yüklerin liman içindeki hareketleri konularında verimliliğin artırılması yönünde alınması gereken tedbirler de tartışılmıştır. Ayrıca, liman işleticisi şirket tarafından liman paydaşlarının tamamının özelde ve geneldeki tüm sorunları ile ilgilenilerek çözüm yolları aranmış tekrarının engellenmesi amacıyla alınacak önlemler belirlenmiştir.

Söz konusu toplantılarda en yoğun eleştiri gümrük idaresine yönelik eleştirilerdir. Gümrük işlemlerinin mesai saatleri ile kısıtlanmamasının çok önemli olduğu dile getirilirken 24 saat esasına göre çalışılması veya ortak bir havuza her gümrük işleminden kesilecek küçük miktarda para ile mesai saati sonrasında daima gümrük personeli bulundurulması gibi öneriler burada da sık sık gündeme getirilmiştir.

İlave olarak gözlemlenen toplantıların tamamında işletici şirket tarafından gerçekleştirilen, devam eden ve planlanan altyapı yatırımları hakkında tüm liman paydaşlarının bilgilendirilmesi sağlanmıştır. Böylelikle, karşılıklı olarak liman işleticisi ile kullanıcılar arasında daimi bir bilgi akış kanalının işletilmesi hedeflenmiştir.

Gözlemlenen Liman Faaliyetleri Koordinasyon Toplantılarının genel anlamda, liman uygulamalarına yönelik sorun alanlarının belirlenmesi, liman performansını ve verimliliğini olumlu yönde ivmelendirecek tedbir ve tertiplerin oluşturulmasının sağlanması, özel bir işletme tarafından işletilen limanın yönetimine kısıtlı olarak da olsa tüm paydaşların katılımının sağlanması açısından son derece yararlı olduğu düşünülmektedir.

4.3.1.5. Sempozyum, konferans ve Fuar Gözlem Uygulaması

Gerçekleştirilen gözlem uygulamasının bir diğer aşamasını Mersin ve Mersin limanına yönelik olarak gerçekleştirilen sempozyum, konferans ve fuarların gözlemlenmesi oluşturmuştur.

Söz konusu sempozyum, konferans ve fuarlarda araştırma konusuna yönelik olarak tek taraflı bir bildirim ile veriler toplanmıştır. Gözlem yapılan bu çeşit toplantıların bir bölümünde (Mersin I. Lojistik Sempozyumu, IV. Mersin Uluslararası Lojistik Konferansı, III. Uluslararası Akdeniz Ticaret ve Liman Kentleri Kongresi) doğrudan araştırma konusuna yönelik veriler toplanırken bir bölümünde (V. ve IV. Mersin Lojistik ve Transport Fuarı, III. Türk Deniz Ticareti Tarihi Sempozyumu, Avrasya Coğrafyasında Bölgesel Ekonomik Entegrasyonlar ve Türkiye Uluslararası Sempozyumu) doğrudan araştırma konusuyla ilgili olmamakla birlikte araştırmaya konu olan sorunun daha iyi anlaşılmasına yardımcı olacak yan verilerin toplanması sağlanmıştır. Uygulamanın nitel araştırmalarda kilit bir rol üstlenen araştırmacının kavrayışına olan katkısı da göz ardı edilemez. Bu sayede araştırma boyunca derlenen verilerin analiz ve yorumlanmasının daha geniş bir bakış açısı ile yapılabilirdiği düşünülmektedir.

Gözlemlenen söz konusu bilimsel toplantılarda derlenen veriler genel olarak Mersin ili ve limanının bir lojistik ve ticaret merkezi haline nasıl getirilebileceğine ilişkindir.

Bu anlamda çevre ülkeler ile işbirliği olanakları tartışılmıştır. Mısır ile ortak ticaret odası kurulması, Ro-Ro seferleri yapılması, AB-Mısır arasındaki işbirliği çalışmalarına üçüncü ülke olarak Türkiye'nin katılması gibi konularda fikirler ön plana çıkmıştır. Mısır ve İskenderiye'nin Türkiye ve Mersin için Afrika pazarına açılan bir kapı olarak görülmesinin gerekliliği de yine bu toplantılarda dile getirilen hususlar arasındadır.

III. Uluslararası Akdeniz Ticaret ve Liman Kentleri Kongresinde, Akdeniz ülkelerinin toplam dış ticaretlerinin sadece %14'ünü kendi aralarında yaptıkları, bu oranın artırılmasının coğrafi olarak birbirine yakın ülkelerin lojistik maliyetlerini düşürerek rekabet güçlerini artıracığı da belirtilmiştir.

Ayrıca önceki veri toplama aşamalarında da ortaya getirilen "gümrük işlemlerinin hızlandırılması" konusu bir sorun alanı olarak bu bilimsel toplantılarda da katılımcılar tarafından dile getirilmiştir. Benzer biçimde altyapı eksikliklerinin

tamamlanması, uluslararası düzeyde lojistik merkezlerin kurulmasının gerekliliği de toplantı gündeminde öne çıkan konulardır.

Diğer taraftan lojistik bir merkezin sadece uygulanan başarılı ulaştırma politikaları ile oluşturulamayacağı gerçeğinden hareketle başarılı ulaştırma politikalarının yanında başarılı ticaret politikalarının da uygulanmasının önemi dile getirilmiş, Hong Kong, Dubai ve Rotterdam gibi liman şehirleri “Ticaret Aktarma Merkezi” olarak adlandırılarak yeni bir tanım ortaya konulmuştur. Bu noktadan devamla, alternatif pazarların bulunması ve ulaşılması, dış ticaret kotalarının karşılıklı olarak kaldırılması, lojistik sermaye-mal akışının yönetilmesi bu amaçla Türkiye İhracatçılar Meclisi (TİM) bünyesinde “Lojistik Konsey” kurulması “lojistik master plan” hazırlanması bahsedilen ticaret politikaları uygulamalarından bir kaçısı olarak tartışılmıştır.

Söz konusu toplantıların hemen hemen tamamında Mersin’in lojistik ve ticari anlamda başarılı bir model olmak adına üretim ve tüketim noktaları arasındaki coğrafi üstünlüğü, gelişmiş ticaret altyapısı, genç nüfusu gibi gerekli tüm özellikleri taşıdığı dünyanın yeni bir güç merkezi olabilecek potansiyele sahip olduğu dile getirilmiştir.

Bununla birlikte coğrafi anlamda üstünlüklerinin bulunduğu, bölgesel olarak bir aktarma noktası olabileceği ama küresel olarak birtakım dezavantajları bulunduğu belirtilmiştir. Bu dezavantajlardan bazıları;

- Limandaki derinlik yetersizliği,
- Atyapı yatırım ihtiyacı,
- Yabancı yatırım ihtiyacı,
- Yabancı yatırımcıların desteklenmesi ve teşvik edilmesi, olarak sıralanmıştır.

Ama herşeyden önce Mersin için en önemli olan noktanın karar noktası olduğu, bu kararın Mersin’in ne ölçekte bir lojistik ve ticaret merkezi olacağına verilecek karar olduğu da önemle vurgulanan bir diğer noktadır.

Katılımcılardan biri tarafından, Türkiye’nin 2023 ekonomik hedeflerinin Mersin için de önemli olduğundan bahisle, küresel ulaştırma hatları üzerinde ve üretim ile tüketim noktaları arasında yer alan Mersin’e ve limanına bu manada çok fazla iş düştüğü belirtilmiştir. Bu “iş” kapsamında,

- Lojistik organize sanayi bölgesinin hayata geçirilmesi,
- Liman altyapısının iyileştirilmesi,
- Bilgi ve iletişim altyapısının iyileştirilmesi,

- Bankacılık, finans ve sigorta çeşitliliğinin sağlanması,
- Depolama altyapısının geliştirilmesi ve çeşitlendirilmesi (tehlikeli yükler, soğuk hava vb),
- Serbest bölgenin ticaret hacminin artırılması,
- İnsan kaynaklarının geliştirilmesi,
- Taşıma odaklı lojistik yatırımlar,
- Depolama,
- Katma değerli bütünleşik lojistik hizmetler,
- Kota ve diğer kısıtlamaların karşılıklı olarak kaldırılması,
- Karayolu taşıma anlaşmalarının uluslararası düzeyde yapılması (Fas, Cezayir, Libya vb), belirtilmiştir.

Ayrıca, OECD Liman Şehirleri Programı'na Türkiye'den Mersin Limanı'nın seçilmesinin önemi de dile getirilmiştir. Çalışmaların sonucunda ortaya konulacak nihai değerlendirme raporunun, uluslararası bir rapor olarak Mersin, Türkiye ve dünya kamuoyuna sunulacağı Mersin ve limanı için önemli bir yol haritası olacağı belirtilmiştir.

Söz konusu bilimsel toplantılarda ayrıca çağdaş bir lojistik merkez olma yolunda yapılması gerekenler arasında,

- Gümrük kapılarının artırılması, personel olarak takviye edilmesi,
- Bankalardaki mevduatların yatırıma dönüştürülmesine yönelik olarak tedbirler alınması,
- Mersin'de kurulan Lojistik, Tarım ve Turizm Platformlarının daha etkin çalıştırılması, yer almaktadır.

Toplantı katılımcılarının bir bölümünün Mersin dışından katılmış olması Mersin'e dışardan bir bakış için fırsat yaratmıştır. Bu şekilde Mersin dışından katılımcıların hemfikir oldukları bir konu Mersin'in Türkiye, Akdeniz ve Ortadoğu bölgesi için bir "lojistik başkent" olabileceği ve bu potansiyele sahip olduğu konusudur. Bu potansiyele sahip diğer bölgelere göre denize açık bir serbest bölgeye sahip olması ise Mersin için fark ve değer yaratıcı bir özellik olarak tanımlanmaktadır.

Ayrıca, planlanan ulaştırma altyapı projelerinden Çukurova Bölgesel Havaalanı, TCDD Yenice Lojistik Köyü, Hızlı Tren ve otoyol projelerinin de Mersin'in bu anlamdaki farklılığını ve üstünlüğünü ortaya çıkaracağı dile getirilmiştir.

Ankara’da halen faaliyet gösteren ve bir başarı öyküsü olduğu konusunda hemfikir olunan Ankara Lojistik Üssü yöneticileri tarafından yapılan değerlendirmelerde dikkate değer bulunmaktadır. Bu kapsamda,

- Lojistiğe yönelik mevzuatın eksikliği,
- Var olan yasal mevzuatın ise karmaşık olduğu (Örneğin Ankara Lojistik Üssü için 400 ayrı izin alınmasının gerektiği),
- Kamunun yasal mevzuat ile müteşebbislerin önünü açmasının gerekliliği,
- Deniz limanlarının doğal birer lojistik merkez olduğu,
- Mersin’de de kurulması hedeflenen karasal lojistik merkezlerin limanların içeriye taşınmasını sağlayarak limanların yükünü hafiflettiği ve böylece limanların asıl işine yoğunlaşabildiği,
- Ancak asıl önemli konunun lojistik kara merkezlerinden önce bir lojistik master planının hazırlanması olduğu belirtilmiştir.

Mersin özeline yönelik olarak sorun alanlarına ilişkin paylaşılan konular ise,

- Serbest Bölgenin Mersin’in lojistik bir merkez olması yolunda çok önemli bir değer olduğu,
- Gümrüklerin 24 saat esasına göre çalışmasının gerekliliği,
- Mersin’in batısında demiryolu altyapısının olmamasının büyük bir eksiklik olduğu,
- Şehir girişi ve şehiriçinde karayolu altyapısının yetersizliği,
- Otoyol bağlantı yollarının yetersizliği,
- Kentsel planlamanın eksikliği,
- Lojistik maksatlı olarak kullanılan depolama tesislerinin şehrin çok çeşitli yerlerine dağılmış olmasının trafik sıkışıklığını ve zaman, maliyet kaybını artırdığı,
- İnsan kaynaklarının kısıtlı olduğu, şeklinde sıralanabilir.

Gümrüklere ve gümrük mevzuatına yönelik veri toplama aşamasının hemen hemen tamamında getirilen eleştiriler ve belirtilen sorun alanlarına yönelik olarak gümrük idaresi tarafından bir takım iyileştirme projelerinin mevcut olduğu dile getirilmiştir. Toplantı katılımcıları tarafından paylaşılan bu projeler ve uygulamalar şöyledir;

- Öncelikle kamu gümrük idaresinin gümrük yönetiminde katı gümrük kurallarından yavaş yavaş vazgeçtiği, bu şekilde öncelikle felsefede değişimin öngörüldüğü,
- Yeni gümrük felsefesinin risk kavramı ve analizinin getirilmesiyle birlikte "risk ve şüphe yönetimi" olarak adlandırılabilceği,
- 2007 yılında değiştirilerek yürürlüğe giren 5607 sayılı kanun ile ekonomik ceza prensibinden hürriyeti bağlayıcı cezalar ile caydırıcı olmaya çalışılması,
- 2012 yılının gümrüklerde ve ticarete yenilenmenin ve değişimin 2013 yılının ise uygulama ve dönüşüm yılı olarak ilan edilmesi,
- Gümrük işlem sürelerinin bakanlık resmi internet sitesinde aylık olarak kamuoyu ile paylaşılmasıdır.

Değişim projeleri olarak adlandırılan projeler ise;

- Yetkilendirilmiş Yükümlü Uygulaması,
- Onaylanmış Kişi Statü Sistemi,
- Gümrükte Uzlaşma Sistemi,
- İhracatta Yerinde Gümrükleme Uygulaması,
- Ortak Transit Programı (NCTS),
- Tek Pencere Sistemi,
- Kara gümrük kapılarında Ortak Kapı Sistemi,
- Lojistik Merkezlerde gümrükleme yapılabilmesi,
- Depo ve antrepolarda gümrükleme işleminin yapılabilmesi, olarak belirtilmiştir.

Tablo 26: Gözlem (Yurtiçi) Uygulamalarında Elde Edilen Bulgular

Konu Başlığı		Yurtiçi Gözlem Uygulamaları Elde Edilen Bulgular
1	Gümrük işlemleri	Gümrük işlemleri son derece karmaşık ve zaman alıcıdır, Elektronik ortamda yapılamayan işlemlerin fazlalığı zaman kaybettirmektedir, Gümrük mesai saatleri yetersizdir, Muayene ve numune alma gibi işlemler son derece fazla zaman almaktadır, Gümrük işlemlerinin liman içinde yapılması kıymetli liman arazisinin verimsiz kullanılmasına neden olmaktadır Gümrük Bakanlığınca geliştirilen yeni projelerin uygulama sonuçları beklenmelidir
2	Ulaştırma altyapı ihtiyacı	Lojistik odaklar arasında ulaştırma altyapısı yetersizdir, Öncelikle demiryolu altyapısı geliştirilmelidir, Demiryollarının serbestleştirilerek özel sektör işletmelerine açılması olumlu neticeler verecektir,
3	Kamu kurumları arasında eşgüdüm sorunu vardır	Mevzuatın uygulamasında bölgesel ve kurumsal farklılıklar bulunmaktadır, Farklı uygulamalar ithalat-ihracatçıya zaman kaybettirmektedir,
4	Liman sahasının kullanılması	Liman sahasının gümrük, CFS vb. işlemler için kullanılması verimliliği düşürmektedir, Liman içerisindeki kamu kurumları liman arazisinin ulaştırma ve ticaret dışında kullanılmasına neden olmaktadır
5	Lojistik ihtisas bölgesine olan ihtiyaç	Kentin birçok yerine dağılmış durumdaki depolama, CFS vb tesisler taşıma maliyetlerini artırmaktadır, Kent içi trafik olumsuz etkilenmektedir, Çevresel (gürültü ve hava kirliliği gibi) yaşanmaktadır, TCDD tarafından geliştirilen lojistik köy uygulamaları ile uyumlu olarak planlanmalıdır
6	Liman işletilmesi	Liman hizmet düzeyinden genel anlamda bir memnuniyet bulunmaktadır, Liman tarifelerine yönelik genel olarak bir memnuniyetsizlik bulunmaktadır, Liman rekabetinin tam olarak gerçekleşmemiş olduğu düşünülmektedir
7	Serbest Bölgelerin geliştirilmesi	Serbest bölge konseptinin geliştirilerek bölgesel lojistik odaklar ile birlikte gelişim planlamalarının yapılması gerekliliktir

Gözlem uygulamalarının yurtiçinde gerçekleştirilen bölümünde Derinlemesine Görüşme ve Odak Grup Görüşmelerinde toplanan verilerle paralellikler olduğu gözlemlenmiştir. Ancak bununla birlikte, sahadaki gözlemlerde uygulama ayrıntıları, toplantı ve kongrelerde ise projeler, planlar ve uygulanan politikalara yönelik veriler derlenmiştir. Özetlemek gerekirse, bir bölgenin lojistik bir merkez olabilmesinin tek şartı sahip olduğu özellikler değildir. Bu bölgeye yönelik uygulanan ulaştırma, lojistik ve ticaret politikaları asıl belirleyicilerdir.

4.3.2. Yurtdışında (BAE-Dubai Emirliği) Gerçekleştirilen Gözlem Uygulamalarında Elde Edilen Verilerin Değerlendirilmesi

Yurt dışında gerçekleştirilen gözlem uygulamalarında ve derinlemesine görüşmelerde elde edilen verilerin değerlendirilmesi bütünlük arz etmesi nedeniyle tek başlık altında madde 4.4.'de sunulmuştur.

4.4. YURT DIŞINDA GERÇEKLEŞTİRİLEN DERİNLEMESİNE GÖRÜŞME VE GÖZLEM BULGULARI

4.4.1. Dubai Tarihçesi

Dubai, Arap Yarımadası'ndaki yedi emirlikten birisidir. 1960'larda bir balıkçı kenti olan Dubai, 1990'lar sonrası uygulanan turizm, finans, ulaştırma ve ticaret politikaları ile önce bölgesel daha sonra küresel anlamda bir merkez haline gelmiştir. Dubai; altın, inci ve bakır ile başlayan ve çok eskilere dayanan ticaret geleneğini, günümüzde modern altyapı ve yatırımcılar için çok cazip olan kanunlar ile bütünleştirerek Hong Kong ve Singapur gibi dünyanın en büyük ticaret merkezlerinden biri olmayı başarmış bir ülkedir. Toplam gelirinin %8 kadarını petrol oluştururken sadece petrole bağlı kalmamak amacıyla son 20 yılda geliştirilen ve başarı ile uygulanan politikalar ile küresel ölçekte bir ticaret, finans, turizm ve lojistik üssü haline gelmiştir.

Birleşik Arap Emirlikleri İngiltere'den bağımsızlıklarını kazanmadan önce 1968 yılında Abu Dabi ve Dubai Emirleri Basra Körfezindeki tüm ülkelere tek bir devlet çatısı altında toplanılması yönünde çağrıda bulunmuşlardır. Ancak bu çağrıya sadece 7 emirlik olumlu cevap vermiş ve "Aşiret Devleti (Trucial States)" olarak

tanınan ülke ortaya çıkmıştır. 2 Aralık 1971 tarihinde bağımsızlıkla birlikte devletin adı Birleşik Arap Emirlikleri olmuştur (Aydın ve Ögüt,2008:2).

4.4.2. Küresel Mega Ticaret Merkezi Olma Aşamaları

Birleşik Arap Emirliklerinin idari yapısında yürütme, 7 emirin oluşturduğu Federal Yüksek Konsey, 7 emir tarafından 2 yıllık sürelerle atanan ve 40 üyeden oluşan Federal Ulusal Konsey ve emirlik sülalesi içinden atanan 21 bakandan oluşan Bakanlar Kurulundan meydana gelmektedir.

Dubai petrole olan bağımlılıktan duyduğu rahatsızlık nedeniyle uzun dönemli bir master planı hazırlamıştır. İngiltere'nin etkisinin yoğun bir şekilde hissedildiği bu çok uzun vadeli plan üç aşamadan oluşmaktadır.

İlk aşamada öncelikle Dubai'nin bir ticaret merkezi haline getirilmesi amaçlanmıştır. Bu doğrultuda taşımacılık ve lojistik altyapı yatırımları ile paralel olarak yabancı yatırımcıların bölgeye çekilmesi yönünde politikalar uygulanmıştır. Bunu desteklemek ve ek sektör yaratmak amacıyla turizm alanında dev yatırımlar projelendirilmiştir. Serbest bölgeler, lojistik ve liman yatırımları, palmiye adaları, oteller vb. tesisler bu aşamada gerçekleştirilmiştir.

İkinci aşamada ise oluşturulan lojistik, ulaştırma, turizm, ticaret ve üretim altyapısının geliştirilmesi ve sürdürülebilir hale getirilmesi amacıyla başta "bilgi yönetimi" olmak üzere teknoloji yatırımları planlanmıştır. Bu aşamada internet, medya ve bilgi köyleri gibi tesisler işletilmeye açılmıştır. Ayrıca sürdürülebilirliğin önemli fonksiyonlarından bir tanesi olan eğitim ve insan kaynakları konusunda yatırımlarda bu aşamada planlanmıştır.

Son aşamada ana hedef teknolojinin Dubai'de geliştirilmesinin sağlanmasıdır. Bu amaçla ARGE platformları oluşturulması planlanmaktadır. Bu platformların başta bilgi ve kablosuz teknolojiler olmak üzere ilaç, uzay sanayi gibi sektörlerde çalışması hedeflenmektedir.

Ülkenin petrole olan bağımlılığını azaltmak ve Dubai'yi dünyanın en önemli ticaret merkezi yapmak için uzun zamandan beri yatırımlar yapılmıştır. Öncelikle her şeyin başlangıcı dikkat çekici turizm yatırımlarıdır. Tam bir "halkla ilişkiler ve reklam projesi" olarak 7 yıldız kavramıyla merak uyandırılmıştır. Arkasından olağanüstü olarak nitelendirilebilecek palmiye adaları, dünya haritası adası ve dünyanın en yüksek binası gibi dikkat çekici projeler turizm anlamında Dubai'ye tüm dünyanın dikkatinin yönelmesini sağlamıştır.

Hemen arkasından serbest bölgeler ve onun tamamlayıcısı son derece gelişmiş ulaştırma ve lojistik altyapısına yapılan yatırımlar ile yükselme devam etmiştir. Önce turist olarak Dubai'ye gelen üst gelir grubu yabancılara serbest bölgelere yatırım yaparak daha fazla para kazanabilecekleri söylenmiş, teşvikler tanıtılmıştır.

Üst gelir grubundan turistlerin konaklayacakları oteller, dev alışveriş merkezleri, lokantalar, kafeler, eğlence mekânları vb. tesisler birer tüketim merkezi olarak ticari hayatı zaten kendi başlarına hareketlendirmişlerdir.

Bir lojistik merkez, bir ticaret merkezi, bir aktarma merkezi veya bir turizm merkezi olarak tanımlanabilecek Birleşik Arap Emirliklerine bağlı bir emirlik olan Dubai, derinlemesine görüşmelerin ve gözlem uygulamalarının yurtdışındaki bölümlerinin gerçekleştirildiği bölgedir. Dubai Emirliğinin tezin örneklemini oluşturan Mersin için oluşturulacak ulaştırma politikaları için bir başarı örneği oluşturduğu düşünülmektedir.

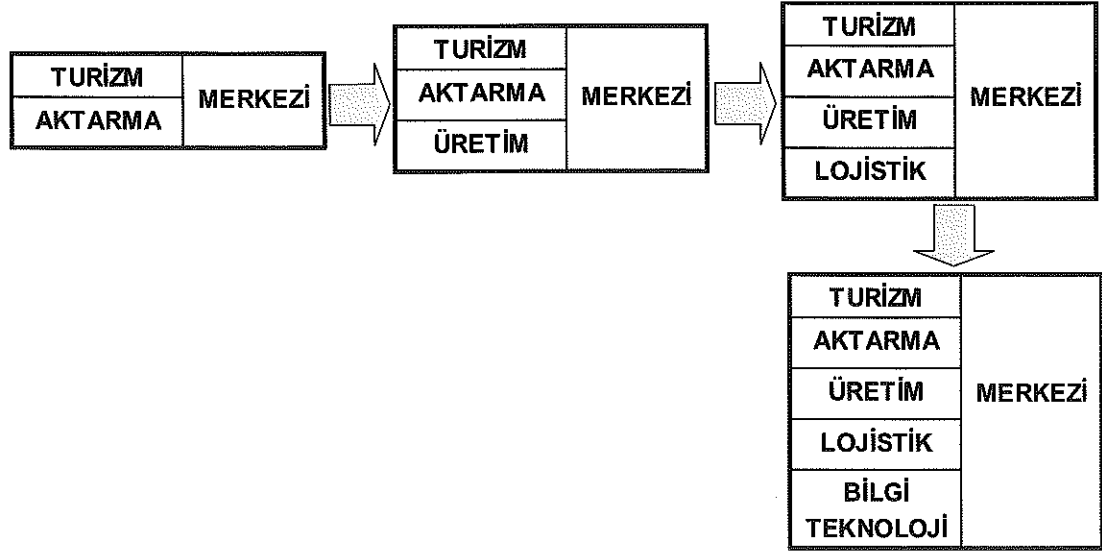
4.4.3. Dubai Gözlem ve Görüşmeleri

Araştırma kapsamında Dubai'de gerçekleştirilen derinlemesine görüşmelerde ve gözlem uygulamalarında toplanan veriler bu bölümde incelenecektir. Söz konusu verilerin bütünlük arz etmesi ve karşılıklı tamamlayıcı özelliği nedeniyle derinlemesine görüşmeler ve gözlem uygulamalarında toplanan veriler birleştirilerek analiz edilmiş ve elde edilen bulgular değerlendirilerek bu bölümde sunulmuştur.

Derinlemesine görüşmelerde toplanan verilerin analizinde ilk aşamada tespit edilen husus Dubai başarı öyküsünün sadece ulaştırma politikaları ile açıklamanın, tanımlamanın ve kavramanın mümkün olamayacağıdır. Veriler analiz edildikçe uygulanan politikaların sadece ulaştırma, ticaret, gümrük, vergi, teşvik vb tek bir sınıflandırmaya tabi tutulamayacağı ortaya çıkmaktadır. Dolayısıyla bu noktada bütünlük ve uyum içindeki politikalardan bahsetmek mümkündür. İşte bu noktada planlamaların küresel ölçekte sanayi, ticaret ve lojistik bölgeleri yaratmış İngiltere'nin yoğun bir etki ve yönlendirmesinin olduğu anlaşılmaktadır. Gündelik hayatta ve ticarete kullanılan dilin Arapça değil de İngilizce olması, hatta hutbelerin bile İngilizce olarak verilmesi bu tezi güçlendirmektedir.

Gözlem uygulamasında elde edilen verilerin analizi sonucunda Dubai'nin gelişim süreci şu şekilde modellenmiştir.

Şekil 35: Dubai Gelişim Modeli



Kaynak: Yazar Tarafından Geliştirilmiştir.

Derinlemesine görüşmeler ve gözlem uygulamalarında toplanan veriler şöyledir;

Dubai Emirliğinde yasal düzenlemelerin tamamı ilk andan itibaren yabancı yatırımcıları çekmek ve ticaret hacmini artırmak amacıyla tasarlanmıştır. Ana amaç yabancı yatırımın ülkeye çekilmesi için uygun ortamın hazırlanmasıdır.

Bu kapsamda yabancılar için çeşitli seçenekler mevcuttur. Şirket kurarak yerleşik bir ticari aktör olunabileceği gibi ticari acente tayini, şube veya temsilcilik açma yoluyla yerleşik olmadan da ticari faaliyette bulunma imkânına sahiptirler.

Şirket kuruluşu, 1984 tarihli 8 sayılı Şirketler Kanunu çerçevesinde yürütülmektedir. Dubai’de bir işletme kurmak için en çok tercih edilen iki yol mevcuttur,

- Dubai serbest bölgesi içinde kurulan FZC (Free Zone Company),
- Serbest bölge dışında kurulan limited özellikli LLC (Limited Liability Company)

LLC tipi işletme kurulabilmesi için yerel bir gerçek veya tüzel kişilik olan bir ortağın işletmeye %51 payla ortak edilmesi gereklidir. Yabancılar şirket hisselerinin en fazla %49’una sahip olabilmektedir. %51 çoğunluk ise yerel ortağa aittir. Kuruluş sermayesi zorunluluğu bulunmamaktadır. LLC Şirketinin konusu ve amacı; sigortacılık, bankacılık veya para yatırımına ilişkin olamamaktadır.

Ancak, yerel ortağa yıllık olarak ödenecek bir bedel karşılığı noter huzurunda yapılan bir anlaşma ile yerel ortak tüm yetkilerini yabancı ortaklara devrederek

işletmenin fiilen yabancı yatırımcılar tarafından idare edilmesi sağlanmaktadır. Bu şekilde kurulan bir işletme tüm Birleşik Arap Emirliği sınırları içinde ve diğer ülkelerde faaliyet gösterebilmektedir. Serbest bölgelerde kurulacak şirketlerde yerel ortağa ihtiyaç bulunmamakta, %100 yabancı sermayeli şirket kurulabilmektedir. Şirket kuruluş işlemleri serbest bölgelerde yapılmaktadır. Gümrük vergisi serbest bölgelerde sıfırdır, ayrıca sermaye transferinde de bir sınırlama bulunmamaktadır.

4.4.3.1 Serbest Bölge Uygulamaları

BAE'de 30 kadar serbest bölge bulunmaktadır. En önemli serbest bölgeler Abu Dabi, Dubai ve Sharjah Emirliklerinde yer almaktadır. Ras Al Khaimah ve Fujairah'ta da gelişme yolunda olan serbest bölgeler mevcuttur. Her serbest bölgenin kuruluş izinleri, masrafları ve kira bedelleri farklı olmaktadır.

FZC tipi işletme serbest bölgelerde kurulan şirketlere verilen isim olup yerel ortak zorunluluğu bulunmamakta, %100 yabancı sermaye ile kurulabilmektedir. İşletmenin tamamı kurucu ortaklara aittir. Ancak bu türden işletmeler serbest bölge dışında faaliyet gösterememektedir. Ancak bununla birlikte ithalat ihracat yapabilmektedirler. Diğer bir deyişle BAE dışından mal alıp BAE dışına satış yapılabilmektedir. Ancak BAE içine mal sokmak istenirse ya başka bir işletme ile anlaşarak veya serbest bölge dışına bir şube açarak bu ithalat gerçekleştirilebilir. Bu durumda ilave olarak da %5 vergi ödenmesi gerekmektedir.

İşletmelerin ilk kurulum maliyetleri görece fazla olmasına rağmen hiçbir şekilde kurumlar veya gelir vergisi veya başka isimde herhangi bir vergi ödenmemektedir. Katılımcılar tarafından "*Dubai tam bir vergi cennetidir*" tanımlaması sık sık kullanılmaktadır. Zaten ülke yöneticilerinin de vergi olarak adlandırılan kalemde bir gelir beklentisi yoktur. Ana tema yabancı yatırımlar ile sürdürülebilir bir refahı yakalamak olarak tanımlanmaktadır.

Derinlemesine görüşme yapılan işletmelerden Troy Marine LCC tipi işletmeyi tercih ederken Kıhan Star FZC tipi işletmeyi tercih etmişlerdir. Her işletmenin üretim ve pazarlama hedefleri ve sermaye yapısı doğrultusunda seçim yapmaktadırlar. Esnek ve çok seçenekli modeller yatırımcılara geniş ticari bir hareket sahası sunmaktadır.

Troy Marine şirketi BAE bünyesinde satış ve pazarlama hedeflerine sahip olduğu için LLC tipini tercih etmiştir. Böylelikle yerel bir ortak ile yatırım yapmış ancak bunun karşılığında tüm BAE'ne satış imkânına sahip olmuştur. Dubai'de

kurulan inşa tesislerinde üretilen yatların BAE bünyesinde satışı ile ilgilenmektedirler.

Özetlemek gerekirse, bölge ülkelerini hedef pazar tayin eden üretici/imalatçı uluslararası firmalar, Dubai ya da diğer kuzey emirliklerindeki serbest bölgeleri lojistik/depolama merkezi ve dağıtım üssü olarak değerlendirmektedir.

Vergi avantajının yanında ucuz iş gücü de Troy Marine için Dubai'nin yatırım için tercih edilmesinin sebebidir. Asya başta olmak üzere BAE dışından gelen işgücü, çok düşük ücretler ile Dubai'deki tüm iş gücü ihtiyacını karşılamaktadırlar.

Sahibi İran vatandaşı olan Kıhan Star şirketi ise İran'a yönelik ambargo ve kısıtlamaları fırsata çevirmek-aşabilmek amacıyla serbest bölge içinde FZC olarak kurulmuş bir işletmedir. Doğrudan İran'a ithal edilemeyen hazır giyim ürünlerini üçüncü ülkelerden Dubai serbest bölgesinden İran'a ihraç etmektedirler. Hedefleri arasında BAE'ne satış bulunmamaktadır. Yerel ortaktan kaynaklanabilecek olası olumsuzluklardan uzak kalmanın karşılığında fazladan %5 vergiyi kabul etmektedirler.

Bölgedeki işçi politikası ise yatırımları destekleyecek şekilde tasarlanmıştır. İşçi olarak Dubai'de kalmak gelişmiş ülkelerdeki ile görece olarak daha kolay denilebilir. Dubai'de işçi olarak kalmak için iki yasal yöntem mevcuttur. Birincisi, vize ile ülkeye giriş yapmak, iş bulunduktan sonra çalışma süresince vize süresinin uzatılması, ikincisi ise Dubai merkezli işletmelere verilen vize kotalarından yararlanmaktır.

Dubai'de faaliyet gösteren her işletmenin yurtdışından işgücü transfer etme kotası mevcuttur. İşletme bu kotası dahilinde kalmak üzere Dubai dışından işçi getirebilmektedir. Böylelikle vergi konusunda teşvik edilen işletmeler ucuz işgücü temin ederek karlılıklarını artırabilmektedirler. Gözlem uygulaması boyunca Dubai'de mavi yakalı olarak ifade edilen işgücünün tamamının BAE dışından getirilen yabancı ülke vatandaşlarından oluştuğu görülmüştür.

Dubai'de uygulanan politikalardan bir tanesi de fuarlar düzenlenmesidir. Dubai politika üreticileri fuar organizasyonlarını çok önemli bir ticaret politikası olarak benimsemiştir. Yıllık yaklaşık 80 fuar ile 12 ay boyunca 2 milyon işadının katılımıyla sürekli bir alışveriş ve ticaret ortamı mevcuttur. Derinlemesine görüşmelerde görüşülen bir yetkili fuarlardan iki ana konuda fayda sağlamayı hedeflediklerini söylemektedir. Birincisi; doğrudan fuarlarda gerçekleştirilen işlemler, diğeri ise, fuarlar ile Dubai Emirliğinin yatırım imkânlarının tanıtılması olarak ifade edilmektedir.

Dubai yönetimi sadece bir koldan değil politikaları birkaç koldan uygulayarak Hong Kong'a rakip olduğunu da belirtmekten çekinmemektedir. Bu noktada Hong Kong ve Singapur gibi merkezlerden daha avantajlı bir coğrafi konumda olmasını da Dubai yönetimi bir üstünlük olarak görmektedir.

Ticaret merkezi olma hedefi doğrultusunda öncelikle çok iyi bir altyapı oluşturulması için planlamalar yapılmıştır. Altyapının en önemli halkasını ise serbest bölgeler oluşturmaktadır. Dubai'de ana felsefe yatırımcının kazandığından ziyade yatırımcının başarılı bir şekilde ticaret yapmasını sağlamak ve bunun içinde gerekli tüm altyapıyı yatırımcıya vermek olarak özetlenebilir. Çünkü *"ancak yatırımcı kazanırsa Dubai kazanır"* prensibi ana ilkedir.

Dubai'ye gelen yatırımcılara, Basra Körfezi'ne sınırı olan altı Arap ülkesi Bahreyn, Birleşik Arap Emirlikleri, Katar, Kuveyt, Suudi Arabistan ve Umman tarafından 1981 yılında kurulan Körfez Arap Ülkelerinin İşbirliği Konseyi (KİK) ve Büyük Arap Serbest Ticaret Bölgesi (Great Arab Free Trade Area-GAFTA) Arap ortak pazarı istisnalarından da yararlanma imkanı sağlanmıştır. Körfez Arap Ülkelerinin İşbirliği Konseyi (KİK) coğrafyasında yaklaşık 31 milyon kişinin yaşıyor ve milli gelirin yaklaşık 350 milyar Dolar civarında olduğu da düşünüldüğünde Dubai'ye yatırım cazibesi daha net anlaşılabilir.

Dubai'nin yatırımcılara sağladığı en önemli altyapı olanaklarından bir tanesi önceki bölümde bahsedildiği gibi serbest bölgelerdir. Serbest bölgelerin öncelikle coğrafi mevkileri ve fiziki yapıları ihtisaslaştıkları alana göre belirlenmektedir. Örneğin çiçekçilik ile ilgili sahada faaliyet gösterecek işletmeler için tasarlanan serbest bölge Çiçek Şehri (Flower City) uluslararası havaalanının hemen yanına konuşlandırılmıştır.

Serbest bölgelerin iştigal sahalarına göre ayrı ayrı tasarlanması Osmanlı lonca teşkilatına benzer bir yapıyı çağrıştırmaktadır. Bu şekilde, yeni pazarların keşfedilmesi, yeni teknoloji ve yöntemlerin paylaşılması, pazarlama ve satış konularında serbest bölge dışındaki işletmelere yönelik rekabetçi üstünlüğün yakalanması, lojistik ve ulaştırma maliyetlerinden tasarruf, kazan-kazan uygulamalarına imkan tanınması, yöntem bilgisi (know how) paylaşımını ve çeşitli seviyede ve tipte işbirliklerini sağlaması bakımlarından son derece faydalı olduğu düşünülmektedir.

Serbest bölgelerin sağladığı olanaklar aşağıdaki şekilde özetlenebilir,

- Vergisiz bir bölge,
- Mükemmel bir iletişim altyapısı,

- Her türlü yatırım kolaylığı
- En gelişmiş teknolojiler ile donatılmış ofis altyapısı
- Basitleştirilmiş işlemler,
- Sermaye transferinde serbestlik,
- Ucuz işgücü temini konusunda yatırımcıların yetkilendirilmesi,
- İstikrar ve devamlılık,
- Adalet,

Basitleştirilmiş işlemlerden bahsederken, Haziran 2002 tarihinde gerçekleştirilen bir tanıtım toplantısında, Dubai İnternet Şehri Bölge Satış Müdürü İsmail Al Nagi, tarafından kullanılan;

"Türkiye'de bir şirket kurmak için 200'ün üzerinde belgeye gerek varken, elinizde çantanızı alıp Dubai Internet City'e gittiğinizde bir günde şirket kurmak mümkün" (<http://www.expertiseglobal.com/news /02.html>, son erişim 3 Ocak 2013) ifadesinin uygulanacak politikalar bağlamında dikkate değer olduğu düşünülmektedir.

Dubai serbest bölgelerinde dünyadaki diğer serbest bölgelerden farklı olarak uygulanan politikalarda bazı farklılıklar tespit edilmiştir. Bunlardan en önemlisi, serbest bölge kurallarının olası yatırımcı işletmeler ile önceden yapılan görüşmeler sonucunda belirlenmiş olmasıdır. Olası yatırımcı işletmelerin beklentilerinin belirlenmesi ve sonrasında bu beklentilerin bir politika haline getirilerek yasal zemine oturtulması Dubai'deki farkı yaratan uygulamalardan birisi olmuştur.

Bir diğer uygulama ise 1 yıl süre ile serbest bölgede faaliyet gösterme izninin yatırımcıya verilmesidir. Çekingen yatırımcının uygun şartlarda serbest bölge ortamını görmesi, yaşaması ve sonrasında nihai kararını vermesi üzerine kurulan bu sistem başarılı bir şekilde uygulanmaktadır.

Dubai'nin bir ticaret merkezi olmasında en önemli yere sahip yerlerden birisi de Jebel Ali Serbest Bölgesidir. Jebel Ali Serbest Bölgesi 1985 yılında 47 kilometre kare üzerine kurulmuş bir devlet işletmesidir. 1985 yılında yatırımcı sayısı 19 'dur. Bu serbest bölgede de diğer serbest bölgelerde bulunan teşvikler mevcuttur.

Bugün itibarıyla 6000 den fazla işletme Jebel Ali Serbest Bölgesinde faaliyetlerine devam etmektedir. İşletme yetkililerinin verdikleri bilgilere göre faaliyet gösteren işletmelerin %44'ü Orta Doğu, %25 Batı Avrupa ülkeleri kökenlidir.

Jebel Ali Serbest Bölgesinde sunulan teşviklerin dışında katma değerli destekler de verildiği ifade edilmektedir. Bu destekler,

- Yatırım kararlarında yer ve sektör seçimi konularında danışmanlık hizmeti sunulmaktadır,
- Serbest bölge yönetimi tarafından sık sık düzenlenen etkinlikler ile yatırımcıların karşılıklı yeni iş fırsatlarından haberdar olmaları sağlanmaktadır,
- Düzenlenen yurtiçi ve yurtdışı gezilere yatırımcı işletmeler davet edilerek yeni iş fırsatlarının elde edilmesine ve yeni pazarlara girilmesine destek verilir,
- Serbest bölgenin danışmanlık büroları vasıtasıyla bu destek işletme faaliyetinde bulunduğu sürece devam etmektedir,
- Dubai Ticaret Portalı (Dubai Trade Portal) (<http://www.dubaitrade.ae>) ile tek pencere ile işletmeler kullanımı kolay ve güvenli elektronik platformda işlemlerini gerçekleştirebilmektedirler. Bu platform sadece yeni iş imkanları bulmada değil ayrıca işletme ile serbest bölge yönetimi arasındaki tüm işlemlerin gerçekleştirilmesinde de kullanılabilir. Sistemin amacı, işletmelere daha kolay, daha hızlı ve daha düşük maliyet ile ticaret yapma imkanı tanımak olarak belirtilmektedir.

Görüşmeler esnasında Jebel Ali Serbest bölgesinde yatırımcı olarak faaliyet gösteren işletme yöneticileri "*Jebel Ali Serbest Bölgesinin farkı nedir?*" sorusuna ağırlıklı olarak (vergi ve benzeri doğrudan parasal katkıların dışında) "*yatırım kararından itibaren yönetimin yatırımcıyı hiç yalnız bırakmaması*" olarak cevap vermektedirler.

Jebel Ali Serbest Bölgesi yöneticileri talebi bugün itibariyle karşılayamadıklarını ancak dev projeler ile yatırıma devam ettiklerini dile getirmektedirler. Bu yatırımlar arasında 30 katın üzerinde ofis binaları, oteller, sergi salonları, toplantı ve kongre altyapısının bulunduğu ilave edilmektedir.

Jebel Ali Serbest Bölgesinin yatırımcı işletmelere doğrudan katkının yanında aynı zamanda ulaşım, konaklama, turizm ve ticaret gibi diğer ekonomik sektörlerde çok büyük iş fırsatları yaratarak Dubai ekonomisine önemli destek sağlamaktadır.

Jebel Ali Serbest Bölgesi yöneticileri ile yapılan görüşmelerde devamlı olarak tekrarladıkları konu, burada yatırımcıya hizmet vermek, yatırımcıya artı değer katmak ve en önemlisi yatırımcının kar etmesini sağlamak için var olduklarının bilincinde olduklarıdır. Yatırımcının iş akışını desteklemenin kendileri için en önemli görev olduğunu belirtmektedirler. Bu hedef doğrultusunda, son derece gelişmiş altyapı tesisleri, iletişim, ulaşım, güvenlik hizmetleri sunulmaktadır. Yatırımcının

yatırım yaptığı konu dışında hiç bir şey için zaman ve enerji harcamasını istemediklerini belirtmektedirler.

Altyapı hizmetlerinin yanı sıra serbest bölge yönetiminin verdiği hizmetler;

- Pazar araştırması,
- Geleceğe yönelik kendilerini geliştirmeleri için öneriler,
- Yatırım danışmanlığı ve kaynaklar ile ilgili yönlendirme,
- Dubai ve Birleşik Arap Emirliklerindeki bütün projelerle ilgili

bilgilendirme,

- Yerel ve yabancı fuarlardaki çalışmalarına destek olma,
- Gerektiğinde uygun firmaları karşılaştırma ve gerekli delegasyonları

gerçekleştirme,

- Dubai Limanı'yla olan bütün işbirlikleri ve gerekli ayarlamalar,
- Serbest bölge internet sitesiyle dünyaya açılmanızı sağlamak, olarak

özetlenebilir.

