



AKDENİZ ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ



Büşra TİLKİ YILMAZ

TEK YOL TEK KUŞAK PROJESİ BAĞLAMINDA TÜRKİYE'NİN LOJİSTİK ÜS OLMA
POTANSİYELİNİN BELİRLENMESİ: ÇOK YÖNLÜ BİR ANALİZ

Uluslararası Ticaret ve Lojistik Ana Bilim Dalı Ana Bilim Dalı
Yüksek Lisans Tezi

Antalya, 2019



AKDENİZ ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ



Büşra TİLKİ YILMAZ

TEK YOL TEK KUŞAK PROJESİ BAĞLAMINDA TÜRKİYE'NİN LOJİSTİK ÜS OLMA
POTANSİYELİNİN BELİRLENMESİ: ÇOK YÖNLÜ BİR ANALİZ

Danışman

Dr. Öğr. Üyesi Hüseyin TOPUZ

Uluslararası Ticaret ve Lojistik Ana Bilim Dalı Ana Bilim Dalı
Yüksek Lisans Tezi

Antalya, 2019

Akdeniz Üniversitesi
Sosyal Bilimler Enstitüsü Müdürlüğüne,

Büşra TİLKİ YILMAZ'ın bu çalışması, jürimiz tarafından Uluslararası Ticaret ve Lojistik Ana Bilim Dalı Yüksek Lisans Programı tezi olarak kabul edilmiştir.

Başkan : Prof. Dr. Mustafa Zihni TUNCA (İmza)

Üye (Danışmanı) : Dr. Öğr. Üyesi Hüseyin TOPUZ (İmza)

Üye : Doç Dr. Halil ÖZEKİNCİ (İmza)

Tez Başlığı: Tek Yol Tek Kuşak Projesi Bağlamında Türkiye'nin Lojistik Üs Olma Potansiyelinin Belirlenmesi: Çok Yönlü Bir Analiz

Onay : Yukarıdaki imzaların, adı geçen öğretim üyelerine ait olduğunu onaylarım.

Tez Savunma Tarihi : 30/05/2019

Mezuniyet Tarihi : 27/06/2019

(İmza)
Prof. Dr. İhsan BULUT
Müdür

AKADEMİK BEYAN

Yüksek Lisans Tezi olarak sunduğum “Tek Yol Tek Kuşak Projesi Bağlamında Türkiye'nin Lojistik Üs Olma Potansiyelinin Belirlenmesi: Çok Yönlü Bir Analiz” adlı bu çalışmanın, akademik kural ve etik değerlere uygun bir biçimde tarafımda yazıldığını, yararlandığım bütün eserlerin kaynakçada gösterildiğini ve çalışma içerisinde bu eserlere atıf yapıldığını belirtir; bunu şerefimle doğrularım.

24/06/2019

İmza

Büşra TİLKİ YILMAZ





T.C.
AKDENİZ ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
TEZ ÇALIŞMASI ORJİNALLİK RAPORU
BEYAN BELGESİ



SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ MÜDÜRLÜĞÜ'NE
ÖĞRENCİ BİLGİLERİ

Adı-Soyadı	Büşra TİLKİ YILMAZ
Öğrenci Numarası	20165265007
Enstitü Ana Bilim Dalı	Uluslararası Ticaret ve Lojistik
Programı	Uluslararası Ticaret ve Lojistik Tezli Yüksek Lisans
Programın Türü	(X) Tezli Yüksek Lisans () Doktora () Tezsiz Yüksek Lisans
Danışmanın Unvanı, Adı-Soyadı	Dr. Öğr. Üyesi Hüseyin TOPUZ
Tez Başlığı	Tek Yol Tek Kuşak Projesi Bağlamında Türkiye'nin Lojistik Üs Olma Potansiyelinin Belirlenmesi: Çok Yönlü Bir Analiz
Turnitin Ödev Numarası	1145544299

Yukarıda başlığı belirtilen tez çalışmasının a) Kapak sayfası, b) Giriş, c) Ana Bölümler ve d) Sonuç kısımlarından oluşan toplam 113 sayfalık kısmına ilişkin olarak, 20/06/2019 tarihinde tarafımdan Turnitin adlı intihal tespit programından Sosyal Bilimler Enstitüsü Tez Çalışması Orijinallik Raporu Alınması ve Kullanılması Uygulama Esasları'nda belirlenen filtrelemeler uygulanarak alınmış olan ve ekte sunulan rapora göre, tezin/dönem projesinin benzerlik oranı;

alıntılar hariç % 12

alıntılar dahil % 14' dir.