Serbest bölgedeki firma sayılarının artışına baktığımızda, 2000'de 1831, 2013'de 6400 adete gelmiş durumdadır. Dubai'nin toplan ihracatının %50'si buradan yapılmaktadır. Ayrıca Jebel Ali Limanında işlem gören konteynerlerin %25, Dubai Uluslararası Havaalanında işlem gören konteynerlerin ise %12 Jebel Ali Serbest Bölgesi içindir. Dubai'ye yapılan doğrudan yabancı yatırımında %25'i Jebel Ali Serbest Bölgesine yapılmaktadır.

Derinlemesine görüşmelerde katılımcılardan derlenen Dubai'nin yatırımcılarına sağladığı olanaklar aşağıdaki şekilde özetlenmiştir.

- Uçakla dört saatlik mesafede, 2 milyarlık bir pazara ulaşıyor,
- Asya, Orta Doğu ve Afrika ülkelerinin kavşak noktası BAE,
- Farklı kıtalardan iş adamlarına transit ticaret yapma imkanı sağlıyor,
- Ülkede yabancı yatırımcıyı destekleyen politikalar uygulanıyor,
- Bürokratik engellerden uzak,
- Üretim maliyetlerinin düşük olduğu ülke,
- İşletmeler gelir vergisinden de muaf,
- Lojistik açıdan hava, kara ve deniz liman imkanları mükemmel,
- Mavi yaka çalışanların maliyetleri de diğer ülkelere göre daha makul seviyelerde,
- Ayrıca gelişmiş bir finans sistemi var ve dünyanın her yerinden uluslararası bankaların merkezi bulunuyor,

- En düşük maliyetli şirket kurulumunun yıllık maliyeti 4 bin 110 dolar. KOBİ'ler çok büyük maliyetlere katlanmadan burada şirket kurabiliyor,

- İşçiler için konaklama kampları bulunuyor,
- Ucuz enerji gideri,
- Kotalardan muafiyet,
- Yüksek kaliteli konaklama ve ofis imkanları,
- Sosyal ve ekonomik açıdan İş ortamı güvenliği,
- Adalet sisteminin yerleşmiş olması,
- Limanları kullanmada kolaylık,
- Limanlarda işlem kolaylığı,
- İhracat işlemlerinde zaman kaybı olmaması,(bankalar, ticaret odası, gümrük işlemleri),

- Çok düşük kira bedelleri ve ücretler karşılığında lojistik işlemlerinizi yerine getirebilmesi,

- Şirket sahibi ve çalışanlarla ilgili tüm bürokratik işlemleri serbest bölge yönetimleri tamamlanması,

Gelişmiş lojistik altyapısı sayesinde Çin mermeri bile Afrika'ya Dubai'den satılabilmektedir. İş adamları için cazibe merkezi olan Dubai bir nevi dünyanın alışveriş merkezi hatta bir semt pazarı haline gelmiş durumdadır. Farklı ülkelere giderek ürün veya müşteri aramak istemeyen ithalatçı-ihracatçı Dubai'ye gelerek hem ürün hem de müşteri bulabilmektedir.

Jebel Ali Serbest Bölgesi (JAFZA) dünyanın en önemli serbest bölge olmanın yanı sıra aynı zamanda en hızlı büyüyen serbest bölgesi olma özelliğini de taşımaktadır. Bunun sebepleri ve uygulanan politikalar araştırıldığında Dubai'nin coğrafi olarak üretim ve tüketim odaklarına oranla uygun bir konumda olmasının yanı sıra "Yatırım Destek Ofisleri (One Stop Shop)"ların etkin çalışması da büyük rol oynamaktadır.

Ayrıca, serbest bölgeler için gelecek 20 yılı içeren planlamaların hazır olmasının yatırımcıların en çok ihtiyaç duydukları istikrar ve geleceğe yönelik endişelerin ortadan kaldırılması anlamında olumlu etki yaptığı gözlemlenmiştir. Zaten serbest bölge yönetimi de gerçekleştirilen derinlemesine görüşmelerde, uzun dönemli işbirliklerine önem vermekte olduklarını ve buna odaklandıklarını ifade etmişlerdir.

Serbest bölgenin bir diğer özelliği ise büyük ölçekli küresel işletmelerin yanı sıra küçük ve orta ölçekli işletmeler içinde aynı oranda fırsatlar sunmasıdır.

Yapılan görüşmeler ve gözlemlerde yönetim kademesinden başlamak üzere “fark yaratma” hedefi doğrultusunda ana hedefin uzun dönemli yatırımcıların bölgeye çekilmesi buna yönelik olarak ise ana felsefenin “yatırımcıya saygı” olarak belirlendiği gözlemlenmiştir. Bu felsefe her aşamada çok açık bir biçimde gözlenmektedir. Görüşülen yöneticilerden birinin “*yatırımcı bize muhtaç değildir, biz yatırımcıya muhtacız, yatırımcı bize değil, biz yatırımcıya hizmet emek zorundayız*” ifadesi konuyu özetlemektedir

Dubai şehir merkezine 35 km mesafede bulunan Jebel Ali limanında kurulmuş olan ve 1977’de yapımına başlanılarak 1985 yılında aktif bir şekilde yatırımcıların hizmetine sunulan Jebel Ali Serbest Bölgesinin vizyonu; “*sürdürülebilir endüstriyel ve lojistik altyapı hizmetlerini güçlü bir şekilde sunarak her türlü yatırımın bölgede gerçekleştirilebilmesini kolaylaştıran küresel bir serbest bölge olmak*”, misyonu ise; “*Ortadoğu’nun en güçlü serbest bölgesi*” olmak şeklinde belirlenmiştir.

Bu doğrultuda Dubai stratejik gelişim ana planında 2. aşama olarak tanımlanan bilgi teknolojileri ve bilginin yönetilmesi kapsamında yapılan en önemli yatırım TECOM (The Dubai Technology, Electronic Commerce and Media Free Zone) serbest bölgesidir. TECOM Serbest bölgeler içinde dünyanın en büyük teknoloji serbest bölge alanları arasındadır. TECOM, bilgi yönetimi, bilgi teknolojileri, iletişim, yazılım, medya, pazarlama, danışmanlık ve eğitim gibi alanlarda faaliyet gösteren işletmelere altyapı hizmeti sunmaktadır.

TECOM yöneticileri tarafından verilen bu hizmet “bilgi ekonomisi yönetimi” olarak adlandırılmaktadır. Bilgi Ekonomisi Yönetimi kavramı içerisinde;

- Yatırımcılara uluslararası sahada ticaret yapma imkânının sağlanması,
- Yerel ve yatırımcı işletmeler arasında işbirliğinin ve ortaklıkların artırılması ve genişletilmesi, kavramları yer almaktadır.

2000 yılında kurulan TESCOM bünyesinde 2000 yılında kurulan Dubai İnternet Şehri (Dubai Internet City), Temmuz 2001’de kurulan Dubai Medya Şehri (Dubai Media City) ve 2003 yılında kurulan Dubai Bilgi Köyü (Dubai Knowledge Village) bulunmaktadır.

Dubai Bilgi Köyü bir öğrenme mükemmeliyet merkezi olarak tasarlanmıştır. Bilgi Köyü halkla ilişkiler bölümü yetkilileri ile yapılan görüşmelerde gelişme hedefi olan Dubai için bilginin doğru yönetilmesinin olmazsa olmaz şartlardan biri olduğu, bilgiyi doğru yönetemedikleri takdirde uzun vadeli gelişim planlarına ulaşamayacaklarını ve hatta mevcut seviyenin bile korunamayacağına inandıklarını belirtmişlerdir. Bu nedenle uzun dönemli ekonomik hedeflerinin ve yeteneklerin elde

edilebilmesi maksadıyla en son öğrenme teknikleri ve uluslararası standartlara uyumu sağladıklarını belirtmişlerdir.

Görüşme ve gözlem uygulamalarının yapıldığı tarih itibarıyla 300'den fazla işletmenin faaliyet gösterdiği bilgi köyünde işletmeciler dünyanın çok çeşitli bölgelerine yönelik olarak eğitim yatırım ve projelerini bu serbest bölgeden yönetmektedirler. Bu noktada eğitimi sadece lisans ve üstü eğitimler olarak algılamamak gerektiğini yapılan gözlem sonrasında belirtmekte fayda bulunmaktadır. Lisans ve üstü eğitimlerin yanında dünyanın çeşitli yerlerindeki enstitüler, insan kaynakları yöneticileri, düşünce kuruluşları, strateji ve politika üreten merkezler ile vakıf ve dernekler bu serbest bölgede yatırım yapan işletmecilerin ilgi sahasına girmektedir.

Bilgi köyü diğer serbest bölgelere benzer biçimde hem dışarı hem de içeri yönlü bir serbest bölgedir. Yani serbest bölge dahilinde eğitim faaliyetleri öğrencilerin fiziksel veya sanal katılımlı sınıflarında devam ederken diğer taraftan dışarı doğru akışta dünyaya yapılan bilginin yönetimi yatırımlarıdır.

TECOM içerisinde bulunan Dubai Uluslararası Akademik Şehri (Dubai International Academic City (DIAC)) ise lisans ve üstü eğitimlere odaklanmış bir bölgedir. Dünyanın çeşitli yerlerinden yaklaşık 20 üniversite ve 9000 öğrenci bu bölgede eğitim görmektedir. Akademik şehrin içinde öğrencilerin ihtiyaç duyacağı her türlü tesis mevcuttur.

Coğrafi olarak Dubai'nin konumu da son derece elverişlidir. Dubai'ye gemi ile ulaşım Avrupa'dan 14, Japonya'dan 20 ve Güney Afrika'dan ise 9 günde gerçekleşmektedir. Bu nedenle Dubai'nin merkezi bir noktada olduğu söylenebilir. 4 saatlik bir uçuşla birçok kıtadan ulaşılabilir olması da bir üstünlük olarak karşımıza çıkmaktadır.

Başarılı olan bu model, petrole olan bağımlılığı ortadan kaldırmayı hedefleyen diğer bölge ülkelerini de harekete geçirmiştir. Benzer şekilde Umman Sohar Endüstri Bölgesi ile Dubai'ye 180 km mesafede yatırımcıları çekmeye çalışmaktadır. Ayrıca ticaret yatırımlarının turizm politikaları ile birlikte yürütülmesi gerekliliğine inanan Umman yönetimi Dubai örneğine benzer şekilde 15 milyar dolar maliyetle Al Madina Al Zarqa (Mavi Şehir) projesinin inşaatına devam etmekte dünyanın dikkatini kendi bölgesine çekerek Dubai ile rekabete hazırlanmaktadır.

Benzer şekilde daha liberal bir ekonomi ve yatırım çekerek petrol bağımlılığını azaltmayı hedefleyen Abu Dabi Emirliğinde de benzer çalışmalar ve politikalar uygulanması hedeflenmektedir.

Ayrıca ülkede kambiyo kontrolü olmaması ve kur güvencesi bulunması da yatırımcılar için bölgeyi cazip hale getirmektedir. Ancak bununla birlikte, serbest bölgeler dışında yerel ortak şartı ve yerel dağıtım kanallarının kullanılması zorunluluğu ile yabancıların mülk edinmesine yönelik kısıtlamalar yatırımcılar tarafından serbestleştirilmesi istenen diğer konulardır.

4.4.3.2 Ulaştırma Altyapısı ve Uygulamaları

Görüşmelerde yatırımcılara sunulan ticari olanakların dışında sunulan lojistik ve ulaştırma altyapısı hakkında da veriler toplanmıştır.

Dubai'nin Jebel Ali Limanı Singapur ve Hong Kong'dan sonra üçüncü en kalabalık limandır. Uluslararası Dubai Havaalanı'ndan ise günde 100 farklı noktaya 300 uçuş bulunmaktadır. Dünyanın önde gelen 125 deniz taşımacılığı firması Dubai'ye uğramaktadır.

Dubai üretim merkezi olan uzak doğu ile tüketim merkezi olan Avrupa arasında bir aktarma noktası olarak da önemli bir hacme sahiptir. Deniz yolu ile gelen yükler yine deniz veya havayolu ile Avrupa ve orta Asya'ya transfer edilmektedir. Bu konuda gelişmiş altyapı ve prosedürlerin kısalığı ve basitliği işletmeler açısından Dubai limanlarını cazip kılmaktadır.

Jebel Ali Limanı, Dubai'nin 35 kilometre güney batısında bulunmaktadır. Raşit Limanı ise şehir içindedir ve Jebel Ali Limanı ile birlikte Dubai Liman Otoritesi (DPA) tarafından idare edilmektedir.

Dubai, bölgenin ideal depolama, dağıtım, taşıma ve endüstri bölgesidir. Dubai'nin Hindistan, Pakistan ve Afganistan gibi Yakındoğu bölge ülkeleri ile ticari ilişkileri güçlüdür. Afrika kıtasına yakınlığı ise ayrı bir avantajdır. Ortadoğu'nun merkezinde yer alması ve bütün bu sayılan ülkeler ile olan ilişkiler, yaklaşık 2 Milyarlık bir nüfus ve dolayısı ile büyük bir pazar potansiyeli anlamındadır (Erdal,2005:79).

Yöneticileri ile yapılan görüşmede, Jebel Ali Serbest Bölgesinin dünyanın 7. büyük limanı (Jebel Ali Limanı) ile yine dünyanın önde gelen hava kargo terminali arasında bir mevkide bulunduğunu tüm çalışmalarının denizden havaya en kısa sürede kargoların transfer edilmesi olduğunu belirtmişlerdir. Bu transferde iki nokta arasında yaklaşık 40 km olan mesafeye rağmen çok şeritli otoyol altyapısının kendilerine üstünlük sağladığını deniz limanından uçağa yükleme sürelerinin 20 dakika olduğunu vurgulamaktadırlar. Bu noktada gelişmiş elleçleme, rıhtım ve

karayolu altyapısı, eğitimli saha operasyon personeli ve basitleştirilmiş gümrük ve liman işlemlerinin çok önem taşıdığını belirtmektedirler.

Eğitimli saha personeli konusunda detaylara yönelik sorular üzerine, makine kullanan operatörler ile elleçleme postalarının her hareketinin gerçek zamanlı olarak operasyon merkezinden izlendiğini, günlük, haftalık, aylık ve yıllık olarak posta ve operatör verimliliklerinin yakın olarak takip edildiği belirtilmiştir. Elde edilen bu verilerin, işgören ücretlerine belirli bir oranda etki ettiği dolayısıyla çalışan güdülenmesinde en önemli vasıta olarak kullanıldığını belirtmişlerdir. Ayrıca, yine bu anlık takibin çalışan üzerinde olumlu güdülenmeyi sağladığı eklenmektedir. Çalışan güdülenmesinin yanında bu veriler çalışan eğitim ihtiyacının belirlenmesinde de kullanılmaktadır.

Jebel Ali Limanında donanımların bakım ve onarım faaliyetlerine en az bir elleçleme operasyonu kadar önem verildiği gözlemlenmiştir. Yetkililer ana hedef olarak önleyici tedbir ve bakım ile arıza sayısının ve frekansının asgari de tutulmaya çalışıldığını belirtmişlerdir. Bu kapsamda, tüm donanım ve cihazların bakımlarına yönelik faaliyetler bilgisayar ortamında takip edilmektedir. Değişimi yapılacak parçaların değişim tarihinde stok da hazır edilmesi, bakıma çağrılacak donanım ve cihazların zamanında tüm bakımlarının yapılmasının sağlanması son derece önem taşımaktadır. Bu takip ile iş yükünün donanım ve cihazlar arasında dağılımı da kontrol edilebilmekte operasyon merkezine bu geri bildirimler anlık olarak iletilmektedir. Bu sayede operasyon merkezi donanım tercihlerini buna göre yapmaktadır. Arızalar konusunda ise çok geniş bir veri tabanı kullanılmaktadır. Bu veri tabanında kullanılan donanım ve cihazların arıza ve yedek parça istatistikleri takip edilmektedir.

Arızalara müdahalede derecelendirme sistemi mevcuttur. İlk kademedeki stoklardaki yedek parçalar ile ilk müdahale yapılmaktadır. Daha ileri arızalarda ilgili üretici işletme yapılan ayrıntılı servis-onarım sözleşmeleri gereği vaad edilen süre içerisinde arızayı gidermektedir. Belirlenen süre dışına taşacak arıza onarımlarında liman işletme parkından veya sözleşme kapsamında üretici işletme tarafından donanım veya cihaz kullanıma geçici olarak verilmektedir. Yetkililer başarılarındaki "sırlardan" birinin bahsedilen bakım-onarım sisteminde yattığının belirtmektedirler.

Dubai'nin uluslararası bir ticaret ve dağıtım merkezi olmasında deniz limanları kadar hava limanının da çok önemli katkısı bulunmaktadır. Jebel Ali serbest bölgesi ve limanına yakınlığı ve birçok noktaya birçok havayolu işletmesi ile

transfer imkanına sahip uluslararası havaalanında limana benzer şekilde gelişmiş altyapı ve yük işlem ve depolama tesisleri mevcuttur.

Dubai’de ulaştırma ve lojistik altyapısına yapılan yatırımlar deniz limanları ve serbest bölgeler ile sınırlı değildir. Hava ulaştırmasının da Dubai’nin bir lojistik merkez olmasında çok önemli bir rol oynadığı söylenebilir. Bu noktada lojistik merkez yaratma hedefi doğrultusunda yatırımcıların dünyanın her yerinden olabilen en kısa sürede, en konforlu ve en ucuz şekilde Dubai’ye gelebilmesinin öncelikle sağlanması hedeflenmiştir. Gerçekleştirilen gözlem esnasında görüşme yapılan bir yönetici tarafından *“gelemeyen yatırımcı senin yatırımcın değildir”* sözü ile yatırımcıları en azından bir defa Dubai’ye getirmeyi hedeflediklerini belirtmiştir.

Bu amaçla öncelikle hava yolcu taşımacılığının geliştirilmesine çalışılmıştır. Hemen sonrasında ve bu yatırımlarla birlikte hava kargosuna yönelik yatırımlarla devam edilmiştir. Yapılan yatırımlar ile Dubai Uluslararası Havaalanının bir aktarma merkezi olması hedeflenmiştir. Halen haftalık 6000 uçuşla yaklaşık 160 havayolu şirketi dünyanın 220 farklı noktasına doğrudan uçuş gerçekleştirilmektedir. Bu maksatla ilave yolcu ve kargo terminalleri ile kapasite artırılmıştır. 2018 yılında halen 2.2 milyon olan hava kargo kapasitesinin 3 milyon tona, 60 milyon olan yolcu kapasitesinin ise 75 milyon yolcuya çıkarılması hedeflenmektedir.

Söz konusu havaalanı bitişik olarak inşa edilen kargo köyü, flower city vb serbest ticaret bölgeleri ile entegre edilmiştir.

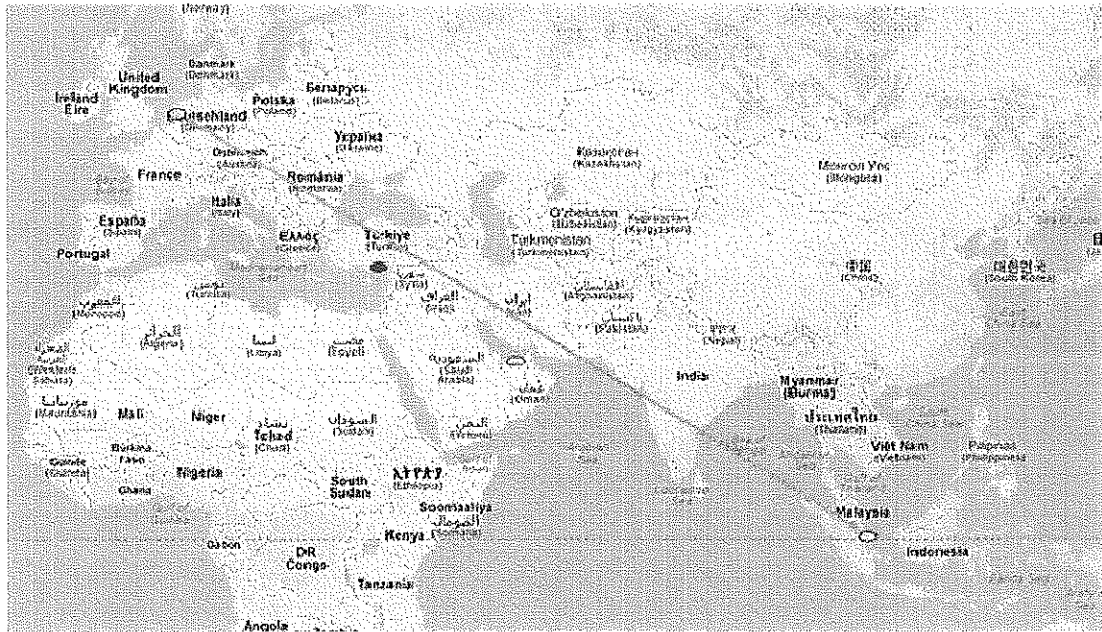
Dubai uluslararası havaalanının yanısıra Jebel Ali Serbest Bölgesi ile bağlantılı olarak bitişik tasarlanan ilk adı Jebel Ali Havaalanı sonradan Dubai Ticaret Merkezi Havaalanı ve en son olarak Al Maktoum Havaalanı olarak isimlendirilen 140 km² arazi olarak dünyanın en büyük havaalanı projelendirilmiş ve bugün itibarıyla inşaatı devam etmektedir. Söz konusu havaalanı şu anda dünyanın en büyük yolcu uçağı ünvanına sahip Airbus A380’den 4 adedinin aynı anda iniş yapabileceği 5 piste sahip olması planlıdır. 8 alt bölgeden oluşan Dubai Ticaret Bölgesi içinde yer alan havaalanının dışında bölgede, havacılık, lojistik, yerleşim-konaklama, ticaret, dinlenme, fuar, ve insani yardım lojistik bölgesi bulunmaktadır.

Dubai Lojistik Şehri yöneticisi ile yapılan görüşmede;

Dubai’nin coğrafi konum olarak hava taşımacılığı, lojistik, deniz taşımacılığı ve ticaret merkezi olmak için en stratejik ve doğru noktada bulunduğu, özellikle Orta Doğu, Kuzey Afrika ve Güney Asya’yı kapsayan MENASA (Middle East, North Africa, South Asia) olarak tanımlanan bölge için bu durumun daha da geçerli olduğu belirtilmiştir.

Ayrıca bu görüşmede, 3.6 trilyon dolar gayri safi hasıla üretilen ve dünya nüfusunun %23'ünün yaşadığı, petrolün %45'inin doğal gazın %28'inin çıkarıldığı MENASA bölgesini ticaret ve hizmet (ulaştırma ve lojistik altyapıları da dahil olmak üzere) merkezi olarak kendilerine öncelikli hedef olarak belirledikleri ve bu yönde deniz ve hava limanları ile lojistik operasyonları tasarladıklarını belirtmiştir. MENASA bölgesi ile dünyanın kalanı arasında bir lojistik koridor olduklarını düşünmektedirler. Ayrıca, Şekil 36'da görüldüğü üzere, Rotterdam ile Singapur arasındaki en büyük deniz limanının Jebel Ali Limanı olduğu, dolayısıyla doğu ile batı arasındaki lojistik köprüünün en önemli halkasını oluşturduğu sık sık dile getirilmektedir.

Şekil 36: Singapur- Dubai – Türkiye - Rotterdam Hattı



Kaynak : Yazar

Bu durumun kendilerine güvenerek yatırım yapan yatırımcılara karşı çok ağır bir sorumluluğu da üzerlerine yüklediğini belirtmişlerdir. Dubai Ticaret Merkezinin dünyadaki ilk çok modlu entegre lojistik platformu olduğunu ve dünyada benzeri bulunmayacak şekilde hızlı ve verimli bir şekilde deniz, kara ve hava yolunu bağladıklarını ifade etmiştir. Dubai Ticaret Merkezinin müşterilerine sadece Jebel Ali Serbest Bölgesi ile havalanı arasında bağlantı sağlamadığını aynı zamanda tüm serbest bölgelerle ve Dubai'nin merkezi ile bu bağlantıları sağlayarak aslında bir "çok modlu entegre ekonomik platformu" işlettiklerini söylemiştir. Diğer bir deyişle işletmelere büyümeleri ve genişlemeleri için gerekli olan her türlü imkanı en üst seviyede esneklikle sağladıklarını belirtmektedir.

Yapılan görüşmede, Dubai genelinde ve Dubai Ticaret Merkezi özelinde hem ticaret uygulamalarında hem de lojistik ve ulaştırma hizmet ve altyapı yatırımlarında daima talebin gerisinde talebi yakalamaya çalışarak değil öngörüler ile talebin önünden gitme politikasını izlediklerini, bütünsel bir anlayışla oluşturulan master planların ve bu planlara bağlı kalmanın bu doğrultuda çok önemli olduğu belirtilmiştir. Bu “*geleceği kendi ellerine almak*” olarak ifade edilmektedir.

Dünyada birçok terminali işleten ve halen dünyanın çeşitli yerlerinde yatırımları devam eden DP World şirketi tarafından yönetilen Jebel Ali limanı, Jebel Ali Serbest bölgesi içinde yer almaktadır. Ve aynı zamanda serbest bölgenin komşu olduğu Dubai Ticaret Merkezi (bünyesinde Al Maktoum havaalanı ile Dubai Lojistik Şehrini bulunduran) ile de komşu olması nedeniyle son derece işlevsel bir limandır.

Özellikle denizden havaya ve transit taşımalarda son derece iddialı oldukları yapılan görüşmelerde tespit edilmiştir. Görüşülen yetkililer öncelikle müşterilerine üst düzeyde kalite standartlarına sahip hizmet vermeyi amaç edindiklerini bunu sağlamanın en kısa yolunun ise hızlı, müşteriye detaylar ile boğmadan ve sürekli geri bildirimler ile bilgi paylaşımı ile gerçekleştirdiklerini söylemektedirler. Ayrıca, hızlı hizmetin ve yüksek verimliliğin olmazsa olmazı olarak elleçleme ve liman altyapısının en son teknoloji ürünlerinden oluştuğunu eklemekte, bu noktada konteyner elleçlemede kullanılan gantry kreynlerinin özelliklerinden özellikle bahsetmektedirler. Ayrıca, ekipmanların insan olmadan birer demir parçası olduğunu düşündüklerini dolayısıyla insana yatırımın kendileri açısından son derece önem taşıdığını ifade etmektedirler. Bu anlamda personele yönelik yatırımlara da son derece önem verdiklerini belirtmişlerdir. Bütün bunlarını sonucu olarak 18 yıl üst üste Orta doğunun en iyi limanı ödülünü aldıklarını düşünmektedirler.

Jebel Ali Limanı 14.5 milyon TEU kapasite ve 150 den fazla hattın çalıştığı bir deniz limanıdır.

22 rıhtımdan oluşan konteyner terminalinin 62 tanesi super post panamax olmak üzere 79 gantry kreyn ile 2011 yılında yaklaşık 13 milyon TEU konteyner elleçlemesi yaptığını ve dünyada 100’den fazla limana yönelik bağlantılı çalıştıklarını belirtmişlerdir.

Ayrıca 30 rıhtımdan oluşan karışık yük terminalinde Ro Ro dahil her türlü yüke işlem yapılabilir. Genel kargo işlemlerine yönelik olarak rıhtımlardaki 1.3 km² lik depolama alanına ilave olarak 1.2 km² açık, 10 hektarlık da kapalı depolama alanı bulunmaktadır.

Ayrıca limanın hizmet seviyesinde ve aldığı ödüllerde sunduğu lojistik hizmetlerinde oldukça etkili olduğu düşünülmektedir. Serin ve soğuk depolama alanları ve konteyner yük istasyonu sistemi (CFSS) limanın müşterilerine sunduğu lojistik hizmetlerdendir.

Diğer yandan görüşmelerde liman yetkilileri limanın bilgi yönetimi ve teknolojileri konusunda önemli yatırımlar yaptığını belirtmişlerdir. İki yönlü olduğu söylenen bilgi yönetimi sisteminde liman işletilmesine yönelik iç süreçlere ilişkin bilginin yönetimi ve müşterilere yönelik bilginin yönetimi olarak sınıflandırılmıştır. Müşterilere yönelik olan bilgi yönetim sisteminde müşterilerin veya yasal temsilcilerinin limanla ve kamu kurumlarıyla ilgili olan işlemlerinin güvenli, basit ve hızlı bir biçimde gerçekleştirmek ve geri bildirim almalarını sağlamak üzerine tasarlanmıştır. Serbest bölge işletmelerinin de istifade edebildiği Dubai Trade isimli internet sitesi vasıtasıyla tüm bu işlemler limanın tüm paydaşları tarafından gerçekleştirilebilmektedir.

Liman yetkilileri son olarak soğutmalı ve serin tutan depolama tesisleri ile müşterilerine katma değer yaratan lojistik hizmetlerini de üst düzeyde sağladıklarından bahsetmektedirler. Hatta anlık olarak gerçek zamanlı soğutmalı ve serin depoların ısısı Dubai trade portalı üzerinden takip edilebilmektedir. Bu sayede serbest bölge yatırımcılarının her türlü lojistik problemine çözüm sunarken serbest bölgeye yatırım konusunda kararsız işletmelere de cazip bir öneri sunmakta olduklarını düşünmektedirler.

Derinlemesine görüşmelerde ve gözlem uygulamalarında tespit edilen bir diğer nokta ise hem serbest bölge ve civarında hemde liman kesiminde altyapı yatırım faaliyetlerinin devam ediyor olmasıdır. Görüşülen yetkililer gelecek 20 yıla yönelik planlamaların yapıldığını belirtmişlerdir. Tarafımızdan yöneltilen *"Bu gibi uzun dönemli prgramların gerçekleşme oranı nedir?"* sorusuna *"gerçekleştirmek zorundayız, değişiklik yapma ve geciktirme şansımız yok, dolayısıyla çok büyük oranda planlar gerçekleştirilmektedir"* şeklinde cevap verilmiştir. Gayri resmi olarak yapılan diğer söyleşilerde paylaşılan ve değerli olduğu düşünülen bir diğer konu ise, bu tip uzun vadeli planlamaların gerçekleşmesinde petrol geliri gibi bir garanti gelirin payı olduğu kadar plan süresi boyunca neredeyse aynı "lider" kadrosunun görev yapmasının da önemli bir payı olduğu gerçeğidir.

4.4.3.3 Lojistik ve Ticaret Altyapısı ve Uygulamaları

Dubai Ticaret Merkezi içinde yer alan Dubai Lojistik Şehri (Dubai Logistics City) hem Jebel Ali Limanı ve serbest bölgesine hem de Al Maktoum Uluslararası Havaalanına komşu olması sayesinde yatırımcısına esnek ve verimli bir lojistik hizmeti sunmaktadır. Dubai Lojistik Şehri yatırımcılara depolama ve stok kontrol ile tedarik zincirinin etkin yönetimin konusunda hizmet vermektedir. Bu amaçla lojistik işletmeler için paylaşımlı veya tahsisli depolar, bürolar vb altyapı imkanları sunulmaktadır. Diğer serbest bölgelere benzer biçimde vergiden muaf ve %100 sahiplik ve uzun dönem kiralama gibi imkanlarda sunulmaktadır. Yıllık 12 milyon ton işlem kapasitesine sahip olan lojistik merkez 21.5 km² lik fiziksel boyuta sahiptir. Bu sahada her türlü lojistik işlem ve ulaştırma işlemi ile gümrük faaliyetleri gerçekleştirilebilmektedir. Ayrıca katma değerli faaliyetler ile işletmelerin temsilcilikleri bu bölgede vergisiz olarak yapılabilir.

Gözlem ve görüşmelerin tamamında hakim olan “yatırımcı dostu” yaklaşımın bu bölgede de hakim olduğu görülmektedir. Ana felsefe yatırımcıya en üst seviyede destek sağlamak ve bu sayede uzun dönemli ilişkiler geliştirerek karşılıklı olarak kazanmaktır.

BAE, bölgedeki diğer ülkelerinde önemli ölçüde mal ve hizmet tedarik ettiği bir ticaret merkezi konumundadır. Başta batılı işletmeler olmak üzere çok sayıda işletme Dubai’de temsilcilik açarak BAE pazarının yanı sıra MENASA coğrafyasına yönelik olarak da faaliyette bulunmaktadır.

Dubai’de gerçekleştirilen derinlemesine görüşmelerde özellikle katılımcıların dile getirdikleri husus serbest bölgelerde ticari faaliyette bulunmanın çok kolay ve zahmetsiz olduğudur. Bu doğrultuda tüm kamu görevlilerinin işletmecilerin sorunlarını çözmek adına olağanüstü çaba gösterdiklerini ifade etmektedir. Diğer yandan işlemler o kadar basittir ki çok fazla da desteğe ihtiyaç duyulmamaktadır. Dolayısıyla sözü edilen destek ağırlıklı olarak işletme faaliyete geçtikten sonraki döneme ilişkindir. Ayrıca bilgilendirme faaliyetleri ofisler ve internet aracılığıyla üst seviyede yapılmaktadır. Katılımcılar tarafından belirtilen bir diğer önemli nokta ise serbest bölge yönetimlerinin, yerel makamlarla olan vize, işgören işlemleri vb. konularda işletmeciyi asla yalnız bırakmadığı bu konulardaki tüm koordinasyon ve iş takip konularında yakın destek sağladıkları konusudur.

Dubai sahip olduğu 3 değeri yaptığı uzun dönemli planlamalar ile etkin bir biçimde kullanmıştır. Bu 3 değer petrolden elde edilen gelir ki petrol fiyatlarına bağlı

olarak yaklaşık gelirin %8'ini teşkil etmektedir, coğrafi konum ve ucuz işgücü kaynağı olarak değerlendirilebilecek Pakistan, Afganistan, Çin, Hindistan ve Bangladeş'e olan yakınlığıdır. Stratejik seviyede verilen kararlar ve bu kararlar verilmeden önce küresel ticari aktörler ile yapılan ayrıntılı görüşmeler ile yapılan uzun dönemli planlamaların ödün verilmeden uygulanması dikkat çekici belirleyicilerdir.

Ancak diğer yandan ucuz iş gören olarak ülkeye getirilen yabancılar çok derin sınıfsal ayrılıkların oluşmasına neden olmuştur. Alt seviyede fiziki güç ile gerçekleştirilen işlerin tamamı bu şekilde ülkeye getirilen yabancılar tarafından yerine getirilmektedir. Bugün için fazla hissedilmese de gelecekte bu sosyal ayrımın bir takım sosyal sorunlara neden olabileceği ve son derece düşük olan suç oranını artırabileceği düşünülmektedir.

Dubai yönetimi ticaret ve turizme yapılan yatırımların geri dönüşüm araçlarından bir tanesi olarak Dubai merkezli havayolu şirketi Emirates'i görmektedir. Ülkeye turizm ve iş maksatlı gelen yolcuların ve transit yolcuların kendileri tarafından taşınması ve daha büyük pay alınması ana hedeftir. Ve bu doğrultuda kuruluşundan bu güne kadar ortalama %20'lik bir büyüme ile yoluna devam etmektedir. Dubai yönetimi bu noktadaki geliri diğer havayolu işletmeleri ile en az seviyede paylaşmayı hedeflemektedir.

Serbest bölgelerde ayrıca faaliyet gösteren işletmelerin kendi aralarında iletişim kurmalarını teşvik edilmekte bu sayede yatırımcıların çok sayıda ülkede pazar veya ürün bulmalarını sağlamaktadır. Diğer bir deyişle serbest bölgeler bir yandan üretim, lojistik, üssü olurken diğer yandan bir pazar olarak da öne çıkmaktadır.

Bu noktada gerçekleştirilen gözlem uygulamalarında dikkati çeken en önemli husus, Dubai genelinde temel düşünce sistemin olabildiğince basitleştirilmesidir. Serbest bölge ve liman için tek bir arayüzün kullanılması sistemi basitleştirmekte, kullanıcıların en başta birçok bilgi sistem güvenlik işleminden kurtarılmasına neden olmaktadır. Benzer şekilde liman ve serbest bölgenin bir arada planlanması sonradan lojistik şehri, havaalanı ve diğer altyapı tesislerinin bitişik olarak ilave edilmesinin hep bu yaklaşımın eseri olduğu düşünülmektedir. Kurulan sistem ne kadar basit ve kolay anlaşılır olursa işletilmesi daha kolay ve sürdürülebilir, verimliliği de elbette üst seviyede olacaktır. Dubai genelinde gerçekleştirilen gözlem uygulamalarında tespit edilen önemli noktalardan birisi basitlik ilkesidir.

Jebel Ali serbest bölgesinde yapılan görüşmelerde odak noktalarının “kolaylık ve hız” olduğu söylenmiştir. Bütün çalışmaların bu doğrultuda gerçekleştirildiği bilinmektedir. Yatırımcı adaylarına vaad edilen ise öncelikle kolaylık ve hız sonrasında “*insan eliyle yapılmış en büyük liman çevresinde iş yapma olanağını*” olarak tanımlanmaktadır. Görüşülen yetkililer Jebel Ali Serbest Bölgesini “*dinamik birlik*” olarak tanımlamaktadırlar. Yatırımcıları da bu dinamik birliğin bir parçası olmaya davet ettiklerini söylemektedirler.

Jebel Ali Serbest bölgesinde gerçekleştirilen gözlem esnasında bir takım üretim tesislerinin de varlığı tespit edilmiştir. Yapılan araştırma da serbest bölgede sanılanın aksine sadece ithalat-ihracat-re export işlemleri yapılmadığı serbest bölge yönetiminin “Hafif Sanayi Üniteleri (HSÜ)” olarak tanımladığı üretim tesislerinde yatırımcıların üretim yaparak ihraç edebildikleri belirlenmiştir. Yapılan görüşmelerde bu tesislerin 24 saat açık olabildiği, yükleme boşaltma rampaları ve ofisler ile yatırımcının her türlü ihtiyacını karşıladığı belirtilmektedir. Bu tesislerde işletmeler liman veya hava limanı vasıtasıyla tedarik ettikleri ara malları nihai ürüne dönüştürüp yeniden ihraç edebilmektedirler. Bazı ürünlerin pazarlarının serbest bölgedeki diğer üreticiler olması bu noktadaki ticareti daha da kolaylaştırmaktadır. Örnek vermek gerekirse bir HSÜ’de üretilen nihai ürün diğer HSÜ için ara ürün olabilmekte veya bir başka pazarın ana dağıtıcısı olarak nihai ürünler serbest bölge için el değiştirebilmektedir.

HSÜ’ler sadece üretim tesisleri olarak değil ayrıca depo ve antrepo olarak da kullanılabilir. HSÜ’lerde işletmecisi sınırlı da olsa serbest bölge yönetiminin iznine bağlı olarak yapısal değişiklikler yapabilir. Ancak yöneticiler çok çeşitli örnek projelerden birisinin yatırımcının ihtiyacını büyük oranda karşıladığını belirtmişlerdir. Tüm serbest bölgelerdeki şeffaflık ilkesi burada da uygulanmaktadır. Yatırımcı ihtiyacına uygun büyüklükte bir tesisi kiralama bedelini, özelliklerini, ödeyeceği enerji bedelini, sağlık sigortası vb giderleri önceden açıkça öğrenebilmektedir. Bu bedellerde değişme olmayacağı sonradan veya son anda ek maliyetler çıkmayacağını yönetim garanti etmektedir.

Örneğin, 556 m² lik bir HSÜ’nün kira bedeli mevkisine göre yıllık 53,133 ile 59,845 \$ arasında değişmektedir. Bina sigortası 82\$, elektrik bedeli 100 kwh için 5.40\$ dır. Dolayısıyla, yatırımcı serbest bölge yönetimine “*kuruşu kuruşuna*” ne ödeyeceğini bilmektedir.

Jebel Ali Serbest bölgesinde ofis, bina, depo vb. dışında arazi kiralınması da mümkündür. Burada yatırımcılara sunulan çok çeşitli tesislerin dışında kendi tesisini

inşa etmek isteyen yatırımcılar bu seçeneği tercih etmektedirler. Ancak, bu noktada yönetim genel görüntünün bozulmasına izin vermeden, yatırımcıyı kiralanan arazinin sadece %60'ını kullanmak üzere sınırlamaktadır. Kalan kısma yeşil alan veya yükleme alanı yapılabilmektedir.

Jebel Ali Serbest Bölgesi içinde faaliyet gösteren işletmelerin sahip olmaları gereken çeşitli ruhsatlar vardır. Bu ruhsatlar faaliyet alanlarına göre çeşitlilik göstermektedir. Genel olarak, ticaret (genel ticaret ve ticaret olmak üzere) 2 çeşit ruhsat, üretim (sanayi ve ulusal sanayi olmak üzere) 2 çeşit ruhsatı ve hizmet ruhsatı olmak üzere bu ruhsatlar 5 çeşittir. Ruhsatlar incelendiğinde görülen husus, üretime yönelik sanayi ve ulusal sanayi ruhsatlarının genel ticaret ruhsatına göre çok daha düşük maliyette olduğudur. Genel ticaret ruhsatı 8,175\$ iken sanayi ve ulusal sanayi ruhsatları 1,499\$ dir. Yetkililerle yapılan görüşmelerde bu politikanın üretimin teşvikine yönelik olduğu bilgisi alınmıştır.

Bu noktada yatırımcıya çok geniş bir faaliyet alanı sağlanmakta lojistik ve ulaştırma adına çok fazla seçenek "*ucuz ve hızlı*" gereksiz işlemlerden arındırılmış bir biçimde sunulmaktadır. Yatırımcı deniz yoluyla ithalat yapabilir, mevcut lojistik kanalından hava yoluyla Dubai Uluslararası Havalimanını (6 şeritli otoyol kullanılarak) veya inşası devam eden Al Maktoum Uluslararası havalimanını kullanabilir veya serbest bölge içinde ürününü pazarlayabilir veya Dubai içine veya diğer çevre ülkelere gelişmiş karayolu ile transfer edebilir.

4.4.3.4 Dubai – Türkiye Karşılaştırması

Dubai Emirliğinde gerçekleştirilen ayrıntılı görüşmeler ve gözlem uygulamaları esnasında katılımcılardan Dubai ile Mersin'i karşılaştırmaları istenmiştir. Katılımcıların bir bölümü Mersin ve limanına yönelik bu tür bir karşılaştırma yapabilecek bilgi ve deneyime sahip olmadıkları gerekçesi ile bu soruyu cevapsız bırakmışlardır. Katılımcıların bir diğer bölümü ise başta İstanbul olmak üzere Mersin ve Türkiye için bir karşılaştırma yapabileceklerini belirtmişlerdir.

Söz konusu değerlendirme ve karşılaştırmalara bakıldığında, ana fikir olarak Türkiye'nin bir ticaret, ulaştırma ve finans merkezi olabilme potansiyelini taşıdığı coğrafi konum olarak son derece uygun bir noktada bulunduğu ancak Dubai'ye bir rakip olmasının mümkün görülmediğidir. Bunun gerekçesi olarak, Dubai'nin sahip olduğu üst düzeyde teknolojiye sahip (ve daima güncellenen) bilgi teknolojileri,

ulaştırma (bu kavram altında lojistik hizmetler ile şehir içi ulaşım da sayılmaktadır) ve haberleşme altyapısı olduğu dile getirilmektedir.

Söz konusu karşılaştırmada Türkiye’de yaşanan terör olayları ile komşu ülkelerle yaşadığı sorunların bir lojistik ve ticaret merkezi olması önünde engel olarak görüldüğü belirtilmiştir.

Bir katılımcı ayrıca, Türkiye’nin bazı komşu ülkeleri ile kapalı sınır kapılarının bulunmasını ve deniz taşımacılığı alanında limanlarının bazı ülke gemilerine kapalı olmasının da önemli bir dezavantaj olarak gündeme getirmiştir.