Danışman tarafından uygun olan seçenek işaretlenmelidir:

(x) Benzerlik oranları belirlenen limitleri aşmıyor ise;

Yukarıda yer alan beyanın ve ekte sunulan Tez Çalışması Orijinallik Raporu'nun doğruluğunu onaylarım.

() Benzerlik oranları belirlenen limitleri aşılıyor, ancak tez/dönem projesi danışmanı intihal yapılmadığı kanısında ise;

Yukarıda yer alan beyanın ve ekte sunulan Tez Çalışması Orijinallik Raporu'nun doğruluğunu onaylar ve Uygulama Esasları'nda öngörülen yüzdelik sınırlarının aşılmasına karşın, aşağıda belirtilen gerekçe ile intihal yapılmadığı kanısında olduğumu beyan ederim.

Gerekçe:

Benzerlik taraması yukarıda verilen ölçütlerin ışığı altında tarafımca yapılmıştır. İlgili tezin orijinallik raporunun uygun olduğunu beyan ederim.

24/06/2019

Dr. Öğr. Üyesi Hüseyin TOPUZ

İÇİNDEKİLER

TABLolar LİSTESİ	v
HARİTALAR LİSTESİ	vii
ŞEKİLER LİSTESİ.....	viii
KISALTMALAR LİSTESİ	ix
ÖZET	x
SUMMARY	xi
ÖNSÖZ	xii
GİRİŞ.....	2

BİRİNCİ BÖLÜM

LOJİSTİĞİN KAVRAMSAL BOYUTU

1.1. Lojistiğin Tanımı	3
1.2. Lojistiğin Tarihsel Gelişimi.....	5
1.3. Lojistiğin Dinamikleri	7
1.3.1. Kurumsal Altyapı.....	7
1.3.2. Mali Altyapı	8
1.3.3. Çevresel Yapı.....	8
1.3.4. Donanım Altyapısı	8
1.3.5. Yazılım Altyapısı	9
1.4. Lojistik Prensipler	9
1.5. Temel Lojistik Faaliyetleri	10
1.5.1. Talep Yönetimi	10
1.5.2. Müşteri İlişkileri Yönetimi	11
1.5.3. Sipariş Yönetimi	11
1.5.4. Tedarik/Satın Alma	12
1.5.5. Paketleme/Ambalajlama	13
1.5.6. Elleçleme.....	14
1.5.7. Depolama	15
1.5.8. Gümrükleme	16
1.5.9. Fiziksel Dağıtım.....	16
1.6. Lojistik Yapılanma Modelleri	17
1.6.1. Lojistik Üs.....	17
1.6.2. Lojistik Merkez	18
1.6.3. Lojistik Köy	18

1.7. Lojistik Üs Kavramı	20
1.7.1. Lojistik Üs Türleri.....	21
1.7.1.1. Küresel Lojistik Üsler	21
1.7.1.2. Uluslararası Lojistik Üsler	21
1.7.1.3. Ulusal Lojistik Üsler	22
1.7.1.4. Bölgesel Taşıma ve Dağıtım Üsleri	22
1.7.1.5. Yöresel Lojistik Üsleri	22
1.7.1.6. Yerel Taşıma ve Dağıtım Üsleri	23
1.7.2. Lojistik Üslerin Temel Özellikleri	23
1.8. Taşımacılık Modları	24
1.8.1. Karayolu Taşımacılığı.....	24
1.8.2. Havayolu Taşımacılığı	24
1.8.3. Denizyolu Taşımacılığı	25
1.8.4. Ro-Ro Taşımacılığı	25
1.8.5. Demiryolu Taşımacılığı	26
1.8.6. Ro-La Taşımacılığı	26
1.8.7. Boru Hattı Taşımacılığı.....	27
1.8.8. Kombine Taşımacılık.....	27
1.9. Lojistik Uygulamaları.....	28
1.9.1. İç Kaynak Kullanımı	28
1.9.2. Dış Kaynak Kullanımı	28
1.9.3. Tedarik Zincir Yönetimi	29
1.9.3.1. Tedarik Lojistiği	31
1.9.3.2. Üretim Lojistiği.....	31
1.9.3.3. Dağıtım Lojistiği.....	32
1.10. Lojistik Sektöründe Son Eğilimler	33
1.10.1. Tersine Lojistik	33
1.10.2. Üçüncü Parti Lojistik	34
1.10.3. Dördüncü Parti Lojistik.....	34
1.10.4. E-lojistik Uygulamaları.....	35
1.11. Türkiye’de Lojistik Sektörü Gelişimi	35
1.12. Türkiye’de Lojistik Sektöründeki Sorunlar	36
1.13. Türkiye’de Lojistik Sektörünün Gelişimi İçin Stratejiler	37