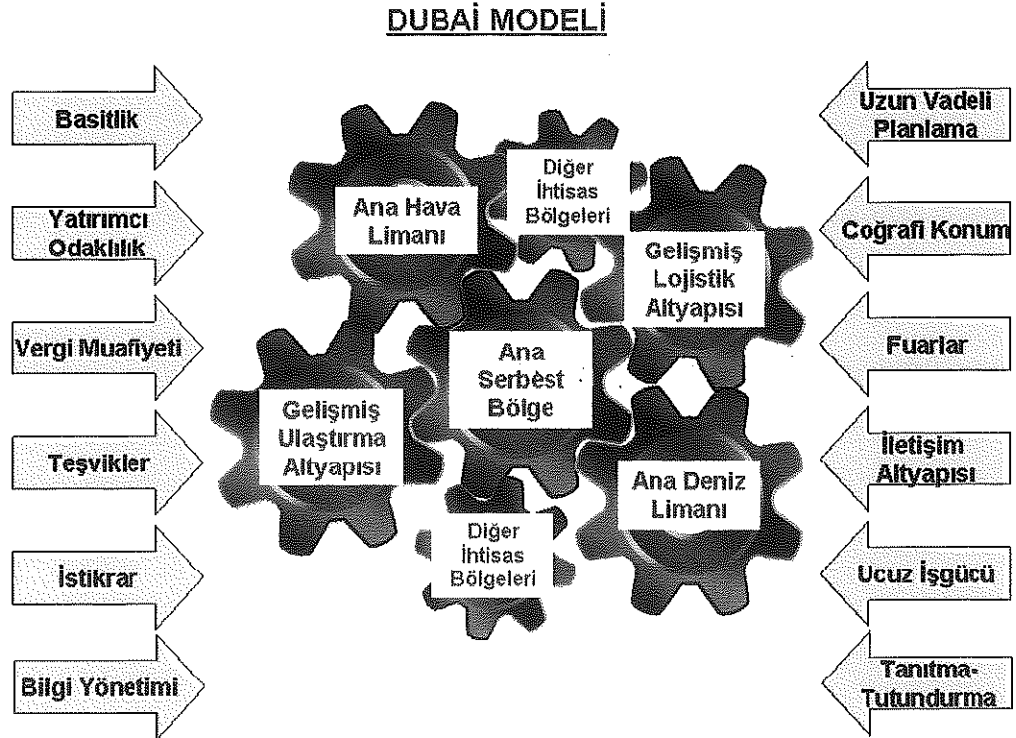
Ancak bunlara karşılık genç nüfusunun dünya geneli ile mukayese edildiğinde büyük bir üstünlük olduğu katılımcılar tarafından dile getirilmektedir. Genç nüfusun öncelikle girişimcilik olarak olumlu etki yapacağı sonrasında talepkar bir iç pazar ve göreceli olarak ucuz işgücü anlamına geleceği paylaşılmıştır.

Çevre ülkelerde nüfusun hızla yaşlanıyor olmasının Türkiye’ye düşük emekli sayısı nedeniyle üstünlük sağlamakta olduğu da eklenmiştir. Ayrıca sağlam bankacılık sisteminin de Türkiye’nin lojistik bir merkez olması yönünde olumlu bir etken olduğu söylenmiştir.

4.4.4. Dubai Modeli

Derlenen bulgular ışığında oluşturulan Dubai modeli aşağıdadır.

Şekil 37 : Dubai Modeli



Kaynak: Yazar Tarafından Geliştirilmiştir.

Genel olarak gözlem ve derinlemesine görüşmeler sonucu Dubai Emirliği'nde kurulan sistemin basit, kolay, hızlı, üst düzeyde hizmet sunulan, sürdürülebilir bir yapıdadır. Zengin insan kaynağı, vergi avantajları, bilgi yönetimi-paylaşımı ve etkin liderlik ile çağdaş bir lojistik ve ticaret merkezi haline getirilmiştir.

Tablo 27: Gözlem (Yurtdışı) Uygulamalarında Elde Edilen Bulgular (1/2)

Konu Başlığı		Yurtdışı Gözlem Uygulamaları Elde Edilen Bulgular
1	Yasal düzenlemelerin güncelleştirilmesi	Yasal düzenlemeler lojistik merkez hedefine yönelik olmalıdır.
2	İstikrar	Yasal düzenlemelerde istikrar ve devamlılık, Siyasi istikrar
3	Liderlik	Siyasi yönetimin liderliği ve devamlılığı
4	Liman	Gelişmiş deniz ve hava limanları
5	Yargı sisteminin uzmanlaşması	Gelişmiş yargı sistemi, Hızlı yargılama esası Uzman mahkemeler
6	Trafik	Gelişmiş trafik düzenlemeleri
7	Teşvikler	Vergi indirimleri veya sıfırlanması Yabancı yatırımlara yönelik izlekler basitleştirilmelidir. Yabancı yatırımcılara yönelik özel teşvikler getirilmelidir. İnsan kaynaklarının geliştirilmesine yönelik ilave teşvikler getirilmelidir Yatırımcılara yönelik danışma-destek uygulamaları Sermaye transferinde serbestlik Basitleştirilmiş yatırım işlemleri, Yatırımcılara yönelik şeffaflık Üretim maliyetlerini minimize etmeye yönelik politikalar Hafif sanayi üniteleri ve üretim yatırımlarını teşvik politikaları

Tablo 27: Gözlem (Yurtdışı) Uygulamalarında Elde Edilen Bulgular (2/2)

Konu Başlığı		Yurtdışı Gözlem Uygulamaları Elde Edilen Bulgular
8	İnsan Kaynakları	İnsan kaynaklarının geliştirilmesine yönelik ilave teşvikler
9	Planlama eksikliği/yokluğu	• Uzun ve çok uzun dönemli ana planların varlığı ve sadakatle uygulanması • Serbest bölge, özel ticaret bölgesi vb. ihtisas bölgelerinin bütünleşik planlanması • Öngörülemezlik ile talebin önünden giden arz politikaları
10	Gümrük İşlemleri	Basitlik ve sürat 24 saat üst düzeyde hizmet
11	Psikolojik Değişkenler	İstikrara ve devamlılığa olan inanç Ana planlamanın ödünsüz uygulanacağına yönelik inanç Çözüm odaklı ve yatırımcı dostu kamu görevlileri ve kamu uygulamaları, hizmetleri
12	Üstyapı	Gelişmiş üstyapı hizmetleri Üstyapı yatırımlarına ayrılan pay, Esnek ve verimli lojistik-ulaştırma hizmet sunumu
13	Altyapı	Gelişmiş altyapı hizmetleri Altyapı yatırımlarına ayrılan pay Gelişmiş iletişim altyapısının varlığı Gelişmiş karayolu altyapısı Gelişmiş lojistik altyapısı Geniş fiziksel alan tahsis
14	Pazarlama Faaliyetleri	Fuarcılık politikalarının uygulanması Gelişmiş, yaygın ve basit arayüzlü e-ticaret uygulamaları Kazan-kazan politikasının uygulanması
15	Finansman	Gelişmiş bankacılık ve finans sistemi
16	Enerji	Üreticiye ucuz enerji sağlamaya yönelik politikalar
17	ARGE Uygulamaları	Teknolojiye yatırım politikaları Bilgi yönetimine verilen önem ve yatırım politikaları

Ayrıca, uzun vadeli ana planlar ve bu planların sadakatle uygulanması Dubai modelinde önemli bir belirleyicidir. Diğer yandan, bilgiye verilen önem de dikkat

çekicidir. Bilginin üretilmesi ve kullanılması bir değer olarak ana planlamaya katkıda bulunması bu modelde öne çıkmaktadır. Bilgiye sahip olmasının ötesinde onu yönetebilmenin sağladığı üstünlüklerden yararlanmak üzere tesisler ve politikaların tasarlandığı görülmektedir.

4.5. BELGE İNCELEMESİ BULGULARI

Önceki bölümde ayrıntıları ile paylaşıldığı gibi veri toplama aşamasında Belge İncelemesi kapsamında Mersin Deniz Ticaret Odası yayını olan “Mersin Deniz Ticareti Dergisi”nin Ocak 1993- Ocak 2013 tarihleri arasındaki arşivi ile Mersin’de yayınlanan yerel basına ait 17 gazete Temmuz 2010 tarihinden itibaren yaklaşık 3 yıl süre ile izlenmiş ve incelenmiştir. Ayrıca, çağdaş bir lojistik merkez vizyonuna yönelik diğer basın organlarından derlenen veriler ve yine aynı vizyona ilişkin hazırlanan raporlardan derlenen bulgular bu bölümde yer almaktadır.

Bu sayede veri zenginliği ile geçerlik ve güvenirlik ölçütlerinin karşılanması ile diğer veri toplama teknikleriyle toplanamayan verilere ulaşılması hedef alınmıştır.

4.5.1. Mersin Deniz Ticareti Dergisinin İncelemesinde Tespit Edilen Değerlendirmeler

Mersin Deniz Ticareti Dergisi yayıncı kuruluş olan Mersin Deniz Ticaret Odası’nın varoluş sebebi olan deniz ticareti odaklı bir yayın akışına ve içeriğine sahiptir. Ağırlıklı olarak deniz ticaretine yönelik bir meslek örgütü olması dolayısıyla üyelerinin faaliyet alanlarına paralel olarak yerel, ulusal ve uluslararası çapta, liman ve limana yönelik incelemeler, deniz ticareti ve alt sahalarına yönelik analizler, raporlar, demeçler ve haberler sıkça yer almaktadır. Bu sayede Mersin özelinde ulaştırma sorun alanları ve bu sorun alanlarının çözümüne meslek örgütü odaklı bakış belirlenebilmiştir. Deniz ticaretinin gemi ve gemi adamı ile birlikte ayrılmaz üçlüsü konumunda bulunan limanlara yönelik sorun alanlarının çözümü olarak ortaya konulan ve yer yer uygulanan liman özelleştirme politikalarına yönelik olarak Mersin özelinde değerlendirmelere de ulaşılmıştır. Diğer yandan bu verilerin liman özelleştirmesi öncesi ve sonrasındaki değerlendirmelerini sunması açısından son derece değerlidir.

Ayrıca, 2000’li yılların başından itibaren denizcilik sektörünün uluslararası ticarette başarı için tek başına yeterli olmadığına anlaşılmış ve başta AB olmak

üzere küresel oyuncuların lojistik ve diğer katma değerli uygulamaları da denizciliğin yanında ön plana çıkarmaları Mersin Deniz Ticareti Dergisinin de yayınlarında lojistik konusunda denizcilik yanında yer bulmasına neden olmuştur. Yukarıda belirtilen tüm bu gerekçeler nedeniyle Mersin Deniz Ticareti Dergisi'nin çok zengin bir veri kaynağı olduğu değerlendirilmektedir.

Söz konusu derginin yayınları gelişen, değişen ve küreselleşen dünyaya ve dünya ticaretine paralel olarak iki ana bölüme ayrılmaktadır. 1993-2007 tarihleri arasında ağırlıklı olarak Mersin limanı ve limanda yaşanan sorunlar ile çözüm önerilerine yönelik konular yer almaktadır. 2007-2013 yılları arasında ise Mersin liman özelleştirmesi sonrasındaki gelişmelere yönelik değerlendirmeler büyük oranda dergide kendine yer bulmaktadır.

Diğer yandan, 2000'li yıllardan itibaren AB ulaştırma politikalarında karayolu ulaştırma ağırlığının deniz ve demiryoluna kaydırılmasına yönelik uygulanan politikalar ile ulaştırma koridorları yaklaşımının küresel boyutta tartışılmaya başlanması, taşımacılıkta devrim yaratan konteynerin gelişimi ile birlikte dergide uluslararası ticaret, lojistik ve tedarik zinciri yönetimi gibi konularda analiz edilmeye başlanmıştır.

"Geçmiş anlamak geleceği görmenin anahtarıdır." Prensibinden hareketle derlenen verilerden elde edilen bulgular bu bölümde yer almaktadır.

Ocak 1993 tarihli sayıda A.Refik YOKSULBAKAN tarafından kaleme alınan yazıda limana ilişkin tespit edilen ilk sorun alanları yer almaktadır. Yazar ağırlıklı olarak, limanda yaşanan sorunların küçük sorunlar olduğunu belirtmekte ve bu sorunların giderilememesini "*onur kırıcı*" olarak nitelemektedir. Yoksulbakan tarafından "*onur kırıcı*" olarak nitelenen bu sorun alanları şu şekilde sıralanmaktadır;

- *Limanda hırsızlığın önlenmesi-azaltılması,*
- *İhraç konteynerlerinin liman dışında kolaylıkla ve hızla yüklenebilmeleri,*
- *Birkaç kilometrelik liman yolunun hızla onarılarak hizmete sokulması,*
- *Yaşamsal önem taşıyan vinçlerin gerektiğinde süratle onarılması,*
- *On yıllardır ülkenin gündeminde olan, ülkeye büyük kazançlar sağlayan konteynerin adının konularak gerçek kişiliğine kavuşturulması: konteynerin kap mı eşya mı olduğunu saptamak,*
- *Büyük umut ve beklentilerle kurulmuş bulunan Mersin Serbest Bölgesinin limanla ilişkilerini akılcı ve pratik bir temele oturtmak, limanda boşaltılan bir malın Mersin Serbest Bölgesine geçişini aksamadan ve hızla sağlamak, Mersin limanına gelen bir geminin 200 metre ötedeki Serbest Bölge rıhtımına kolaylıkla ve süratle yanaşmasını sağlamak ve bunun gibi küçükklü büyükklü sorunlara kalıcı çözümler bulmak...*

Yine aynı sayıda dönemin MDTO Genel Sekreteri tarafından yapılan ve manşet olarak dergide yer alan *“Mersin limanında işler kesat gidiyor”* Yoksulbakan tarafından yapılan değerlendirilmenin bir özeti gibidir.

Limana yönelik getirilen bu eleştirilere karşılık ortaya konulan çözüm önerileri ise limanın TCDD yönetiminde arzu edilen verimliliğe ulaşamayacağı ana fikrinin üzerine kurulmuştur. İlk önerilerden bir tanesi, Ocak 1993 sayısında dönemin Mersin Belediye Başkan yardımcılığı görevini yürüten Neşet TARHAN tarafından dile getirilen Mersin limanının Rotterdam, Hamburg ve Yokohama limanları gibi belediye tarafından işletilmesidir. Tarhan analizini *“2000’li yıllara yaklaştığımız şu dönemde halkımıza ve oluşturdukları yönetimlere daha çok güvenmeli, limanlarımızın fiziksel olarak da halk idaresi olan belediye yönetimleri ile daha barışık kılmak amaçlanmalıdır”* çıkarımı ile sonuca bağlamaktadır.

Kaptan Refik AKDOĞAN ise Ocak 1993 sayısında çözüm önerileri bakışında *“vergi”* penceresinden yaklaşmıştır. Akdoğan; Rotterdam ve Anvers limanlarının sıfıra yakın vergi politikaları ile ticari hayatı bölgelerinde canlandırdıklarını iddia etmekte *“...bir limanı dünya limanı yapmak için malların giriş ve çıkışını önleyen ne kadar vergi ve formaliteler varsa bunların kaldırılması için çalışmaya başlamalıdır”* ifadesi ile Mersin limanı içinde benzer bir formülün uygulanabileceğini dile getirmektedir. Yine kendi ifadesi ile *“...Mersin limanını bir dünya limanı yapabilmek için her şeyden önce limana özgürlük vermek, hareket vermek, hareket yeteneklerini çoğaltmak gerekir”* diyerek serbest bir limanı çözüm olarak işaret etmektedir. Örnek olarak; Aydınoğlu Beyi olan Umur Bey’in, eşkiyalara karşı tüccarların ve mallarının korunması karşılığında alınan *“bedraka”* isimli vergiyi İzmir’i bir ticaret üssü haline getirmek adına kaldırmasını ve böylelikle artan ticaret hacminden vazgeçtiği vergiden fazlasını kazanmasını göstermektedir.

Akdoğan; genel anlamda limanlarda yaşanan sorunları tespitinde *“Devletin yaptığı işler çok iyi, çok hızlı da çok yavaş yürür.”* diyerek tek cümle ile tanımlamaktadır. Hemen arkasından sorunlar dönemin bakış açısı ile şöyle sıralanmaktadır;

- Yasalar, mevzuat, yönetmelikler,
- Memurların tutumları,
- Vergi
- Resim ve harçlar,

Aynı dönemde Mersin limanının rekabetçiliğinin artırılması konusunda yapılan toplantılarda da benzer sorunlar masaya yatırılmıştır. En önemli sorun

olarak bu toplantılarda, "...gümrük mevzuat ve işlemlerinin çok karmaşık ve zaman alıcı olduğu..." tespiti yer almaktadır. İlave olarak yine bu toplantılar liman derinlikleri ile limanda gemilere ve yüklere verilen zararı hasarlardan dolayı ortaya çıkan tazminatın karşılanması için tarifelere yansıtılması yoluyla bir fon oluşturulması da gündeme gelmiştir.

Benzer şekilde sorunlar 1993 Ocak sayısında MDTO Yönetim Kurulu Başkanı M. Cihat LOKMANOĞLU tarafından "Gümrük işleri alabildiğine ağır ve uzundur. Konteyner hala kimliksizdir, işlem sayısı gereksiz ölçüde kabarıktır" şeklinde ifade edilmektedir. Lokmanoğlu tarafından Mersin limanı paydaşlarının beklentileri şu şekilde özetlenmektedir; "Yükleyici, forvarder ve gemi sahipleri limanlardan azami verimlilik, iyi bir altyapı ve etkin bir yönetim istemektedirler. Bunlar ayrıca limanlardan, giren çıkan malların hinterlanda akışını kesmeyecek mükemmel bir kara ve demiryolu bağlantısı sağlamalarını bunun en az kırtasiyecilikle yapılmasını beklemektedirler"

Lokmanoğlu tarafından tespit edilen sorun alanları;

- Liman işletmesi ve gümrük idaresi koordineli çalışmamaktadır,
- Gümrük mevzuatı eski ve yetersiz kalmaktadır (bir ihracat işleminin tamamlanması için sadece gümrükte kırktan fazla işlem gerekmektedir),
- Bürokratik işlemler ağır aksak yürümektedir (bir konteynerin yüklenmesi ve boşaltılması için yaklaşık 42 imza, 36 işlem gerekmektedir),
- Makine ve teçhizat yetersizdir ve demodedir,
- Römorkör eksikliği vardır,
- Liman içi nakliye yapacak vasıta sayısı yok denecek kadar azdır,
- Altyapı yetersizdir,
- TCDD tarafından işletilen Mersin limanı kar etmektedir ancak ettiği kar TCDD zararının kapatılmasında kullanılmaktadır. Ancak bununla birlikte Mersin limanı yatırım yapmadığı için ve vermediği hizmetlerden de ücret aldığı için kar etmektedir tespitini de paylaşmaktadır.

Çözüm önerileri ise,

- Mersin Limanının acilen özelleştirilmesi,
- Gümrük mevzuatının basitleştirilmesi,
- Mersin limanının tümüyle serbest bir liman haline getirilmesi,
- Mersin limanının kazancının yine Mersin limanına yatırım olarak kullanılması,

- Gümrük işlemlerinin mutlaka liman sahası dışına çıkarılması, olarak sıralanmaktadır.

Mersin Deniz Ticareti Dergisi'nde Mersin limanına yönelik tespit ve önerilerin yanında ulaştırma politikalarına yönelik tespit ve çözüm önerileri de sıklıkla yer bulmaktadır. Bunlardan en dikkat çekici olan öneri denizcilik sektörü ile ilgili tüm yetki ve sorumlulukların tek çatı altında toplanabileceği bir Denizcilik Bakanlığının kurulması önerisidir. Bu önerinin yaşanan sorun alanlarının birçoğuna çözüm olabileceği yönünde bir fikirbirliği bulunduğu söylemek hiç de yanlış olmayacaktır. Dönemin Devlet Bakanı İbrahim TEZ'in Ocak 1993 sayısında yer alan yazısında sorun alanlarını,

- Denizcilik Bakanlığının olmaması nedeniyle yaşanan eşgüdüm ve aşırı bürokrasi,

- Denizcilik sektörünün finansman sorunu,
- Ulusal denizcilik politikasının yokluğu,
- Politik çıkarların ulusal denizcilik politikalarını etkilemesi,
- Denizcilik alanında yetersiz örgütlenme ve eşgüdüm eksikliği,
- Türk bayraklı gemilerin taşıma oranının %33 dolayında bulunması,
- Türk bayraklı gemilerin taşıma oranlarının artırılmasına yönelik olarak, ihracatta FOB, ithalatta CIF alım satım uygulamasının tercih edilmesi,

- Liman yönetiminin ve işçilerinin konularında ehil olmayanlar arasından seçilmeleri,

- Limanlardaki altyapı eksiklikleri,
- Gemi inşa sanayinin sıkıntıları,
- Denizcilik ile ilgili mevzuatın dağınıklığı,
- Denizcilik üniversitesinin yokluğu,
- Yatırımların zamanında tamamlanamaması,
- Teknolojik gelişmelerin takip edilememesi,

şeklinde sıralamış, bu sorun alanlarıyla ilgili uygulanacak politikaları da paylaşmıştır.

Söz konusu dönemde Mersin limanının altyapısına ve işletilmesine yönelik ağır eleştiriler yöneltilirken diğer taraftan körfez krizi olarak adlandırılan savaş nedeniyle Irak'a Mersin Limanının üzerinden yapılan transit mal akışı kesilmiştir. Bu dönemde hem limanın etkinliğinin ve verimliliğinin düşük olduğu düşünülmekteydi ama ancak aynı zamanda yeterli yük talebi de mevcut değildi. Mersin limanı bu aşamada Haydarpaşa limanının fazla yüküne talip olmuştur.

Bu dönemde çeşitli yazarlar tarafından dergide paylaşılan sorun alanları ise şu şekilde sıralanabilir;

- Mersin limanında hırsızlık kol gezmektedir,
- Gemilere içme suyu verilememektedir,
- Gemiler ile sağlıklı bir muhabere yapılamamaktadır,
- Yükleme-boşaltma işlemleri çağdışı yöntem araç gereçlerle yapılmaktadır,
- Liman içinde derinlik yetersizdir,
- Mersin liman tüzüğü'nün yürürlük durumu tartışmalıdır,

Paydaşların neredeyse tamamının hemfikir olduğu politika önerisi Mersin Limanının özelleştirilmesidir. Bu noktada tartışılan ise hangi yöntemle özelleştirmenin gerçekleştirileceği konusudur. Özelleştirme yöntemi tartışılırken hemfikir olunan konu satılma değil bir hizmet devrinin yönteminin tartışılmasıdır. Bu aşamada ağırlıklı olarak iki seçenek ön plana çıkmaktadır.

Birincisi, öncelikle belediye, meslek ve sivil toplum örgütleri ile diğer paydaşlardan oluşan bir yapının işletmeyi devralması, ikinci seçenek ise, ihale ile özel bir şirketin işletme hakkını devralması seçeneğidir.

Bu seçeneklere birincisine daha yakın olduklarını MDTO yönetimi dergi aracılığıyla sık sık beyan etmişlerdir. Bu noktada MDTO, bir TCDD tekelinden çıkarken yeni bir tekele maruz kalma yönündeki endişelerini de dile getirmişlerdir. Hatta Mersin Denizcilik İşleri, Taşımacılık, Hizmet, Turizm, Ticaret ve Sanayi A.Ş.(MERDAŞ) isimli bir şirket MDTO öncülüğünde kurulmuş liman özelleştirmesinde ihaleye katılmak yönünde irade de ortaya koymuşlardır.

Eylül 1994 sayısında MDTO Genel Sekreter Yardımcısı H.Nevzat ÖZKENEL tarafından kaleme alınan bir yazıda özetle; limanın işletme hizmet seviyesinin yükseltilmesi için özelleştirilmesinin gerekli olduğundan bahisle hizmet devri yöntemiyle yapılacak bu özelleştirmede dikkat edilmesi gereken hususları şöyle sıralamaktadır;

- Tekelleşmeyi önleyecek her türlü tedbir alınmalıdır,
- Limanlar için ehli kurumlara devredilmelidir,
- Kiralama dönemi içinde yapılacak tüm yatırımlar, süreç iyileştirmeleri, modernizasyonlar, tanıtım ve pazarlama faaliyetleri bir takvim içinde belirlenmelidir,
- Mevcut çalışanların hakları gözetilmelidir,
- En yüksek teklifi verene değil en iyi projeyi getirip bunu taahhüt eden tercih edilmelidir,

- Azami etkinliğin ve faydanın sağlanabilmesi için rekabet mutlaka gözetilmelidir,

Özkenel'de diğer yazarlara paralel olarak limanlar ve denizcilik politikaları ile ilgili olarak; limanlarda yaşanan tüm aksaklık ve olumsuzlukların yetersiz liman işletmeciliğinden ve gümrük mevzuatından kaynaklanmaktadır tespitinde bulunmakta ve çözüm olarak özelleştirme ile Denizcilik Bakanlığının kurulmasını işaret etmektedir.

Haziran 1994 sayısında Abdi KÜKNER tarafından getirilen bir politika önerisinin dikkat çekici olduğu düşünülmektedir. Lakin gerçekleştirilen belge incelemesi ve diğer veri toplama uygulamalarında bu politika önerisi tekrar edilmemiştir. Şöyleki, Kükner tarafından, dünya denizcilik sektöründeki gelişmeleri anında Türkiye'ye aktarabilmek için Başbakanlık Denizcilik Müsteşarlığı bünyesinde Londra ve New York gibi dünya denizcilik merkezlerinde "Deniz Ticaret Ataşelikleri" açılması önerilmektedir.

1995 yılından itibaren Mersin limanının sorunları dışında rakip limanların uyguladıkları politikalar ve modernizasyon projeleri irdelenemeye başlanmıştır. Doğu Akdeniz limanları arasında ana konteyner limanı hedefi doğrultusunda yapılması gerekenlere yoğunlaşmıştır. Ancak Mersin limanının mevcut hali ile bir ana liman olamayacağı dahası mevcut yönetim şekli ile bu yönde bir gelişim gösteremeyeceğine dair görüşler dile getirilmektedir.

İlk defa bu dönemde deniz limanı dışında yeni bir hava limanına olan ihtiyaç ve bu havaalanının yeri konusunda tartışmalar yaşanmaktadır. MDTO bu konudaki görüşünü *"MDTO olarak yeni yapılacak hava limanının Tarsus/Adana arasında yapılmasının daha uygun olacağı görüşündeyiz."* şeklinde dile getirmiştir.

1996 Nisan ayında MDTO Genel Sekreteri Atahan ÇUKUROVA tarafından yapılan değerlendirmede Mersin Limanı açısından çok fazla bir değişim ve gelişim olmadığı açıkça görülmektedir. Çukurova değerlendirmesinde Mersin'e rakip limanlar olarak değerlendirdiği limanlardan Beyrut, Laskiye, Tartus ve Akabe limanlarının ortadoğu taşımalarından pay aldıklarını belirtmektedir. Ancak Mersin limanının da dağılan eski Sovyetler Birliğinden kopan Türk Cumhuriyetlerinin üçüncü ülkelere olan ticaretlerinde önem taşıdığı ve Mersin'in de konteyner aktarma merkezi olmasının bir zorunluluk olduğunu değerlendirmesi yer almaktadır.

Limanın sorun alanları ise;

- Limanlardaki çok başlılık,
- Liman araç gereçlerinin eski olması,

- Tahliye-tahmil postalarının verimsizliği,
- Gümrük mevzuatının çağdışı kalmış olması,
- Gümrük ve diğer resmi dairelerdeki bürokrasinin ağırlığı, olarak

sıralanmaktadır.

Sorun alanlarının çözümü için ise,

- Gümrük kanunu ve mevzuatın yeniden düzenlenmesi,
- Bilgi yönetimi konusunda gerekli yatırımların yapılması,
- Liman alt ve üst yapısının geliştirilmesi,
- Liman içi derinliklerin artırılması,
- Rakip limanların ana konteyner gemileri için görece coğrafi üstünlüğünü sunacağı çok hızlı ve ucuz hizmet ile kapatması,
- Denizcilik Bakanlığının kurulması,

1997 yılına gelindiğinde gündemde halen Denizcilik Bakanlığına olan ihtiyaç ve bu yöndeki tartışmalar, liman özelleştirilmesi, bölgesel havalimanı ihtiyacı ile mevzuatın değişiklik ve basitleştirilmesinin gerekliliği gündemde kalmaya devam etmektedir.

1998 yılı ise benzer şekilde limanlar ve sorunları ile çözüm önerileri üzerine yoğunlaşılacak bir dönem olmuştur.

Bu kapsamda sorun alanları;

- Liman içinde liman faaliyetleri dışında faaliyet gösteren kuruluşların yer işgal etmesi,
- Liman idaresindeki çok başlılık (eşgüdüm sorunu),
- Gümrük ve diğer mevzuattaki karmaşıklık,
- Tasfiyeye tabi eşyaların liman içinde uzun süren işlemleri nedeniyle bekletilmesi ve yer işgal etmesi,
- Kalifiye eleman eksikliği,
- Altyapı yetersizliği,
- Bilgi sistemlerinin ve uygulamalarının kullanılmaması,
- Liman için derinliklerin yetersizliği,
- Liman bağlantı yollarının yetersizliği,
- Elleçleme ekipmanlarının eksik ve demode oluşu,
- Limanın tanıtım ve pazarlamalarının yapılamaması, olarak

sıralanmaktadır.

Çözüm önerileri ise,

- Konteyner taşımacılığına yönelik yatırımların yapılması,
- Liman bağlantı yollarının geliştirilmesi,
- Konteyner kara terminallerinin oluşturulması,
- Limaniçi tarama yapılarak derinliğin artırılması,
- Liman ana planının hazırlanarak yatırımların bu plana uygun olarak gerçekleştirilmesi,
- Mevzuatın basitleştirilmesi,
- Serbest liman statüsü Avrupa ve Amerika limanlarında uygulanmaktadır. Ülkemiz için yeni olan serbest liman kavramının etüt edilerek sonucuna göre karar verilmesi,
- Limanın özelleştirilmesi,
- Denizcilik bakanlığının kurulması.

1999 yılında limanlar ve liman performansına yönelik eleştiri ve öneriler benzer şekilde devam etmektedir. Ancak bu dönemden itibaren eleştiriler Mersin limanının özelleştirme yönteminin de belirlenmesine yönelik olmaya başlamıştır.

MDTO Yönetim Kurulu Üyesi Sedat BACAK tarafından Temmuz 1999 sayısında yayınlanan yazıda, Mersin limanının özelleştirilmesinin Mersin ve çevresi ve ülke üzerindeki etkisine paralel olarak son derece dikkatli yapılması gerektiğinden bahisle *"Mersin limanının özelleştirilmesinde tek kriter, teklif edilen para olmamalı, en çok verene satarız zihniyeti geçerli olmamalıdır"* diyerek önemli bir noktayı işaret etmektedir. Ayrıca özelleştirilirken gerekli tedbirler alınmadığı takdirde yeni bir özel sektör tekelinin TCDD'den sonra oluşabileceğine dikkat çekmektedir.

Bu tekelin engellenmesi için Bacak çeşitli öneriler de getirmektedir. Bu öneriler liman rekabetini körükleyerek hizmet düzeyini artırmayı hedefleyen önerilerdir. Bacak, Mersin limanı çevresinde Mersin limanını rekabete zorlayacak bir başka Türk limanı olmaması ve limanın büyüklüğünün liman terminallerinin farklı işleticilere verilmesini mümkün kılmaması değerlendirmesinden hareket ederek rekabetin Mersin limanının kendi iç dinamikleri ile yaratılması gerektiğini belirtmektedir. Bu noktada iki özelleştirme önerisi sunulmaktadır. Birinci öneri, MESBAŞ ve MERDAŞ örneğine benzer şekilde MDTO, MTSO, İhracatçı Birlikleri gibi aynı zamanda meslek örgütü olan liman paydaşlarından oluşan çok ortaklı bir anonim şirketin limanı kiralayıp işletmeyi üstlenmesi şeklindedir. Diğer öneri ise, limanda en çok aksayan hizmetlerin kısmi olarak özelleştirilmesi önerisidir.

Yerel sorun alanları arasında Doğu Akdeniz’de gemilerin bakım ve onarımlarının yapılabileceği bir çekek yerinin eksikliği Seka-Taşucu limanının bu amaçla kullanılabileceği ilk defa gündeme getirilmiştir.

Bu dönemde genel denizcilik sorunlarına çözüm önerileri de yer almaktadır. Bu kapsamda denizcilik sektörünün finansman sorununa çözüm önerisi olarak bir denizcilik ihtisas bankasının kurulması önerilmektedir.

2000 yılı değişen ulaştırma politikalarının dünyada ve Türkiye’de etkilerinin görülmeye başladığı bir yıl olarak düşünülmektedir. Bu dönemde taşımacılıkta bir devrim olarak tanımlanabilecek konteynerin kullanımı yaygınlaşmış dolayısıyla kombine taşımacılık modelleri gelişmiş, kapıdan-kapıya taşımacılık artan ticaret hacmi ile yaygınlaşmış uluslararası ulaştırma koridorları şekillenmeye başlamış ve bu konuda ülkeler arasında rekabet kızışmıştır. İlave olarak lojistik faaliyetler artan rekabet koşulları ve küreselleşme nedeniyle önem kazanmıştır.

Bu dönemde Mersin limanı özelinde bir ana liman-aktarma merkezi hedefi gündeme gelmektedir.

Aynı zamanda uluslararası ulaştırma koridorlarından dışlanma tehlikesinden bahsedilerek bunun engellenmesi ve Türk limanlarının da bu ulaştırma koridorlarına dahil edilmesi konusu önemle vurgulanmaktadır.

Ancak diğer yandan Mersin limanına ve gümrük başta olmak üzere mevzuata yönelik eleştirilerde devam etmektedir. Bu kapsamda MTSO tarafından Alman Senior Experten Service firmasından uzman Dieter Wilking tarafından bir rapor hazırlanmıştır. Söz konusu raporda özetle;

- Mersin limanında neredeyse hiçbir kurumun bilgisayar ortamında çalışmadığı,
- Limanda yetki sahibi kurumların yarattığı karmaşa,
- Özellikle konteyner terminalinde yetkili-yetkisiz birçok insan ve kurumun yarattığı kaos,
- Gemi kontrollerindeki karmaşa, bürokrasi ve zaman kaybı,
- Liman altyapı inşaatının ve idarenin farklı kurumlarda olması,
- Tahmil tahliye hizmetlerinin kabul edilebilir standartların dışında olması, hususları dile getirilmiştir.

Aynı dönemde MDTO da İTÜ’den Abdi KÜKNER ve Vedat DEMİREL’e Mersin limanına yönelik bir başka rapor hazırlatmıştır. Bu raporda da Mersin limanının sorunları şu şekilde sıralanmıştır;

- Tarife,

- Siyasi otoritenin yönetime karışmasının yarattığı kaos,
- Gümrük işlemlerinin karmaşık olması ve aşırı bürokrasi,
- Gümrük mevzuatının günün koşullarına uygun olmaması,
- Limanın pazarlama ve tanıtım eksikliği,
- Bilgisayar ortamında çalışmaların gerçekleştirilmemesi,
- Modern elleçleme ekipmanlarının kullanılmaması,
- Elleçleme verimliliğinin düşük olması,

Belge incelemesi yapılan dönemde göze çarpan önemli konulardan bir tanesi de yerel meslek örgütlerinin Mersin'in limanı ile birlikte bir ticaret, bir aktarma, bir lojistik merkez olmasını sağlamak ve bu yöndeki sorun alanlarını ve çözüm önerilerini belirlemek yönünde sürekli bir çalışma içinde bulunduklarının tespitidir. Bu yönde 2001 yılı içerisinde MDTO ve MTSO tarafından ortaklaşa olarak yapılan bir çalıştayda Mersin limanının rekabet stratejileri tartışılırken Mersin limanının ulusal ve uluslararası rakipleri olduğu değerlendirilmesinin ardından bir ithalatçı veya ihracatçının liman seçim ölçütleri ortaya konulmuştur.

Söz konusu bu ölçütlerin rekabet edebilen liman yaratma, böylece bir limanı ve artalanını bir lojistik merkez haline getirme amacıyla uygulanması gereken ulaştırma politikalarına da ışık tutacağı düşünülmektedir. MDTO Yönetim Kurulu Başkanı M. Cihat LOKMANOĞLU tarafından dile getirilen bu ölçütler şunlardır;

- Limanın artalanında bulunan illerden/illere nakliye ücretleri,
- İthal/ihraç eşyasının denizyolu taşımasını yapan geminin liman maliyetleri,
- Limandaki yükleme/boşaltma maliyetleri,
- Yükleme/boşaltma verimlilikleri

Söz konusu çalıştayda Jale Nur ECE'nin Başbakanlık Özelleştirme İdaresi Başkanlığı Uzmanı sıfatıyla Mersin limanına yönelik yapmış olduğu değerlendirme dikkat çekicidir.

Değerlendirmede ECE;

"Akdeniz üzerinden yapılan taşımacılıkta konumu itibarıyla Mersin limanı Türkiye'nin en büyük limanı olup, transit limanı olma özelliğinin yanısıra Akdeniz limanlarıyla rekabet edebilecek bir konteyner aktarma limanı (transshipment port) ve dağıtım merkezi (distribution centre) konumuna gelebilecek potansiyele sahiptir. Ayrıca Mersin limanının dünya ticaretinin yer aldığı tüm bölgelere ve artalanına yeterli bağlantısı mevcuttur."

diyerek Mersin limanının taşıdığı potansiyeli belirtmiştir.

Ece; Mersin limanının özelleştirilmesinin gerekliliğini belirtmiştir.

Özelleştirme ile Mersin limanının;

- Liman operasyonlarının etkinlik ve verimliliğinin artacağını,
- Üst ve altyapı yatırım gereksinimlerinin karşılanacağını,
- Limanın ileri işletme yöntemleri ile ticari esaslara göre göre işletileceğini,
- Esnek tarife yapısının oluşturulacağını,
- Kalifiye istihdam sağlayacağını,
- Dünya limanları ile rekabet edebilir hale gelebileceğini, de sözlerine eklemiştir.

Yine aynı çalıştayda Mersin limanına yönelik olarak yapılan bir tespit son derece önemlidir. Bu tespitte Mersin limanına dışarıdan getirilen bir yükleme-boşaltma postasının TCDD liman işletmesi personelinin iki katı eşyayı yükleyip boşalttığı yer almaktadır. İlaveten Mersin Serbest Bölgesi limanı yükleme-boşaltma operasyonu ile karşılaştırılması da yapılmaktadır. Bu karşılaştırmada, bir postanın bir vardiyada yaptığı yüklemeler yer almaktadır. Mersin liman işletmesi işçileri tarafından bir vardiyada 100 ton çuvalı eşya, 132 ton narenciye yüklenirken, Mersin Serbest Bölgesi limanında bu rakamlar çuvalı eşyada 250 ton, narenciyede 285 ton olarak gerçekleşmektedir. Tek başına bu değerler bile liman operasyonun insan kaynaklı verimsizliğinin göstergesidir.

Söz konusu çalıştayda yapılan değerlendirmelerden bir tanesi de ana liman olabilmenin ön koşulunun mevzuatlarda değişiklik yapılması olduğu, değişiklik yapılmadığı takdirde Mersin'in ana liman olmasının hayal olduğudur.

Çalıştayda ayrıca TCDD yetkilileri tarafından Samsun limanı ile Mersin limanının etkin bir demiryolu hattı ile birbirine bağlanmasının planlandığı da paylaşılmıştır.

2001 Mayıs sayısında Mersin limanının bir ana liman olması yönünde reform yapılması gereken konular 3 ana başlık altında toplanmıştır. Bunlar;

- Altyapı,
- İşletmecilik,
- Mevzuattır.

2001 Aralık sayısında MDTO Genel Sekreter Yardımcısı Halil DELİBAŞ tarafından yapılan değerlendirmenin bir bölümünde, Mersin Serbest Bölgesinden

gıda ithalatına Tarım Bakanlığı tasarrufunda getirilen yasaklama yer almaktadır. Bu yasaklamanın sonucu olarak gıda ithalatı yapan işletmelerin kapanmaya, yabancı yatırımcıların da işçilerini çıkararak serbest bölge yatırımlarına son verdikleri yine aynı değerlendirmede yer almaktadır. Veri toplama uygulamalarının tamamında elde edilen verilerden bir tanesi de “istikrar” konusundaki beklentilerdir. Bahsedilen bu örnek olayda da istikrarın yabancı yatırımcı için ne denli önemli olduğu görülmektedir.

2001 yılında AB tarafından hazırlanan 2010 Yılı İçin Avrupa Taşımacılık Politikası Raporu ile birlikte AB ulaştırma politikaları ve Türkiye’nin bu politikalara uyumu da tartışılmaya başlanmıştır.

2002 yılına gelindiğinde Mersin Deniz Ticareti Dergisinde yayınlanan yazılarda Denizcilik Bakanlığının ve liman özelleştirmesinin gerekliliğinin tartışılmaya devam edildiği ve bu konuda bir gelişme olmamasından duyulan rahatsızlığın her geçen gün arttığı görülmektedir. Ancak bununla birlikte 2002 yılının yapılan belge incelemesindeki 10 yıllık dönem içinde tartışmaların en alt seviyede olduğu yıl olduğu söylenebilir.

2003 yılında dergide yer alan incelemelere bakıldığında artık rekabetin gitgide kızıştığı, kombine taşımacılığın ön plana çıktığı, kombine taşımacılık ile birlikte ulaştırma koridorlarının geliştirildiği konularında bir fikir birliğinin bulunduğu görülmektedir. Ayrıca, söz konusu ulaştırma koridorlarında daha fazla yer ve pay almak gerektiği konusu da gündemde yer almaktadır. Bu dönemde limanların fonksiyonları ve lojistik anlamda, değeri de tartışılmaya başlamıştır.

Ayrıca bu yıl Denizcilik Bakanlığı talebine karşılık olarak Denizcilik Müsteşarlığının Ulaştırma Bakanlığına bağlanması Denizcilik Bakanlığına giden yolda bir kilometre taşı olarak dergi tarafından değerlendirilmiştir.

Ayrıca, Mersin limanının özelleştirilmesi ve özelleştirme sonrası modellerde tartışılmaya devam edilmiştir. Bu kapsamda MDTO’nın önerisi geniş bir katılım ile otonom bir liman yönetim yapısını işaret etmektedir. MDTO mevcut TCDD tekelinin kalkarak yerine yeni bir tekel gelmesinden duyduğu endişeyi sık sık dile getirmektedir.

2004 yılı Şubat sayısından Muhteşem KAYNAK tarafından yayınlanan makalede “lojistik” ve “kombine taşımacılık” ulaştırmada yeni eğilimler olarak sunulmakta, Avrupada ulaştırma sistemlerinin bütünleştirilmesi çalışmalarına ve ulaştırma koridorlarına atıf ile ulaştırmanın ve dünya ticaretinin yeniden şekillenmesi

anlatılmaktadır. Buna paralel olarak Türkiye'nin "bölgesel lojistik güç" olma potansiyeli de tartışılmaktadır.

Yeni ulaştırma konseptine geçiş döneminde durum tespiti ve geleceğe yönelik projeksiyonlar sunması açısından makalenin önemli olduğu düşünülmektedir. Söz konusu değişimin farkında olan MDTO da bu önemli makaleye yer vererek tartışmaların zenginleşmesine katkıda bulunmuştur. Kaynak, *"...limanlarımız ne kadar çok transit geçiş koridorlarının bir parçası olma niteliğine kavuşturulabilirse, o kadar çok dünya ulaşım sistemi içinde yer alabilecek ve o kadar lojistik merkezler olma yolunda ilerleyebileceklerdir"* diyerek limanların son dönemdeki ulaştırma politikalarının neresinde olduğunu özetlemektedir. Ve ayrıca Türkiye'nin limanlarını ve ulaştırma altyapısını kombine taşımacılık anlayışı doğrultusunda uyarlamak zorunda olduğunu da eklemektedir.

2005 yılında Mersin Deniz Ticareti Dergisinin gündemini en çok meşgul eden ve heyecan yaratan konu, Özelleştirme Yüksek Kurulunun 30 Aralık 2004 tarihli kararı ile Mersin limanı için özelleştirme ihalesinin yayınlanmış olmasıdır. Bu heyecanın bir sonucu olarak otonom ve geniş katılımlı bir özelleştirme modelini savunan MDTO da bir ortak girişim grubu oluşturulması yolunda çalışmalara başlamıştır.

Bu yönde MDTO ve MTSO "Mersinli Mersin Limanına Sahip Çık" parolasından hareketle bir araya gelerek ihaleye katılmak üzere kurulacak şirkete katılım çağrısı yapmışlardır. Ancak yeterli sermaye toplanamadığı için bu girişim sonuçsuz kalmıştır.

4 Ağustos 2005 tarihinde yapılan özelleştirme ile Mersin Limanı İşletme Hakkı Devri 36 yıllığına 755 milyon ABD Doları karşılığında Akfen-PSA ortaklığına devredilmiştir. Bu dönemde MDTO başta olmak üzere Mersin'deki ticaret erbabının genel anlamda olumlu ve beklentili olduğu söylenebilir.

Ancak özelleştirme ihalesinin hemen ardından limanın tek parça halinde özelleştirilmesinin kamu menfaatine ve öteden beri varolan yeni "özel sektör tekeli" endişesine paralel olarak, rekabet ilkesine aykırı olduğu gerekçesiyle idare mahkemesi tarafından yürütme durdurulmuştur. Böylelikle yaklaşık iki yıl sürecek olan hukuksal süreç başlamıştır.