İKİNCİ BÖLÜM

İPEK YOLUNUN KAVRAMSAL BOYUTU

2.1. İpek Yolunun Tarihi	39
2.2. İpek Yolu Güzergâhları	41
2.2.1. Kuzey İpek Yolu	42
2.2.2. Orta İpek Yolu	42
2.2.3. Güney İpek Yolu.....	43
2.3. İpek Yolunun Gelişme Dönemi.....	43
2.4. İpek Yolunun Gerileme Dönemi	44
2.5. İpek Yolunun Yeniden Canlandırılması.....	45
2.6. İpek Yolunun Yeniden Canlandırılması İçin Yapılması Gerekenler	46
2.6.1. Kaliteli Lojistik Ağlarının Oluşturulması	48
2.6.2. Bölge Ülkeler İçin Demiryolu Yatırımlarının Arttırılması	48
2.6.3. Sınır Kapılarının İyileştirilmesi	49
2.6.4. Transit Koridorlar Arası Eksik Halkaların Birleştirilmesi.....	49
2.6.5. İlgili Ülkelerin Bütünsel Yaklaşımı	50
2.6.6. Ülkeler Arası Siyasi Girişimler.....	51
2.7. İpek Yolunun Yeniden Canlandırılmasının Türkiye'ye Etkileri	51
2.8. Tek Yol Tek Kuşak Projesi	55
2.8.1. Tek Yol Tek Kuşak Projesi Tanımı	55
2.8.2. Tek Yol Tek Kuşak Projesi Kapsamı.....	56
2.8.2.1. Tek Yol Tek Kuşak Projesi Kapsamındaki İki Farklı Hat.....	57
2.8.2.1.1. İpek Yolu Ekonomik Kuşağı.....	57
2.8.2.1.2. Deniz İpek Yolu	58
2.8.3. Tek Yol Tek Kuşak Projesi'ni Destekleyici Türkiye'de Yapılan Çalışmalar.....	58
2.8.3.1. Traceca Projesi.....	59
2.8.3.2. Asya Ana Karayolları Projesi	60
2.8.3.3. Trans-Asya Demiryolu Projesi	62
2.8.3.4. Unece-Unescop Avrupa Asya Ulaştırma Koridorları	63
2.8.3.5. Ekonomik İş Birliği Teşkilatı	65
2.8.3.6. Marmaray Projesi.....	66
2.8.3.7. Bakü-Tiflis-Kars Demir Yolu Projesi.....	67
2.8.3.8. Trans Anadolu Doğalgaz Boru Hattı Projesi	68
2.8.3.9. Üçüncü Köprü Yavuz Sultan Selim Köprüsü	70