2006 yılına gelindiğinde ulaştırma koridorlarına Türkiye limanlarının dahil edilmesi yönündeki politikaların yanında Mersin ve Çandarlı limanlarının aktarma limanları yapılması Karadeniz'de ise Filyos limanının aktarma limanı yapılarak doğu-batı ve kuzey-güney aksından ulaştırma koridorlarına dahil olunması ve kombine

taşımacılığın desteklenmesi Ulaştırma Bakanlığı tarafından hedef olarak ortaya konulmuştur.

Mersin’de de RIS (Regional Innovation Strategy-Bölgesel İnovasyon Stratejisi) Mersin Projesi ile birlikte Mersin’in bir “lojistik Merkez (üs)” olması ve bu yöndeki üstünlük ve eksiklikler de tartışılmaya başlamıştır. Mersin’in coğrafi üstünlüğü başta olmak üzere, limanın her türlü yüke işlem yapabilen bir liman olması, Türk tır filosunun üçte birinin Mersin’de bulunması gibi üstünlüklerin liman özelleştirilmesi ile birlikte Mersin’i çağdaş bir lojistik merkez yapabileceğine yönelik değerlendirmeler yapılamaya başlanmıştır.

Bu olumlu havanın yanında, aynı dönemde Mersin Serbest Bölgesinde faaliyet gösteren işletmelere mal bedeli üzerinden giriş ve çıkışlarda fon alınmasının dışında vergi alınmaya başlanmasına yönelik uygulamaların olumsuz etkileride yine Mersin Deniz Ticaret Dergisinde detayları ile tartışılmakta fonun veya verginin kaldırılmasına acilen ihtiyaç duyulduğu belirtilmektedir.

2006 yılında Mersin’in lojistik bir merkezi olması hedefi sonrasında 2007 yılında da Mersin limanı özelleştirmesinin ve devrinin tamamlanması ile dikkatler çevredeki diğer ulaştırma tesislerine ve lojistik odaklara çevrilmiştir. Bu aşamada 2010 yılında 207.055 ton yük hareketi gerçekleşen Taşucu Seka limanının da Mersin limanına benzer şekilde özelleştirilerek ulaştırma hizmet arzında bir çeşitlilik sağlanması amaçlanmıştır. Bu dönemde, Mersin limanının özelleştirme sonrasında kargo, gemi ve konteyner bazında en az %25’lik bir artış beklentisi MDTO tarafından bir öngörü olarak dile getirilmektedir.

2007 yılı Mersin Limanı özelleştirilmesinin de tamamlanmasıyla birlikte ulaştırma politikalarında yıllar önce başlayan değişimin iyice belirli hale geldiği bir yıl olmuştur. Bir süredir tartışılan koridor yaklaşımı ve buna dahil olma gayretleri, kombine taşımacılığın ön plana çıkması ile bütünleşik, tüm ulaştırma sistemlerinin müşterek kullanımının amaçlandığı bir modele doğru gidiş söz konusudur. Bu dönemde AB ulaştırma politikalarındaki karadan denize ve demiryoluna yaklaşımına paralel olarak politikalar uygulanmaya başlamıştır. Aynı dönemde gelişen lojistik kavramı ve lojistik merkez yaklaşımı da dönem için önemli gelişmelerdir ve MDTO Dergisinde yer bulmaktadır.

Artık bu dönemde Mersin limanı ve sorunları ile sınırlı dar ve kısa vadeli bakış yerini daha uzun vadeli ve küresel bakışa bırakmıştır. Bu dönemde küresel ulaştırma politikalarının yanında küresel lojistik ve politikaları da tartışılmaya

başlamıştır. Örneğin Mersin limanının Samsun limanına bağlanması ile TRACECA projesine dahil edilmesi bu kapsamda değerlendirilebilir.

Ayrıca ulaştırma sektöründe müşteri tatmini ve yeşil lojistik gibi kavramlarda artık ulaştırma ve lojistik politikalarının daha nitelikli olması gerektiği konusunu dikte ettirmektedir.

Bu arada Mersin Limanının özelleştirilmesi ve işletme hakkının PSA-AKFEN ortaklığına devri ile birlikte MIP (Mersin International Port) adını almış ve hızla yatırımlar başlamıştır. MIP Genel Müdür Yardımcısı tarafından yapılan yatırımlar ve planlar konusunda basın bilgilendirilmiştir. MIP Genel Müdür Yardımcı Kürşat TEZKAN tarafından MIP'nin hedefi kısaca *"ithalatçımız buraya kamyonunu gönderecek, bir saat sonra buradan malzemesini alacak ve gidecek"* şeklinde ifade edilmektedir. Bu hedefin bir yansıması olarak yapılan alt ve üstyapı yatırımları ile Mersin limanının işlem hacminin ilk üç ayda %32 oranında arttığı Tezkan tarafından belirtilmiştir. AKFEN Holding Yönetim Kurulu Başkanı Hamdi AKIN ise Mersin Deniz Ticaret Dergisine verdiği mülakatta *"Mersin MIP ile gurur duyacak, Akdenizdeki limanları fethedeceğiz, adımız Mediterranean International Port olarak anılacak"* diyerek uzun dönemli hedeflerini ortaya koymuştur.

Mersin Limanının özelleştirilerek devredilmesinin ardından Mersin ili gündeminde dikkatlerin RIS Mersin Projesi ile anahtar sektörler olarak belirlenen Lojistik, Turizm ve Tarım konularındaki çalışmalara yöneldiği görülmektedir.

Küresel lojistik alanında dünyada yaşanan gelişmelere paralel olarak liman özelleştirilmesinin verdiği moral ve ivme ile çalışmaların hızlandığı görülmektedir. Bu anlamda Mersin Lojistik Platformunun çalışmaları dikkat çekmektedir. Bir yandan eğitim projeleri ile lojistik insan kaynaklarına yönelik çalışmalar yapılırken diğer yandan dünyada lojistik konusundaki çalışmaları yerinde izlemek üzere inceleme gezileri düzenlenmektedir. Mersin Lojistik Platformunun en önemli projelerinden birisi de lojistik merkez olarak adlandırılan lojistik ihtisas bölgesinin kurulmasıdır.

Bu konuda 2008 yılında Mersin Lojistik Platformu Başkanı Jozef ATAT tarafından yapılan açıklamalar Mersin'in bir lojistik ve ticaret merkezi olması yönünde projelendirilen Mersin Lojistik İhtisas Bölgesinin ne denli önem taşıdığına işaret etmektedir. Atat'ın ifadeleri şu şekildedir; *"Türkiye'de ilk kez Mersin'de kurulmakta olan lojistik merkezi ekonomik ivme, işsizliğe çare, çevre, görüntü ve gürültü kirliliğine ise ilaç olacaktır", "Lojistik Merkez, kentin ekonomik gelişiminde lokomotif görevi üstlenen Mersin Limanı'nın getirisinden fazla katma değer yaratacak"*

Atat, planlanan lojistik merkezin TCDD tarafından projelendirilen lojistik köylerden farklı olarak bütün birimleri bünyesinde barındıran fiziksel olarak çok daha büyük ve Mersin'in lojistik bir merkez olmasına katkı sağlayacak bir merkez olacağını ifade ederken katkılarını ise şu şekilde belirtmiştir;

- İşletmecilerin maliyetlerinde düşüş,
- İşlemlerin daha düzenli, kısa süre içinde tamamlanması,
- Çevre, görüntü ve gürültü kirliliğinin ortadan kaldırılması.

Mersin limanının özelleştirilmesinin ardından özelde Mersin limanına yönelik olarak değil ancak Türkiye'deki liman özelleştirmelerine yönelik eleştiriler de devam etmiştir. Bunlardan bir tanesi Necmettin AKTEN tarafından kaleme alınan ve 2008 yılı Şubat sayısında yayınlanan *“Limanların Evrimi ve Türk Limanları”* başlıklı köşe yazısında yer almıştır. Akten liman özelleştirmelerine yönelik eleştirisinde, *“Türkiye otonom limanla tanışmak istememiştir. Otonomiye incelemenden ve pilot limanlarda otonomiye deneyip sonuçlarını görmeden özelleştirme sürecine yönelmiştir. Oysa küreselleşmeyi dünyaya lanse eden batılı limancı ekonomilerde liman özelleştirmesine her nedense pek rağbet edilmemiş, otonomi ısrarla korunmuştur. Acaba Türkiye günün birinde otonomiyle tanışmayı deneyecek mi dersiniz?”* ifadelerini kullanmıştır.

Bu makaleden çok daha önce Mart 2002 tarihli sayıda yayınlanan ve Hakkı KİŞİ tarafından kaleme alınan *“Özerk Liman Yönetimi Örgütlenmesi ve Kamu Limanlarını Geliştirmede Özel Sektör Yatırımları İçin Bir Strateji”* başlıklı makalede; *“özerk yönetim”* biçimi ile limanın kent halkına mal edilebileceği ve bu şekilde daha rekabetçi ve şeffaf bir yapıya kavuşarak yerel ve ulusal ekonomiye katkısının yükseltilebileceği ifade edilmektedir.

Özelleştirme modeline yönelik söz konusu bu eleştiriler devam ederken MIP tarafından 2007 yılında konteyner elleçleme miktarında %30, işlem hacminde ise %20 oranında bir artış sağlandığı, genel yükte ise 4 milyon tonluk hareketlilik ile liman tarihinin rekorunun kırıldığı, Mersin limanında hizmet kalitesinin yükseltildiği ve tarihinin en verimli döneminin yaşandığı belirtilmiştir.

Diğer yandan, Mersin Serbest Bölgesinde yatırımcıların en fazla şikayet ettikleri ve yatırımlarını sonlandırma kararlarında etkili olan çifte vergilendirmenin Mart 2007'de sonlandırılmasıyla birlikte Mersin Serbest Bölge ticaret hacminde %36'lık bir artış yaşanmıştır. Bu sonucun vergi enstrümanının ticaret ve yatırım üzerindeki etkisinin ne denli belirleyici olduğunun bir işareti olarak yorumlanabileceği düşünülmektedir.

Aynı dönemde Mersin Lojistik Platformunun da yoğun faaliyetleri devam etmektedir. Mersin'in lojistikteki yol haritasının belirlenmesi amacıyla "Mersin Lojistik Strateji Planı"nın bir özel danışmanlık firmasına hazırlanması böylelikle Mersin ve çevre illerin "lojistik röntgenleri"nin çekilmesi amaçlanmıştır.

Bu projelere ilave olarak, Mersin Üniversitesi bünyesinde "Lojistik ve Dış Ticaret Araştırma Merkezi" kurulması sağlanmıştır.

Mersin lojistik Platformu tarafından yürütülen projelerden bir tanesi de "Örnekleme Çalışmaları" kapsamında gelişmiş ülkelerdeki örneklerin incelenmesidir. Bu inceleme gezilerinde tespit edilen konulardan bir tanesi tüm oluşumlarda yerel belediye başkanlığının işin liderliğini yaptığının tespiti.

Mersin limanı özelleştirme sonrasında MDTO tarafından yapılan değerlendirmelerde olumlu yöndedir. Şöyleki, bu konuda yazılan köşe yazısının başlığı "*Mersin Limanında İşler Yolunda*" şeklinde seçilmiştir. Artık gözler liman dışına çevrilmiştir. Mersin Limanının tamamlayıcısı olacak tesisler ve uluslararası ulaştırma koridorlarına uyum tartışılmaya başlanmıştır. Bu kapsamda Tiflis-Kars demiryolu ile Ortaasya'ya, Samsun limanının TRACECA'ya dahil edilmesi ile kuzey ülkelerine Mersin'in bağlanması konularına odaklanılmıştır. Bir yandan uluslararası ulaştırma koridorlarına uyum tartışılırken diğer yandan yurtiçi talebin Mersin üzerinden taşınmasını sağlayacak projeler tartışılmaya başlanmıştır. Bunlardan bir tanesi de Konya'daki üretimin Mersin (ve Seka limanı) limanı üzerinden taşınmasının sağlanmasıdır.

Ayrıca çifte vergilendirmenin kaldırılmasıyla ticaret hacminde yaşanan artışla Mersin Serbest Bölgesi'de Mersin'in lojistik bir merkez olması yolunda önemli bir odak olarak karşımıza çıkmaktadır. Mersin Serbest Bölgesi Mersin limanına bitişik yapısı ve kendi rıhtımlarına sahip tek serbest bölge olma ayrıcalığıyla bu yolda Mersin'e büyük değer katmaktadır.

TCDD tarafından projelendirilen Yenice Lojistik Köy projesinin de Mersin'in Uluslararası Kentsel Lojistik Merkez olması yolunda önemli adımlardan bir tanesi olduğu yönündeki düşünceler dergide yer almaktadır.

Ulaştırma Bakanlığı tarafından yayınlanan 2009-2013 Stratejik Planında; karayolunun artan kullanıcı sayısı ile oluşan yapısal ve işletim sorunları, ağır trafik yükünü taşınamayacak boyuta getirdiğine dikkat çekilerek; kombine taşımacılığın geliştirilmesi, yük taşımacılığının demiryoluna kaydırılması, limanların ise kombine taşımacılık yapabilen lojistik merkezler haline getirilmesi öngörülmektedir.

Mersin Deniz Ticareti Dergisinde arşivinde yapılan belge incelemesinde elde edilen verilerin de kronolojik olarak paralellik gösterdiği tespit edilmiştir. MDTO Yönetim Kurulu Başkanı Cihat LOKMANOĞLU tarafından bu hedefler; “*Amacımız, limanımızı ana liman, Mersin’i lojistik üs yapmaktır*” şeklinde ifade edilerek belirlenmiştir. Bu amaç doğrultusunda yürütülen projelere ek olarak Taşucu Seka limanının da genel yük ve dökme yükler için mevcut altyapısı ve konumu itibarıyla alternatif bir liman olarak ön plana çıkarılmasının gerekliliği vurgulanmıştır. Bu limanın TCDD planlarında bulunan Karaman-Mut-Silifke-Mersin demiryolu projesinin gerçekleşmesi halinde öneminin daha da artacağı aşikardır.

Mersin Deniz Ticareti Dergisinde gerçekleştirilen belge incelemesinde liman devrinin tamamlanmasına kadarki süreçte genel olarak bir kötümser hava ile birlikte limanın özelleştirilmesiyle sorunların büyük bir bölümünün çözülebileceğine dair inanç mevcuttur. Liman devrinden sonra ise genel bir iyimser hava ve geleceği yönelik projelerin varlığı açıkça görülmektedir. Bu iyimserlikle beraber meslek örgütleri ve özel işletmelerin Mersin’i ticari, lojistik ve ulaştırma anlamında geliştirecek projeleri önerdikleri görülmektedir. Limanın küçük sorunları ile uğraşan zihinlerin artık daha ileriye planladığı ve hayal ettiğini görmek mümkündür.

Bu düşüncenin bir ürünü olarak yürütülen tüm projelerin dışında özelleştirilen Mersin limanının Türkiye’nin 2023 hedefleri doğrultusunda yetersiz kalacağı öngörüsünden hareketle yeni bir konteyner limanı projesi ortaya konulmuştur.

2010 yılına gelindiğinde işletici kuruluş MIP Mersin’in lojistik merkez olması yönünde yürütülen çalışmaları desteklediğini ve hatta oluşacak ilave talebi karşılayacak şekilde kapasite artırıcı yatırımları planladığını dergide kendine ayrılan sayfalardan okuyucular ile paylaşmıştır. Ayrıca MIP, yatırımlar dışında pazar payını artırmak için pazarlama faaliyetlerine devam ettiğini uluslararası yük trafiğinin Mersin’e çekilmesinin öncelikli hedefleri arasında olduğunu belirtmiştir.

İncelenen dergide ayrıca Mersin limanı dışına dikkatlerin yönelmesiyle bir başarı öyküsü olan Mersin Tarsus Organize Sanayi Bölgesi (MTOSB) gündeme gelmeye başlamıştır. Yatırımcılarına sunduğu birçok avantaj ve imkanla OSB kavramını daha ileriye taşımayı başarmış bir örnek olan bölgenin geliştirilmesi yeni etaplarının açılması ve teşviklerle desteklenmesi dergide önerilmektedir.

Mart 2008 ayında Mersin Lojistik Platformu tarafından yürütülen çalışmaların bir parçası olarak “örnekleme çalışmaları” yapıldığı ve bu çalışmalar dahilinde lojistik anlamda öne çıkan Dortmund-Almanya bölgesinde gerçekleştirilen bir inceleme gezisi sonucuna elde edilen verilerde son derece dikkate değer bulunmaktadır.

Söz konusu gezide tespit edilen başlıklar şu şekilde özetlenebilir;

2000 yılında başlatılan "Dortmund Project" isimli proje ile Mersin'e benzer şekilde bilgi teknolojileri, biyomedikal ve lojistik üç ana öncelikli alan olarak tespit edilmiş ve bu alanlarda kamu-özel sektör ile üniversiteler (araştırma merkezleri) arasında işbirliği temeline dayalı proje başlatılmıştır. Projenin ana felsefesi doğrudan teşvik yerine yatırımı özendirici ortamın oluşturulması olmuştur.

Yine bu kapsamda kurulan lojistik inisiyatifi de Mersin Lojistik Platformuna benzer bir yapı ile uluslararası lojistik fuar ve kongrelere katılım sağlanarak bölgenin lojistik imkanları tanıtılmakta, çeşitli organizasyonlar ile sektör sorunları tartışılmaktadır. Konuya ilişkin bir diğer önemli tespit ise Dortmund belediye başkanlığının tüm faaliyetlerin liderliğini yapıyor olmasıdır.

Ülkemizdeki liman kentlerinde yaşanan ekonomik gelişmeler, deniz yolu taşıma verileri ile paralellik göstermektedir. Diğer bir deyişle, deniz yolu taşımacılığındaki artış liman kentinin ekonomisini olumlu yönde etkilemektedir. Mersin limanı bu konuda bir örnek olarak verilebilir. Limanın özelleştirilmesinden sonra artan liman işlem hacmi bölgede daha fazla istihdam yaratmış ve bölgeye yerli ve yabancı yatırımcıların çekilmesinde önemli bir etken olarak Mersin'in kalkınmasında doğrudan katkıda bulunmuştur. Bununla birlikte Çukurova bölgesi ve Mersin limanı artalanındaki ihracatçıların iş hacimlerinin de arttığı gözlemlenmiştir (Boğa, 2012:29).

Tablo 28: Belge İncelemesinde (Mersin Deniz Ticareti Dergisi) Elde Edilen Bulgular (1/3)

Konu Başlığı	Yakınmalar	Periyod	Sayı, Tekrarlanma Sıklığı (Frekans- x/yıl)	Devam Süresi (Yıl)
	Sorun Alanları			
1	Bürokrasi Uygulamaları	1993-2013	212	20
2	Mevzuat Düzenlemeleri	1993-2013	201	20
3	Eşgüdüm ve Örgütlenme	1993-2013	192	20
4	İstikrar	1993-2013	194	20
5	Deniz Ticareti Hukuku	1993-2013	166	20
6	Denizcilik Bakanlığı	1993-2013	162	20
7	Gümrük Uygulamaları	1993-2013	156	20
8	Uzun Dönemli Ulaştırma Planları	1993-2013	132	20
9	İşletme-Yönetim	1993-2007	121	14
10	Liman Verimliliği	1993-2007	101	14
11	Hizmet Sunum Düzeyi (Liman özelleştirme Öncesi)	1993-2007	97	14
12	Liman İçi Derinlikler	1993-2013	89	20
13	Liman ve Yerel Dinamiklerin Etkileşimi	1993-2013	88	20
14	Altyapı İhtiyacı-Yatırımları	1993-2007	78	14
15	Denizcilik İhtisas Mahkemeleri	1993-2013	75	20
16	Üstyapı ve Teknoloji	1993-2007	64	14
17	Belediyelerin Ulaştırma Denklemini İçindeki Yeri	1993-2013	43	20

Tablo 28: Belge İncelemesinde (Mersin Deniz Ticareti Dergisi) Elde Edilen Bulgular (2/3)

Konu Başlığı	Yakınmalar Sorun Alanları	Periyod	Sayı, Tekrarlanma Sıklığı (Frekans- x/yıl)	Devam Süresi (Yıl)
18	Denizcilik İhtisas Finansman Çözümleri	1993-2013	43	20
19	Vergi, Rüsum ve Harçlar	1993-2007	41	14
20	AB Ulaştırma Politikaları	2000-2010	40	10
21	Hava Limanı İhtiyacı	1993-2013	34	20
22	Liman Özelleştirme Modelleri	1993-2005	32	12
23	Lojistik Politikalar, Uygulamalar	2005-2013	32	8
24	Küresel ve Bölgesel Lojistik Uygulamaları	2005-2013	31	8
25	İnsan Kaynakları	2005-2013	29	8
26	Rekabet	2007-2013	28	6
27	Çok Modlu Entegre Taşımacılık Modelleri	2005-2013	28	8
28	Liman tarifeleri	2007-2013	27	6
29	Deniz turizmi	2005-2013	26	8
30	Güvenlik	1993-2007	23	14
31	Serbest Bölgeler	2000-2013	23	13
32	Tanıtım-Pazarlama	2005-2013	23	8
33	Uluslararası Ulaştırma Koridorları	2003-2013	22	10
34	Liman Rekabetinin Sağlanması	2005-2013	22	8

Tablo 28: Belge İncelemesinde (Mersin Deniz Ticareti Dergisi) Elde Edilen Bulgular (3/3)

Konu Başlığı	Yakınmalar		Periyod	Sayı, Tekrarlanma Sıklığı (Frekans- x/yıl)	Devam Süresi (Yıl)
	Sorun Alanları				
35	Lojistik Bölgesi	İhtisas	2006-2013	21	7
36	Hizmet Düzeyi	Sunum (Liman özelleştirme Sonrası)	2007-2013	20	6
37	Tersane İhtiyacı		2006-2013	12	7
38	Yeni Limanı	Konteyner Projesi ve İhtiyacın Değerlendirilmesi	2009-2013	9	4

Kaynak: Mersin Deniz Ticareti Dergisi 1992-2012 Yılları Arasından Elde Edilmiştir.

4.5.2. Mersin Yerel Gazetelerin İncelemesinde Tespit Edilen Değerlendirmeler

Belge incelemesine tabi tutulan yerel gazeteler; Mersin’de düzenli olarak yayınlanan gazetelerden seçilmiştir. Herhangi bir tiraj ölçütü konulmamıştır. Tek ölçüt olarak düzenli yayın şartı alınmıştır. Bu şekilde toplam 17 adet yerel gazete Temmuz 2010 - Temmuz 2013 tarihleri arasında yaklaşık 36 ay süre ile izlenmiş ve incelenmiştir.

Mersin’de yayınlanan yerel gazetelerin yerel gündeme ve bu gündem içerisinde Mersin’de ulaştırma ve lojistik konularına yakın ilgi gösterdikleri açıkça görülmektedir. Gündem ne denli yoğun olursa olsun sadece yerel gelişmeler değil ulaştırma ve lojistik konularında ulusal seviyedeki gelişmelerde bir çok konunun önüne geçerek Mersin yerel basınında kendine yer bulabilmektedir.

Diğer veri toplama teknikleri ile toplanan verilerin hemen hemen tamamında gümrük işlemlerinin fazla olmasıyla ilgili eleştiriler yer almaktadır. Benzer şekilde yerel basında da sık sık bu konuda meslek örgütü yöneticilerin ağzından açıklamalar yer almaktadır. Bu nedenle Gümrük ve Ticaret Bakanlığı tarafından söz konusu bu eleştirileri gidermek amacıyla yürütülen projelerin basına tanıtılması beklendiği şekilde Mersin yerel basının da da geniş yer bulmuştur. Bu kapsamda bakanlığın

“...zihinlerdeki kalıpları kırıyoruz Günümüzde ticaretin kolaylaştırılması, ekonomik kalkınma için hayati önem arz ediyor” açıklamasının Mersin kamuoyu tarafından son derece olumlu karşılandığı belirtilmektedir.

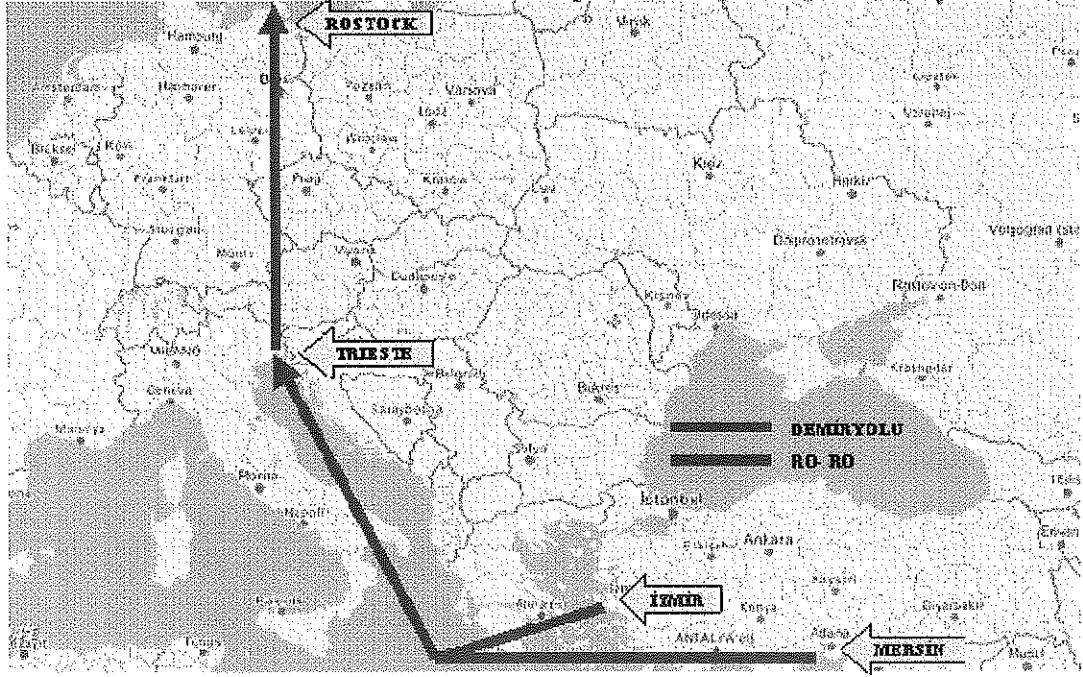
Diğer taraftan Mersin ulaştırma ve lojistik işletmeleri ile ithalat-ihracatçısını doğrudan ilgilendiren ulaştırma altyapısındaki radikal değişiklikler de yakından izlenmektedir. Ulaştırma altyapısından son derece önemli bir yer tutan demiryollarının serbestleştirilmesi yine Mersin basınında geniş yer bulmuş meslek örgütleri tarafından da desteklenmiştir. Bu noktada Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığının “*özelleştirme değil, serbestleştirme*” vurgusu da önem taşımaktadır. Özetle, devlete ait altyapı üzerinde lisans almış özel şirketlerin işletmecilik yapmasına olanak tanıyan bir sistemdir.

Mersin basınında ayrıca bir özel karayolu yolcu taşıma işletmesinin serbestleştirilecek olan demiryollarında “*entegre yolcu taşımacılığı*” yapma planları olduğu yer almıştır. 1962 yılında kurulan ve köklü geniş bir filoya sahip bu işletmenin önerdiği modelde her iki taşıma sisteminin aynı seyahatte kullanılacağı hatlar planlanmaktadır. Bu sayede, karayolu üzerindeki yolcu taşınması yükünün de belli oranda hafifleyebileceği, çevre ve trafik kazalarındaki kayıpların azalabileceği düşünülmektedir.

Demiryollarındaki serbestleştirme politikalarına paralel olarak diğer demiryolu projeleri de Mersin basınında ilgi ile takip edilmektedir. Örneğin hızlı tren projeleri Ankara-Konya ve Ankara-Erzincan etapları Mersin’in çağdaş bir lojistik merkez olabilmesi yönünde önemli projeler olarak görülmektedir.

Trieste liman otoritesinin haftada iki tren seferi ile Trieste limanını kuzey Almanyanın Rostock limanına bağlanması kararı Türkiye’den Orta, Doğu ve Kuzey Avrupa’ya İzmir Çeşme ve Mersin limanlarından Trieste’ye yapılan Ro-Ro seferlerini doğrudan etkileyeceği düşünülmektedir. 2010 yılında her iki limandan toplam olarak 213 bin 334 kamyon ile 5,6 milyon ton yük taşındığı da dikkate alındığında bu politikanın Türkiye genelinde Mersin özelinde ne anlama geldiği daha iyi anlaşılmaktadır.

Şekil 38: Mersin-Rostock Yük koridoru



Kaynak: Yazar

Türkiye'nin ekonomik ve ticaret başkenti olarak ifade edilebilecek İstanbul'un Mersin'e ve Mersin limanına bakışının ayrıca önem taşıdığı düşünülmektedir. Bu bağlamda İstanbul Ticaret Odası Başkanı Murat YALÇINTAŞ'ın Mersin Valisi Hasan Basri GÜZELOĞLU'nu ziyaretleri esnasında yapmış olduğu yerel basında genişçe tartışılan açıklamanın bu bakışın bir özeti niteliğinde olduğu düşünülmektedir. *"Mersin uluslararası alanda da son derece önemli bir kenttir. Ekonomi açısından da Mersin; Türkiye'nin Doğu Akdeniz'e, Kuzey Afrika'ya ve Orta Doğu'ya açılan lojistik kapısıdır. İstanbullu işadamları olarak İstanbul ile Mersin arasındaki ilişkinin her zaman son derece canlı olmasına dikkat ettik."*

Gümrük ve Ticaret Bakanlığı ile Türkiye İhracatçılar Meclisi (TİM) arasında imzalanan, gümrük işlemlerinin hızlanması, bürokrasinin an alt düzeye indirilmesini sağlayacak protokolün imzalanması Mersin basınında meslek örgütü yöneticilerinin ifadelerinden alıntılıyarak olumlu yorumlanmıştır.

Diğer yandan, komşu ve yakın illerin meslek örgütleri ile alternatif ulaşım ve ticaret seçenekleri üzerinde çalışmalar yapıldığı ve bir arayışın söz konusu olduğu basında yer alan haberlerden anlaşılmaktadır. Bu kapsamda, Hassa-Dört Eylül arasında tünel açılarak 270 km olan Mersin-Gaziantep arasının 107 km'ye düşürülmesi bu sayede Gaziantep sanayi ürünlerinin ve tarım ürünlerinin yurtdışı pazarlarda rekabet şansının artırılması Gaziantep Sanayi Odası (GSO) tarafından

sık sık her platformda dile getirilmektedir ve bu konu Mersin yerel basınında kendine yer bulmaktadır.

Küresel rekabette öne çıkabilmek için bölgesel kalkınma dinamiklerinin bir araya getirilmesi amacıyla meslek örgütleri arasında bölgesel işbirliği bir politika önerisi olarak karşımıza çıkmaktadır. Mersin yerel basınında da bu kapsamda haberler yer almaktadır. Örneğin, Çukurova Sanayi ve İş Dünyası Federasyonu (ÇUKUROVA SİFED) tarafından yapılan açıklamada, *“Çukurova'nın bölgesel kalkınma politikasında işbirliğini geliştirmeyi ve çözüme odaklı politikalar üretmeyi”* amaç olarak edindikleri belirtilmektedir. Bu konu ÇUKUROVA SİFED Başkanı Ahmet AKKURT tarafından şu şekilde özetlenmektedir; *“Kentler işbirliği yapmak zorunda. Bugün Adana ve Mersin ayrı ayrı fuarlar düzenleyerek ne kazandı ne kaybetti ? Adana ve Mersin'in yanısıra Akdeniz'in Doğusunda stratejik önem arz eden Hatay, Kahramanmaraş ve Osmaniye gibi illerin de desteği ile hareket etmek gerekmektedir. Bugün, kalkınma için turizm, organize sanayi bölgelerimiz, kentsel dönüşüm, ulaşım ve lojistik gibi birçok alanı düşünerek stratejiler geliştirmek için kurumlararası ve bölgesel işbirliğine ihtiyacımız var.”*

Benzer biçimde Çukurova Kalkınma Ajansı ile İtalya Emilia-Romagna Bölgesi kalkınma Ajansı (ERVET) arasında oluşturulan teknik işbirliği modeli de örnek olarak sunulabilir.

Bölgesel işbirliklerinin yanısıra kıtalararası yeni pazarların araştırılması ve bu pazarlara giriş yollarının geliştirilmesi konusunda gerçekleştirilen çalışmalar da son derece önem taşımaktadır. Mersin özelinde görece gelişmiş narenciye ve yaş meyve-sebze sektöründe yeni pazar olarak Japon pazarının seçilmesi ve meslek örgütlerinin yoğun girişim ve çabalarıyla ilk ihracatların bu pazara başlaması dikkat çekicidir. Japonyanın toplam yaş meyve-sebze ithalatının Türkiye'nin yıllık ihracatın yakın bir rakam olması da bu tür projelerin ne denli önem taşıdığını göstermektedir. Bu noktada tezin örneklemini oluşturan Mersin ilinde inşası planlanan Çukurova Bölgesel Havalimanı projesinin de taşıdığı önem proje sözleşme imza töreninde yapılan konuşmaların ana fikrini oluşturmaktadır.

Diğer yandan, Mersin ve Çukurova bölgesinin Orta Doğu, Kuzey Afrika ve Orta Asya coğrafyasına yönelik olarak sahip olduğu coğrafi ve kültürel üstünlüğü kullanmak isteyen bazı ülkelerde Mersin'de temas ve işbirliği arayışı içindedirler.

Mart 2012 tarihinde Arjantin Büyükelçisi sadece bu amaçla Mersin'e bir ziyaret düzenlemiş ve işbirliği imkanlarını yerel meslek örgütleri ve kamu idaresi yetkilileri ile görüşmüştür. Arjantin Büyükelçisi, Mersin'de bir gıda merkezi açmayı

planladıklarını bu şekilde Mersin merkezli olmak üzere Orta Doğu, Kuzey Afrika ve Orta Asya coğrafyasına bu merkezi kullanarak ihracat yapmayı hedeflediklerini söylemiştir. Bu noktada olası ve araştırma yapan bu gibi yatırımcılara “satılabilecek” vaadlerin olması önemlidir. Bu vaadler bir lojistik veya serbest bölge ile verilen teşvikler olabileceği gibi katma değer yaratacak lojistik hizmetler veya gelişmiş bir ulaştırma altyapısı olabilecektir.

Bölgesel havalimanı projesinin lojistik bir merkez olma hedefi taşıyan bir bölge için önemi MTSO Başkanı Şerafettin AŞUT tarafından şu şekilde özetlenmektedir; *“Yatırımcı ulaşamadığı yere bırakın gelmeyi, buraları ciddiye bile almıyor. Küresel yatırımcı için gidemediği yer köyden ibarettir. Dünya ile bağlantısı olmayan bir kent nasıl büyür? Nasıl lojistik merkez olur?”*

Diğer yandan coğrafi olarak yakın ve potansiyel anlamında güçlü bir pazar olduğu düşünülen İran gibi ülkelere yönelik işbirliği imkanlarının meslek örgütleri vasıtasıyla aranması önem arz etmektedir.

Mersin’li işadamlarının ve meslek örgütlerinin yabancı meslek örgütlere ve pazarlara olan ilgisi ve bu pazarlardan pay alma gayreti açıkça görülmektedir. Bu kapsamda ASİAD (Akdeniz Sanayici ve İş Adamları Derneği) tarafından Ekim 2011 tarihinde Meksika’ya yapılan gezi dikkat çekicidir.

Yerel meslek örgütleri ile şehir üniversiteleri arasındaki işbirliklerinin de Mersin’in (veya bir bölgenin) lojistik bir merkez olması yönünde uygulanması gereken önemli politikalardan olduğu düşünülmektedir. Bu anlamda, Mersin Üniversitesi ile Mersin Lojistik Platformu arasındaki mutakabat sonrası faaliyete geçen “Mersin Üniversitesi Lojistik Uygulama ve Araştırma Merkezi” ile MTSO ve Toros Üniversitesi arasında yapılan işbirliği protokolleri önem taşımaktadır. Söz konusu bu işbirlikleri sayesinde öğrencilerin de iş dünyası ile içiçe olması sağlanırken, üniversite akademik kadrolarının birikimlerini meslek örgütlerinin ihtiyaçları doğrultusunda kullanmalarının da önü açılmış olacaktır.

Ayrıca, Mersin için öncelikle bir turizm projesi ve politikası olarak değerlendirilebilecek Mersin’in gezi gemi (krvaziyer) rotalarına dahil edilmesi çalışmaları dikkat çekicidir. Lojistik bir merkez olarak bilinirliğin artması açısından kruvaziyer turizmin bir araç olabileceği düşünülmektedir. Paralel olarak Kazanlı-Seyhan turizm bölgesi projesi gibi projelerle bölgenin bir yandan tanınmasının sağlanabileceği diğer yandan sosyo ekonomik olarak üst gelir grubuna dahil “olası” yatırımcıların Dubai örneğinde olduğu gibi önce turist sonra “yatırımcı-işletmeci” olarak şehri ziyaret etmelerinin sağlanması amaçtır.

Mersin yerel basınında gerçekleştirilen "Belge İncelemesi" uygulamasında Mersin'in lojistik altyapısı ile doğrudan ilişkili bir tesis olarak Mersin Tarsus Organize Sanayi Bölgesi (MTOSB) (1. ve 2. bölge) karşımıza çıkmaktadır. Bölgenin ticaret ve lojistik merkezi olması yolunda önemli odak noktalarından bir tanesi olan MTSOB'un 3. bölgesi için çalışmaların devam ettiği, ancak liman ile olan ulaştırma altyapısının güçlendirilmesinin gerekli olduğu yerel basında yer almaktadır.

Türkiye'nin ilk tedarik Zinciri Akredite Test ve Ar-Ge Merkezi Mersin'de MTSO tarafından kurulmuştur. Sanayicinin gıda sektörü dışında ihtiyaç duyduğu tüm testlerin, kalite kontrollerinin yapılacağı, simülasyon ve tersine mühendislik uygulamalarının da yer aldığı merkezde ayrıca danışmanlık hizmetleri, imalat ve lojistik sektörüne yönelik uygulamalı eğitim gibi konularda yer almaktadır.

"Yerel potansiyeli harekete geçirme ve yerel kalkınmayı gerçekleştirme rolünü üstlenen" Çukurova Kalkınma Ajansının (ÇKA), Mersin'de faaliyet gösteren "Yatırım Destek Ofisi"nin çalışmaları konusunda Uzman Baran TÜRKMEN ile yapılan bir söyleşi Mersin yerel basınında yer almıştır. Bu söyleşide Türkmen tarafından, Yatırım Destek Ofisine gelen soruların genelde bölgenin lojistik imkanlarına yönelik olduğunu ifade edilmiştir. Ayrıca yatırımcı adaylarının "*Mersin'e neden yatırım yapmalıyım?*" Sorusunun cevabını aradıklarını belirtmiştir. Söyleşinin devamında bir diğer dikkat çekici nokta yatırımcı adaylarının bürokrasiden ve var olan bürokrasinin ise yavaşlığından şikayet ettiklerinden bahsedilmektedir. Ayrıca yabancıların çalışma izinleri ve bu konudaki işlemlerin de olası yatırımcılar için caydırıcı olduğu Türkmen tarafından dile getirilmiştir.

Mart 2012 de açıklanan yeni teşvik kanununda 3. yatırım bölgesinde bulunan Mersin iline yönelik meslek örgütü yöneticilerinin demeçleri de Mersin yerel basının da yer almıştır. Bu kapsamda; yeni açıklanan pakete göre hangi bölgede olursa olsun stratejik yatırımlar adı altındaki sektörler, eğitime, demiryolu ve denizyolu ile yük ve yolcu taşımacılığına, madencilığa ve bazı turizm bölgelerine 5. bölge desteklerinin uygulanacak olması bir lojistik merkez olma hedefiyle çalışmalarını yürüten Mersin'de olumlu karşılanmıştır. Stratejik yatırımların bu sistem ile atağa geçeceği inancı kamuoyunda hakim görüş olarak karşımıza çıkmaktadır. Ek olarak OSB yatırımlarının da 4. bölge teşviklerinden yararlanacak olması yeni OSB yatırımları için sürdürülen çalışmalar dikkate alındığında Mersin için son derece olumlu yorumlanmaktadır. Ayrıca 5. ve 6. bölgelerin aynı zamanda Mersin limanının artalanında bulunması da Mersin için bir dolaylı teşvik olarak algılanmaktadır.

Ayrıca, Mersin'e yatırım teşvik belgeli yatırımların sabit yatırım tutarının 2011 yılına oranla 2012 yılında iki kat arttığı meslek örgütü yöneticileri tarafından açıklanmıştır.

Mersin bölgesinin lojistik merkez olması yönünde önemli tesislerden birisi olduğu düşünülen Mersin Serbest Bölgesine yönelik olarak da sık sık yerel basında haberler yer almaktadır. Genel olarak içerikleri bakımından Mersin Serbest Bölge İşleticisi (MESBAŞ) tarafından verilen hizmetler ve muafiyetleri içeren bu haberlerde serbest bölgenin ulaştığı ticaret hacmi ve benzeri bilgilerde yer almaktadır. Bu kapsamda; 2011 yılında üretici firma ruhsat sayısı 127 iken, 2012 yılında %15 artışla 147'ye yükseldiği, 2012 yılında 3,8 milyar dolarlık bir ticaret hacmine ulaştığı belirtilmektedir. Ayrıca %100 doluluk oranına ulaşan bölgenin genişleme projeleri ile "geleni boş çevirmeme" hedefi doğrultusunda çalışmalarına devam ettiği ifade edilmektedir.

Yerel basında Mersin ve limanına yönelik olarak yer alan değerlendirmelerden bir tanesi de 22 Şubat 2013 tarihinde Haberci gazetesindeki köşesinde Abdullah AYAN tarafından yapılan değerlendirmedir. OECD tarafından hazırlanan "Küresel Liman Şehirleri Rekabetçiliği: Mersin Örneği" başlıklı rapordan hareketle yapılan değerlendirmelerde Mersin Limanının bugünkü işletme anlayışıyla ne kadar geliştirilirse geliştirilsin küresel bir liman olamayacağı iddiası yer almaktadır.

Ayan değerlendirmesinde, liman işleticilerinin vizyonlarının limanı küresel bir liman yapmak değil doğal olarak karını mümkün olan en kısa süre içinde en üst seviyeye çıkarmak olduğunu belirtmektedir. Devamında yazar "*Küresel liman şehri olmak için ne yapmalı?*" sorusunu sorarak cevabını aramaktadır. Sorunun cevabının OECD'nin söz konusu raporundaki "*rekabetçilik*" kelimesinde saklı olduğundan bahisle Mersin liman işleticisinin rekabet endişesi taşımadığı iddiasıyla özelleştirme yöntemine eleştiri getirmektedir. Ayrıca, dünyada özelleştirilen limanlarda iki gelişmenin öne çıktığını söylemektedir. Bunlar;

1. Kapasite artışı zaman içerisinde on kata kadar çıkmaktadır. Örneğin Malezya Tanjung limanı 2000 yılında özelleştirildiğinde 400 bin TEU olan işlem hacmini 2004'de 4 milyon TEU'ya, 2011 yılında ise 7,5 milyon TEU'ya çıkarmıştır.

2. Fiyatlar yarı yarıya düşmektedir. Örneğin Buenos Aires limanı 1991 yılında özelleştirildiğinde TEU başına alınan ücret 450 ABD Doları iken özelleştirmenin ardından 1997 yılında 120 dolara inmiştir.

Ayan, Mersin limanı için işlem hacminde artış olsada tarifelerin rekabet ortamı oluşturulamadığı için halen yüksek olduğu görüşünü ortaya atmaktadır. Ve bu değerlendirmenin ardından çeşitli rıhtımların farklı işletmecilere verilerek rekabet yaratılmamasını bir özelleştirme hatası olarak değerlendirmektedir.

Ayan, 27 Mayıs 2013 tarihinde yine Haberci Gazetesi'ndeki köşesinde mersin örneğinden hareket ederek; bir bölgenin lojistik anlamda bir merkez olması için izlenmesi gereken politikaları şu şekilde tanımlamaktadır;

Öncelikle geçmişin serbest bölgelerinin yerini artık Dubai örneğinde tanık olduğumuz nitelikli bölgeler almıştır. Bu nitelikli bölgeler sadece ticaret veya üretimle sınırlı bölgeler olarak tasarlanmamalıdır. Sağlık nitelikli bölgesi (Sağlık Köyü), eğitim nitelikli bölgesi (Eğitim Köyü) gibi vize, gümrük ve vergilerden arındırılmış bölgeler denizle bağlantılı lojistik, ticaret, turizm ve üretim nitelikli bölgeleri ile birlikte bir bölgenin lojistik merkez olmasını sağlayabilir. Bahsedilen bu yapıya birde yetkileri genişletilmiş bir yerel kamu yönetimi eklendiğinde yaklaşık 3-4 saatlik uçuş mesafesinde benzeri olmayan bir ticaret-lojistik merkezi oluşturulabilecektir.

Yerel gazetelerde Mersin için kalkınma ve lojistik merkez olma modelleri üzerine tartışmalar sıkça yapılmaktadır. Bu tartışmalardan birinde Mersin'e yönelik olarak GAP örneğinde olduğu gibi bir Mersin Kalkınma Planı (MKP) hazırlanmasının gerekli olduğu önerilmektedir. Bütünsel anlamda bir kalkınma modeli öngören bu planın bölümleri ise;

- Lojistik Köy-ihhtisas bölgesi;
- Organize Tarım Bölgeleri kurulması,
- Spor köyü kurulması,
- Turizm ihtisas bölgeleri kurulması,
- Kampüs Kent kurulması, olarak belirtilmektedir.

Mersin yerel güdeminde ulaştırma altyapısı anlamında Hafif Raylı Sisteme olan ihtiyaç ve bu konudaki gelişmeler konusunda ağırlıklı görüş DPT programına alınmadığı için dış kaynaklı kredi bulunamadığı yönündedir. Hafif Raylı Sisteme olan ihtiyaç ise her geçen gün kendisini hissettirmektedir. Şehir içinde şehir insanının hayatını kolaylaştırmanın ötesinde lojistik bir merkez olması için bir zorunluluk olarak görülmektedir. İnşası planlanan bölgesel havaalanı ve lojistik bölgesi, Mersin limanı, MTOSB, Mersin Serbest Bölgesi, otobüs terminali gibi lojistik odaklar arasındaki ulaşım son derece önem taşımaktadır.

Ayrıca şehir içi raylı sistemi destekleyecek ve tamamlayacak olan Mersin-Adana demiryolunu rehabilite edilerek yolcu taşımalarında sürenin 45 dakikaya indirilmesinin taşıdığı önemde yerel basında vurgulanmaktadır. Ancak, TCDD tarafından yapılacak rehabilitasyonun yeterli olmaması, güzergah üzerindeki hemzemin geçitlerin de alt-üst geçit haline dönüştürülmesi sorumluluğunun “Yüksek Planlama Kurulu” tarafından yerel yönetimlere bırakılmış olması ve yerel yönetimlerin bu konuya uzak duruşları nedeniyle Mersin-Adana arası seyahat süresi kısaltılamamaktadır. Oysa, ticaret anlamında önemli iki merkez olan Mersin ve Adana arasında hızlı bir ulaşım sistemin sağlayacağı sayısız imkan mevcuttur. Örneğin, işletmeler arasında işbirliği imkanları ile karşılıklı fuarlara katılım artacaktır, sadece Adana yapılabilen bazı tahlillerin numunelerinin vb. işlem süreleri kısalabilecektir.

Tablo 29: Belge İncelemesinde (Mersin Yerel Gazeteleri) Elde Edilen Bulgular (1/3)

Konu Başlığı	Yakınmalar		Yerel Gazete Miktarı	Periyod	Sayı, Tekrarlanma Sıklığı (Frekans- x/yıl)	Devam Süresi (Yıl)
	Sorun Alanları					
1	Gümrük işlemlerinin uzunluğu ve karmaşıklığı	17	2010-2013	54	3	
2	Ulaştırma altyapısının geliştirilmesi			46		
3	Demiryolu, karayolu ve denizyolu entegrasyon modelleri			45		
4	Liman verimliliği ve etkinliğinin geliştirilmesi			45		
5	Kamu izleklerinin (bürokrasi) karmaşıklığı ve uzunluğu			44		

Tablo 29: Belge İncelemesinde (Mersin Yerel Gazeteleri) Elde Edilen Bulgular (2/3)

Konu Başlığı	Yakınmalar	Yerel Gazete Miktarı	Periyod	Sayı, Tekrarlanma Sıklığı (Frekans- x/yıl)	Devam Süresi (Yıl)
	Sorun Alanları				
6	Liman özelleştirmeleri	17	2010-2013	42	
7	Liman rekabeti			42	
8	Lojistik uygulamaları ve tedarik zinciri yönetimi			40	
9	Bölgesel havalimanına duyulan ihtiyaç			33	
10	Meslek örgütlerinin etkinliği			33	
11	Organize sanayi bölgelerinin geliştirilmesi			25	
12	Lojistik bölgelerine ihtisas duyulan ihtiyaç			23	
13	Meslek üniversite örgütleri-işbirliği modellerinin geliştirilmesi			22	
14	Nitelikli insan kaynağı ihtiyacı			22	
15	Lojistik platform çalışmaları			19	

Tablo 29: Belge İncelemesinde (Mersin Yerel Gazeteleri) Elde Edilen Bulgular (3/3)

Konu Başlığı	Yakınmalar Sorun Alanları	Yerel Gazete Miktarı	Periyod	Sayı, Tekrarlanma Sıklığı (Frekans- x/yıl)	Devam Süresi (Yıl)
16	Çukurova kalkınma ajansının faaliyetleri	17	2010-2013	19	
17	Teşvikler			17	
18	Bölgesel kalkınma modelleri			12	
18	Şehiriçi ulaştırma sorunu			11	
20	Hizmet Sunum Düzeyi (Liman özelleştirme Sonrası)			9	
21	Tersane İhtiyacı			4	
22	Yeni Konteyner Limanı Projesi ve İhtiyacın Değerlendirilmesi			3	

Kaynak: Mersin’de Yayınlanan Yerel Gazetelerden 2010-2013 Yılları Arasından Elde Edilmiştir.

Mersin yerel basını kullanılarak uygulanan ulaştırma politikalarının yerel bazda etkileri belirlenmeye çalışılmıştır. Yerel basın organlarından toplanan verilere genel olarak bakıldığında, öne çıkan unsurun “işbirliğine olan ihtiyaç” olduğu açıkça görülmektedir. Yatay ve dikey işbirliklerine bölgenin lojistik merkez vizyonu doğrultusunda ihtiyacı olduğu açıktır. Ayrıca, bölgesel dinamiklerin harekete geçirilmesi ve bu kapsamda öncelikle kamu kurumlarının, belediyelerin ve meslek örgütlerinin daha aktif olmaları beklentisi bir diğer önemli tespittir.

4.5.3. Diğer Basın Organlarının İncelemesinde Tespit Edilen Değerlendirmeler

Bu bölümde yerel dışındaki ulusal basında yer alan değerlendirmelerden toplanan veriler yer almaktadır. Bu sayede ulusal seviyede bir analiz sağlanması amaçlanmıştır.

Ankara Birinci Organize Sanayi Bölgesi (AOGS)’nde gerçekleştirilen üretimlerin demiryolu ile Mersin ve İzmir limanlarına taşınması projesi dönem

içerisinde basında yer kaplayan gelişmedir. İç Anadolu bölgesi yatırımcıların maliyetlerini düşürmeyi amaçlayan proje ile ilgili olarak Termikel A.Ş. Yönetim Kurulu Başkanı Ahmet KAYA tarafından yapılan açıklama ise şu şekildedir;

"İç Anadolu'da yatırım yapan sanayicinin limanlara ekonomik ulaşması gerekiyor. Yoksa neden bu bölgeye yatırım yapsın. Sanayici, hızlı, ekonomik ve güvenli taşıma istiyor. Konteyner tren de bize bu imkanı sunuyor. 33 vagon dan oluşan yükümüz 22 saatte Mersin Limanı'nda olacak ve buradan yurt dışına gönderilecek. Hedefimiz demiryolu ile taşıma oranını artırmak. Bunu artırırken Organize Sanayi Bölgesi'nde bulunan diğer firmaların da ihracatlarında demiryolunu kullanmalarını tavsiye ediyoruz. Birçok firma demiryolu ile çalışmaya olumlu bakıyor. Kısa bir süre sonra organize sanayi bölgesinden demiryolu taşımacılığı ciddi boyutlara gelecektir. Ben inanıyorum ki 2023 yılında 500 milyar dolar olan ihracat hedefimize konteyner tren ile daha hızlı ulaşacağız."

TURKLİM tarafından hazırlanan "2012 Türk Limancılık Sektör Raporu"nda özel sektör limanlarına ilişkin sorun alanları şu şekilde belirlenmiştir,

- Ulusal denizcilik politikası ile ilgili darboğazlar ve uzun dönemli gelişim politikası olmaması,
- Planlama eksikliği ile ilgili darboğazlar, özel liman işletmelerinin bir ana plan yoksunluğu nedeniyle önlerini görememeleri,
- Ulaşım altyapısı ile ilgili darboğazlar, başta demiryolu bağlantıları olmak üzere ulaştırma altyapısının eksikliği,
- Mevzuat ve resmi kurumlar ile ilgili darboğazlar; yetkili kamu kurumu sayısının fazlalığı, kamu kurumları arasında yetki karmaşası, yasal mevzuatın kurumlar arası farklılık göstermesi ve çelişmesi, çok uzun süren prosedürler,
- Liman yatırımları hakkında mevzuatın açık olmaması nedeniyle yatırım sürecinin uzaması (örneğin; liman tesisinin en ufak bir kapasite artırma, rıhtım inşası gibi projesinin onayının ortalama 3 senede sonuçlanması),
- Gümrük işlemlerinin karmaşıklığı ve çok zaman alıcı olması,
- Limanların genişleme alanlarının konut veya başka sanayi kuruluşları gibi tesisler ile çevrili olması,

Fortuna Dergisi Kasım 2012 sayısının Lojistik ekinde yer alan bir analiz şu şekildedir;

"Bölgesinde lojistik bir merkez olmayı hedefleyen Türkiye'de uluslararası yük trafiğini karşılayacak yapıda gelişmiş limanlar mevcut değildir. Zaman ve maliyet açısından değerlendirildiğinde en verimli sistem olarak görülen kombine ve intermodal taşımacılığı destekleyecek altyapısı bulunmayan ülkemizde daha yapılacak çok iş olduğu düşünülmektedir."

Türk lojistik işletmelerinin gerek uluslararası şirketlerle yapılan işbirlikleri ile gerekse yurtdışında açtıkları ofislerle büyümelerini sürdürmeleri lojistik merkez olma yolunda önemli bir gelişme olarak değerlendirilebilir. Çünkü

lojistik işletmelerin performansları lojistik merkez olma yolunda bir itici güç olarak düşünülmektedir.”

Bu kapsamda Fortuna Dergisi Kasım 2012 sayısının lojistik ekinde; UTİKAD Yönetim Kurulu Başkanı Turgut ERKESKİN; kürselleşme ile birlikte lojistik dünyasında “tedarik zinciri yönetiminde” “*katma değer yönetimi*” olgusu ile karşılaşıldığını, bu paralelde günümüzde işletmelerin küresel düzeyde rekabet gücünü artırmaya yönelik tüm girişimleri ve iş akış modellemelerinin “katma değer” deyiimiyle tanımlandığını ifade etmektedir. Ayrıca, lojistik işletmelerin müşterilerin tedarik zinciri taleplerini karşılayabilmek için klasik taşımacılık işlerinden lojistik yönetimi iş modellerine geçtiklerini ve bu yönde hizmetlerin çeşitlendiğini belirtmekte buna örnek olarak da kurulan lojistik ihtisas bölgelerini göstermektedir.

Erkeskin, lojistik merkez olmanın Türkiye için “net” bir hedef olduğundan hareketle bu hedefi gerçekleştirmede lojistik işletmelere düşen görevlerin yanında politika yapıcılarında sektörün hızlı yükselişini altyapı yatırımları, esnek mevzuat düzenlemeleri ve teknik ulaştırma projeleri ile desteklemeleri gerektiğini de sözlerine eklemektedir.

Uluslararası Lojistik Dergisi (UTA Lojistik)’nin Temmuz 2011 tarihli sayısında Erkeskin limanların lojistik merkez bakış açısıyla konumu ve uygulanması gereken politikalar kapsamındaki önerileri şu şekildedir;

“Ülke içi taşımacılığımızı ve beraberinde uluslararası taşımacılığımızı artan oranda denizyoluna kaydırmak için, var olan limanlarımızın kapasite ve verimliliklerini artırırken, yeni modern limanlar inşa etmeliyiz. Liman merkezli lojistik gelişime önem vererek limanların etkin kullanımı sağlanmalı, gerek kara gerekse demiryolu bağlantılarını geliştirmeliyiz.”

“Gümrük uygulamalarını düzenleyerek, limanları depo alanı olarak kullanmaktan çıkararak, gemiden mal alan ve gemiye mal veren verimli tesisler haline getirmeliyiz.”

Erkeskin bu politika önermelerinin uygulanması halinde;

- Taşımacılık ve lojistik maliyetlerin düşeceğini,
- Gemi işletme maliyetlerinin düşmesi ile denizcilik sektörüne katkı sağlanacağını,
- Türkiye üzerinden üçüncü ülkelere olan taşımacılık artarak yeni tonajlara ihtiyaç doğacağını,
- Gemi inşa sektörüne de olumlu etki yapacağını, öngörmektedir.

Diğer veri toplama uygulamalarında elde edilen verilerde yer alan uluslararası ulaştırma koridorlarına yönelik politika önermelerine paralel olarak Uluslararası Lojistik Dergisi (UTA Lojistik)’nin Temmuz 2011 tarihli sayısında

TÜRKLİM Yönetim Kurulu Başkanı Kaan GÜRGENÇ tarafından yapılan değerlendirmede; Türkiye'nin Güneydoğu Avrupa ulaşım koridorlarının ucunda yer alması nedeniyle limanları ve ulaştırma altyapısı ile bu koridorlara entegre olma şansına sahip olduğu, Kuzey Avrupa limanlarındaki sıkışıklığın kıtalararası trafiği kara aksı yerine deniz aksına kaydırması, Akdeniz üzerinden geçen dünya konteyner trafiğinin %25'ini oluşturan hacmin gittikçe artması ve Türk limanlarının önem kazanması senaryosunun yüksek olasılık olduğunu belirtmekte ulaştırma politikalarının bu olası senaryo üzerine oturtulmasının gerekliliğini ifade etmektedir. Bu yönde önerilen liman politikaları ise şu şekildedir;

- Limanlar ile ilgili mevzuat ve bürokrasinin gözden geçirilmesi, basitleştirilmesi ve güncelleştirilmesi,
- Limanlar ana planının oluşturularak ödünsüz uygulanması,
- Limanların geri saha sorunlarının çözülmesi,
- Limanlar üzerindeki mali yüklerin azaltılması,
- Gümrük işlemlerinin hızlandırılması için gerekli tedbirlerin alınması.

Fortuna Dergisi Kasım 2012 sayısının lojistik ekinde Demiryolu Taşımacılığı Derneği (DTD) Yönetim Kurulu Başkanı İbrahim ÖZ, Türkiye'de demiryolu dışındaki taşıma sistemlerinin serbest rekabet koşulları içerisinde yapılırken demiryolunun tekel olması nedeniyle rekabetin katkısından yeterinde yararlanılmadığını ifade etmektedir. Bu durumun, hem demiryolunun kendi içinde gelişmesini önlediğini hem de diğer taşıma sistemleri ile işbirliğinin önünü kapadığını belirtmekte, bu etkileşimin en önemli sonucunun ise Türkiye'nin küresel olarak rekabet gücünün zayıflaması olarak karşımıza çıktığını söylemektedir. Öz; planlanan demiryollarındaki serbestleşmenin gerçekleşmesi sonrasında maden ocakları, çimento fabrikaları, şeker fabrikaları, OSB'ler, limanlar, demir-çelik işletmeleri vb tesislere bağlantı (iltisak) hatları ile ana demiryolu hatlarına bağlantılar yapılarak demiryolu taşıma miktarının ve payının artmasına zemin hazırlanacağı öngörüsünü paylaşmaktadır.

Öz; Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı tarafından yürütülen "*Türkiye'de İntermodal Taşımacılığın Güçlendirilmesi*" projesi sonucunda taşıma sistemleri arasındaki işbirliğinin de gelişeceğini de eklemektedir.

Uluslararası Lojistik Dergisi (UTA Lojistik)'nin Temmuz 2011 tarihli sayısında, Demiryolu Taşımacıları Derneği Yönetim Kurulu Başkanı İbrahim ÖZ tarafından 4458 sayılı Gümrük kanununun başta demiryolu taşımaları olmak üzere sınır aşırı taşımalarını yavaşlatan maddeleri şu şekilde belirtilmiştir;

Madde 35 : "Türkiye Gümrük Bölgesine giriş ve çıkış ile her türlü gümrük işlemleri normal mesai saatleri arasında yapılır."

Madde 220: "... normal çalışma saatleri; iklim, mevsim ve bölgenin ekonomik durumu ve ihtiyaçları göz önünde bulundurularak Müsteşarlıkça belirlenir."

Madde 221: "... yükleme ve boşaltma ile her türlü gümrük işlemlerinin normal çalışma saatleri içinde yapılması gerekir. Ancak bu saatler dışında veya tatil zamanlarında hizmet talebinde bulunulduğunda yazılı olarak yapılacak bu talep için yapılacağı gümrük idarelerince yerinde görülürse, gerekli önlemler alınmak ve çalışacak personelin fazla çalışma ücreti ve varsa hak sahibine ödenecek kanuni yollukları karşılığı tutarlar, talep sahipleri tarafından ilgili muhasebe birimi hesabına yatırılmak koşuluyla kabul edilir."

Söz konusu maddeler nedeniyle, demiryolu taşımalarında gecikmelere, gereksiz beklemelere, yabancı vagonlara ödenen kira bedellerinde artışa, trafik sıkışıklığına ve dolayısıyla küresel rekabet imkanının ortadan kalkmasına neden olduğu ifade edilmekte çözüm politikası olarak ise 4458 sayılı Gümrük Kanununun 35. maddesinin "...gümrük işlemleri haftanın her günü 24 saat boyunca gerçekleştirilir" şeklinde düzeltilmesini önermektedir. Diğer veri toplama araçları ile toplanan verilerde bu konudaki politika önerisine finansman çözüm önerisi de getirilmiş, ithalat ve ihracatçıların her işlem için oluşturulan bir havuza yatıracakları kesintilerin mesai yapan çalışanlara dağıtılması önerilmiştir.

Türkiye İhracatçılar Meclisi (TİM), Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı, Ekonomi Bakanlığı ile meslek örgütlerinin katılımıyla Lojistik Konseyi'ni kurarak Türkiye'nin "Lojistik Master Planı"nı hazırlamak üzere başlatılan projeden bahsedilmektedir. Konseyin öncelikle "Lojistik Strateji Planı" ardından da "Lojistik Master Planı"nı hazırlaması ve daha sonra da "Lojistik Kanunu" ile ilgili çalışmaları gerçekleştirmesi planlıdır.

Lojistik Strateji Planı ve Lojistik Master Planının satır başları şu şekildedir;

- Türk dış ticaretinin 2015, 2020 ve 2023 yıllarındaki dış ticaret hedefleri lojistik altyapı için temel unsurlar olacak,
- Yine aynı dönemlerdeki iç tüketim tahminleri dikkate alınarak gerekli altyapısal eksiklikler belirlenecek,
- Türk lojistik sektörünün güçlü ve zayıf yönleri belirlenerek, kısa, orta ve uzun vadede sektörün önündeki tehdit ve fırsatlar tespit edilecek (SWOT analizi),
- Lojistik sektöründeki başarıyla öne çıkan dünya ülkeleri ile kıyaslama çalışmaları yapılacak,
- Lojistik köyler kapsamında geliştirilecek projeler, Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığının bu alanlardaki çalışmalarıyla bütünleştirilecek,
- Kara, hava, deniz ve demiryolu taşımacılığı tüm yönleriyle masaya yatırılacak ve hedefler tespit edilecek,

- Çevreci taşımacılık çözümlerinin geliştirilmesi konusunda çalışmalar yapılacak,
- Lojistik sektöründe yapılacak yatırımlardai siyasi otorite yönlendirici bir rol üstlenirken, özel sektör projelerde yatırımcı kimliğiyle yer alabilecek.

Dünya Gazetesi tarafından hazırlanan Cumhuriyetin 100. Yılına doğru Türkiye'yi 2023'e Taşıyacak Sektörler (Şubat 2012) isimli kitapta ulaştırma ve lojistik sektörünün önde gelenleri tarafından yapılan değerlendirme ve öngörülerinde zengin bir veri kaynağı olması nedeniyle araştırmaya dahil edilmiştir.

FIATA Yönetim Kurulu Üyesi Kosta SANDALCI, Türkiye'nin 2023 hedeflerine ulaşacağına inandığını, intermodal taşımacılıkta Türkiye'nin hub olarak kullanılacağını, doğu-batı ekseninde ve özellikle Filyos ve Çandarlı limanlarının devreye girmesiyle çağ atlanacağını düşündüğünü ifade etmektedir. Ayrıca, işletmelerin yatırımlarını daha çok demiryolu bağlantılı depo, ardiye, ambara yönelik yapmalarının daha akılcı olduğunu belirtmektedir. Sandalcı'da ayrıca diğer veri toplama teknikleri toplanan verilerde de var olan gümrük işlemlerine ve diğer bürokratik engellerin hafifletilmesi gerekliliğini gündeme getirmektedir.

UND Başkanı Ruhi Engin ÖZMEN, ortadoğu bölgesindeki siyasi değişikliklerin ticareti artıracığını düşünenlerden ve bu paralelde devletin ticareti kolaylaştıracak yeni adımlar ve yeni yatırımlar yapmak zorunda olduğunu belirtmektedir. Geleceğe yönelik tahminlemelerinde ise; kuzey-güney ticaretinde iki ana aks açılacağını bu akslar sayesinde Türkiye'nin gerçek anlamda bir köprü olacağını, Rusya ve Ortaasya Türki Cumhuriyetleri'ndeki ticari emtiaların Rus limanlarına oradan Türk limanlarına sonrasında karayolu ile Akdeniz'e ve Akdeniz'den Ro-Ro ile Arap yarımadası ve Afrikaya gideceğini söylemektedir. İlave olarak Anadolu üretiminin de aynı güzergahı kullanarak ihraç edilebileceğini ifade etmektedir. Bu tahminleme doğrultusunda hazırlık kapsamında depo, antrepo ve ekipmanların bu senaryoya göre hazırlanmasının gerekliliği de vurgulanmaktadır.

UTİKAD Başkanı Turgut ERKESKİN ise mevzuatlardaki aksaklıkların son derece önemli olduğunu ve giderilmesinin gereklilik olduğunu belirtmektedir.

Diğer veri toplama teknikleri ile toplanan verilerde de mevzuata ve bürokrasinin karmaşıklığına yönelik eleştirilerin paralellik arz ettiği düşünülmektedir. Kamu bürokrasisinin karmaşıklığına yönelik eleştirilerin devamında Erkeskin, *"...kiminle neyi, nasıl konuşacağımız hala belirsiz. Devlet katındaki lojistik faaliyetlerin bir koordinasyona ihtiyacı var. Bir lojistik üs kurulu oluşturulması. Hatta "Lojistik Bakanlığı"nı konuşmamız lazım artık."* önerisiyle tartışmalara yeni bir boyut

kazandırıldığı düşünülmektedir. Erkeskin ayrıca geleceğe yönelik politika önermeleri olarak aşağıdaki maddeler dile getirilmiştir.

- Türkiye'nin hangi ticaret yolları üzerinde ve hangi ulaştırma koridorları üzerinde rekabet üstünlüğü elde edebileceğinin değerlendirilmesi ve bu değerlendirmelerin üzerinden stratejilerin geliştirilmesi,
- Lojistiğin her alanında dünya standartlarında yapılanmanın gerçekleştirilmesi,
- Taşıma sistemleri arası dengenin sağlanması bu bağlamda demiryolu payının artırılması,
- Lojistik merkezlerin yeniden yapılandırılması,

Hong Kong Hükümet Yatırım Dairesi Başkan Yardımcısı Simon GALPIN ile 10 Mart 2009 tarihinde yapılan bir röportajda Hong Kong'un lojistik anlamda bir merkez olmasının nedenlerini şu şekilde sıralamıştır;

- Coğrafi olarak üretim merkezlerine yakınlık,
- Gelişmiş ulaştırma altyapısı,
- Maliyetleri düşürücü teşvikler,
- Basitlik ve işlemlerin azaltılması.

Türkiye'nin 2023 hedefleri arasında yer alan ve en fazla dile getirilen hedef olan 500 milyar ABD Doları ihracat hedefidir. Ankara, Bursa, İzmir ve Mersin Gümrük Müşavirleri Derneklerinin oluşturduğu "İcra Kurulu" tarafından hazırlanan ve Mersin Gümrük Müşavirleri Derneği Dergisi'nin Ağustos-Eylül-Ekim 2011 tarihli sayısında yer alan "500 Milyar Dolar İhracat Hedefi İçin İlk 5 Adım..." başlıklı analizde bu hedefin yakalanabilmesi için uygulanması gereken 5 politika sıralanmıştır. Bu politika önermeleri şu şekildedir;

1. Adım: Gümrük idarelerince yıl sonuna kadar elektronik beyanname uygulamasına mutlaka geçilmelidir.
2. Adım: Gümrük idareleri mutlaka mesaisiz vardiyalı sisteme geçirilmelidir.
3. Adım: Çok kuvvetli şüpheli haller ve ihbar dışında ihracatlar gerçekleştirilip sonradan kontrol yönetmeliğine ağırlık verilmelidir.
4. Adım: Gümrük müşavirleri kayıt altına alınmalıdır. Kamu kurumu niteliğinde meslek kuruluşu (meslek odası) haline getirilip, Gümrük ve Ticaret Bakanlığının kontrol ve denetimine alınmalıdır.
5. Adım : 5607 sayılı Kaçakçılıkla Mücadele kanunu güncellenerek gümrük mevzuatı, dış ticaret mevzuatı ve gümrük kaçakçılığı konularına vakıf "adli kolluk" kurulmalıdır.

Diğer basın organlarında gerçekleştirilen belge incelemesinde elde edilen bulgular Tablo 30'da özetlenmiştir.

Bahse konu bulgularda; ülkemizin ve ülkemiz ihracat-ithalatçısının daha rekabetçi olabilmesinin yolu olarak bir ana planlama dahilinde lojistik ve ulaştırma yatırımları ile izleklerin hedefe yönelik olarak basitleştirilmesi ve kurumsal eşgüdümün sağlanması önerilmektedir.

Tablo 30: Belge İncelemesinde (Diğer Basın Organları) Elde Edilen Bulgular

Sıra Nu	Elde Edilen Bulgular
01	Yasal düzenlemelerin güncelleştirilmesi
02	Gümrük işlemlerinin basitleştirilmesi
03	İstikrara olan ihtiyaç
04	Demiryolu altyapısı öncelikli olmak üzere ulaştırma altyapısının geliştirilmesine olan ihtiyaç
05	Ulusal denizcilik politikalarının ve planlamalarının geliştirilmesine olan ihtiyaç
06	Kamu işlemlerinde izleklerin (bürokrasi) uzunluğu ve karmaşıklığının giderilmesine yönelik ihtiyaç
07	Limanlara yönelik altyapı ve üstyapı yatırımlarının geliştirilmesi
08	Limanlar ile artalanları arasındaki ulaştırma altyapısının geliştirilmesine duyulan ihtiyaç
09	Lojistik yönlü yaklaşımlar ve bu paralelde lojistik politikalarının geliştirilmesinin gerekliliği
10	Tedarik zincirinin bütünsel yönetimi
11	Uluslararası ulaştırma koridorlarında yer alınmasının ve bu konuda aktif politikalar uygulanmasının gerekliliği
12	Uzun dönemli planlamalara duyulan ihtiyaç
13	Lojistik master ve strateji planları ile lojistik konsey çalışmaları
14	Lojistik ihtisas bölgelerinin projelendirilmesi
15	Kamu kurumları arasındaki eşgüdüm sorunlarının giderilmesinin gerekliliği
16	Liman merkezli liman gelişiminin teşvik edilmesi
17	Lojistik bakanlığının kurulması ve lojistik kanunu

4.5.4. Diğer Raporların İncelenmesi

Türkiye’de uygulanan ulaştırma ve lojistik politikaları ve etkilerine yönelik olarak hazırlanan raporların araştırma sorusuna yönelik olarak zengin veri olduğu düşünülmektedir. Bu nedenle, bu bölümde tezin amacına yönelik veri içerdiği düşünülen raporlardan toplanan veriler yer almaktadır.

TURKLİM raporunda söz edilen bu sorun alanlarının giderilmesine yönelik olarak gözden geçirilmesi gerektiği değerlendirilen temel uygulamalar ise şu şekilde belirlenmiştir;

- Ulusal liman politikası,
- Liman mevzuatı,
- Bürokrasi,
- Yönetim ve denetleme uygulamaları,
- Liman yönetim modeli,
- Limanlar master planı,
- Kabotaj taşımacılığı,
- Ulaşım altyapısı, karayolu/demiryolu bağlantı olanakları,
- Geri saha sorunları,
- Limanların ve su derinlikleri,
- Limanlar üzerindeki mali yükler,
- Gümrük işlemleri,
- Liman yatırımları ve işletmelerine yönelik teşvikler,
- Liman personeli için çeşitli eğitim faaliyetleri ve ara eleman eksikliği,
- Römorkaj ve klavuzluk sistemi,

Söz konusu raporda önerilen politikalar ise şu şekilde sıralanmaktadır;

■ Limancılık sektörü her türlü mevzuat ve idari açıdan tek bir bakanlığın sorumluluk sahasına alınmalıdır, liman yatırımları konusunda da tek bir birim yetkilendirilmelidir,

■ Limanlar ile ilgili mevzuat gözden geçirilmeli ve sadeleştirilmelidir,

■ Limanlar ile ilgili bürokrasi azaltılmalıdır.

■ Ulaşım altyapısı geliştirilmelidir, limanlar ile geri bölgeler, OSB’ler, serbest bölgeler ile demiryolu bağlantıları yapılmalıdır,

MDTO adına Prof.Dr. Abdi KÜKNER ve Doç.Dr. Vedat DEMİREL tarafından hazırlanan Temmuz 2000 tarihli “Mersin Limanı’nın İncelenmesi” başlıklı raporda;

gümrüklere yönelik yer alan ve aşağıda sunulan bir tespit ve önerinin diğer veri toplama teknikleri ile toplanan veriler ile paralellik göstermesi de dikkate değer bulunmaktadır.

Söz konusu raporda Mersin limanında yaşanan aksaklıklar tek tek sıralanmakta ve çözüm önerileri getirilmektedir. Bu kapsamda altyapı, üstyapı ve işletme sorunlarına yönelik olarak sunulan en önemli politika özelleştirme'dir. Özelleştirme ile Mersin limanındaki tüm sorun alanlarının üstesinden gelinebileceği ve limanın rekabetçi bir hale dönüştürülebileceği o tarihte vurgulanmaktadır.

Ancak bununla birlikte, sadece kamu kurumları arasındaki yetki ve sorumluluk karmaşasının özelleştirme ile giderilemeyeceği dile getirilmektedir. Geline bu noktada; tüm veri toplama uygulamalarında toplanan verilerin bu tezi doğruladığı düşünülmektedir. 2000 yılında liman özelleştirilmesi öncesinde yapılan bu öngörüye uygun olarak liman özelleştirmesinin üzerinden geçen 5 yıllık süreç sonrasında limanın işletilmesine ve üstyapısına yönelik eleştiriler en alt seviyedeyken kamu yönetiminin sorumluluğunda bulunan mevzuatın ve izleklerin sadeleştirilmesi, gümrük uygulamaları, kamu kurumları arasındaki yetki-sorumluluk paylaşımı gibi konularda eleştiri ve beklentilerin halen en üst düzeyde bulunduğunu söylemek hiç de zor değildir.

MDTO'nın Mersin Limanındaki sorunlar ve çözümüne yönelik politika arayışlarının bir devamı olarak Prof.Dr. Abdi KÜKNER ve Doç.Dr. Vedat DEMİREL tarafından hazırlanan rapora ilaveten Alman ekonomist Dieter WILKING tarafından da MTSO ve MDTO adına "*Mersin Limanı'nda Var Olan Avantajların, Zaafların, Gelecekte Beklenen Fırsat ve Tehlikelerin Kısa Değerlendirilmesi*" başlıklı bir rapor Temmuz 2000 tarihinde hazırlanmıştır.

Söz konusu raporda özetle liman verimsizliği, işletmeden kaynaklanan sorunlar, alt ve üstyapı eksiklikleri yer almaktadır. İşletmeye yönelik tespitlerden en önemlisi limanın TCDD Genel Müdürlüğü'nün altyapı ve onarım planlarına, ödeneklerine tabi olmasına yönelik eleştiridir. Bu paralelde yollardaki büyük çukurların bile merkezi yönetimden gelecek ödeneğe bağlı olması eleştirilmektedir.

Tüm sorun alanlarına yönelik olarak Wilking iki çözüm önerisi sunmaktadır. Birinci öneride, limanın kar ettiği varsayımından hareketle karının liman için kullanılmasına izin verilmesi bir nevi özerk bir yapı ile kendi bütçesini yönetmesine izin verilmesi, kaynak kullanımını optimize etmesi, diğer bir deyişle liman işletmesinin özel bir işletme gibi davranmasını önermektedir. Ancak bu çözümün uygulanmasının yerleşik ve katı önyargılar ve alışkanlıklar nedeniyle oldukça zor

olduğunu da eklemektedir. Bu çözümü kolaylaştıracak bir alt öneri olarak da geçici bir süre için yönetimin profesyonel yöneticilere bırakılabileceği eklenmektedir.

İkinci öneri ise Mersin limanında uygulanan genel anlamda bir özelleştirme uygulamasını içermektedir. Mersin limanında uygulanan özelleştirmeden farklı olarak Wilking rekabeti sağlamak adına terminallerin farklı işletmecilere devredilmesini önermektedir.

Belge incelemesinin Mersin örneklemini üzerinde yapılan çalışmalarda Mersin Lojistik Platformu tarafından Maestro Danışmanlık firmasına hazırlatılan “Mersin Lojistik Strateji Planı” da incelenmiştir. Türkiye’de örneğine sık rastlanmayan bir planlama çalışması olarak değerlendirilen plan, Mersin iline ve limana kilit sektör olarak belirlenen lojistik penceresinden öncelikle çok detaylı bir analiz sonrasında strateji önermeleri sunmaktadır.

Söz konusu strateji planında yer alan strateji önerileri şu şekildedir;

- Liman otoritelerinin ana plan oluşturmak yada değişiklik yapmak için danışacağı “Yerel Liman Konseyi” oluşturulmalıdır.
- Bakanlıklar arasında bölünmüş olan sorumlulukların yerine getirilmesinde en büyük paya sahip olacak ana bakanlığın açıkça ortaya konulması gereklidir.
- Politikaların oluşturulması sürecinde yararlanılmak üzere hükümet tarafından, liman inşaatı, yönetimi ve işletilmesi ve diğer konularda deneyimli kişilerden oluşan bir “Liman Konseyi” oluşturulmalıdır.
- Liman kavramının temel anlamı ve hukuki tanımını açıklığa kavuşturmak üzere “Liman Kanunu” hazırlanmalıdır.
- Gümrüklemede basitleştirilmiş hızlı iş süreçleri oluşturulmalı, gümrük kapılarında beklemeler en aza indirilmelidir.
- Mevcut gümrük ve serbest bölge mevzuatlarının gerek AB müktesebatı gerekse lojistik bakış açısıyla uyumlaştırılması gerekmektedir.

Söz konusu strateji planında Mersin Limanı’nın üstün ve zayıf taraflarına yönelik bir de analiz yapılmıştır. Bu analiz kapsamında Mersin Limanı’nın Doğu Akdeniz’de önemli bir “Ana Liman-Aktarma Limanı” olması yönünde aşağıdaki üstünlükleri sıralanabilir:

- Limanın gemi ve konteyner trafiğine uygun coğrafi ve jeopolitik konumu ile Ortadoğu, Kafkaslar ve Türk Cumhuriyetler için önemli bir deniz giriş/çıkış kapısı durumunda olması,

- Limanın sınır komşusunun Türkiye'nin 4. en yüksek ticaret hacmine ve güçlü alt ve üstyapı olanaklarına sahip serbest bölgesi olan Mersin Serbest Bölgesi olması ve liman ile Serbest Bölge arasındaki koridorla, harici taşımaya gerek kalmaması ve limanın serbest bölge statüsünde kullanılabilmesi,

- Teknik olanaklar açısından, tüm denizcilik ve terminal hizmetlerini verebilen, Türkiye'deki tek liman olması,

- Artan Dünya ticareti ve özellikle Ortadoğu ve Akdeniz ülkelerinin dış ticaretinde görülen hızlı yükselişin Mersin limanı yük trafiği hacmine olumlu yansması,

- Bölge artalanının, GAP'ın ve Mersin Serbest Bölgesi'nin sağladığı yüksek hacimli bölgesel kaynaklı tarımsal ve endüstriyel yük miktarı,

- Yine bölge artalanının ihracata yönelik güçlü üretim yapısı ve zengin doğal yeraltı kaynaklarına (madenler, mermer vb.) sahip olması,

- Pan Avrupa Ulaştırma Bölgeleri içerisinde yer alması ve çoklu (intermodal) taşıma türlerinin etkin olarak uygulanmasına olanak vermesi,

- Avrupa Komisyonu tarafından desteklenen yakın yol deniz taşımacılığı taşıma noktalarından biri olması,

- Limanın halihazırda dünya çapında tecrübeye sahip, profesyonel bir şirketin ortaklığında işletiliyor olması ve şirketin rekabete yönelik politikaları ve uluslararası liman standartlarını yakalamaya yönelik olarak yürütmekte olduğu alt ve üst yapı çalışmaları ile konteyner ve yük trafiğinin hızla artması,

- Mersin'in bir liman şehri olarak, uzun yıllara dayanan bir taşımacılık kültürüne sahip olması ve gerek deniz ve gerekse kara taşımacılığı açısından, Türkiye ölçeğinde değerlendirildiğinde, önemli bilgi ve tecrübe birikimine sahip şirketlere, kalifiye personele ve altyapıya sahip olması,

- Devletin Mersin'de liman merkezli bir lojistik merkez kurulması yönünde planları olması,

- Bölgedeki genç nüfus, ve Mersin Üniversitesi bünyesinde kurulan yeni bölümlerle, gerek deniz taşımacılığı ve gerekse lojistik konularında, sektöre kalifiye eleman yetiştirilecek olması.

Yukarıda sıralanan tüm bu avantajlarının yanında Mersin Limanı'nın zayıf tarafları da mevcuttur. Bunlar özetle;

- Limanın artan taşıma hacmi ve konteyner trafiğini karşılama ve daha etkin hizmet verebilme açısından genişleme olanaklarının oldukça sınırlı olması,

▪ Bölgedeki diğer ülke limanlarının hızla artan yük trafiği ile rekabet edebilmede, merkezi yönetimin gerek Mersin Limanı'na ve gerekse diğer Türk limanlarına gereken somut desteği yeterince veremiyor olması,

▪ Dünya ticareti açısından önemli bir coğrafyada yer alan üç yanı denizlerle çevrili bir ülke olarak, Türk denizciliğinin ve deniz taşımacılığının halen olması gereken seviyenin çok gerisinde olması,

▪ Türk denizciliği, deniz taşımacılığı ve limanlarının, dünya ölçeğinde gerektiğince tanıtılamıyor ve merkezi yönetimce bu sektörlerle küresel rekabet için gerekli desteğin (yasal mevzuat, teşvikler vb. anlamında) verilemiyor olması, şeklinde sıralanmıştır.

Mersin Lojistik Platformu tarafından Maestro Danışmanlık firmasına hazırlatılan strateji planında Mersin'e yönelik olarak bu bölgede faaliyet gösteren işletmelerin katılımıyla gerçekleştirilen bir anket çalışmasının sonuçları da yer almaktadır. Yapılan anket sonucu elde edilen veriler;

Katılımcılar tarafından yüksek düzeyde uzlaşa sağlanan sorun alanları şu şekildedir;

▪ **Karayolu Altyapısına Yönelik Sorunlar**

• *"Mersin kent içi yolları ve otoyol bağlantılarındaki trafik sıkışıklığı, yük taşımalarını engelleyecek düzeyden çok fazladır."*

• *"Mersin'deki karayolları kamyon operasyonlarını kısıtlayacak şekilde kötüdür."*

• *"Mersindeki karayollarının fiziksel kalitesi oldukça kötüdür."*

• *"Mersin'de yeterli kamyon ve araç parkı bulunmamaktadır."*

▪ **Demiryolu Taşımacılığında Yaşanan Sorunlar**

• *"Demiryolu ağı ve modernizasyonu yetersizdir."*

• *"Demiryolu taşımacılığında vagon temini zor olmaktadır."*

• *"Demiryolu taşımacılığında Mersin'de ciddi yönetim sorunları bulunmaktadır."*

▪ **Mersin Limanında Yaşanan Sorunlar**

• *"Mersin Limanının depolama sahaları yetersizdir."*

• *"Mersin Limanında boşaltma yükleme ekipmanları yetersizdir."*

• *"Mersin Limanında yanaşma ücretleri yüksektir."*

• *"Mersin Limanında gümrükleme hizmetleri yetersizdir."*

• *"Mersin Limanında yükleme ve boşalma ücretleri yüksektir."*

• *"Mersin Limanında araç park sahaları yetersizdir."*

- “Mersin Limanında gemiler yanaşabilmek için uzun süre bekletilmektedir.”

- “Mersin Limanı kombine taşımacılık olanakları açısından yetersizdir.”

- **Havayolu Taşımacılık Sorunları**

- “Mersin’den havayolu taşımacılığına erişim sorunludur.”
- Mersin çevresindeki hava meydanları kargo taşımacılığı için yeterli filo kapasitesine ve ekipmana sahip değildir.”

- “Mersin çevresinde havayolu taşımacılığında gümrükleme sorunları yaşanmaktadır.”

- **Gümrüklerde Yaşanılan Sorunlar**

- “Mersin gümrüklerindeki elemanların ciddi bir eğitim eksikliği bulunmaktadır.”

- “Mersin gümrüklerindeki bürokrasi olması gerekenden fazladır.”

- “Mersin gümrüklerdeki teknik altyapı olanakları oldukça düşüktür.”

- “Mersin gümrüklerindeki personel sayısı yetersizdir.”

- “Mersin gümrüklerinde haksız taleplerde bulunmaktadır.”

- **Depolarda karşılaşılan sorunlar**

- “Soğutmalı depo temininde güçlük çekilmektedir.”

- “Kapalı depo bulmakta zorluklar yaşanmaktadır.”

- “Depolardaki elleçleme araçları ve altyapısı yetersizdir.”

- Depo lokasyonları erişimi, trafik nedeniyle zor yerlerde kalmaktadır.”

- “Depo düzenlemeleri ve lokasyonları kamyon manevralarına uygun değildir.”

- “Depolarda yönetim ve organizasyon sorunları yaşanmaktadır.”

- “Depolardaki emtia kötü koruma koşullarından ötürü zarar görebilmektedir.”

- **Diğer Sorunlar**

- “Mersin’de lojistik sektöründe kalifiye eleman bulma sıkıntısı yaşanmaktadır.”

- “Mersin’de kalifiye eleman maaşları olması gerekenden yüksektir.”
- “Mersinde bir lojistik sürekli eğitim merkezi kurulmalıdır.”

Bahse konu anketin diğer bölümünde de katılımcılara sorulan “Mersin’de yapılacak entegre ve organize bir lojistik merkezde yer almak istermisiniz?” sorusuna %64.37 oranıyla “Hemen katılmak isterim”, %25.29 oranıyla “Orta-uzun (5-10 yıl) dönemde yer almayı tercih ederim” cevabının verilmiş olması, toplamda en geç orta ve uzun vadede katılımcıların %89.66’sının kurulacak lojistik organize bölgesinde yer almak istemesi, böyle bir merkeze olan ihtiyacı ortaya koyması açısından dikkate değer bulunmuştur.

Söz konusu planda Mersin ile Samsun, Suriye, Irak ve İran gibi bölgelere yönelik yük koridorlarının da analizi yapılmıştır. Bu analizlerden Mersin-Samsun yük koridoruna ilişkin analizde, Mersin için “Akdeniz ve Karadeniz’i birbirine bağlayan ve demiryolu ağırlıklı bir yük koridorunun Mersin-Samsun arasında gerçekleştirilmesi” stratejisi önerilmektedir. Söz konusu bu strateji ile kuzey-güney koridoru için bir düğüm noktası haline gelen ege ve boğazlar koridorunun da rahatlatılabileceği değerlendirilmesi paylaşılmaktadır. Hatta gerekli tali bağlantılar yapıldığı takdirde Filyos limanı kullanılarak ikinci bir yük koridorunun Samsun ile beraber işletilebileceği düşünülmektedir.