2.8.3.10. Kanal İstanbul Projesi	71
2.8.3.11. Avrasya Tüneli	74
2.8.3.12. 3 Katlı Büyük İstanbul Tüneli Projesi.....	75

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

TEK YOL TEK KUŞAK PROJESİ BAĞLAMINDA TÜRKİYE'NİN LOJİSTİK ÜS OLMA POTANSİYELİNİN BELİRLENMESİ: ÇOK YÖNLÜ BİR ANALİZ

3.1. Araştırmanın Amacı ve Önemi.....	78
3.2. Araştırmanın Kısıtları.....	79
3.3. Araştırmanın Yöntemi.....	79
3.4. Araştırmanın Hipotezleri	80
3.5. Araştırmanın Evreni ve Örneklemi	80
3.6. Veri Toplama Süreci	80
3.7. Verilerin Analizleri.....	81
3.8. Araştırmanın Bulgu ve Yorumları.....	82
3.8.1. Firmaların Temel Özelliklerine İlişkin Bulgular	82
3.8.2. Güvenirlilik Analizine İlişkin Bulgular	88
3.8.3. Faktör Analizine İlişkin Bulgular	88
3.8.4. Normallik Testine İlişkin Bulgular	90
3.8.5. ANOVA Testine İlişkin Bulgular	91
3.8.6. SWOT Analizine İlişkin Bulgular	104
3.8.6.1. Güçlü Yönler.....	104
3.8.6.2. Zayıf Yönler.....	105
3.8.6.3. Fırsatlar	106
3.8.6.4. Tehditler.....	108
SONUÇ	109
KAYNAKÇA.....	113
EK 1 – ANKET FORMU	124
ÖZGEÇMİŞ	127

TABLOLAR LİSTESİ

Tablo 1. 1 Türkiye'nin 2007 – 2018 arası LPE Sıralaması	36
Tablo 3. 1 Verilere Uygulanan Analizler	82
Tablo 3. 2 Katılımcı Firmaların Faaliyet Alanları	83
Tablo 3. 3 Firmaların Faaliyet Gösterdikleri Ülke ve Bölgeler.....	83
Tablo 3. 4 Firmaların Faaliyet Gösterdikleri Sektörler	84
Tablo 3. 5 Ulusal ve Uluslararası Firmaların Lojistik Hizmeti Verdikleri Sektörler	84
Tablo 3. 6 Firmaların Sağlamış Oldukları Lojistik Hizmetler.....	85
Tablo 3. 7 Ulusal ve Uluslararası Firmaların Sağlamış Oldukları Lojistik Hizmetler	86
Tablo 3. 8 Faaliyet Alanlarına Göre Firmaların Karşılaştıkları Lojistik Sektör Sorunlarının Karşılaştırılması.....	87
Tablo 3. 9 Güvenirlilik Analizi Sonuçları	88
Tablo 3. 10 Lojistik Sektör Sorunları Faktör Analizi Sonuçları.....	89
Tablo 3. 11 Normallik Testi Sonuçları	90
Tablo 3. 12 Ulusal ve Uluslararası Katılımcı Firmaların Lojistik Sektör Sorunları Kurumsal Altyapı Boyutu İçin ANOVA Testi Sonuçları	91
Tablo 3. 13 Kurumsal Altyapı Faktörünün Faaliyet Alanları Arası Tukey Testi Sonuçları	92
Tablo 3. 14 Ulusal ve Uluslararası Katılımcı Firmaların Lojistik Sektör Sorunları Mali Altyapı Boyutu İçin ANOVA Testi Sonuçları	92
Tablo 3. 15 Mali Altyapı Faktörü ve Faaliyet Alanları Arası Tukey Testi Sonuçları.....	93
Tablo 3. 16 Ulusal ve Uluslararası Katılımcı Firmaların Lojistik Sektör Sorunları Çevresel Altyapı Boyutu İçin ANOVA Testi Sonuçları	93
Tablo 3. 17 Çevresel Altyapı Faktörü ve Faaliyet Alanları Arası Tukey Testi Sonuçları	94
Tablo 3. 18 Ulusal ve Uluslararası Katılımcı Firmaların Lojistik Sektör Sorunları Donanım Altyapı Boyutu İçin ANOVA Testi Sonuçları	94
Tablo 3. 19 Donanım Altyapı Faktörü ve Faaliyet Alanları Arası Tukey Testi Sonuçları.....	95
Tablo 3. 20 Ulusal ve Uluslararası Katılımcı Firmaların Lojistik Sektör Sorunları Yazılım Altyapı Boyutu İçin ANOVA Testi Sonuçları	95
Tablo 3. 21 Yazılım Altyapı Faktörü ve Faaliyet Alanları Arası Tukey Testi Sonuçları.....	96
Tablo 3. 22 Hipotez Sonuç Tablosu	97
Tablo 3. 23 Firmaların Türkiye'nin Lojistik Üs olma Potansiyeline Yönelik Karşılaştıkları Lojistik Sektör Sorunları	98

Tablo 3. 24 Türkiye'nin Tek Yol Tek Kuşak Projesini Destekleyici Çalışmalarına İlişkin İfadeler.....	100
Tablo 3. 25 Tek Yol Tek Kuşak Projesi bağlamında Türkiye'nin lojistik üs olma potansiyeline ilişkin ifadeler.....	102
Tablo 3. 26 Güçlü Yönler.....	105
Tablo 3. 27 Zayıf Yönler.....	106
Tablo 3. 28 Fırsatlar.....	107
Tablo 3. 29 Tehditler.....	108



HARİTALAR LİSTESİ

Harita 2. 1 İpek Yolu Güzergâhları	42
Harita 2. 2 İpek Yolu Ekonomik Kuşağı ve Deniz İpek yolu Güzergâhı	58
Harita 2. 3 Traceca Projesi Güzergâhı	60
Harita 2. 4 Asya Ana Karayolları Projesi Güzergâhı	61
Harita 2. 5 Trans-Asya Demiryolu Projesi Güzergâhı	62
Harita 2. 6 Avrupa-Asya Ulaştırma Koridorları Karayolu Ağı	64
Harita 2. 7 Avrupa-Asya Ulaştırma Bağlantıları Demiryolu Ağı	65
Harita 2. 8 Marmaray Projesi Güzergâhı	66
Harita 2. 9 Bakü-Tiflis-Kars Demir Yolu Projesi Güzergâhı	68
Harita 2. 10 Trans Anadolu Doğalgaz Boru Hattı Projesi Güzergâhı	69
Harita 2. 11 Üçüncü Köprü Yavuz Sultan Selim Köprüsü Güzergâhı	71
Harita 2. 12 Kanal İstanbul Projesi Güzergâhı	72
Harita 2. 13 Avrasya Tüneli Geçiş Güzergâhı	74
Harita 2. 14 3 Katlı Büyük İstanbul Tüneli Projesi Güzergâhı	76

ŞEKİLER LİSTESİ

Şekil 1. 1 Uluslararası Taşımacılık ve Lojistik Altyapısının Temel Altyapı Dinamikleri	7
Şekil 1. 2 Tedarik Zinciri Akışı	30



KISALTMALAR LİSTESİ

ABD	:Amerika Birleşik Devletleri
AB	:Avrupa Birliği
AET	:Avrasya Ekonomik Topluluğu
ALTID	:Asya Kara Ulaşımı Altyapı Geliştirmesi
ATAŞ	:Avrasya Tüneli İşletme İnşaat ve Yatırım A.Ş
CACO	:Central Asian Cooperation Organization
ÇED	:Çevresel Etki Değerlendirmesi
EİT	:Ekonomik İşbirliği Teşkilatı
HGS	:Hızlı Geçiş Sistemi
IATA	:International Air Transport Organization
IMO	:International Maritime Organisation
KEİ	:Karadeniz Ekonomik İşbirliği
LPE	:Lojistik Performans Endeksi
MLA	:Multilateral Agreement
OGS	:Otomatik Geçiş Sistemi
TANAP	:Trans-Asya Demiryolu Projesi
TAP	:Trans-Adriyatik Boru Hattı
TCDD	:Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları
TRACECA	:Transport Corridor Europe-Caucasus-Asia
UIC	:L'union Internationale de Chemins de Fer
UNECE	:United Nations Economic Commission for Europe
WTO	:World Trade Organization
WCO	:World Customs Organization
TZY	:Tedarik Zinciri Yönetimi
SCP	:South Caucasus Pipeline
1PL	:Birinci Parti Lojistik
2PL	:İkinci Parti Lojistik
3PL	:Üçüncü Parti Lojistik

ÖZET

Günümüzde Asya ekonomileri dünya ekonomisi içerisinde yer alan ekonomilerin büyük çoğunluğuna sahip olamaya başladığı ve küresel ekonominin “Asyalaştığı” görülmektedir. Bu durumda Asya ülkelerinde üretilen ürünlerin Avrupa’ya en ucuz ve hızlı bir şekilde ulaştırılması büyük önem arz etmektedir. Bu bölgelerde ticaret hacminin artması sebebiyle Batı Asya'daki mevcut limanlar kapasite ve altyapı bakımından yetersiz kalmaktadır. Bu nedenle Asya ülkeleri farklı ve yeni ulaşım güzergâhları aramaktadırlar. Bu arayışlar neticesinde de İpek Yolu anlam ve önemini yeniden kazanmaya başlamıştır. Bulduğumuz çağ dolayısıyla ve günümüz teknolojisinin gelişmesiyle İpek yolu artık kara ipek yolu olmaktan çıkmış, deniz ipek yolu, demir ipek yolu, enerji ipek yolu, hava ipek yolu, kültür ipek yolu olarak anılmaktadır. Kesinlikle bilinmektedir ki; İpek Yolunun yeniden canlandırılması hem ülkelerin birbirleriyle bütün olmasını hem de ortak refaha ulaşmasını sağlayarak yeni ekonomik fırsatlar oluşturacaktır. Bu nedenle Türkiye Tek Yol Tek Kuşak Projesi kapsamında gereken tüm altyapı çalışmalarını yapmaktadır.