Mersin Lojistik Strateji Planının bir bölümünde Mersin’de farklı firma ve kuruluşları temsil eden 24 kişinin katılımı ile bir çalıştay gerçekleştirilmiştir. Çalıştay katılımcılarının görüşler doğrultusunda Mersin için uzun ve kısa dönemli olmak üzere iki başlık halinde eylem planları belirlenmiştir. Belirlenen bu strateji önerilerinin limanların lojistik merkez olması araştırma sorusunun cevabının arandığı bu araştırmaya katkı sağlayacağı düşünülmektedir.

- **Mersin Lojistik Strateji Planındaki Uzun Dönemli Stratejiler;**

- Mersin İli’nin mevcut imar ve yerleşim planı, Mersin’in bir lojistik merkez olması doğrultusunda yeniden gözden geçirilmeli ve gerekirse bu hedefe uygunluk ve kolaylık sağlayacak şekilde revize edilmelidir.
- Mersin’de gerek üniversite bünyesinde, gerek diğer yerel kuruluşlar ve özel sektörde, lojistik sektörüne kalifiye eleman yetiştirme yönünde, eğitime daha fazla yatırım yapılmalıdır.

- Mersin’de lojistik sektöründe faaliyet gösteren firmalar, rekabet güçlerini artırmak için; satın alma, birleşme, ortaklık gibi yollarla güçlerini birleştirmeli ve ölçeklerini büyütmelidir.
- Ölçekleri büyüyen firmalar, yurtdışına açılmalı ve yurtdışında ve özellikle çevre ülkelerde de yapılmalı, böylece talebi kaynağında kazanmalıdır.
- Belirli ürünler için ihtisas gümrükleri oluşturulması avantaj yaratacaktır.
- Lojistik sektörüne, devlet tarafından, rekabet gücünü artırıcı teşvikler sağlanmalıdır.
- Sektör bileşenlerinin ortak akıl yürütmesi ile taşıma ve lojistik maliyetlerinin düşürülmesi amaçlı projeler yapılmalıdır.
- Dünya’daki eğilime paralel olarak, lojistik faaliyetlerde çevrenin korunması konusunda projeler geliştirilmelidir.
- Özellikle denizcilikte uygulanan vergiler tekrar gözden geçirilmeli ve yarar/zarar analizleri daha özenli yapılmalıdır.
- Kısa mesafeli deniz taşımacılığı güçlendirilmelidir.

• **Mersin Lojistik Strateji Planındaki Kısa Dönem Stratejiler**

- Planlanan organize lojistik ihtisas bölgesi, çağa ve geleceğe uygun şekilde, en kısa sürede hayata geçirilmeli ve tüm sektör için cazip olacak şekilde işletilmelidir.
- Çukurova Havaalanı kısa zamanda tamamlanarak faaliyete geçirilmelidir.
- Lojistik konusundaki eğitimler artırılmalı ve düzenli olarak güncellenmelidir.
- Lojistik konusunda uzman danışman firmaların Mersin’de ofis açmaları sağlanmalıdır.
- Demiryolu yatırımları bir an önce yapılmalı ve çağdaş altyapı, vagon ve ekipman iyileştirmeleri gerçekleştirilmelidir.
- Bölgede dağınık bulunan imalatçı firmaların (KOBİ’ler) bir noktada toplanarak yeni bir lojistik odak oluşturmasını ve lojistik faaliyetlerin daha organize yapılmasını sağlamak amacıyla Organize Sanayi Bölgesi genişleme alanının etkin olarak kullanılması süreci hızlandırılmalıdır.

- Serbest Bölge'nin yeniden yapılandırılması sağlanmalı, asli amacına uygun kullanımı ve cazibesinin artırılması için, kaldırılmış olan avantajlar tekrar sağlanmalıdır.

- Deniz taşımacılığının gelişen bir türü olarak Ro-Ro taşımacılığı hacmi artırılmalıdır.

Söz konusu raporların dışında Karataş Çetin (2012) tarafından doktora tez çalışması kapsamında geniş kapsamlı ve farklı veri toplama tekniklerinin kullanıldığı bir araştırma gerçekleştirilmiştir.

Karataş Çetin (2012) tarafından gerçekleştirilen delphi, yarı-yapılandırılmış görüşme, liman ve terminal ziyaretleri ve görüşmeleri ile yurtiçi ve dışında toplam 66 liman işletmesi üzerinde uygulanan saha araştırması vasıtasıyla derlenen verilerin analizi sonucu elde edilen bulgular dikkate değerdir. Söz konusu bulgularda öncelikle, "erişilebilirlik stratejisi" olarak tanımlanan limanların art alanlarındaki lojistik odaklar ve üretim alanları ile liman tesisleri arasında ulaştırma altyapısının geliştirilmesine verilen önem dikkati çekmektedir. Limanlar bu şekilde tedarik zinciri ile bütünleşerek rekabet etme eğilimindedirler (Karataş Çetin, 2012:507).

Söz konusu araştırma sonuçlarında öne çıkan diğer politika önermeleri ise (Karataş Çetin, 2012:507-518);

- Karşılıklı bilgi akışını sağlayacak bilgi teknolojilerine yatırımın gerekliliği,
- Nitelikli ve eğitilmiş işgücüne yatırım yapılması,
- Liman donanımlarına yatırım yapılarak yenilenmesi ve bu sayede "liman etkinliği" ile "hizmet düzeyi"nin artırılmasının mümkün olabileceği,
- Limanların değil tedarik zincirlerinin rekabet ettiği gerçeğinden hareketle lojistik ağın diğer üyeleri ile işbirliklerinin artırılması, şeklinde sıralanmaktadır.

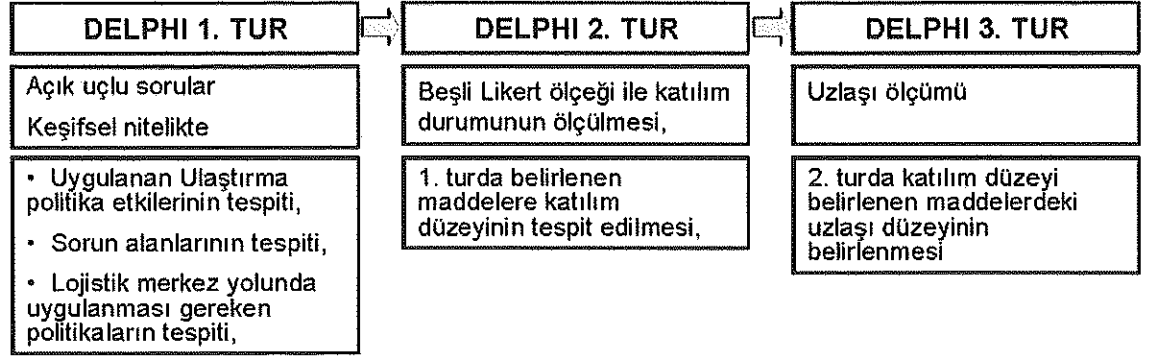
Tüm yukarıda yapılan alıntılardan görüleceği üzere; belge incelemesi tekniği ile farklı kaynaklardan çok zengin veri toplamaya çalışılmıştır. Veri kaynağı zenginliği ile farklı pencere ve açılardan sorunsala bakış sayesinde veri zenginliği hedeflenmiştir. Genel olarak çok farklı kaynaklardan toplanan verilerin önemli bir bölümünün paralellik arz ettiği söylenebilir.

Diğer bir deyişle, açıkça görülmektedir ki tüm veri kaynakları öncelikle planlama, eşgüdüm, yatırım ve izleklerin basitleştirilmesi konularına öncelik vermekte, hemen sonrasında uluslararası ulaştırma koridorlarında yer alarak ilk bu politikaların tamamlanmasını önermektedirler.

4.6. DELPHI UYGULAMA BULGULARI

Bu bölümde öncelikle Delphi turları sonucunda elde edilen bulgular verilecektir. Uygulama bölümünde ayrıntıları ile anlatıldığı şekilde 3 turlu olarak uygulanan teknik ile toplanan verilen değerlendirilmesi bu bölümde yer almaktadır.

Şekil 39 : Tezde Delphi Tekniğinin Uygulanması



Kaynak: Yazar

1. tur keşifsel niteliktedir. Oluşturulan soru formunda yer alan açık uçlu sorular ile uygulanan ulaştırma politikalarının etkilerinin ve sorun alanlarının tespiti ile çağdaş bir lojistik merkez yolunda uygulanması gereken politikaların belirlenmesi amaçlanmıştır. Bu turun bir diğer amacı; uygulanan ulaştırma politikalarının etkileri ve araştırma konusu kapsamındaki sorun alanlarının ve politika önerilerinin 2. ve 3. turda uzmanların katılma düzeylerini ölçebilecek forma getirilmesidir.

1. tur soru formları, katılımcı uzmanlara iletilmiş ve cevaplar toplanmıştır. Verilen cevaplar analiz edilmiş ve tasnif edilerek maddeler halinde dökümü yapılmıştır. Benzer konular tek bir madde altında birleştirilmiştir. Konu dışında kaldığı değerlendirilen hususlar araştırmacı tarafından elenmiştir. 1. tur soru formunun 1. sorusuna verilen uzman cevapları 2. tur soru formunun 1. bölümünü (sorun alanları) oluşturmuştur. Benzer şekilde 1. tur soru formunun 2. sorusuna verilen cevaplar da 2. tur soru formunun 2. bölümünü (uygulanabilecek politikalar) oluşturmuştur. Daha sonra, 2. ve 3. turlar gerçekleştirilmiştir. 2. ve 3. turlarda 1. turda toplanan cevaplar 5'li Likert ölçeği kullanılarak uzmanlarca katılma derecelerine göre sıralanmışlar bu sayede uzlaşma düzeyi belirlenmiştir.

3. turun bir diğer amacı ise Johns ve Lee-Ross (1998) tarafından geliştirilen kalite kriterlerinden inanılabilirlik (credibility)'in doğrulamasının sağlanmasıdır.

Bu şekilde çalışmanın 1. turuna katılan uzmanlar tarafından toplam 34 olası sorun alanı ve bu sorun alanlarına karşılık 24 politika önerisi belirlenmiştir. 1. tur sonunda belirlenen sorun alanları Tablo 31'dedir.

Tablo 31 : 1. Tur Sonucu Tespit Edilen Sorun Alanları (1/2)

SIRA NUMARASI	SORUN ALANLARI
1	Yasal mevzuatın karmaşıklığı,
2	Gümrük mevzuatının, işlemlerinin karmaşıklığı, uzunluğu, ağır işlemesi, mesaiye olan bağımlılık, kullanıcıyı suçlu gören felsefesi,
3	İzleklerin uzun zaman alması, karmaşıklığı, ağır işlemesi,
4	Uzun dönemli planlamaların yokluğu, yapılan planlamaların uygulanmaması,
5	Yatırımların plansızlığı,
6	Kamu sorumluluk sahalarının belirsizliği, birbirine yakın konuların farklı bakanlıkların sorumluluğu altında bulunması, yönetmeliklerin çakışması, çelişmesi,
7	Ulaştırma altyapı eksikliği,
8	Ulaştırma üstyapı eksikliği,
9	Yönetimde, yasal mevzuatta ve benzeri tüm uygulamalardaki istikrarsızlık,
10	Özel-kamu liman işletmelerinin yetersizliği,
11	Uluslararası taşıma koridorlarında yeterince yer alamamak,
12	Demiryolu altyapısının yetersizliği,
13	Enerji fiyatlarının yüksekliği,
14	Lojistik altyapısının eksikliği,
15	Lojistiğe yönelik yasal mevzuatın eksikliği,
16	Deniz limanlarının altyapı eksiklikleri,
17	Hava taşıması kapsamında hava limanlarının yetersizliği, Anadolu şehirlerine yönelik doğrudan uluslararası uçuşlarının yetersizliği
18	Limanların genişleme sahalarının bulunmaması,

Tablo 31 : 1. Tur Sonucu Tespit Edilen Sorun Alanları (2/2)

SIRA NUMARASI	SORUN ALANLARI (Devamı)
19	Belediye imar planlarının ulaştırma ve lojistik bakış açısıyla hazırlanmaması nedeniyle limanların ve lojistik tesislerin genişleyememesi, şehrin çeşitli yerlerine yayılması ve deniz limanlarının genişleme sahasının yokluğu,
20	Lojistik Organize Bölgelerin kurulamaması,
21	Eğitimli ve tecrübeli insan gücü eksikliği,
22	Meslek örgütlerinin yeterince aktif ve etkili olamaması,
23	Yasal düzenlemeler hazırlanırken meslek örgütlerinin görüşlerinin alınmaması veya alınan görüşlere yeterince itibar edilmemesi,
24	Deniz ulaştırmasının geliştirilememesi ve Türkiye limanlarından hiçbirisinin ana aktarma limanı olamaması,
25	Depo ve antrepo yetersizliği ve şehir içlerine dağılmış yapıları,
26	Bankacılık ve finansman sisteminin yetersizliği, uzman banka eksikliği,
27	Yoğun şehiriçi trafiğinin kara ulaştırmasına olumsuz etkileri,
28	Dış ticaretin geliştirilmesi ihtiyacı ve bu doğrultuda yabancı yatırımların yetersizliği,
29	Başta deniz olmak üzere ulaştırma sektörüne yönelik finansman yetersizliği,
30	Uluslararası ticaret ve meslek örgütlerinde yeterince etkin çalışmalarda bulunulmaması,
31	Serbest bölgelerin tam kapasite ile çalışmaması ve zaman zaman çifte vergilendirmeye tabi tutulmaları,
32	Serbest bölgeler ve sundukları imkanların bilinmemesi,
33	Organize sanayi bölgelerinin altyapı ve üstyapı yetersizlikleri,
34	Uluslararası demiryolu taşımacılığına yönelik hatların yetersizliği,

Tablo 32 : 1. Tur Sonucu Tespit Edilen Çözüm (Politika) Önerileri (1/2)

SIRA NUMARASI	UYGULANABİLECEK POLİTİKALAR
1	Yasal mevzuatın ticareti ve ulaştırmayı kolaylaştıracak ancak kanunsuzlukları engelleyebilecek bir yapıya dönüştürülmesi,
2	Bürokratik işlemlerin azaltılması ve basitleştirilmesi (Ulaştırma ve lojistik faaliyetlere yönelik olarak kamu kurumları arasındaki farklılıkların ortadan kaldırılması, yönetmeliklerin basitleştirilmesi, uyumlu hale getirilmesi ve mümkün olan en az mümkünse tek bakanlık çatısı altında tüm işlemlerin tamamlanmasının sağlanması),
3	Uzun dönemli taşıma planlamaların geniş katılım ve uzlaşa sağlanarak yapılması ve uygulanması
4	Altyapı ve üstyapı yatırımlarının hazırlanan uzun dönemli planlamalara göre yürütülmesi ve önceliklendirilmesi,
5	Kamu idaresinin dış ticaret ile taşıma ve lojistik faaliyetleri kolaylaştırıcı şekilde yeniden teşkilatlandırılması, sorumluluk sahalarının belirlenmesi,
6	Ulaştırma ve lojistik sektöründe rekabeti sağlayıcı uygulamaların hayata geçirilmesi,
7	Şehirlerin imar planlarının lojistik merkez bakış açısıyla yeniden planlanması,
8	Meslek örgütlerinin daha etkili çalışma yapmasının teşvik edilmesi ve yasal düzenlemelerine yönelik önerilerinin yasal düzenlemelere yansıtılmasının sağlanması,
9	Deniz limanlarından en az bir tanesinin ana liman olarak büyük hacimli taşıma yapan konteyner hatlarına kabul ettirilmesi,
10	Eğitimli ve tecrübeli insan kaynağının yaratılması kapsamında taşıma ve lojistik sektörüne yönelik ilave teşviklerin uygulanması,
11	Eğitimli insan kaynağı eksikliğine yönelik olarak meslek lisesi ve üniversitelerin desteklenmesi, meslek örgütleri ile bu kurumların işbirliklerini geliştirmelerinin sağlanması,
12	Bankacılık sektöründen kaynaklanan gecikmelerin ortadan kaldırılması kapsamında bankalar ile meslek örgütlerinin işbirliği yaparak banka ve/veya taşıma-lojistik çalışanlarının karşılıklı olarak eğitilmesi,
13	Lojistik Organize Bölgelerinin inşa edilerek hayata geçirilmesi,
14	Gümrük işlemlerinin gümrüklü sahalar dışında da yapılmasının sağlanmasını,
15	Yabancı yatırımcılara yönelik teşviklerin geliştirilmesi,
16	Depo ve antrepo inşasına yönelik teşviklerin uygulamaya konulmasını,

Tablo 32 : 1. Tur Sonucu Tespit Edilen Çözüm (Politika) Önerileri (2/2)

SIRA NUMARASI	UYGULANABİLECEK POLİTİKALAR (Devamı)
17	Ekonomik kriz yaşayan ülkelerdeki özelleştirme faaliyetlerinin takip edilerek piyasa fiyatının altına inen tesislerin alınarak, ileri lojistik organize bölgeler oluşturulmasını ve bu bölgelerde Türk işletmelere faaliyet alanı tahsis edilmesi,
18	Dünyadaki serbest bölge, ticaret ve ulaştırma imkanlarının Ekonomi Bakanlığı tarafından KOBİ lere tanıtılması,
19	Serbest bölgelerin tanıtılması ve çifte vergilendirmelerin engellenmesi,
20	Yeni organize sanayi bölgelerinin planlanarak deniz ve hava limanları ile entegre edilmesi,
21	Bölgesel anlamda meslek örgütleri arasında işbirliklerinin geliştirilmesi,
22	Lojistik merkez oluşturulması yönündeki çalışmalara kamu tarafından liderlik edilmesi,
23	Denizcilik ihtisas bankası kurulması,
24	Lojistik kanunu çıkarılması,

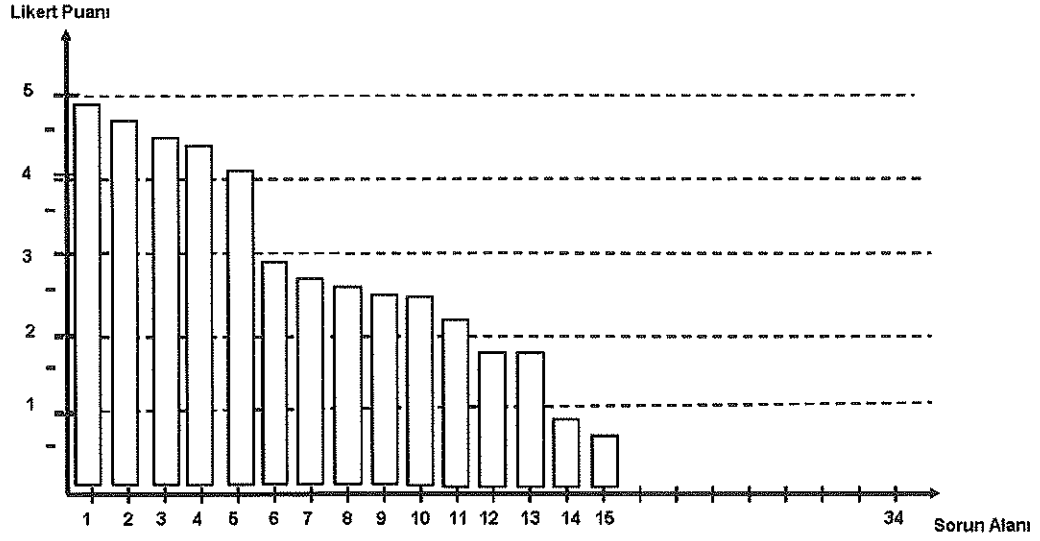
2. tur sonunda söz konusu sorun alanlarının uzmanlar tarafından öncelik sırası Tablo 33'dedir. 1. tur sonucu uzmanlar tarafından ağırlıklı olarak gündeme getirilen, "Yasal mevzuatın basitleştirilmesi", "Gümrük işlemlerinin basitleştirilmesi ve mevzuatın sadeleştirilmesi", "İzleklerin uzunluğu ve karmaşıklığı" ile "Uzun dönemli planların olmayışı, olanların da uygulanmaması" 2. tur sonucunda da yüksek tercihler sonucu ilk dört sırada yer almıştır.

Tablo 33: 2. Tur Sonucu Sorun Alanlarının Sıralaması

SIRALAMA	SORUN ALANI	PUAN
1.	Yasal mevzuatın karmaşıklığı,	4,8
2.	Gümrük mevzuatının, işlemlerinin karmaşıklığı, uzunluğu, ağır işlemesi, mesaiye olan bağımlılık, kullanıcıyı suçlu gören felsefesi,	4,4
3.	İzleklerin uzunluğu, karmaşıklığı ve ağır işlemesi,	4,2
4.	Uzun dönemli planlamaların yokluğu, yapılan planlamaların uygulanmaması,	4,1
5.	Lojistik Organize Bölgelerin eksikliği	4.0

2. tur sonunda tespit edilen olası sorun alanlarının uzmanlarca puanlanması sonucu oluşturulan grafik Şekil 40'dadır. Söz konusu verilere "önemli aza" dikkati çekmek amacıyla kullanılan Pareto Analizi uygulanmıştır. Uygulama sonucu 5 nolu olası sorun alanından itibaren bir kırılma noktası tespit edilmiş ve 1,2,3,4 ve 5 nolu olası sorun alanları öncelikle ele alınması gereken olası sorun alanları olarak tespit edilmiştir.

Şekil 40 : 2. Tur Sonucu Öne Çıkan Olası Sorun Alanları Grafiği



2. tur sonunda söz konusu politika önerilerine uzmanlar tarafından katılma dereceleri Tablo 34'de yer almaktadır. Tablo incelendiğinde yine olası sorun alanları bulguları ile bir paralellik göze çarpmaktadır.

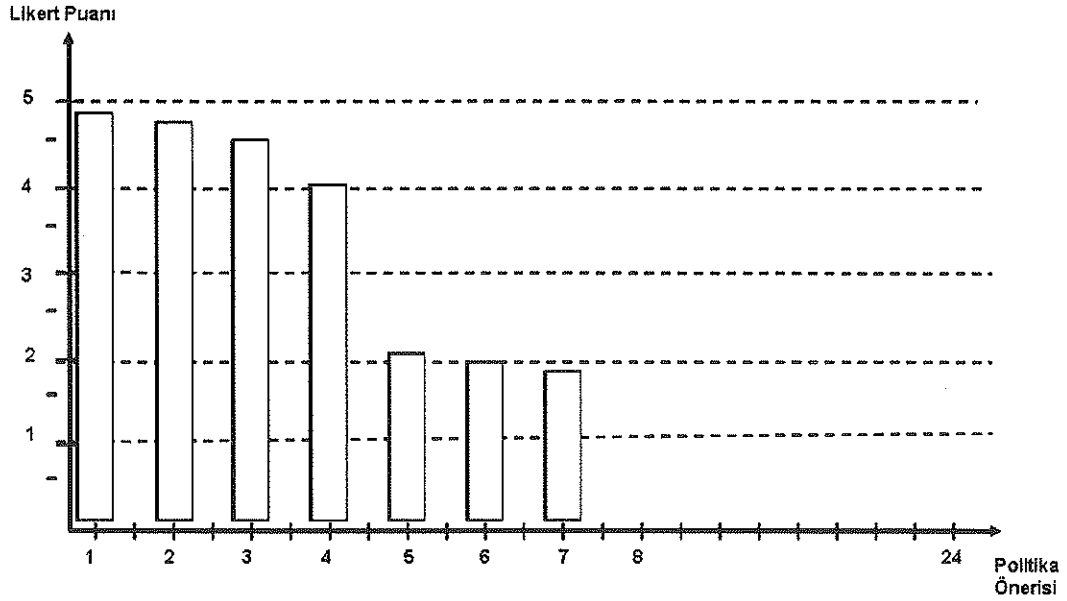
Tablo 34 : 2. Tur Sonucu Tespit Edilen Politika Önerileri

SIRALAMA	UYGULANABİLECEK POLİTİKALAR	PUAN
1.	Yasal mevzuatın ticareti ve ulaştırmayı kolaylaştıracak ancak kanunsuzlukları engelleyebilecek bir yapıya dönüştürülmesi,	4,8
2.	İzleklerin azaltılması ve basitleştirilmesi,	4,8
3.	Uzun dönemli planlamanın yapılması ve uygulanması	4,4
4.	Altyapı ve üstyapı yatırımlarının hazırlanan uzun dönemli planlamalara göre yürütülmesi ve önceliklendirilmesi,	4,0

2. tur sonunda tespit edilen uygulanabilecek politikaların uzmanlarca puanlanması sonucu oluşturulan grafik Şekil 41'dedir. Söz konusu verilere benzer

şekilde Pareto Analizi uygulanmıştır. Uygulama sonucu 4 nolu politika önerisinden itibaren bir kırılma noktası tespit edilmiş ve 1,2,3 ve 4 nolu politikalar öncelikle uygulanması gereken politikalar olarak belirlenmiştir.

Şekil 41 : 2. Tur Sonucu Öne Çıkan Politika Önerileri Grafiği



3. tur sonunda söz konusu sorun alanlarının uzmanlar tarafından katılma dereceleri Tablo 35'de belirtilmiştir. Tablo incelendiğinde görülmektedir ki sıralamada önemli bir değişiklik olmamıştır. Bu sayede bulguların teyidinin de gerçekleştirildiği düşünülmektedir.

Tablo 35 : 3. Tur Sonucu Tespit Edilen Sorun Alanları

SIRALAMA	SORUN ALANI	PUAN
1.	Yasal mevzuatın karmaşıklığı,	4,8
2.	Gümrük mevzuatının, işlemlerinin karmaşıklığı, uzunluğu, ağır işlemesi, mesaiye olan bağımlılık, kullanıcıyı suçlu gören felsefesi,	4,8
3.	İzleklerin uzun zaman alması, karmaşıklığı, ağır işlemesi,	4,6
4.	Uzun dönemli planlamaların yokluğu, yapılan planlamaların uygulanmaması,	4,2
5.	Bölgesel anlamda belediye imar planlarını da kapsayacak şekilde ulaştırma-lojistik ana planlarının yapılması,	4,2

3. tur sonunda söz konusu politika önerilerine uzmanların katılma dereceleri Tablo 36'de belirtilmiştir.

Tablo 36 : 3. Tur Sonucu Tespit Edilen Politika Önerileri

SIRALAMA	UYGULANABİLECEK POLİTİKALAR	PUAN
1.	Yasal mevzuatın ticareti ve ulaştırmayı kolaylaştıracak ancak kanunsuzlukları engelleyebilecek bir yapıya dönüştürülmesi,	4,8
2.	İzleklerin azaltılması ve basitleştirilmesi,	4,8
3.	Uzun dönemli planlamanın yapısı ve uygulanması	4,4
4.	Altyapı ve üstyapı yatırımlarının hazırlanan uzun dönemli planlamalara göre yürütülmesi ve önceliklendirilmesi,	4,2

Delphi uygulamalarında toplanan verileri özetle bakıldığında, diğer veri toplama uygulamalarında toplanan verilerle bir uyum ve paralellik söz konusudur. Benzer şekilde kanun yapıcıdan beklentiler üst seviyededir. Yine bir liderlik sorunu olduğu, uygulayıcılar tarafından bu yönde bir beklentinin olduğu söylenebilir.

4.7. GÖMÜLÜ TEORİ KAPSAMINDA ARAŞTIRMA BULGULARININ DEĞERLENDİRİLMESİ

Söz konusu araştırma sorularının cevaplarına ulaşmak yani gömülü teorinin ana amacı olan verilerin arasındaki gömülü durumdaki teoriyi-kavramı-olguyu ortaya çıkarma çabası içerisinde kullanılan birbirinden farklı 5 veri toplama tekniği ile veriler toplanmıştır.

Toplanan veriler "Yöntem ve Uygulama" ile "Araştırma Bulguları" bölümlerinde ayrıntılarıyla anlatıldığı gibi Gömülü Teori kılavuzluğunda analiz edilmiştir. Elde edilen veri setleri, Açık Kodlama, Eksenel Kodlama ve Seçici Kodlama ile kavramsallaştırılmış ve kavramlar arasındaki ilişkiler tanımlanmış böylelikle gömülü durumdaki politika önermeleri ve sorun alanları ortaya konulmuştur.

Bahse konu bu veriler zaman zaman birbirini tekrar eden, zaman zaman da birbirini destekleyen veya çürüten nitelikte olmuşlardır. Ancak, gömülü teorinin doğası gereği analiz ile veri toplama aşamaları iç içe ve birlikte yürütülmüştür. Bu

nedenle, analiz esnasında (özellikle açık kodlama aşamasında) ortaya çıkan gereklilikler nedeniyle veri toplama uygulamalarında geri dönüşlerle bazı derinlemesine görüşmelere ek görüşmeler gerçekleştirilmiştir. Bu şekilde ilave veri sağlanmış ve bir takım veriler teyit edilmiştir.

Analiz aşamasında bu tekrarlar veya çelişkiler bir mantık uyumuna oturtulmuş, genel olarak resmin tamamının doğru olarak görülebilmesini sağlayacak şekilde birleştirilmiş veya gömülü teorinin önerdiği şekilde ve anlam bütünlüğünü bozmayacak şekilde veri eksiltmesi yapılmıştır. Zaten bahsedildiği üzere gömülü teori, verinin nasıl analiz edilmesi gerektiği konusunu belirlemesine rağmen nasıl toplanması gerektiği konusunda kısıtlamalar getirmemektedir.

Tezde çok farklı kaynaklardan toplanan veriler öncelikle kullanılan veri toplama tekniğine göre sınıflandırılarak açık kodlanmış, temsil ettikleri konuya göre etiketlenilmiş, benzerlik veya farklılıklar ortaya çıkmaya başlamıştır. Açık kodlama sürecinde veri toplama tekniğine göre içerik analizi kullanılarak kodlama gerçekleştirilmiştir. Örneğin, belge incelemesinde kelime veya cümleler incelenmiş, odak grup görüşmelerinde ise ek olarak metinlerin geneline bakarak kodlama gerçekleştirilmiştir.

Eksenel kodlama aşamasında açık kodlamada etiketlenen sorun alanları ve politika önermeleri arasındaki ilişki biraz daha genel bakılarak çıkarılmaya başlanmıştır. Son süreçte, seçici kodlamada, araştırmacı tarafından sorun alanları ve politika önerileri arasındaki ilişki ve bağlantılar değerlendirilerek nihai sorun alanları ve politika önerileri oluşturulmuştur. Analizin bu aşamasında farklı kaynaklardan veya farklı sektörlerden gelen sorun alanları ve politika önerileri artık son şeklini almaya başlamıştır.

Bu süreç içerisinde yine gömülü teori yaklaşımının izin verdiği şekilde beklenmedik, araştırmacı tarafından da öngörülemeyen yeni kavramlara (sorun alanı veya politika önerisi) ulaşılmıştır. Örneğin, bir limanın ve liman kentinin lojistik bir merkez olması önündeki sorun alanlarının ve buna yönelik çözüm politika önermelerinin sadece ulaştırma ve lojistik disiplinleri altında buluşamayacağı, ticaret, üretim, sanayi, turizm, finans vb. politikaları ile eşgüdüm içerisinde yürütülmesi gerekliliği bu kodlama sonucu ortaya çıkmıştır.

Zaten araştırmacı tarafından beklenen ve nitel araştırma deseni olarak gömülü teorinin seçilmesinin sebeplerinden bir tanesi de budur. Giriş bölümünde tanımlanan sorunun ve araştırma sorularının cevaplarını ulaştırma ve lojistik gibi çok

fonksiyonlu ve karmaşık bir çevrede doğru tanımlayabilmek için gömülü teorinin araştırmacıya sunduğu geniş hareket sahasına ihtiyaç bulunmaktadır.

Tablo 37 : Gömülü Teori Kapsamında Araştırma Bulguları (1/3)

Kodlanan Sorun Alanı Kategorisi					
S.No.	Derinlemesine Görüşme	Odak Grup Görüşmeleri	Gözlem Uygulamaları	Belge İncelemesi	Delphi Uygulaması
01	Yasal Düzenlemelerin Güncelleştirilmesi	Yasal Düzenlemelerin Güncelleştirilmesi	Yasal Düzenlemelerin Güncelleştirilmesi	Yasal Düzenlemelerin Güncelleştirilmesi	Yasal Düzenlemelerin Güncelleştirilmesi
02	Gümrük Mevzuatı ve Uygulamaları	Gümrük Mevzuatı ve Uygulamaları	Gümrük Mevzuatı ve Uygulamaları	Gümrük Mevzuatı ve Uygulamaları	Gümrük Mevzuatı ve Uygulamaları
03	İstikrar	İstikrar	İstikrar	İstikrar	İstikrar
04	Liman İşletilmesi	Liman İşletilmesi	Liman İşletilmesi	Liman İşletilmesi	Liman İşletilmesi
05	Ulaştırma/Lojistik üstyapı ihtiyacı	Ulaştırma/Lojistik Alt-üstyapı ihtiyacı	Ulaştırma/Lojistik üstyapı ihtiyacı	Ulaştırma/Lojistik üstyapı ihtiyacı	Ulaştırma/Lojistik üstyapı ihtiyacı
06	---	İnsan Kaynakları	İnsan Kaynakları	İnsan Kaynakları	İnsan Kaynakları
07	---	Planlama Eksikliği/yokluğu	Planlama Eksikliği/yokluğu	---	Planlama Eksikliği/Yokluğu
08	---	Trafik	Trafik	---	Trafik
09	---	Yargı Sisteminin Uzmanlaşması	Yargı Sisteminin Uzmanlaşması	Yargı Sisteminin Uzmanlaşması	---

Kaynak: Gömülü Teori Kapsamında Toplanan Verilerden Elde Edilmiştir.

Tablo 37 : Gömülü Teori Kapsamında Araştırma Bulguları (2/3)

Kodlanan Sorun Alanı Kategorisi (2/3)					
S.No.	Derinlemesine Görüşme	Odak Grup Görüşmeleri	Gözlem Uygulamaları	Belge İncelemesi	Delphi Uygulaması
10	---	---	Kamu Kurumları Arasında Eşgüdüm Sorunu Vardır	Kamu Kurumları Arasında Eşgüdüm Sorunu Vardır	Kamu Kurumları Arasında Eşgüdüm Sorunu Vardır
11	---	---	Finansman	Finansman	Finansman
12	---	---	Serbest Bölgelerin Geliştirilmesi	Serbest Bölgelerin Geliştirilmesi	Serbest Bölgelerin Geliştirilmesi
13	---	---	Lojistik ihtisas bölgesine olan ihtiyaç	Lojistik ihtisas Bölgesine Olan ihtiyaç	lojistik ihtisas Bölgesine Olan ihtiyaç
14	Havayolu ulaştırması	---	---	Havayolu Ulaştırması	Havayolu Ulaştırması
15	---	Liderlik ihtiyaı	Liderlik ihtiyaı	---	---
16	---	Teşvikler	Teşvikler	---	---
17	---	Psikolojik Değişkenler	Psikolojik Değişkenler	---	---
17	---	---	---	Bürokrasi Uygulamaları	Bürokrasi Uygulamaları
18	---	---	---	Uluslararası Ulaştırma Koridorlarında Yeterince Yer Alamamak	Uluslararası Ulaştırma Koridorlarında Yeterince Yer Alamamak

Kaynak: Gömülü Teori Kapsamında Toplanan Verilerden Elde Edilmiştir.

Tablo 37 : G6m6l6 Teori Kapsamında Araştırma Bulguları (3/3)

Kodlanan Sorun Alanı Kategorisi (3/3)					
S.No.	Derinlemesine G6r6şme	Odak Grup G6r6şmeleri	G6zlem Uygulamaları	Bege İncelemesi	Delphi Uygulaması
19	Demiryolu Ulaştırması	---	---	---	Demiryolu Ulaştırması
20	---	---	Limanların Genişleme Sahalarının Bulunmayışı	---	Limanların Genişleme Sahalarının Bulunmayışı
21	---	---	---	Belediyelerin Ulaştırma Denkleminde Yeri	Belediyelerin Ulaştırma Denkleminde Yeri
22	---	---	Tanıtım- Pazarlama Faaliyetleri	Tanıtım-Pazarlama Faaliyetleri	---
23	Karayolu Ulaştırması	---	Enerji İhtiyacı	Liman İçi Derinlikler	Enerji Fiyatlarının Y6kseklėđi
24	K6lt6r	---	ARGE Uygulamaları	Vergi, R6sum ve Harçlar	Tersane İhtiyacı
25	Denizyolu Ulaştırması	---	---	Liman Rekabetinin Sağlanması	Meslek 6rg6tlerinin Yeterince Aktif ve Etkili Olamaması
26	---	---	---	Yeni Konteyner Limanı Projesi ve İhtiyacın Değerlendirilmesi	---

Kaynak: G6m6l6 Teori Kapsamında Toplanan Verilerden Elde Edilmiştir.

Tablo 37’de Gömülü Teori esasları dahilinde 5 veri toplama tekniği ile toplanan verilerin yine Gömülü Teori kılavuzluğuunda yapılan kodlama, sınıflama, kavramsallaştırma ve sıralama aşamaları ile gerçekleştirilen analizi sonucu elde edilen bulguların kategorik dökümü yer almaktadır.

Söz konusu tabloda farklı veri toplama tekniği kaynaklı bulgular bir arada görülebilmektedir. Tablo 37’nin incelenmesi neticesinde;

- ✓ İlk 5 sıradaki bulguların (Sıra No:1 ve 5 arası) 5 veri toplama tekniğinde,
- ✓ Sıra No:6 ve 14 arasındaki bulguların da en az 3 veri toplama tekniğinde,
- ✓ Sıra No: 15 ve 22 arasındaki bulguların ise en az 2 veri toplama tekniğinde, yer aldığı görülmektedir.

Bahse konu bulguların, gömülü bulunan ve tezin amacını oluşturan politika önerilerini işaret ettiği düşünülmektedir.

Özetlemek gerekirse, bir limanın ve kentinin  ağdaş bir lojistik merkez olabilmesi için öncelikle, Tablo 37’de ilk beş sırada yani bulguların tamamında yer alan sorun alanlarının (Yasal Düzenlemelerin Güncelleştirilmesi, Gümrük Mevzuatı ve Uygulamaları, İstikrar, Liman İşletilmesi ve Ulaştırma/Lojistik Altyapı İhtiyacı), ortadan kaldırılmasının bir zorunluluk olduğudur.

SONUÇ

Türkiye’de bugüne kadar çağdaş bir “lojistik merkez” oluşturulmadığı kabulünden yola çıkarak “*Çağdaş bir lojistik merkez oluşturabilmek için neler yapılmalı, hangi politikalar izlenmeli ?*” sorununun tespitinden hareketle oluşturulan aşağıdaki araştırma sorularının cevabını bulmak üzere uygulanan veri toplama teknikleri ile son derece değerli verilerin toplandığı söylenebilir.

- Türkiye’de uygulanan ulaştırma politikaları nelerdir?
- Türkiye’de uygulanan ulaştırma politikalarının lojistik merkez olarak limanlar üzerindeki etkileri ve sonuçları nelerdir?
- Limanların ve liman şehirlerinin çağdaş bir lojistik merkez olması yolundaki sorun alanları nelerdir?
- Limanların ve liman şehirlerinin çağdaş bir lojistik merkez olması yolunda uygulanması gereken politikalar nelerdir?

Çok genel olan bu sorunu özele indirgemek adına örneklem olarak limanı ile birlikte Mersin ili seçilmiş Mersin üzerinde geliştirilen politikaların ülke geneli için de uygulanabilir ve genellenebilir olduğu varsayılmıştır.

Söz konusu araştırma sorularının cevaplarına ulaşmak yani gömülü teorinin ana amacı olan verilerin arasındaki gömülü durumdaki teoriyi-kavramı-olguyu ortaya çıkarma çabası içerisinde kullanılan birbirinden farklı 5 veri toplama tekniği ile veriler toplanmıştır.

Toplanan veriler “Yöntem ve Uygulama” ile “Araştırma Bulguları” bölümlerinde ayrıntılarıyla anlatıldığı gibi Gömülü Teori kılavuzluğunda analiz edilmiştir. Elde edilen veri setleri, Açık Kodlama, Eksenel Kodlama ve Seçici Kodlama ile kavramsallaştırılmış ve kavramlar arasındaki ilişkiler tanımlanmış böylelikle gömülü durumdaki politika önermeleri ve sorun alanları ortaya konulmuştur.

Gömülü Teorinin araştırmacıya şunduğu geniş veri toplama serbestisine paralel olarak, tamamen farklı bir kültür ve coğrafyada çağdaş bir lojistik merkez örneği olan Birleşik Arap Emirliği bağlısı Dubai Emirliğinde ayrıntılı olarak gözlem ve derinlemesine görüşmeler de gerçekleştirilmiştir. Bu şekilde başarılı bir örnek olan Dubai’nin uyguladığı politikalar ve izlediği yol belirlenmiş, bu politikaların Mersin özelinde ve Türkiye genelinde uygulanabilirliği tartışılmıştır.

Toplanan verilerin analizinde, verilerin ağırlıklı bir bölümünün birbirini desteklediği veya tamamladığı görülmektedir. Bu tespitin iki şekilde

yorumlanabileceği düşünülmektedir. Birincisi elde edilen verilerin güvenilirlik ve geçerliği açısından olumlu olarak, ikincisi, sorun alanlarının sanıldığı gibi çok da karmaşık olmadığı, aslında daha basit sorunlar olduğu ve paydaşların büyük bir bölümü tarafından da paylaşıldığıdır. Uygulamaya yönelik olan ikinci yaklaşımın diğer taraftan çözümünde aslında genel algının aksine çok da “zor ve karmaşık” olmadığına bir işareti olarak düşünülmektedir. Özellikle derinlemesine ve odak grup görüşmeleri ile belge incelemesinde bu tespiti yönelik paylaşımlar oldukça fazladır.

Diğer bir tespitse, sorun alanlarının neredeyse konuya taraf-paydaş tüm kesimlerce biliniyor ve çözüm önerileri üretiliyor olmasıdır. Bu durumun sorun alanlarının ortadan kaldırılması yönünde oldukça olumlu katkı sağlayacak bir etken olduğu düşünülmektedir.

Türkiye’de uygulanan ulaştırma politikaları penceresinden bakıldığında tarihsel süreç içerisinde Osmanlı İmparatorluk döneminde ve hatta 2. Dünya Savaşı döneminde de ulaştırmanın “savaş” ana fikri üzerine oturtulması nedeniyle bir harp enstrümanı olarak algılandığını söylemek pek de yanlış olmayacaktır. Sanayi devriminden sonra “enerji ve hammadde kaynakları” ile “üretim” değişkenlerinin denkleme dahil olması ile birlikte ulaştırmanın da ülkeler için farklı bir anlam kazanmaya başladığı açıktır. Bahsedilen bu dönem aynı zamanda Osmanlı Devletinin tarih sahnesinden çekilişine yakın bir dönem olduğundan değişen bu ulaştırma paradigmasına uyum ve bu değişen paradigmadan yararlanma şansını bulamamıştır.

Bunun yerine Osmanlı Devleti bu yeni denklemde üretimi yöneten ülkelerin hammadde ve enerji kaynaklarına ulaşmada kullanmak ana amacıyla oluşturdukları ve ağırlıklı olarak demiryolu hatlarından oluşan altyapı inşalarına askeri amaçla kullanma gayesiyle imtiyaz veren sözleşmeler imzalamak zorunda kalmıştır. Bu sayede geniş topraklarını muhafaza etmeyi amaçlamıştır. Ancak, hammadde ve enerji kaynaklarını üretici ülkelere en düşük maliyetle taşımayı sağlamak üzere belirlenen güzergâhlar ile Osmanlı Devletinin ihtiyaç duyduğu güzergâhlar her zaman örtüşmemiştir.