Bu çalışma üç bölümden oluşmaktadır. Birinci bölümde lojistik kavramı, lojistiğin tarihsel gelişimi, lojistiğin dinamikleri, lojistik prensipler ve lojistiğin unsurları incelenmiştir. İkinci bölümde İpek Yolu kavramı, İpek Yolunun tarihsel gelişimi, İpek Yolunun gelişme dönemi, İpek Yolunun gerileme dönemi, İpek Yolunun yeniden canlandırılması, Tek Yol Tek Kuşak Projesi ve Türkiye’de yapılan Tek Yol Kuşak Projesi’ni destekleyici çalışmalar anlatılmıştır. Üçüncü bölümde ise lojistik sektöründe faaliyet gösteren firmalar üzerinde anket çalışması yapılarak Tek Yol Tek Kuşak Projesine Yönelik Lojistik Firmaların yaklaşımlarını ortaya çıkarılması, sektörde faaliyet gösteren firmaların Tek Yol Tek Kuşak Projesinden beklentilerinin belirlenmesi ve Türkiye lojistik sektöründe yaşanan sorunların tespiti amaçlanmıştır. Elde edilen bulgular doğrultusunda faktör analizi, ANOVA testi, ve Türkiye’nin lojistik üs olma potansiyelinin SWOT analizi yapılmıştır.

Anahtar Kelimeler: Tek Yol Tek Kuşak Projesi, Yeni İpek Yolu Projesi, Modern İpek Yolu Projesi, Lojistik, Lojistik Üs.

SUMMARY

**IN THE CONTEXT OF THE ONE BELT ONE ROAD PROJECT DETERMINATION
OF THE POTENTIAL OF TURKEYS TO BE LOGISTICS BASE: AN ANALYSIS OF
MULTI DIRECTIONAL**

Nowadays, it is seen that Asian economies have started to have the majority of economies in the world economy and the global economy has turned to Asia. In this case, it is of great importance that the products produced in Asian countries are delivered to Europe in the cheapest and fastest way. Due to the increase in trade volume in these regions, the existing ports in West Asia are insufficient in terms of capacity and infrastructure. For this reason, Asian countries are looking for new and different transportation routes. As a result of these searches, the Silk Road has begun to regain its meaning and importance. As a result of development of today's technology, the silk road is no longer just the land silk road, therewithal it is known as the sea silk road, the iron silk road, the energy silk road, the air silk road and the culture silk road. It is certainly known that; The revitalization of the Silk Road will create new economic opportunities both that countries are integrated with each other and to achieve common prosperity. Therefore Turkey has been making all the necessary infrastructure work in the context of One Belt One Road Project.

This study consists of three parts. It was examined the concept of logistics, historical development of logistics, dynamics of logistics, logistics principles and elements of logistics in the first chapter. It is explained the Silk Road concept, the historical development of the Silk Road, the growth period of the Silk Road, the decline period of the Silk Road, the revitalization of the Silk Road, the One Belt One Road and the supportive studies of the One Belt One Road Project in Turkey in the second chapter. It is intended the survey of companies operating in the logistics sector to reveal the approach of the Logistics Companies for One Belt One Road Project, determination of the expectations of the firms operating in the sector from the One Belt One Road Project and Identification of problems experienced in the logistics sector in Turkey in the third chapter. Based on the findings, It is made factor analysis, ANOVA test, and SWOT analysis of the potential of Turkey's logistic base.

Keywords: One Belt One Road, New Silk Road Project, Modern Silk Road Project, Logistics, Logistics Base.

ÖNSÖZ

Bu çalışmanın her aşamasında; konunun tespit edilmesi, planlanması ve değerlendirilmesinde düşünceleri ile destek veren ve programın serbestçe oluşturmasını sağlayan tez danışmanım Dr. Öğr. Üyesi Hüseyin TOPUZ'a savunma jüri üyelerim Prof. Dr. Mustafa Zihni TUNCA'ya ve Doç. Dr. Halil ÖZEKİNCİ'ye teşekkür ederim. Ayrıca çalışmamın her aşamasında benimle tüm zahmetleri paylaşan eşime hayatımın her aşamasında maddi ve manevi desteklerini esirgemeyen aileme, fikir alışverişinde bulunduğumuz yüksek lisans arkadaşlarıma, yardımlarını esirgemeyen değerli hocalarıma teşekkürü borç bilirim.



GİRİŞ

İpek Yolu, 2000 yıldan beri Asya'yı Avrupa'ya bağlayan bir ticaret yolu olmakla beraber bu coğrafyada yaşayan dinlerin, kültürlerin ve ırkların izlerini taşımakta ve mükemmel bir kültürel ve tarihsel çeşitlilik sunmaktadır. İpek Yolu'nun güzergâhında bulunan ülkelerde ekonomik hareketlilik, şehirlerde meydana gelen canlılıkla birlikte buralardaki medeniyetlere büyük gelişim sağlamıştır. Coğrafi Keşiflerin başlamasıyla beraber ekonomik güç Atlantik Okyanusu'nun ortasına kaymış ve İpek Yolu önemini yitirmiştir.

Günümüzde hızla gelişen ve halen de gelişmeye devam eden bilgi teknolojileriyle birlikte lojistik faktörü oldukça önem kazanmıştır. Tarihsel gelişim içinde küreselleşmenin ve sanayi devrimi lojistiğinin ortaya çıkmasına kadar sadece askeri alanda sınırlı kalan lojistik kavramı sanayi devrimi ve küreselleşmenin ortaya çıkışından itibaren hayatımıza hızla girmiştir. Özellikle son yıllarda adından çok bahsedilen lojistik kavramının adı ve değeri hızla artmış ve rekabetçi piyasada şirketlerin yeni gözdesi haline gelerek yeni pazarlara ulaşmayı hedefleyen şirketlerin gözdesi olmuştur. Dünya ekonomisi içinde yer alan ekonomilerin oranlarına baktığımızda Asya ekonomilerinin giderek bu oranın büyük çoğunluğuna sahip olmaya başladığını gördüğümüz bir zamanın içinde yer almaktayız. Yaşanan bu dönüşüm ve küresel ekonominin asyalaştığı bu dönemde üretilen ürünlerin Avrupa pazarlarına en hızlı, en ucuz ve en sorunsuz bir şekilde ulaştırılması çok büyük bir öneme sahiptir. Batı Asya'da yer alan limanların altyapıları ve kapasite yeterliliği artan ticaret hacmi neticesinde yetersiz düzeyde kalmıştır. Bu durumda yeni lojistik güzergâhları arayışına sebep olmuştur. Bu arayışlar neticesinde İpek yolu anlam ve önemini yeniden kazanmaya başlamıştır. İpek yolunun kazandırdığı gelişmeler arasında; kıtalar arası koridorlar, oluşturan yeni otobanlar, asıl hatları demir yolu olmakla birlikte uçan trenler, hızlı yük taşıma araçları, hızlı trenler, nükleer ve endüstriyel tesisler, merkezi ve tekno kentler, lojistik köyler ve bunun neticesinde kombine taşımacılık alternatifleri yer almaktadır. İpek yolunun yeniden canlandırılmasına yönelik yapılan Çin'in ev sahipliğindeki Rusya, İran, Kazakistan, Kırgızistan, Özbekistan, Azerbaycan, Türkiye ve Avrupa Ülkelerini yakından ilgilendiren bu büyük çaplı proje ülkemizde Yeni İpek Yolu Projesi, Modern İpek Yolu Projesi ve Tek Yol Tek Kuşak Projesi gibi isimlerle ifade edilmektedir. Bu çalışmada Tek Yol Tek Kuşak Projesi olarak ifade edilmektedir.