Osmanlı Devletinin yıkılışından ve Türkiye Cumhuriyetinin kuruluşundan itibaren sadece milli hedeflere yönelik ve bağımsız ulaştırma politikalarının uygulanmasına geçilmiştir. Bu dönemde artık iki hedef vardır. Birincisi refahı en ücra yerlere kadar ulaştırmak, ikincisi yurt savunması için ihtiyaç duyulan altyapıyı oluşturmaktır. Dönemin şartları gereği bu dönemde demiryolu ağırlıklı ulaştırma politikaları uygulanmıştır. Kısıtlı kaynaklar ile hem ticari diğer bir deyişle bağımsız

bir ekonomi hem de askeri hedefleri karşılayacak demiryolu altyapı projeleri uygulamaya konulmuştur. Osmanlı döneminde bir bayındırlık faaliyeti olarak görülen ulaştırma bu dönemde de benzer şekilde bir bayındırlık faaliyeti olarak değerlendirilmiştir.

Cumhuriyetin ilk yıllarında demiryolu ağırlıklı ulaştırma politikalarında en dikkat çekici nokta öncelikle yabancıların elindeki hatların alınması ve milli hatların döşenmesidir. Bu paralelde 1925 yılında gerçekleştirilen demiryolu kongresi ve 1927 yılında TCDD'nin tohumunu oluşturan Devlet Demiryolları ve Limanları İdaresi Umumiyesi'nin kuruluşu önemli politika uygulamaları olarak karşımıza çıkmaktadır. Diğer yandan 1 Temmuz 1926 yılında çıkarılan "Kabotaj Kanunu" da deniz ulaştırması alanında uygulanan önemli korumacı politika uygulamalarından bir tanesidir.

1948 yılında Türkiye'nin de Marshall yardımı kapsamına alınması Hilts raporu olarak bilinen ve karayolu ulaştırmasının ana taşıma sistemi olarak belirlenmesini öneren raporun kabul edilmesiyle birlikte 1950 yılından sonra Türkiye'nin ulaştırma politikalarındaki en önemli değişimlerden birisi yaşanmıştır. Bu tarihten itibaren karayolu ağırlıklı ulaştırma ve yatırım politikaları uygulanmış, bugün yaşanan karayolunun taşıma sistemleri arasındaki ezici üstünlüğünün temeli o günlerde atılmıştır.

1963 yılında başlayan planlı kalkınma dönemleri de ulaştırma politikaları açısından önemli bir değişimi ifade etmektedir. Bu tarihten itibaren başlayan ve halen günümüze kadar devam eden Kalkınma Planlarında ulaştırma, önceki döneme oranla daha planlı olmakla birlikte karayolu ağırlıklı yatırımlar devam etmiş planların bir çoğu sadece kağıt üzerinde kalmıştır. Özetle, planlı ama günübirlik ve değişken ulaştırma politikaları uzunca bir süre uygulanmıştır.

Alanyazın dışında veri toplama teknikleri ile toplanan verilerden elde edilen bulgulara bakılacak olursa, alanyazında yer almamakla birlikte dikkati çeken bir diğer nokta ise son on yıldır ulaştırma politika uygulamalarının plan hedeflerine yakın ve daha istikrarlı olduğuna yönelik fikir birliğidir. Ayrıca demiryollarına yapılan yatırımların artışı, hava ulaştırması alanındaki gelişmeler ve limanların özelleştirilmesi son dönemde öne çıkan ulaştırma politikaları arasında sayılabilir.

Elde edilen bulguların yorumlanmasında ilk olarak yasal düzenlemelere yönelik eleştiriler son derece dikkat çekici bulunmuştur. Yasal düzenlemelerin hem ulaştırma ve lojistik faaliyetlerinin hem de uluslararası ticareti yavaşlatıcı bir etki yaptığı tespit edilmiştir. Yasal düzenlemelerin karmaşıklığı, uzun zaman alıyor

olması ve idare konumundaki kamu kurumlarının yönetmelikleri (alt yasal düzenlemeler) arasındaki farklılıklar nedeniyle kullanıcı açısından oldukça güç bir duruma işaret etmektedir. Söz edilen bu olumsuzluklara her ne kadar yasal düzenlemeler ile doğrudan ilgili olmasa da bazı konuların farklı kamu kurumlarının sorumluluk alanına girmesi nedeniyle oluşan farklı uygulama ve yorumların da dahil olmasıyla işlemlerin daha da karmaşık hale gelmesi kaçınılmaz olmaktadır.

Yasal düzenlemeler içinde yer almakla birlikte elde edilen bulguların ayrı bir başlık altında incelenmesini dikte ettiği düşünülen diğer bir sorun alanı da gümrük mevzuatı ve uygulamalarıdır. Gümrük mevzuatı ve uygulamalarının ayrı ayrı değerlendirilmesinde fayda olduğu düşünülmektedir. Dış ticaret yapan her mükellefi "olası kaçakçı" varsayımı üzerine kurulu bulunan gümrük mevzuatının risk analizi ve riskin yönetimi prensipleri üzerine yeniden yapılandırılmasının zorunlu bir ihtiyaç olduğu düşünülmektedir. Veri toplama aşamalarının neredeyse tamamında ortaya çıkan en öncelikli sorun alanlarından bir tanesidir. Gümrük mevzuatının ana felsefesinin dışında karmaşıklığı, gerektirdiği işlem ve belgeler ile işlemlerin tamamlanması için ihtiyaç duyulan zamanın uzunluğu diğer bir sorun alanı olarak ortaya çıkmaktadır. Doğrudan ulaştırma politikaları ve sorun alanları ile ilgili olmamakla birlikte ulaştırma ve lojistik ile çok yakın bir etkileşim içinde olması nedeniyle bir bölgenin lojistik bir merkez olması önünde önemli engellerden birisi olarak değerlendirilmektedir.

Yasal düzenlemelerin yanında politika yapıcının bir önemli görevi daha bu araştırma ile çok net bir biçimde ortaya çıkmıştır ki, oda "liderlik" tir. Kamu yönetiminin oluşturduğu politikalar ve ortaya koyduğu yasal düzenlemelerle Türkiye'deki ulaştırmayı ve lojistiği yönlendirdiği aşîkârdır. Bu liderlik kavramının içini dolduracak aşağıdaki temel temalar araştırma sonucu elde edilen bulgulardan hareket ile şu şekildedir;

- Kamu teşkilatının daha etkin (daha hızlı, daha verimli, daha az işlemlerle, daha çok iş, daha basit, daha fazla çalışma saati, daha yetkin kamu çalışanı ile) hale getirilmesi,
- Kamu teşkilatlarının sorumluluk sahalarının yeniden tanımlanarak ulaştırma ve lojistik kullanıcılarının olabilen en az kamu kurumu ile muhatap edilmesinin sağlanması,
- Kamu kurumlarının alt yasal düzenlemelerinin (yönetmelikler vb) uyumunun sağlanması,

- Kontrol fonksiyonunun etkin, adil ve sürekli gerçekleştirilmesi, bu şekilde haksız rekabet şartlarının oluşmasının engellenmesi,
- Paydaşların tamamı tarafından bilinen, dahası paydaşların genel uzlaşısı ve katkısı ile hazırlanmış uzun, orta ve kısa dönemli alt programlara sahip, uzun dönemli uygulama ana planlarının hazırlanması ve sadakatle uygulanması,
- Söz konusu plan paralelinde ticari aktörlerin en çok ihtiyaç duyduklarını dile getirdikleri “istikrar-devamlılık-değişmezlik” şartlarının oluşturulması ve sürdürülmesi,

Bu noktaya kadar yapılan değerlendirmelerde araştırma öncesinde çoğunluk tarafından ilk sırada dile getirileceği beklenen altyapı, üstyapı ve donanım eksiklikleri çok daha gerilerde yer bulduğu görülmüştür. Bu bulgunun odak grup görüşmelerinde bir katılımcı tarafından söylenen, “...dünyanın en gelişmiş altyapısını kursanız, en gelişmiş depolarını limanlarını inşa etseniz de kamu bürokrasisi ve yasal düzenlemeler kolaylaştırıcı ve yapıcı olmadığı sürece lojistik merkez olmanız mümkün değildir...” cümlesiyle özetlenebileceği düşünülmektedir.

Derinlemesine görüşmelerde bir başka katılımcının ifadesi de bulguyu lojistik merkez olma hedefine sahip Mersin’i bir futbol takımına benzeterek farklı bir şekilde ifade etmektedir:

“...futbol takımı olarak sahaya çıksanız, takımınızın 4-5 teknik direktörü olsa, bir tanesi hücumdan, diğeri savunmadan, bir diğeri serbest vuruşlardan sorumlu olsa, her bir teknik direktörden farklı taktikler alsanız, rakip yarı sahasına geçmeden veya savunmaya başlamadan mutlaka teknik direktörlerinizin tamamından izin almanız gerekse, oyun başladıktan sonra her an kale genişliğiniz gibi size ait kuralların değişebileceğini bilseniz, ne kadar gelişmiş bir statta oynarsanız oynayın, ne kadar gelişmiş krampon ve formalarınız olursa olsun, ne kadar gelişmiş antrenman tesisleriniz ve donanımlarınız olursa olsun rakibi yenmeniz mümkün olamaz...”

Özetle belirtmek gerekirse; elde edilen en önemli bulgu daha önce de belirtildiği gibi kamu yönetiminin uygun ortamı ve şartları oluşturması, uzun dönemli planlamalarla yol haritasını ortaya koyması ve bu ortamın devamını garanti etmesi bir zorunluluktur. Ancak bundan sonra çağdaş bir lojistik merkez olma hedefi

doğrultusunda belirlenen diğer sorun alanlarının çözümüne yönelik ulaştırma politikalarının uygulanması mümkün olabilecektir.

Mersin Lojistik Merkezinin, Mersin Limanı'na gelişmiş bir demiryolu bağlantısı ile bağlanması planlanmaktadır. Böylelikle ithal ve ihraç yükleri Mersin Limanı'nı sadece gemiden vagona veya vagonlardan gemiye bir aktarma istasyonu olarak kullanacaklardır. Bu sayede liman asıl fonksiyonuna yönelik işlemler için saha ve zaman kazanabilecektir. İthalat ve ihracatçı da maliyet ve zamandan tasarruf ederek rekabet üstünlüğü elde edecektir.

Bir diğer önemli bulgu da ihtisas bölgelerinin planlanması ve uyum içinde gelişmiş ulaştırma ve lojistik altyapısı ile işletilmesidir. Dağınık üretim merkezlerinin kümelenmesi bu anlamda karşımıza çıkmaktadır. Bu kapsamda, bütünleşik (entegre) serbest bölgeleri, lojistik ihtisas bölgeleri, organize sanayi bölgeleri büyük önem taşımaktadır.

Gelişmiş lojistik merkezlerde uygulandığı gibi, organize sanayi bölgeleri, serbest bölgeler ile liman arasındaki demiryolu hattı ve yük aktarma terminalleri son derece önem taşımaktadır. Ayrıca karayolu bağlantıları da şehir içi trafik açısından önemlidir. Doğrudan şehirlerarası/otoyollara bağlantı bulunması bir gerekliliktir. Bu bağlantılar sayesinde üretim tesislerinin depolama alanı olarak kullanılmaması bunun yerine lojistik merkezdeki depoların kullanılması sağlanabilir. Bu sayede daha esnek ve tam zamanlı üretim modelleri üreticiye rekabet üstünlüğü sağlamaktadır.

Sadece bir lojistik merkez olunamayacağı toplanan verilerin analizi sonucu elde edilen bir bulgudur. Lojistik ile birlikte bilgi, finans, üretim ve ticaret merkezi olma hedefi ile planlama yapılması son derece önemlidir. Gözlem uygulaması gerçekleştirilen Dubai Emirligi örneği bu tespiti doğrular niteliktedir. Dubai örneği turizm-ulaştırma-lojistik-üretim-ticaretin birbirleriyle ne denli iç içe olduğunun örneğidir. Bu doğrultuda öncelikle felsefenin, bakış açısının değişmesinin gerekliliği ortadadır. Lojistik merkez olma probleminin geleneksel tümevarımcı yaklaşım ile çözülemeyeceği açıktır. Düşünsel anlamda sınırların zorlanması, yenilikçi fikirlerin ortaya çıkarılması önem taşımaktadır. Tümünden gelerek olası talep sahiplerinin beklentilerinden yola çıkılarak politikaların üretilmesi gereklidir. Bir nevi tümünden gelerek stratejilerin belirlenmesi daha isabetli sonuçlar verebilecektir. Bulgular çözümün düşünüldüğü kadar güç olmadığını işaret etmektedir. Sadece bakış açısını gelenekselden yenilikçiye değiştirmek bile önemli bir aşama olacaktır.

Ayrıca, bakış açısının gelenekselden dönüşümüne paralel olarak seviyesinin de değiştirilmesi bir gerekliliktir. Resmin veya sorunun daha büyük bölümünü

görebilecek şekilde daha yukarıdan ve daha geniş bakılması önemlidir. Bu doğrultuda, küçük çaplı projeler ve planlamalar değil bütünsel bakış açısı ile daha uzun zaman ve daha geniş etki alanı oluşturacak şekilde politikalar üretilmelidir. 2023 yılı için Türkiye'nin koyduğu 500 milyar ABD doları ihracat hedefinin nereden ve hangi lojistik imkanlarla, nasıl taşınacağını bugünden planlanmasının gerekliliği bu yaklaşıma örnektir. Bu noktada lojistik merkez vizyonuna sadece bir ulaştırma probleminin çözümü olarak bakılmamalıdır. Çünkü ne kadar gelişmiş bir ulaştırma altyapısına sahip olursa olsun bir bölgenin bu dinamiklerle bir lojistik merkez olamayacağı elde edilen bulgulardan ortaya çıkmaktadır. Diğer bir deyişle, bölgesel anlamda başarılı örnekleri taklit değil yaratıcı çözümlere ulaşılmasının önemli olduğu değerlendirilmektedir.

Yaratıcı çözümü oluşturabilecek politikalardan bir tanesi de; ortak üretim sahalarının oluşturulmasıdır. Örneğin 2. Dünya Savaşından yenik ayrılan ve imzaladığı anlaşma gereği savaş gemisi üretimine kısıtlamalar getirilen Japonya'nın teknolojisi ve bilim insanlarının Türkiye'de oluşturulacak bir nitelikli sanayi bölgesinde Türkiye adına savaş gemisi veya ticaret gemisi üretimi ve pazarlaması gerçekleştirilebilirdi.

Bu örnek için geç kalınmış olsa da her gün yeni fırsatların uluslararası piyasalarda var olduğu aşıkardır. Örneğin Dubai'yi taklit etmek yerine bu ülke ile ikili işbirlikleri geliştirilebilir, Dubai Emirliğindeki serbest bölgelerde faaliyet gösteren işletmelere Türkiye'de teşvikler sunulabilir, Türkiye'de bir bölge lojistik, ulaştırma veya üretim çözüm ortağı olarak konumlandırılabilir.

Politika önerilerinden gümrük işlemlerinin basitleştirilmesi kapsamında, özellikle transit ticaret hacmi yüksek olan ülkeler ile özel gümrük protokolleri ve yetkilendirmeleri ile işlem hacminin artırılabilceği düşünülmektedir.

Diğer yandan meslek örgütlerinin politikaların üretiminden uygulamasına ve sonuçlarının geri besleme olarak alınmasına kadarki katkılarının sivil toplum örgütleri ile yapılacak işbirlikleri ile nitelik olarak geliştirilebilecektir.

Dış ticaretin en önemli unsuru iş adamlarıdır. İş adamlarının iletişimi ve seyahatleri de paralel olarak bir küçük ayrıntı olarak görülmekle birlikte önem taşımakta ve elde edilen bulgularda yer almaktadır. Lojistik merkez olarak planlanan bir bölgede konsoloslukların veya irtibat bürolarının, Schengen vb. ofislerinin varlığı da bu nedenle önem taşımaktadır.

Serbest bölgelerin oluşturulması bir lojistik merkez vizyonu olarak geliştirilmiş politikalardır. Ancak bu noktada farklı olarak önerilen politika yeterli

kapasiteye ulaştırılamayan serbest bölgelerin lojistik merkez olma hedefi doğrultusunda farklı bir nitelikli bölgeye dönüştürülmesidir. Örneğin, bir bilgi köyü, lojistik köy veya bir sağlık köyü olarak yeniden programlanması bulunduğu bölgenin lojistik merkez hedefine daha fazla katkı sağlayacaktır.

Bölgesel ulaştırma, lojistik ve ticareti kolaylaştırıcı politikalar üretilirken diğer yandan uluslararası ulaştırma koridorlarına ve ulaştırma projelerinde daha fazla yer almak için uluslararası platformda daha fazla çalışılmasının gerekliliği ortaya çıkmaktadır. Bu koridor ve projelerde yer almak suretiyle iki şekilde fayda sağlanabilecektir. Birinci fayda ulaştırma altyapısına talep artışı, ikinci fayda ithalat ve ihracatçıların maliyet etkinliğinin sağlanması açısından. Bu nedenlerle, uluslararası ulaştırma koridor ve projelerini yakından takip etmek daha aktif politikalar belirlemek, edilgen değil etken olarak yer almak bir zorunluluktur.

Turizm teşvik bölgelerine benzer şekilde lojistik merkez olması hedeflenen bölgelerin “Özel Ulaştırma-Lojistik Yatırım Bölgesi” olarak ilan edilmesi, özel bir mevzuata tabi tutulması da önemli bir politika önerisi olarak karşımıza çıkmaktadır. Son dönemde geliştirilen teşvik kanununun bölgesel anlamda bu ihtiyacın bir bölümünü karşıladığı varsayılsa bile mevzuatın ve bürokratik işlemlerin (izinler gibi) basitleştirilmesi ve hızlandırılması ile yatırımların kolaylaştırılması gibi pek çok konudaki ihtiyaca cevap veremeyeceği de aşıkardır. Bu çerçevede, yetkileri genişletilmiş yerel yönetim tarafından yönetilen, basitleştirilmiş mevzuat ve bürokratik işlemlere sahip, vergi vb. konularda teşvik edici, ana bir gelişim planı doğrultusunda yatırımların planlanarak istikrarla uygulandığı, üretimin de desteklendiği, özel yatırım bölgelerinin oluşturulması bu sayede o bölgenin lojistik ve ticaret merkezi haline dönüşmesi sonucunu doğurabilecektir.

Politikalar konusundaki liderlik ihtiyacı bir noktada kamuya tüm beklentilerin yüklenmesi ile kesişmektedir. Ancak bu politika önerisinde bir kurumun lideriliğine duyulan ihtiyaç beklentinin tek bir lider kuruma bırakılması olarak algılanmamalıdır. Burada sürükleyici bir makam-mekanizmaya duyulan ihtiyaç dile getirilmektedir. Genel olarak elde edilen verilerde yetkileri genişletilmiş yerel yönetimler (kalkınma ajansları, valilikler veya belediye başkanlıkları) işaret edilmektedir.

Yerel anlamda lojistik bölge hedefi olan bölgelerdeki yerel yönetimlerin yetkilerinin genişletilmesinden bahsedilmiştir. Aynı zamanda özel sektördeki bazı

merkeziyetçi yapıların da lojistik merkez sürecini olumsuz etkilediği elde edilen bulgulardan anlaşılmaktadır. Örneğin, lojistik merkezler için son derece önemli olan finans çözümlerinin önemli ortakları olan bankaların fazlasıyla merkeziyetçi yönetildiklerine yönelik eleştirilerde yer almaktadır. Kamuya paralel olarak lojistik merkez hedefi doğrultusunda başta bankalar olmak üzere özel sektör işletmelerinin de bölgesel bazda yetki genişletmelerine ihtiyaç olduğu ortaya çıkmaktadır.

Diğer yandan, kabotaj taşımacılığının kara ve demiryolu ile entegre çözümleri içerecek şekilde teşvik edilmesi bu kapsamda oluşturulan projelerin kamu tarafından desteklenmesi bir politika önerisi olarak karşımıza çıkmaktadır.

Sonuç olarak bu tezde elde edilen bulguların bir bölümü farklı kaynaklarda farklı zaman dilimlerinde yer alan bulgular olabilir. Genel olarak elde edilen politika önerilerinin bir bölümü daha önce dile getirilen veya "bilindik" olarak ifade edilebilir. Ancak, bilimsel anlamda bu politikaların teyid edilmesi de son derece önemli ve anlamlıdır. Bu sayede politika üreticilerinin güvenilir bir kılavuza sahip olabilecekleri ve üretilen politikaların masa başı politikalarının dışına çıkarak sahaya yönelik olabileceği düşünülmektedir.

GELECEK ÇALIŞMALAR İÇİN ÖNERİLER

Gelecekte de benzeri çalışmalara sürekli ihtiyaç duyulacağı değerlendirilmektedir. Bu kapsamda gelecek çalışmaların politika üreticilerine bu anlamda gerçekçi bir kılavuz olarak tasarlanması ana gaye olmalıdır. Bu gaye doğrultusunda gelecek çalışmaların farklı coğrafi bölgelerde farklı nitel araştırma yöntemleri veya nicel yöntemler kullanılarak genişletilebileceği düşünülmektedir. Ayrıca, dünyanın hızla değiştiği ve bu değişim hızının her geçen gün arttığı da dikkate alındığında farklı zaman aralıklarında aynı coğrafi bölgelerde ve aynı bilimsel desen kullanılarak yapılan araştırmalarında bu araştırmanın sonuçları ile karşılaştırılarak bilimsel anlamda farklı bulgulara ulaşılabilecektir.

Ayrıca, tez konusu daraltmak amacıyla çerçeve dışında bırakılan Türkiye için önemli olan boru hattı taşımacılığı dahil edilerek araştırma gelecekte genişletilebilir.

Teze uygulamada kılavuzluk eden gömülü teori deseni bir teorinin yerini ancak daha iyi bir teori alabilir yaklaşımı hakimdir. Bu nedenle bu tezde önerilen politikalar hiçbir zaman bitmiş bir ürün olarak algılanmamalıdır. Bu noktadan hareketle gelecek araştırmalarda gömülü teori deseni ile

öngürülemeyen veri kaynaklarında gömülü olan yeni teori/politika önerilerini çıkartabilirler. Hatta yeni geliştirilen teori/politikalar bu araştırmanın sonucunda ortaya çıkarılan politikaları çürütebilir de. Ancak, bunun dahi bilimsel açıdan çok değerli olduğu düşünülmektedir.

Tümevarım yöntemiyle gömülü teori yaklaşımı kullanılarak geliştirilen politika önermelerinin nicel araştırma yöntemleri ile tümdengelim metoduyla test edilebileceği düşünülmektedir.

Ayrıca, sayısal veriler ışığında (depolama kapasiteleri, işletme sayıları, istihdam miktarı, elleçlenen yük miktarı, kapasite projeksiyonları vb) oluşturulacak lojistik organize bölgesinin etkileri yeni bir araştırma konusu olabilir.

Paralel şekilde, limanlar için gerçekleştirilen ekonomik etki değerlendirmesi, lojistik organize bölgelerin bölgesel ve ulusal çapta doğrudan ve dolaylı ekonomik etkileri göz önüne alınarak araştırılabilir.

Kurulması planlanan lojistik organize bölgelerinin;

- Sürdürülebilir çevresel etkileri,
- Örgütsel anlamda yönetim modelleri,

ülke şartları da dikkate alınarak incelenebilir.

Son olarak, uzun dönemde teknolojiye meydana gelecek gelişmeler paralelinde lojistik ve ulaştırma altyapısında, araçlarında ve yaklaşımlarındaki değişimlerin yeni çalışmalara konu olabileceği düşünülmektedir.

KAYNAKÇA

Akgül, O. (2005). Nitel Araştırmalarda Doğrulama Yöntemleri. *Seyahat ve Turizm Araştırmaları Dergisi*. 5 (1/2).

Akgüngör, A.P. ve Demirel, A. (2004). Türkiye'deki Ulaştırma Sistemlerinin Analizi ve Ulaştırma Politikaları. *Mühendislik Bilimleri Dergisi*. 10(3): 423-430.

Aydın, İ.S. (2008). *Birleşik Arap Emirlikleri Ülke Raporu*. Başbakanlık Dış Ticaret Müsteşarlığı İhracatı Geliştirme Etüd Merkezi. Ankara.

Aktan, C.C. (1998). Geleceği Kazanmanın Yolu: Stratejik Yönetim. *Yeni Türkiye*. Ocak- Şubat. 335-342.

Aktas, G. (2006). *Marketing Cities for Tourism: Developing Marketing Strategies for Istanbul with Lessons from Amsterdam and London*. (Yayınlanmamış Doktora Tezi). Londra: Bournemouth University.

Akşit, B.T. (1992). Medikal Araştırmalarda Etik Sorunlar. *Türk Tabipler Birliği Sağlık Kongresi*. Düzenleyen: Türk Tabipler Birliği. Ankara. 8-11 Mart 1992.

Akten, N. (1995). *Tasımacılık Kılavuzu*. İstanbul: İTO Yayın no:1995-27.

Akyıldız, M. ve Tuna, O. (2007). Lojistik Değer ve Ek Değer: Bir Odak Grup Çalışması. *Ege Akademik Bakış Dergisi*. 7(2): 645-659.

Alpkan, L. (2002). *Kocaeli Sanayi Uzgörü Çalışması*. Gebze İleri Teknoloji Enstitüsü. Kocaeli.

Avcı, S. (2005). Ulaşım Coğrafyası Açısından Türkiye'nin Ulaşım Politikaları ve Coğrafi Sonuçları. *Ulusal Coğrafya Kongresi Bildiri Kitabı* (ss. 87-96) Düzenleyen Türk Coğrafya Kurumu. İstanbul. 29-30 Eylül 2005.

Aydın, G. ve Ögüt, K.S., (2008). Avrupa ve Türkiye’de Lojistik Köyler. 2. *Uluslararası Demiryolu Sempozyumu Bildiriler Kitabı* (ss. 1471-1481). Düzenleyen TCDD, İstanbul, 15-17.10.2008.

Aykaç, M., Parlak, Z. ve Özdemir, S. (2009). *Küreselleşme Sürecinde Rekabet Gücünün Artırılması ve Türkiye’de Kobi’ler*. İstanbul: İstanbul Ticaret Odası Yayınları Yayın no:2008-24.

Aytaç, B.P., Çelik, F. ve Türe, F. (2007). Ülkemiz Ulaştırma Politikalarının Doğu Karadeniz Bölgesi’nin Kalkınması Üzerindeki Etkileri. 7. *Ulaştırma Kongresi Bildiriler Kitabı* (ss. 137-143). Düzenleyen İstanbul Mühendisler Odası İstanbul Şubesi. İstanbul. 19-21 Eylül 2007.

Babacan, M. (2003). Lojistik Sektörünün Ülkemizdeki Gelişimi ve Rekabet Vizyonu. *Ege Akademik Bakış Dergisi*. 3(1): 8-15.

Bailey, D.K. (1987). *Methods of Social Research*. NewYork: The Free Press.

Bailey, K.D. (1982). *Methods of Social Research* (2. Baskı). New York: The Free Press.

Balcı, A. (2001). *Sosyal Bilimlerde Araştırma*. Ankara: Pegem Yayınevi.

Balcı, A. (2005). *Sosyal Bilimlerde Araştırma, Yöntem, Teknik ve İlkeler*. Ankara: Pegem Akademi Yayıncılık.

Balay, R. (2004). Küreselleşme Bilgi Toplumu ve Eğitim. *Ankara Üniversitesi Eğitim Bilimleri Fakültesi Dergisi*. 37(2): 61-82.

Barda, S. (1958). *Münakale Ekonomisi*. İstanbul: İsmail Akgün Matbaası.

Baş, T. ve Akturan, U. (2008). *Nitel Araştırma Yöntemleri NVivo 7.0 ile Nitel Veri Analizi*. Ankara: Seçkin Yayınları.

Berg, B. L. (1998). *Qualitative Research Methods*. Boston: Allyn and Bacon.

Beşli, S.(2004). *Lojistik*. Dış Ticaret Müsteşarlığı İhracatı Geliştirme Etüt Merkezi. 61-65.

Boğa, M. (2012). Türkiye’de Limanlar ve Liman İşletmeciliği. *MDTO Deniz Ticareti Dergisi*. Aralık. 21(247). 27-29.

Bowling, A. (2002). *Research Methods in Health: Investigating Health and Health Services*. Philadelphia: McGraw-Hill House.

Burck, C. (2005). Comparing Qualitative Research Methodologies for Systemic Research: The Use of Grounded Theory, Discourse Analysis and Narrative Analysis. *Journal of Family Therapy*. 27. 237-262.

Bikriç, M. (2003). *Türkiye’de Kabotaj Tekeli Hakkının Tesisi ve Geleceği*. (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi). İstanbul: İstanbul Üniversitesi Deniz Bilimleri ve İşletmeciliği Enstitüsü,

Bilmez, C. B. (2000). *Demiryolundan Petrole Chester Projesi (1908-1923)*. İstanbul: Tarih Vakfı Yurt Yayınları.

Blaistel, D. (1979). *Osmanlı İmparatorluğu’nda Avrupa Mali Denetimi Duyun-u Umumiye*. Doğu Batı Yayınları. İstanbul.

Bulut, Ö. (2007). *Türkiye’de Taşımacılık Sektörünün Lojistik Olgusu İçerisinde İncelenmesi*. (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi). İstanbul: Kadir Has Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü.

Celepçi, İ. (2003). *Türkiye’de Ulaştırma Sektöründeki Gelişmeler ve Ekonomik Etkileri*. (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi). Kütahya: Dumlupınar Üniversitesi.

Ceran, M.B. (2010). *Küresel Rekabet Ortamında Rekabeti Üstünlük Sağlamada Lojistik Köyler: Konya Lojistik Köyü Önerisi*. (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi). Konya: Selçuk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü.

Cerit, G. (1998). Uluslararası Pazarlamada Bir Rekabetçi Üstünlük Alanı Olarak Deniz Ulaştırmacılığı. *Çağdaş Denizcilik Stratejileri İşletme Yönetimi Yaklaşımı* (ss.25-48). İzmir: Dokuz Eylül Üniversitesi Yayınları.

Chopra, S. ve Meindl, P. (2001), *Supply Chain Management: Strategy Planning and Operation*, New Jersey: Prentice Hall.

Corbin, J. ve Holt, L. N. (2004). *Grounded Theory, in Research Methods in the Social Sciences* (ss. 49-67). Editör Lewin Cathy. Chapter 5. Londra: Sage Publications.

Crawford, K.H., Leybourne, M.L. ve Arnott, A. (2000). How We Ensured Rigour in a Multi-Site, Multi-Discipline, Multi-Researcher Study. *Forum: Qualitative Social Research*. 1(1).

Çakar, A.E. (2001). *Ellilerden Günümüze Ulaşım Politikaları*. Mimarlar ve Mühendisler Odası. <http://www.mmo.org.tr/muhendismakina/arsiv/2001/Haziran/gorus.htm>, (13.04.2013).

Çancı M. ve Erdal M. (2003). *Uluslararası Taşımacılık Yönetimi (Freight Forwarder El Kitabı)*. İstanbul: UTİKAD Yayınları.

Çağlar, V. (2012). *Türk Özel Limanlarının Etkinlik ve Verimlilik Analizi*. İzmir: Dokuz Eylül Üniversitesi Yayınları.

Çatalpınar, Ş.S.(2001). Ulaştırma Politikaları. 5. *Ulaştırma Kongresi Bildiriler Kitabı* (ss.81-90). Düzenleyen TMMOB İnşaat Mühendisleri Odası. İstanbul. 30 Mayıs-1 Haziran 2001

Çekerol, G. ve Kurnaz, N. (2011). Küresel Kriz Ekseninde Lojistik Sektörü ve Rekabet Analizi. *Selçuk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, 2011(25): 47-59.

Ceyhun, E.(1973). *Atatürk Üniversitesi 50 Yıl Armağanı Dergisi*. Cilt II, Erzurum. 158-160.

Çetin, İ. B. (2007). *Deniz Ticaretinin Geliştirilmesinde Ulaştırma Ağları İçin İlgili Analizleri: Türkiye–Almanya–Çin Uygulaması*. (Yayınlanmamış Doktora Tezi). İzmir: Dokuz Eylül Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü.

Çetin Karataş, Ç. (2012). *Limanlarda Örgütsel Değişim ve Değer Zinciri Sistemlerinde Etkililik Analizi*. İzmir: Dokuz Eylül Üniversitesi Yayınları.

Çetinoğlu, H. (2007), *Türkiye'nin Lojistik Karaköprüsü Olarak Yapılandırılmasında Denizyolu Ulaştırmasının Rolü: Senaryo Yaklaşımı*. (Yayınlanmamış Doktora Tezi). İzmir: Dokuz Eylül Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü.

Çiçek, S. ve Kişi, H. (2007). Deniz Ulaştırma Politikaları Oluşturmada Sosyo-Ekonomik Boyut: Bir Model Önerisi. 6. Ulusal Kıyı Mühendisliği Sempozyumu Bildiriler Kitabı (ss. 173-181). Düzenleyen TMMOB İnşaat Mühendisleri Odası. İzmir. 25-28 Ekim 2007.

Çokluk, Ö., Yılmaz K. ve Oğuz, E. (2011). Nitel Bir Görüşme Yöntemi: Odak Grup Görüşmesi. *Kuramsal Eğitimbilim*. 4 (1). 95-107,

Daymon, C. ve Holloway, I. (2003). *Qualitative Research Methods in Public Relations and Marketing Communications*. Londra: Routledge.

Demirel, E. (2013). İstanbul ve İzmir Limanlarının Türkiye Cumhuriyeti'nin Denetimine Alınması. *MDTO Deniz Ticareti Dergisi*. Ağustos. 22 (255). 42-44.

Denizcilik Müsteşarlığı. (2008). *Stratejik Planı (2009-2013)*.

Deniz Ticaret Odası. www.dtoizmir.org/dunyaticaretineegemen.pdf. (01.09.2012)

Devlet Planlama Teşkilatı. www.dpt.gov.tr/bgyu/ipg/akdeniz/mersinPER.pdf, (14.06.2013).

De Vaus, D.A. (1986). *Surveys in Social Research*. Londra: Allen Unwin.

Doğan, D. M. (1982). *Büyük Türkçe Sözlük*. Ankara: Birlik Yayınları.

Doğanay, H. (1995). *Türkiye Ekonomisi Coğrafyası*. İstanbul: Öz Eğitim Yayınları.

Duverger, M. (1973). *Sosyal Bilimlere Giriş: Metodoloji Açısından* (Çev: Ünsal Oskay). Ankara: Bilgi Yayınevi.

Dündar, N. (2009). *Türkiye'de Lojistik Sektörünün Yapısı, Sorunları ve Çözüm Önerileri*. (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi). İstanbul: Beykent Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü

DPT. (2001). *8. Beş Yıllık Kalkınma Planı Ulaştırma Özel İhtisas Komisyon Raporu*. Ankara.

DPT. (2007). *Stratejik Çerçeve Belgesi*. Ankara.

DPT. (2004). *4. İzmir İktisat Kongresi Denizyolu Ulaştırması Çalışma Grubu Raporu*. İzmir.

DPT. (1995). *7. Beş Yıllık Kalkınma Planı, Ulaştırma Özel İhtisas Komisyonu Demiryolu Ulaştırması Alt Komisyonu Raporu*. Ankara.

DPT. (1985). *5. Beş Yıllık Kalkınma Planı Havayolu Ulaştırması Komisyon Raporu*. Ankara.

DPT. (2006). *9. Beş Yıllık Kalkınma Planı*. Ankara.

Ece, J.N. (2006). Dünya Deniz Ticareti ve Konteyner Taşımacılığı. *Mersin Deniz Ticareti*.15(169): 6-11.

Ece, J.N. (2008). Denizcilik Piyasalarındaki Gelişmeler. *Mersin Deniz Ticareti*, 17(194): 26-30.

Edmunds, H. (2000). *The Focus Group Research Handbook*. New York: McGraw-Hill

Ekiz, D. (2003). *Eğitimde Araştırma Yöntem ve Metotlarına Giriş*. Ankara: Anı Yayıncılık.

Ekler, C. (2002). *Ulaşımda Politika ve Pratik*. Ankara: Gölge Ofset Matbaacılık. Ankara.

Eldem, V. (1994). *Osmanlı İmparatorluğu'nun İktisadi Şartları Hakkında Bir Tetkik*. Ankara: Türk Tarih Kurumu Yayınları.

Eldem, V. (1994). *Harp ve Mütareke Yıllarında Osmanlı İmparatorluğu'nun Ekonomisi*. Ankara: Türk Tarih Kurumu Matbaası.

Elmas, G., Yıldızhan, B. (1999). Türkiye`de Ulaşım Politikaları ve Trafik Kazalarının Ekonomik Analizi. II. *Ulaşım ve Trafik Kongre-Sergisi* Bildiriler Kitabı (ss. 268-286). Düzenleyen TMMOB Makine Mühendisleri Odası. İstanbul. 29 Eylül-02 Ekim 1999.

Emekli, M.A. (2008). *Avrupa Birliği Ulaştırma Politikasındaki Güncel Eğilimler Bağlamında Türkiye Konteyner Taşımacılığı*. Konteyner, Deniz ve Liman İşletmeciliği (ss.451-473), İstanbul: Beta Yayınları.

Erdoğan, E. (2002). *Büyüme Fırsatı Kapıda*. Finansal Forum (15 Mayıs 2002). Özel Ek Lojistik.

Erdal, M. (2005). *Küresel Lojistik*. UTİKAD Yayınları. İstanbul.

Erdoğan, E. (15 Mayıs 2002). *Büyüme Fırsatı Kapıda*. *Finansal Forum Özel Ek: Lojistik*. 66.

Erkuş, A. (1994). *Psikoloji Terimleri Sözlüğü*. Ankara: Doruk Yayınları.

Evren, G. ve Öğüt, S. (1997). Türkiye Ulaştırma Politikası Bağlamında Demiryollarımız. 2. *Ulusal Demiryolu Kongresi*. Düzenleyen TCDD. 15-17 Aralık 1997. İstanbul.

Evren, G. (1998). Yanlış Politikaların Kurbanı Demiryollarımız. *Türkiye Mühendislik Haberleri Dergisi*. 397(43-5): 5-10.

Expertise Global Danışmanlık AŞ. <http://www.expertiseglobal.com/news/02.html>, (03.01.2013).

Ferrari, C., Parola, F. ve Morchio, E. (2006). Southern European Ports and the Spatial Distribution of EDCs. *Maritime Economics & Logistics*. 8(1). 60-81.

Frankel, E.G. (1992). Hierarchical Logic in Shipping Policy and Decision-Making. *Maritime Policy and Management*. 19(3). 211-221.

Gencer, A.İ. (1986). *Türk Denizcilik Tarihi Araştırmaları*. İstanbul: Türkiye Denizciler Sendikası Eğitim Dizisi 2.

Gibson, J.M.E. (1987). Using The Delphi to Identify The Content and Context of Nurses Continuing Professional Development Needs. *Journal Of Clinical Nursing*. 7. 451-459.

Glaser, B.G. ve Strauss, A.L. (1967). *The Discovery of Grounded Theory: Strategies for Qualitative Research*. New York: Aldine de Gruyter.

Glesne, C. ve Peshkin, A. (1992). *Becoming Qualitative Researchers an Introduction*. Londra: Longman Group.

Gürgözeler, E. (1997). *Cumhuriyet Döneminde Karayollarındaki Gelişmeler (1923-1938)*. (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi). Elazığ: Fırat Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü.

Güven, H. S. (1982). *Türkiye'de Ulaşım Sistemi ve Karayolu Ulaştırma Kooperatifleri*. Ankara: Türkiye ve Ortadoğu Amme İdaresi Enstitüsü Yayınları No: 199.

Hasson, F. ve Keeney, S. (2000). Research Guidelines for the Delphi Survey. *Journal of Advanced Nursing*. 32(4). 1008-1015.

Helmer, O. (1972). *On the Future State of the Union*. Menlo Park. California : Institute for the Future.

Hesse, M. ve Rodrigue, J. (2004). The Transport Geography of Logistics and Freight Distribution. *Journal of Transport Geography*. 12 : 171-184.

İnönü, İ. (1930). 30 Ağustos 1930 Tarihli Sivas Konuşması. *Demiryolları Mecmuası*. 6(66-70): 270-285.

İnşaat Mühendisleri Odası. (2006). Programlı Kalkınma Projeleri 1923-1940 Dönemi Demiryolları, *Türkiye Mühendislik Haberleri Dergisi*. 2006 (2-3):442-443.

İzmir Ticaret Odası Kent Danışmanlığı Ofisi. (2008). *Lojistik Merkez Kavramı ve İtalya'da ki Lojistik Merkezler Raporu*. İzmir.

Ishikawa, K. (1982). *Guide Quality Control*. Asian Productivity Organization. Tokyo.

Jillson, I. (1991). Developing Guidelines for the Delphi Method. *Technological Forecasting and Social Change*. 40(2).131-150.

Johns, N. ve Lee-Ross, D. (1998). *Research Methods in Service Industry Management*, Newyork: Cassel Publishing.

Kaçmazoğlu, H. B. (2002). Doğu-Batı Çatışması Açısından Globalleşme. *Eğitim Araştırmaları Dergisi*. 6: 44-55.

Kadioğlu, M. (1997). *Türkiye'de Deniz Ulaştırma ve İşletmeciliği*. (Yayınlanmamış Doktora Tezi). İstanbul: Marmara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü.

Karacan, Ö. (2005). *Atatürk Döneminde Yapılan Karayolları, Barajlar ve Limanlar (1923-1938)*. (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi). Ankara: Ankara Üniversitesi Türk İnkılap Tarihi Enstitüsü.

Karasar, N. (1999). *Bilimsel Araştırma Yöntemi- Kavramlar, İlkeler, Teknikler*. Ankara: Nobel Yayınları.

- Karasar, N. (2001). *Araştırmalarda Rapor Hazırlama*. Ankara: Nobel Dağıtım.
- Karasar, N. (2005). *Bilimsel Araştırma Yöntemi*. Ankara: Nobel Yayın Dağıtım.
- Karayolları Genel Müdürlüğü. (1973). *Karayollarımız*. Ankara.
- Kaya, S. (2008). *Türkiye’de Ulaştırma Sektörünün Genel Görünümü ve Sorunları*. İzmir Ticaret Odası ARGE Bülteni. 31-38.
- Kaya, M., Tayfur, L. ve Basık, H. (2009). Küresel Ticarete Lojistik Üslerin Önemi ve Türkiye. *Mustafa Kemal Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, 6(11): 69-84.
- Kaynak, M. (1995). Globalleşen Bir Dünya’da Ulaştırma ve Ekonomik Gelişme. *UTA-Uluslararası Taşımacılık Haber-Araştırma Dergisi*. 5.
- Kaynak, M. (2003). Ulaştırmada Yeni Eğilimler ve Türkiye'nin Bölgesel Lojistik Güç Olma Potansiyeli. *Avrasya Etüdları- TİKA Başbakanlık Türk İşbirliği ve Kalkınma İdaresi Başkanlığı Yayını*. 24: 3.
- Kaynak, M. (2004). Uluslararası Taşımacılık ve Lojistik Bağlamında Avrasya Ulaştırma Koridorlarında Bölgesel Rekabet ve Türkiye, *Ekonomik Yaklaşım*. 15. 52-53.
- Kempner, T. (1980). *A Handbook of Management*. Middlesex: Penguin Books.
- Kepenek, Y. (1987). *Türkiye Ekonomisi*. Ankara: Teori Yayınları.
- Khalid, H. M. (2001). Policy Implementation Models: The Case of Library and Documentation Services in Pakistan.
- Kibritçioğlu, A. (1998). Porter'in Rekabetçi Avantajlar Yaklaşımı ve İktisat Kuramı. *Future's Technologies*. 48 (Mart). 66-71.

Kişi, H. (1998). Etkin Demiryolu İşletmeciliğinin Liman Verimliliği Üzerine Etkileri. *Çağdaş Denizcilik Stratejileri İşletme Yönetimi Yaklaşımı* (ss.65-70). İzmir: Dokuz Eylül Yayınları.

Kişi, H. (2004). *Deniz Ticaret Politikaları Ders Notları*. Sosyal Bilimler Enstitüsü Denizcilik İşletmeleri Yönetimi Yüksek Lisans Programı, İzmir: Dokuz Eylül Üniversitesi.

Kitzinger, J. (1995). Qualitative Research: Introducing Focus Groups. *British Medical Journal*.311. 299–302.

Kocabaş, Ö.Y. (2009). Cumhuriyet Dönemi Ulaşım Politikası, *İzmir Ulaşım Sempozyumu Bildiriler Kitabı* (ss. 492-496). Düzenleyen İzmir İnşaat Mühendisleri Odası. İzmir. 8-9 Aralık 2009.

Koçak, E. (2007). Lojistik Üs Olma Yolunda Lojistik İnovasyon Politikaları ve Mersin RIS Projesi. 8. *İyileştirme Kalite Kongresi Bildiriler Kitabı* (ss.12-19). Düzenleyen Donanma Komutanlığı Kocaeli. 6-8 Ekim 2007.

Koldemir, B., Çancı, M., ve Gönüler, E. (2009). Büyük Ölçekli Kent Planlamasında Lojistik Köyler. İzmir Ulaşım Sempozyumu. Düzenleyen İzmir İnşaat Mühendisleri Odası. İzmir. 8-9 Aralık 2009.

Koramaz, E. (2007). *Pamukovası Faciasını Unutmadık*. TMMOB Makine Mühendisleri Odası. Ankara.

Kurt, C. (2010). *Türkiye’de Ulaştırma Sektörü İçerisinde Lojistiğin Yeri ve Önemi*. (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi). İstanbul: İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü.

Kuşçu, S. (2011). Avrupa Birliği Ulaştırma Politikası ve Türkiye’ye Yansıması. *Gazi Üniversitesi Akademik Bakış Dergisi*. 5(9): 77-91.

Kutan, F. (2003). Ulaşım Politikalarının Belirlenmesinde Demokratik Kitle Örgütlerinin Rolü Ulaşımda Demiryolu Platformu Örneği. *IV. Ulaşım ve Trafik*

Kongresi – Sergisi Bildiriler Kitabı. (ss. 251-258). Düzenleyen TMMOB Makine Mühendisleri Odası. Ankara. 26-27 Eylül 2003.

Kuş, E. (2003). *Sosyal Bilimlerde Araştırma Teknikleri Nitel mi, Nicel mi?* Ankara: Anı Yayıncılık.

Kükner, A. ve Demirel, V. (2000). *Mersin Limanı'nın İncelenmesi*. MDTO yayını.Mersin.

Koçak, G. (2007). *Tüketici Doyumu: Geleneksel Paradigmanın Eleştirisi, Alternatifinin Sunumu*. (Yayınlanmamış Doktora Tezi). İzmir: Dokuz Eylül Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü.

Krueger, R.A. (1998). *Moderating Focus Groups*. California: SAGE.

Krueger R.A. ve Casey, M.A. (2000). *Focus Groups: A Practical Guide for Applied Research*. Thousand Oaks:Sage.

LeCompte, M. ve Goetz, J. (1982). Problems of Reliability and Validity in Ethnographic Research. *Review of Educational Research*. 52(1). 31-60.

Lemos, A.D. ve Porto, A.C. (1998). Technological Forecasting Techniques and Competitive Intelligence Tools for Improving the Innovation Process. *Industrial Management and Data Systems*. 98(7). 330-337.

Linstone, H.A. ve Turoff, M. (1975). The Delphi Method. *Addison-Wesley Reading*. 84(101).

Malhotra, N.K. (2004). *Marketing Research: An Applied Orientation*. Londra: Pearson Education International.

Maxwell, J.A. (1992). Understanding and Validity in Qualitative Research. *Harvard Educational Review*. 62. 979-1000.

McCallin, M. A. (2003). Designing a Grounded Theory Study: Some Practicalities. *Nursing in Clinical Care*. 8(5). 203-207.

Mehmetoğlu, M. ve Altınay, L. (2006). Examination of Grounded Theory Analysis with an Application to Hospitality Research. *International Journal of Hospitality Management*. 25. 12-33.

Mehta, R., Polsa, P., Mazur, J., Xiucheng, F. ve Dubinsky, A. (2006). Strategic Allians in International Distribution Channels. *Journal of Business Research*. 59: 1094-1104.

Mersinlioğlu, M. (2000). *Yönetimsel Süreç Anlayışı*, (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi). İstanbul: Yıldız Teknik Üniversitesi.

Mersin Lojistik Platformu, Mersin Bölgesel Inovasyon Stratejisi 2006-2016.

Mersin Lojistik Platformu. http://www.ris-mersin.info/index.php?module=content&page_id=567, (12.04.2011).

Mersin Lojistik Platformu. http://www.ris-mersin.info/index.php?module=content&page_id=728, (23.09.2012).

Mersin Lojistik Platformu, <http://www.mlp.epromnet.com/sayfa/tarihce.html>. (27.08.2012).

Miles, M.B. ve Huberman, M (1994). *Qualitive Data Analysis: An Expanded Sourcebook*. Thousand Oaks, Sage.

Mitchell, V.W. (1991). The Delphi Technique : An Exposition and Application. *Technological Anal Strategy Managemant* . 3(4). 331-358.

Morse, J.M., Mayan, M., Spiers, J., Barrett, M., ve Olson, K. (2002). Verification Strategies for Establishing Reliability and Validity in Qualitative Research. *International Journal of Qualitative Methods*. 1. 1-19.

Murry, J.W. ve Hammons J.O. (1995). Delphi-A Versatile Methodology for Conducting Qualitative Research. *Review Higher Education*. 18 (4). 423–436.

MTSO. (2006). *Mersin İli Lojistik Sektör Raporu*. İzmir.

Murat, E. (2005). *Küresel Lojistik*. İstanbul: UTİKAD Yayını.

Müller-Jentsch, D. (2002). Transport Policies for the Euro-Mediterranean Free-Trade Area: An Agenda for Multimodal Transport Reform in the Southern Mediterranean, *World Bank Technical Paper No 527*.

Nadel, M.V. (1975). The Hidden Dimansion of Public Policy: Private Governments and the Policy-Making Process. *Journal of Politics*. 37(1). 2-34.

Nakip, M. (2003). *Pazarlama Araştırmaları Teknikler ve (SPSS Destekli) Uygulamalar*. Ankara: Seçkin Yayıncılık.

Oğuz, Ö.F. (2006). *Türkiye Ekonomisinde Küreselleşmenin Etkileri*. (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi). Diyarbakır: Dicle Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü.

Oktal, H., Küçükönal, H., Durmaz, V., Sarılgan, A.E. ve Ateş, S.S. (2007). Eskişehir ve Çevre İllerinde Havayolu Yolcu Talebini Yaratacak Faktörlerin Analizi. T.C. Anadolu Üniversitesi Yayınları No:1779, Eskişehir.

Onur, A. (1953). *Türk Demiryolları Tarihi (1860-1953)*. Ankara: Kara Kuvvetleri Komutanlığı Yayınları.

Onur, E. (2006). *Avrupa Topluluğu'nun Ortak Ulaştırma Politikası ve Türkiye İçin Ulaştırma Faslında Katılım Müzakereleri Süreci*. (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi). Ankara: Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü,

Orhonlu, C. (1967). *Osmanlı İmparatorluğunda Derbent Teşkilatı*. İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Yayınları. İstanbul.

Özcan, S. (2000). İstatistiksel Proses Kontrol Tekniklerinden Pareto Analizi ve Çimento Sanayinde Bir Uygulama. *Cumhuriyet Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Dergisi*. 2(2). 151-174.

Özen, S. (1997). Denizcilik Sektöründe Politika Belirleme ve Planlama Sorunları. *Türk Denizciliğinin Sorunları Semineri Düzenleyen Dz. K.K.İlğı*. İstanbul, 15-16 Mayıs 1997.

Özer, D. ve Kişi, H. (2011). Avrupa Birliği Ortak Ulaştırma Politikası ve Türkiye. *Dokuz Eylül Üniversitesi Denizcilik Fakültesi Dergisi*. 3(2): 79-100.

Özer, D. (2010). *Türkiye’de Deniz Ulaştırma Politikaları Oluşturma Süreci ve Stratejik Analizler*. İzmir: Dokuz Eylül Üniversitesi Yayınları.

Öztuna, Y. (1983). *Büyük Türkiye Tarihi*. İstanbul: Ötüken Yayınevi.

Pampal, S., Hatipoğlu, S. ve Arıkan, E. (2002). Beş Yıllık Kalkınma Planlarında Ulaşım Sektörünün İncelenmesi. *Ankara Trafik Vakfı Yayın Organı*. 5(1).

Pamuk, Ş. (1978). Osmanlı İmparatorluğu’nda Yabancı Sermaye Sektörlere ve Sermayeyi İhraç Eden Ülkelere Göre Dağılımı (1854 – 1914). *ODTÜ Gelişme Dergisi*. Özel Sayı: 143:144.

Porter, M.E. (1995), *Rekabet Avantajı: Üstün Performans Oluşturma ve Sürdürme*, Harvard Business Review. 118-193.

Park, T., Cho, S. ve Seo, J. H. (2006). A Compulsive Buying Case: A Qualitative Analysis by the Grounded Theory Method. *Contemporary Family Therapy*. 28. 239-249.

Peters, M., Abu-Saad, H.H., Vydellingum, V. ve Murphy, M. (2002). Research Into Headache: The Contribution of Qualitative Methods. *The Journal of Head and Face Gain*. 42(10). 143-149.

Resmî Gazete. (2012). 2023 Türkiye İhracat Stratejisi ve Eylem Planı. Sayı: 28322. 13 Haziran 2012.

Riege, A. M., (2003). Validity and Reliability Tests in Case Study Research : A Literature Rewiev With Hands-On Applications for Each Research Phase. *Qualitative Market Research: An International Journal*. 6(2). 123-135.

Roberts, P. ve Priest, H. (2006). Reliability and Validity in Research. *Nursing Standard*. 20. 41-45.

Rowe, G., Wright, G. ve Bolger, F. (1991). Delphi: A Reevaluation of Research and Theory. *Technological Forecasting and Social Change*. 39. 235- 251.

Rummel, J.F. (1968). *Eğitimde Araştırmaya Giriş* (Çev:R.Taşcıoğlu). Ankara: Ajans Türk Yayınları.

Saatçioğlu, C. (2006). *Ulaştırma Sistemleri ve Politikaları (Türkiye-Avrupa Birliği Uygulamaları)*. Ankara: Gazi Kitabevi.

Şahbaz P.R. (2004). *Türkiye Cumhuriyetinin Seksen Yılında Ulaştırma 1923-2003*. 1. Ankara: 189-208.

Sarılgan, A.E. (2011). Türkiye’de Bölgesel Havayolu Taşımacılığının Geliştirilmesi İçin Yapılması Gerekenler. *Anadolu Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*. 11(1) : 69–88.

Scholtes, P. R. , Joiner, B.L. ve Streibel, B.J. (2003). *The Team Handbook*. Madison: Joiner Associates.

Sebetci, E. (1998). *Ulaştırma Sektörleri Arasındaki Öncelik Sorunu ve Etkileri*. (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi). Ankara: Gazi Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü.

Selen, H.S. (1943). Türkiye’nin Yol Sistemi. *Türk Coğrafya Dergisi*. 1(III-IV):352-358.

Sezer, S. (2007). *Pan Avrupa Ulaşım Ağında Mersin Limanı'nın Lojistik İşlevi*, (Yayınlanmamış Tezsiz Yüksek Lisans Projesi). İzmir: Dokuz Eylül Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü.

Seyidoğlu, H. (1997). *Bilimsel Araştırma ve Yazma El Kitabı*. İstanbul: Düzen Yayınları.

Sezgin, G. (2007). *İnönü Dönemi (1938–1950) Türk Denizciliği*. (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi). Ankara: Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü.

Shenton, A. (2004). Strategies for Ensuring Trustworthiness in Qualitative Research Projects. *Education for Information*. 22. 63-75.

Sözer, K. (2006). *1913 Tarihli Bahriye-i Ticariye Salnamesindeki Bilgiler Işığında Cumhuriyetin İlk Yıllarındaki Deniz Ticaret Yapısının Değerlendirilmesi*, (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi). Ankara: Ankara Üniversitesi Türk İnkılâp Tarihi Enstitüsü.

Sutcliffe, E.B. (2002). Avrupa Birliği Son Dönem Ulaşım Politikaları: Gerektirdikleri, Uygulama Sorunları, Olası Politik Çelişkiler. *10. Ulusal Bölge Bilimi/Bölge Planlama Kongresi Bildiriler Kitabı* (ss.323-330). Düzenleyen İstanbul Teknik Üniversitesi. İstanbul. 17-18 Ekim 2002.

Sutcliffe, E.B. (2010). Çevre ve Orman Bakanlığı *Türkiye'nin Ulusal İklim Değişikliği Eylem Planı'nın Geliştirilmesi Projesi*. *Ulaştırma Sektörü Mevcut Durum Değerlendirmesi Raporu*.

Smith-Sebasto, J.J. ve Walker, M. L. (2005). Toward a Grounded Theory for Residential Environmental Education: A Case Study of the New Jersey School of Conservation. *The Journal of Environmental Education*. 37(1). 27- 42.

Strauss, A. ve Corbin J. (1990). *Basics in Qualitative Research, Grounded Theory Procedures and Techniques*. Londra: Sage Publications.

Şahin, A.E. (2001). Eğitim Araştırmalarında Delphi Tekniği ve Kullanımı. *Hacettepe Üniversitesi Eğitim Fakültesi Dergisi*. 20. 215-220.

Şen, Z. (2011). Küresel Rekabet Bileşenleriyle Türkiye'nin Rekabet Gücü Analizi ve Samsun'un Rekabet Düzeyi Araştırması Sonuçlar, Öneriler. *Samsun Sempozyumu Bildiriler Kitabı* (ss. 9-14). Düzenleyen Samsun Valiliği. Samsun. 13-16 Ekim 2011.

Tağmaç, A. (1998). *Türkiye'nin Avrupa Birliği'ne Entegrasyon Sürecinde Deniz Ticaret, Politikası*. (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi). Ankara: Gazi Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü.

Tanyaş, M. (2006). *Türkiye Lojistik Sektörü için Strateji ve Çözüm Önerileri*, Ankara: Atılım Üniversitesi yayınları.

Taş, M. (2003). Osmanlı'dan Günümüze Yapı Üretiminde Mimarlık Meslek Örgütlenmesinin Gelişimi. *Uludağ Üniversitesi Mühendislik-Mimarlık Fakültesi Dergisi* 8(1): 203-214.

TCDD. (2012). *Yurtiçi Eşya Taşımaları Hakkında Genel Bilgiler*. <http://www.tcdd.gov.tr/home/detail/?id=282>, (01.06.2013).

TCDD. (2008). *Faaliyet Raporu*. Ankara.

TEBİAT. (1985). *Yeni Ekonomik Politikalar Karşısında Ulaştırma Sektörünün Sorunları*.

Tekeli, İ. ve İlkin, S. (2001). Cumhuriyetin Demiryolu Politikalarının Oluşumu ve Uygulaması. *Kebikeç-İnsan Bilimleri İçin Kaynak Araştırmaları Dergisi*. 11:125–163.

Tekin, İ. (1998). *Avrupa Birliği Ulaştırma Politikası ve Türkiye İçin Bir Değerlendirme*. (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi). İstanbul: İTÜ Fen Bilimleri Enstitüsü.

Tezel, Y. S. (1982). *Cumhuriyet Döneminin İktisadi Tarihi*, İstanbul: Tarih Vakfı Yurt Yayınları.

Topkaya, Z. E. (2006). Eğitimde Kuram ve Uygulama. *Journal of Theory and Practice in Education*. 2 (2).113-118.

TMMOB Makine Mühendisleri Odası. (2012). *Ulaşımında Demiryolu Gerçeği Oda Raporu*. Yayın No: MMO/592. Ankara.

TMMOB Makine Mühendisleri Odası. (2012). *Ulaşım ve Trafik Politikalarında Planlama Gerekliliği Oda Raporu*. Yayın No: MMO/585. Ankara.

Toulmin, S. (1999). The Ambiguities of Globalization. *Futures* 31. 9(10): 905-912

TOBB. (2012). Türkiye Ulaştırma ve Lojistik Meclisi Sektör Raporu. Ankara.

Torun, M. (2008). Mersin İli'nin Lojistik Sektöründeki Mevcut Durumu ve Kısa Mesafeli Deniz Taşımacılığı. *Mersin Sempozyumu Bildiriler Kitabı* (ss.1188-1230). Düzenleyen Mersin Üniversitesi. Mersin.19-22 Kasım 2008,.

Tsai, M. ve Su. C. (2005). Political Risk Assessment of Five East Asian Ports-the Viewpoints of Global Carriers. *Marine Policy*. 29(2005). 291-298.

TÜSİAD (2007). *Kurumsal Yapısı, Yasal Çerçevesi ve Göstergeleriyle Ulaştırma Sektörü*. Yayın No: TÜSİAD-T/2007-02/431. İstanbul.

TÜBİTAK. (2006). Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı Ulusal Ulaştırma Kamu Araştırma Programı Ortak Akıl Platformu. 28-30 Nisan 2006. Kocaeli.50-57.

TÜBİTAK. (2003). *Teknoloji Öngörüsü Proje Raporu*. Ulaştırma ve Turizm Paneli. Düzenleyen: TÜBİTAK. Ankara.

Tuna, O. (1998). Lojistik Bir Hizmet Olarak Konteyner Taşımacılığı ve Dağıtım Kanalı Yapısının Analizi. *Çağdaş Denizcilik Stratejileri: İşletme Yönetimi Yaklaşımı* (ss 115-124). İzmir: Dokuz Eylül Yayınları.

Tuna, O. (2001). Türkiye İçin Lojistik ve Denizcilik Stratejileri: Uluslararası ve Bölgesel Belirleyiciler. *Dokuz Eylül Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*. 3(2): 208-226.

Turaboğlu, T., Ekiz, D.Z. ve Karaoğlu, M. (2008). Kentsel Lojistik Merkez Olma Yolundaki Mersin’de Lojistik Ar-Ge Altyapısının Oluşturulması, *Mersin Sempozyumu Bildiriler Kitabı* (ss. 1245-1276). Düzenleyen Mersin Üniversitesi. Mersin. 19-22 Kasım 2008.

Tütengil, C.O. (1961). *İçtimai ve İktisadi Bakımdan Türkiye’nin Karayolları*. İstanbul Matbaası. İstanbul.

Twycross, A. ve Shields, L. (2005). Validity and Reliability-What’s it All About? Part3 Issues Relating to Qualitative Studies. *Paediatric Nursing*. 17. 36-42.

Uçar, A. (2007). *Türkiye’de Lojistik Sektörünün Gelişimi ve Sorunları*. (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi). İzmir: Dokuz Eylül Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü.

Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı. (1998). *21. Yüzyıl Ulaştırma ve Haberleşme Politikaları Komisyon Raporu*. Düzenleyen Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı. Ankara. Ulaştırma Şurası. 8-10 Haziran 1998.

Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı. (2007). *Ulaştırma Operasyonel Programı*. Ankara.

Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı. (2009). *Stratejik Plan 2009-2013*. Ankara.

Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı ve İstanbul Teknik Üniversitesi. (2005). *Ulaştırma Ana Planı Stratejisi Sonuç Raporu*. Ankara.

Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü. (2008). *2008-2012 Stratejik Planı*. Ankara.

Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı. (2011). *Türkiye Ulaşım ve İletişim Stratejisi Hedef 2023*. Ankara.

Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı. (2009). *2002'den 2008'e Sivil Havacılık*. Ankara: Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü Yayınları No: 13.

Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı. (2013). *11. Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Şûrası Sonuç Bildirgesi*. 5-7 Eylül 2013. Ankara.

Uluslararası Nakliyeciler Derneği. <http://www.und.org.tr/tr/page.asp?id=12>, (01.09.2012).

Uluslararası Karayolu Taşımacıları Birliği. http://www.iru.org/en_history_and_mission, (02.04.2013).

Umar, F. ve Yayla, N. (1997). *Yol İnşaatı*, İstanbul: İstanbul Teknik Üniversitesi İnşaat Fakültesi Matbaası.

UTİKAD. (2007). *Türkiye Uluslararası Taşımacılık ve Lojistik Sektör Raporu*. İstanbul.

UTİKAD. (2012). *TCDD Genel Müdürü Süleyman Karaman ile 28 Şubat 2012 Tarihinde Gerçekleştirilen Röportaj*. <http://www.utikad.org.tr/haberler/?id=9397>, (7.08.2012).

Wang, T.F. ve Cullinane, K. (2006). The Efficiency of European Container Terminals and Implications for Supply Chain Management. *Maritime Economics & Logistics*. 8: 82-99.

Wilking, D. (2000). *Mersin Limanı'nda Var Olan Avantajların, Zaafların, Gelecekte Beklenen Fırsat ve Tehlikelerin Kısa Değerlendirilmesi*. MDTO Yayını. Mersin.

Williams, B., Coyle, J. ve Healy, D. (1998). The Meaning of Patient Satisfaction: An Explanation of High Reported Levels. *Social Science & Medicine*. 47(9). 1351-1359.

Woundenberg, F. (1991). An Evaluation of Delphi. *Technological Forecasting and Social Change*. 40(2). 131-150.

Yıldırım, İ. (2002). Osmanlı Demiryolu Politikasına Bir Bakış. *Fırat Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*. 12(1): 311-324.

Yıldırım, A. ve Şimşek, H. (2008). *Sosyal Bilimlerde Nitel Araştırma Yöntemleri*. Ankara: Seçkin Yayıncılık.

Yıldırım, K. (2010). Raising the Quality in Qualitative Research. *Elementary Education Online*. 9(1). 79-92.

Yüksek, A. E. (1997). Osmanlı ve Erken Cumhuriyet Döneminde Türk Demiryolları. *2. Uluslararası Demiryolu Kongresi*. Düzenleyen TCDD, İstanbul.

Yüksel, A., Mil, B. ve Bilim, Y. (2007). *Nitel Araştırma: Neden, Nasıl, Niçin?*, Ankara: Detay Yayıncılık.

Zeybek, H. (2006). Avrasya Ulaşım Bağlantıları ve Türkiye. *Stratejik Analiz*. 78:79-85.

Zeybek, H. (2006). *Intermodal Freight Transport and Logistics in European Union: Challenges and Prospects for Turkey*. 4 th International Logistics and Supply Chain Congress, İzmir: 29 Kasım-01 Aralık 2006.

Zolingen, S.J. ve Klaassen C.A. (2002). Selection Processes in a Delphi Study About Key Qualifications in Senior Secondary Vocational Education. *Technological Forecasting & Social Change*. 70. 317-340.

EKLER



DERİNLEMESİNE GÖRÜŞME FORMU

GÖRÜŞME TARİHİ :/...../2011

GÖRÜŞME YERİ :

GÖRÜŞME SAATİ :

A. KATILIMCI BİLGİLERİ :

Adı-Soyadı	
Eğitim	
Cinsiyet	
Yaş	
Sektör	
Kurum	
Unvan	
İletişim Bilgileri	

B. SORULAR :

1. Lojistik Merkez (üs) kriterleri sizce neler olmalıdır?
2. Mersin bu kriterlerin hangilerini karşılayabilir?
3. Mersin'in lojistik bir merkez (üs) olabilmesi kapsamında **kuvvetli-zayıf** tarafları ile Mersin'e yönelik bu anlamdaki **tehdit-fırsatlar** nelerdir ?
4. Mersin'in **lojistik bir merkez** olabilmesi önündeki **engeller\sorun alanları** sizce nelerdir?
5. Yukarıda belirlediğiniz engel\sorun alanlarının ortadan kaldırılabilmesi ve Mersin'in lojistik bir merkez olabilmesi için **uygulanması gereken yerel ve ulusal çaptaki politikalar** **sizce neler olmalıdır?** (önem\öncelik sırasına göre sıralar mısınız?)
6. Sizin eklemek istediğiniz hususlar nelerdir?

DOKUZ EYLÜL ÜNİVERSİTESİ DENİZCİLİK FAKÜLTESİ

Sayın Katılımcı;

Dokuz Eylül Üniversitesi Denizcilik Fakültesi bünyesinde, Türkiye’de uygulanan ulaştırma politikaları kapsamında, limanların (ve/veya liman kentlerinin) birer lojistik merkez (üs) olmasına yönelik bir bilimsel araştırma yapılmaktadır.

Aşağıdaki linkte/ankette, bu amaçla hazırlanmış çok kısa beş soru yer almaktadır. Bu sorulara kişisel deneyim ve düşüncelerinizle sağlayacağınız katkılar çok değerlidir. Alınan cevaplar bilimsel amaçlar dışında kesinlikle kullanılmayacak, katılımcı kimlikleri gizli kalacaktır.

Çok değerli katkılarınız için teşekkür ederiz.

Prof.Dr. Hakkı KİŞİ (Tez Danışmanı)
hakki.kisi@deu.edu.tr

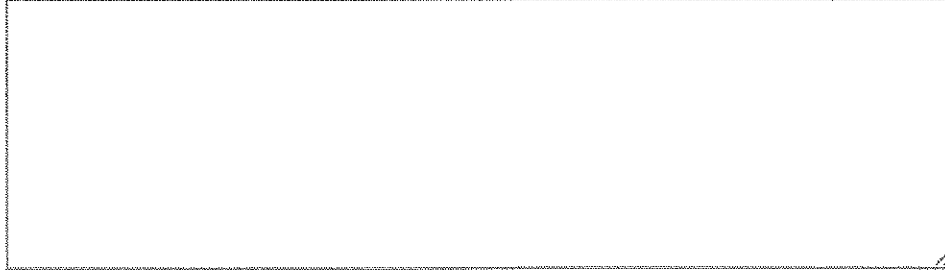
Esat KOÇAK (Doktora Öğrencisi)
0.544.4640987
esatkocak@yahoo.com

1. "Lojistik merkez (üs)" olarak bir limanın ve/veya liman kentinin sahip olması gereken özellikler size göre neler olmalıdır?

Cevabınızı lütfen aşağıdaki metin kutusuna yazınız

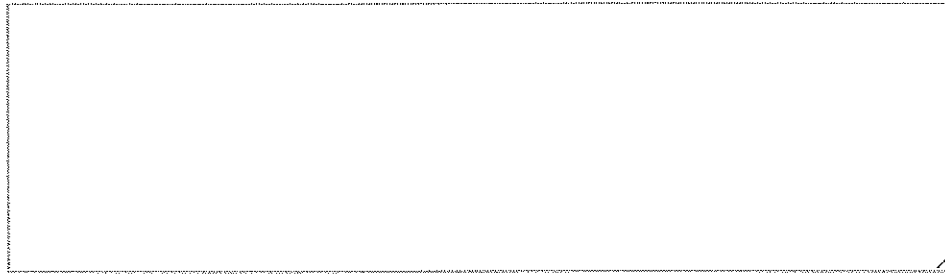
2. Bu özellikleri dikkate aldığınızda; Türkiye'de "lojistik merkez (üs)" olabilecek liman ve/veya liman kentleri size göre hangileridir ?

Cevabınızı lütfen aşağıdaki metin kutusuna yazınız



3. Türkiye'de bir limanın ve/veya liman kentinin lojistik bir merkez (üs) olması önündeki "engeller" ve "sorun alanları" sizce nelerdir?

Cevabınızı lütfen aşağıdaki metin kutusuna yazınız



4. Belirlediğiniz "engel ve sorun alanları"nın ortadan kaldırılması ve bu sayede Türkiye'de bir liman ve/veya liman kentinin lojistik bir merkez (üs) olabilmesi yolunda uygulanması gereken "politikalar" sizce neler olmalıdır ?

Cevabınızı lütfen aşağıdaki metin kutusuna yazınız

5. Varsa, eklemek istediğiniz diğer hususlar nelerdir?

Cevabınızı lütfen aşağıdaki metin kutusuna yazınız

Anketi bitirince lütfen aşağıdaki "Gönder" ifadesine tıklayınız. Anketiniz araştırmacılara ulaşacaktır. Çok değerli katkılarınız için teşekkür ederiz.

Gönder

Google Formlar üzerinden asla şifre göndermeyin.

Dokuz Eylül Üniversitesi Denizcilik Fakültesi

Sayın Katılımcı;

Dokuz Eylül Üniversitesi Denizcilik Fakültesi bünyesinde, Türkiye’de uygulanan ulaştırma politikaları kapsamında, limanların (ve/veya liman kentlerinin) birer lojistik merkez (üs) olmasına yönelik bir bilimsel araştırma yapılmaktadır.

Aşağıdaki linkte/ankette, bu amaçla hazırlanmış çok kısa 34 soru yer almaktadır.

Bu sorulara kişisel deneyim ve düşüncelerinizle sağlayacağınız katkılar çok değerlidir.

Alınan cevaplar bilimsel amaçlar dışında kesinlikle kullanılmayacak, katılımcı kimlikleri gizli kalacaktır.

Çok değerli katkılarınız için teşekkür ederiz.

Prof.Dr. Hakkı KİŞİ (Tez Danışmanı)

hakki.kisi@deu.edu.tr

Esat KOÇAK (Doktora Öğrencisi)

0.544.4640987

esatkocak@yahoo.com

Yasal mevzuatın karmaşık olduğunu düşünüyorum

- ☐ Kesinlikle Katılmıyorum
- ☐ Katılmıyorum
- ☐ Kararsızım
- ☐ Katılıyorum
- ☐ Tamamen Katılıyorum

Gümrük mevzuatının, işlemlerinin karmaşıklığı, uzunluğu, ağır işlemesi, mesaiye olan bağımlılık, kullanıcıyı suçlu gören felsefesi vardır.

- ☐ Kesinlikle katılmıyorum
- ☐ Katılmıyorum
- ☐ Kararsızım
- ☐ Katılıyorum
- ☐ Tamamen katılıyorum

İzleklerin uzun zaman alması, karmaşıklığı, ağır işlemesi,

- ☐ Kesinlikle Katılmıyorum
- ☐ Katılmıyorum
- ☐ Kararsızım
- ☐ Katılıyorum
- ☐ Tamamen katılıyorum

Uzun dönemli planlamaların yokluğu, yapılan planlamaların uygulanmaması,

- ☐ Kesinlikle katılmıyorum
- ☐ Katılmıyorum
- ☐ Kararsızım
- ☐ Katılıyorum
- ☐ Tamamen Katılıyorum

Yatırımlar plansızdır.

- ☐ Kesinlikle katılmıyorum
- ☐ Katılıyorum
- ☐ Kararsızım
- ☐ Katılıyorum
- ☐ Tamamen katılıyorum

Kamu sorumluluk sahalarının belirsizliği, birbirine yakın konuların farklı bakanlıkların sorumluluğu altında bulunması, yönetmeliklerin çakışması, çelişmesi, vardır.

- ☐ Kesinlikle Katılmıyorum
- ☐ Katılmıyorum
- ☐ Karasızım
- ☐ Katılıyorum
- ☐ Tamamen katılıyorum

Ulaştırma altyapı yetersizdir

- ☐ Kesinlikle katılmıyorum
- ☐ Katılmıyorum
- ☐ Kararsızım
- ☐ Katılıyorum
- ☐ Tamamen katılıyorum

Ulaştırma üstyapısı yetersizdir

- ☐ Kesinlikle katılmıyorum
- ☐ Katılmıyorum
- ☐ Kararsızım
- ☐ Katılıyorum
- ☐ Tamamen katılıyorum

Yönetimde, yasal mevzuatta ve benzeri tüm uygulamalarda istikrarsızlık vardır

- ☐ Kesinlikle katılmıyorum
- ☐ Katılmıyorum
- ☐ Kararsızım
- ☐ Katılıyorum
- ☐ Tamamen katılıyorum

Özel-kamu liman işletmelerinin yetersizdir

- ☐ Kesinlikle katılmıyorum
- ☐ Katılmıyorum
- ☐ Kararsızım
- ☐ Katılıyorum
- ☐ Tamamen katılıyorum

Türkiye Uluslararası ulaştırma koridorlarında yeterince yer alamamaktadır

- ☐ Kesinlikle katılmıyorum
- ☐ Katılmıyorum
- ☐ Kararsızım
- ☐ Katılıyorum
- ☐ Tamamen katılıyorum

Demiryolu altyapısı yetersizdir

- ☐ Kesinlikle katılmıyorum
- ☐ Katılıyorum
- ☐ Kararsızım
- ☐ Katılıyorum
- ☐ Tamamen katılıyorum

Enerji fiyatı yüksektir

- ☐ Kesinlikle katılmıyorum
- ☐ Katılmıyorum
- ☐ kararsızım
- ☐ Katılıyorum
- ☐ Tamamen Katılıyorum

Lojistik altyapı yetersizdir

- ☐ kesinlikle katılmıyorum
- ☐ Katılmıyorum
- ☐ kararsızım
- ☐ Katılıyorum
- ☐ Tamamen katılıyorum

Türkiye Uluslararası ulaştırma koridorlarında yeterince yer alamamaktadır

- ☐ Kesinlikle katılmıyorum
- ☐ Katılmıyorum
- ☐ Kararsızım
- ☐ Katılıyorum
- ☐ Tamamen katılıyorum

Demiryolu altyapısı yetersizdir

- ☐ Kesinlikle katılmıyorum
- ☐ Katılıyorum
- ☐ Kararsızım
- ☐ Katılıyorum
- ☐ Tamamen katılıyorum

Enerji fiyatı yüksektir

- ☐ Kesinlikle katılmıyorum
- ☐ Katılmıyorum
- ☐ kararsızım
- ☐ Katılıyorum
- ☐ Tamamen Katılıyorum

Lojistik altyapı yetersizdir

- ☐ kesinlikle katılmıyorum
- ☐ Katılmıyorum
- ☐ kararsızım
- ☐ Katılıyorum
- ☐ Tamamen katılıyorum

Lojistiğe yönelik yasal mevzuat eksiktir

- ☐ kesinlikle katılmıyorum
- ☐ Katılmıyorum
- ☐ Kararsızım
- ☐ Katılıyorum
- ☐ Tamamen katılıyorum

Deniz limanlarının altyapısı eksiktir

- ☐ Kesinlikle katılmıyorum
- ☐ Katılmıyorum
- ☐ Kararsızım
- ☐ Katılıyorum
- ☐ Tamamen katılıyorum

Hava ulaştırması kapsamında hava limanları ve Anadolu şehirlerine yönelik doğrudan uluslararası uçuşlar yetersizdir.

- ☐ Kesinlikle katılmıyorum
- ☐ Katılmıyorum
- ☐ Kararsızım
- ☐ Katılıyorum
- ☐ Tamamen katılıyorum

Limanların genişleme sahaları yetersizdir

- ☐ Kesinlikle katılmıyorum
- ☐ Katılmıyorum
- ☐ kararsızım
- ☐ katılıyorum
- ☐ Tamamen katılıyorum

Belediye imar planlarının ulaştırma ve lojistik bakış ağısıyla hazırlanmaması nedeniyle limanların ve lojistik tesislerin genişleyememesi, şehrın çeşitli yerlerine yayılması ve deniz limanlarının genişleme sahasının yokluğu,

- ☐ Kesinlikle katılmıyorum
- ☐ Katılmıyorum
- ☐ Kararsızım
- ☐ Katılıyorum
- ☐ Tamamen katılıyorum

Lojistik Organize Bölgelerin kurulamaması

- ☐ Kesinlikle katılmıyorum
- ☐ Katılmıyorum
- ☐ Kararsızım
- ☐ Katılıyorum
- ☐ Tamamen Katılıyorum

Eğitimli ve tecrübeli insan gücü eksikliği vardır

- ☐ Kesinlikle katılmıyorum
- ☐ Katılmıyorum
- ☐ Kararsızım
- ☐ Katılıyorum
- ☐ Tamamen katılıyorum

Meslek örgütlerinin yeterince aktif ve etkili olamadığını düşünüyorum

- ☐ Kesinlikle katılmıyorum
- ☐ Katılmıyorum
- ☐ Kararsızım
- ☐ Katılıyorum
- ☐ Tamamen katılıyorum

Yasal düzenlemeler hazırlanırken meslek örgütlerinin görüşlerinin alınmaması veya alınan görüşlere yeterince itibar edilmemesi

- ☐ Kesinlikle katılmıyorum
- ☐ Katılmıyorum
- ☐ Kararsızım
- ☐ Katılıyorum
- ☐ Tamamen katılıyorum

Deniz ulaştırmasının geliştirilememesi ve Türkiye limanlarından hiçbirisinin ana aktarma limanı olamaması,

- ☐ Kesinlikle katılmıyorum
- ☐ Katılmıyorum
- ☐ Kararsızım
- ☐ katılıyorum
- ☐ Tamamen katılıyorum

Depo ve antrepo yetersizliği ve şehir içlerine dağılmış yapıları

- ☐ Kesinlikle katılmıyorum
- ☐ Katılmıyorum
- ☐ Kararsızım
- ☐ Katılıyorum
- ☐ Tamamen katılıyorum

Bankacılık ve finansman sisteminin yetersizliği, uzman banka eksikliği

- ☐ Kesinlikle katılmıyorum
- ☐ Katılmıyorum
- ☐ Kararsızım
- ☐ Katılıyorum
- ☐ Tamamen katılıyorum

Yoğun şehir içi trafiğinin kara ulaştırmasına olumsuz etkileri,

- ☐ Kesinlikle katılmıyorum
- ☐ Katılmıyorum
- ☐ Kararsızım
- ☐ Katılıyorum
- ☐ Tamamen katılıyorum

Dış ticaretin geliştirilmesi ihtiyacı ve bu doğrultuda yabancı yatırımların yetersizdir.

- ☐ Kesinlikle katılmıyorum
- ☐ Katılmıyorum
- ☐ Kararsızım
- ☐ Katılıyorum
- ☐ Tamamen katılıyorum

Başta deniz olmak üzere ulaştırma sektörüne yönelik finansman yetersizdir

- ☐ Kesinlikle katılmıyorum
- ☐ Katılmıyorum
- ☐ Kararsızım
- ☐ Katılıyorum
- ☐ Tamamen katılıyorum

Uluslararası ticaret ve meslek örgütlerinde yeterince etkin çalışmalarda bulunulmamaktadır.

- ☐ Kesinlikle katılmıyorum
- ☐ Katılmıyorum
- ☐ Kararsızım
- ☐ Katılıyorum
- ☐ Tamamen katılıyorum

Serbest bölgelerin tam kapasite ile çalışmaması ve zaman zaman çifte vergilendirmeye tabi tutulmaları bir sorun alanıdır

- ☐ Kesinlikle katılmıyorum
- ☐ Katılmıyorum
- ☐ Kararsızım
- ☐ Katılıyorum
- ☐ Tamamen katılıyorum

Serbest bölgeler ve sundukları imkanların bilinmemektedir

- ☐ Kesinlikle katılmıyorum
- ☐ Katılmıyorum
- ☐ Kararsızım
- ☐ Katılıyorum
- ☐ Tamamen katılıyorum

Organize sanayi bölgelerinin altyapı ve üstyapı yetersizlikleri

- ☐ Kesinlikle katılmıyorum
- ☐ Katılmıyorum
- ☐ Kararsızım
- ☐ Katılıyorum
- ☐ Tamamen Katılıyorum

Uluslararası demiryolu taşımacılığına yönelik hatların yetersizdir

- ☐ Kesinlikle katılmıyorum
- ☐ Katılmıyorum
- ☐ Kararsızım
- ☐ Katılıyorum
- ☐ Tamamen katılıyorum

Gönder.

Google Formlar üzerinden asla şifre göndermeyin.

%100: Başarıyla tamamladınız.

Powered by
Google Drive

Bu içerik Google tarafından oluşturulmamış veya onaylanmamıştır.
Kötüye Kullanımı Bildirme - Hizmet Şartları - Diğer Şartlar

Dokuz Eylül Üniversitesi Denizcilik Fakültesi

Sayın Katılımcı;

Dokuz Eylül Üniversitesi Denizcilik Fakültesi bünyesinde, Türkiye’de uygulanan ulaştırma politikaları kapsamında, limanların (ve/veya liman kentlerinin) birer lojistik merkez (üs) olmasına yönelik bir bilimsel araştırma yapılmaktadır.

Aşağıdaki linkte/ankette, bu amaçla hazırlanmış çok kısa 5 soru yer almaktadır.

Bu sorulara kişisel deneyim ve düşüncelerinizle sağlayacağınız katkılar çok değerlidir.

Alınan cevaplar bilimsel amaçlar dışında kesinlikle kullanılmayacak. katılımcı kimlikleri gizli kalacaktır.

Çok değerli katkılarınız için teşekkür ederiz.

Prof.Dr. Hakkı KİŞİ (Tez Danışmanı)

hakki.kisi@deu.edu.tr

Esat KOÇAK (Doktora Öğrencisi)

0.544.4640987

esatkocak@yahoo.com

Yasal mevzuatın karmaşık olduğunu düşünüyorum

- ☐ Kesinlikle Katılmıyorum
- ☐ Katılmıyorum
- ☐ Kararsızım
- ☐ Katılıyorum
- ☐ Tamamen Katılıyorum

Gümrük mevzuatının, işlemlerinin karmaşıklığı, uzunluğu, ağır işlemesi, mesaiye olan bağımlılık, kullanıcıyı suçlu gören felsefesi vardır.

- ☐ Kesinlikle katılmıyorum
- ☐ Katılmıyorum
- ☐ Kararsızım
- ☐ Katılıyorum
- ☐ Tamamen katılıyorum

İzleklerin uzun zaman alması, karmaşıklığı, ağır işlemesi,

- ☐ Kesinlikle Katılmıyorum
- ☐ Katılmıyorum
- ☐ Kararsızım
- ☐ Katılıyorum
- ☐ Tamamen katılıyorum

Uzun dönemli planlamaların yokluğu, yapılan planlamaların uygulanmaması,

- ☐ Kesinlikle katılmıyorum
- ☐ Katılmıyorum
- ☐ Kararsızım
- ☐ Katılıyorum
- ☐ Tamamen Katılıyorum

Lojistik Organize bölgelerin olmaması eksiklikler

- ☐ Kesinlikle katılmıyorum
- ☐ Katılmıyorum
- ☐ Kararsızım
- ☐ Katılıyorum
- ☐ Tamamen katılıyorum

Gönder

Google Formlar üzerinden asla şifre göndermeyin.

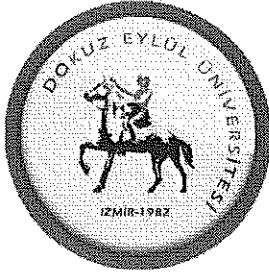
%100: Başarıyla tamamladınız.

Powered by
Google Drive

Bu içerik Google tarafından oluşturulmamış veya onaylanmamıştır.
Kötüye Kullanım Bildirimi - Hizmet Şartları - Diğer Şartlar

EK 5 : Belge İncelemesine Dahil Edilen Mersin Yerel Gazeteleri

Sıra No	Yerel Gazete Adı
01	Akdeniz Olay Gazetesi
02	İçel Ekspres Gazetesi
03	Mersin Hâkimiyet Gazetesi
04	Mersin Gazetesi
05	Çukurova Gazetesi
06	Mersin Haberci Gazetesi
07	Mersin Tercüman Gazetesi
08	Mersin Ses Gazetesi
09	Güney İmece Gazetesi
10	Yeni Mersin Gazetesi
11	Çukurova Ekspres
12	Yeni Güney Gazetesi
13	Akdeniz Gazetesi
14	Mersin İstikbal Gazetesi
15	Vatandaş Gazetesi
16	Bugün Mersin Gazetesi
17	Güney Gazetesi



25/08/2011-MERSİN

Sayın Katılımcı;

Dokuz Eylül Üniversitesi Denizcilik Fakültesi bünyesinde, Türkiye’de uygulanan ulaştırma politikaları kapsamında **limanların (liman kentlerinin) çağdaş birer lojistik merkez olmasına** yönelik bir bilimsel araştırma yapılmaktadır.

Aşağıda bu amaçla hazırlanmış iki soru yer almaktadır. Bu sorulara kişisel düşünceleriniz/tecrübeleriniz doğrultusunda cevap vermeniz beklenmektedir.

Alınan cevaplar bilimsel amaçlar dışında kesinlikle kullanılmayacak, katılımcı kimlikleri açıklanmayacaktır.

Çok değerli katkılarınız ve ayırdığınız zaman için teşekkür ederiz.

Esat KOÇAK
Dokuz Eylül Üniv. Denizcilik Fakültesi
Doktora Öğrencisi

Prof.Dr.Hakkı KİŞİ
Tez Danışmanı

İLETİŞİM :

Esat KOÇAK
0.544.4640987
esatkocak@yahoo.com
esatkocak@hotmail.com
0.324.2378965 (dahili 1160-1165)

KATILIMCI BİLGİLERİ :

Adı-Soyadı :
Faaliyet –görev Alanı :
Çalışılan kurum-ünvan :
İletişim Bilgileri :

SORULAR

1. Mersin'in **çağdaş bir lojistik merkez** olabilmesi önündeki **engeller\sorun alanları** sizce nelerdir?

(ARKA SAYFAYI KULLANABİLİRSİNİZ...)

2. Yukarıda belirlediğiniz engeller\sorun alanlarının ortadan kaldırılabilmesi ve Mersin'in lojistik bir merkez olabilmesi için **uygulanması gereken yerel ve ulusal çaptaki politikalar sizce neler olmalıdır?** (önem\öncelik sırasına göre sıralar mısınız?)

(ARKA SAYFAYI KULLANABİLİRSİNİZ...)