Asya ve Avrupa ticaret yolu bağlantı görevini gören Türkiye Tek Yol Tek Kuşak Projesi gelişmelerinin içerisinde yer almaktadır. Türkiye bu fırsatın içinde bulunduğu için bu durumdan istifade etmek istemektedir. Türkiye Tek Yol Tek Kuşak Projesi kapsamında elinden gelen gayreti ve azmi göstererek bu bağlamda gereken altyapı çalışmalarını yapmaktadır. Bu araştırmada Türkiye'nin Tek Yol Tek Kuşak Projesi için yaptığı ve yapmakta olduğu çalışmalara da değinilmiştir. Aynı zamanda Ulusal ve Uluslararası ölçekte çalışan lojistik firmaların anket formunda yer alan ifadelere belirtmiş oldukları katılım dereceleri yardımıyla karşılaştıkları lojistik sektör sorunları boyutlarına ilişkin bir farklılık olup olmadığının tespiti ve Tek Yol Tek Kuşak Projesine Bağlamında Türkiye'nin lojistik üs olma potansiyelinin güçlü ve zayıf yönlerinin, fırsat ve tehditlerinin tespiti amaçlanmıştır Bu doğrultuda çalışmanın birinci bölümünde lojistik sektörünün kavramsal boyutu, ikinci bölümde Tarihi İpek Yolu, Tek Yol Tek Kuşak Projesi ve üçüncü bölümde ise araştırmanın yöntemi ve elde edilen bulgular anlatılarak çalışma sonuca bağlanmıştır

BİRİNCİ BÖLÜM

LOJİSTİĞİN KAVRAMSAL BOYUTU

Uluslararası ticaret içerisinde önemli bir yere sahip olan lojistik; tedarik zinciri yönetimi, uluslararası ticaret ve bunlar için gerekli olan kaynakların yönetimi kavramlarıyla beraber değerlendirilmektedir. Ürünlerin, kişilerin ve bilgi akışının sağlanması olarak kabul edilmekte, değerler zinciri, ulaştırma ekonomisi, dağıtım planlaması vb. kavramlarında tartışılmasının kaynağını oluşturmaktadır¹.

Lojistik sektörü, özellikle son yıllarda adından çok bahsedilen bir kavram olmuş ve büyüyen bir pazar ağına sahip olmasıyla da yerli ve yabancı şirketlerin kullanımını ve yatırım yapılabilmesi açısından da ilgileri üzerine çekmeyi başarmıştır. Yani küreselleşen sektörde lojistik kavramının adı ve değeri hızla artmış ve rekabetçi piyasada şirketlerin yeni gözdesi haline gelerek yeni pazarlara ulaşmayı hedefleyen şirketlerin gözdesi olmuştur².

1.1. Lojistiğin Tanımı

“Lojistik sözcüğünün kökeni eski Yunanca λόγος (logos) sözcüğüne uzanır ve λογιστικός(logistikos) hesap kitap yapma bilimi anlamına gelmektedir”³. Başka bir uzmana göre: “Lojistik kavramı, ilk olarak 1840 yılında Fransız Akademisi tarafından taşımacılık şekillerini birleştiren ve koordine eden anlamına gelen “logistique” olarak tanınmıştır”⁴. İlk çağlardan bu yana hatta daha da eskilerden beri yaşamını sürdüren lojistik kapsadığı çevre ve yüklenen anlamlar bakımından farklı kaynaklarda farklı tanım, sözcük ve yaklaşımlarla ifade edilmekte ve bu anlamda tanımlamalar yapılmaktadır⁵. Başka bir ifade de lojistik; “üreticinin üreticisinden, müşterinin müşterisine kadar bir zincirde, doğru malzemenin doğru zamanda bulundurulmasını sağlayan faaliyetlerin tümü”⁶ olarak tanımlanmıştır. Tüketicilerin talep ve ihtiyaçlarını karşılamayı hedef alan lojistik; ilerleyen teknoloji ve inovasyon, küreselleşen dünyamız ve tüketicilerin artan bilinci ile birlikte şekillenen bir sektör haline gelmiştir. Böyle bir durumda da işletmelere, değişimleri ve yenilikleri yakından takip etme ihtiyacı ve zorunluluğu doğmaktadır⁷.

¹ Aydın,2008: 3.

² Babacan, 2003: 8.

³ Çağlayanırnak, 2015: 5.

⁴ Tekin vd.,2005: 115-129.

⁵ Akbulut, 2012: 7.

⁶ Kanalcı, 2005: 28.

⁷ Gülenç ve Karagöz, 2008: 73.

Lojistik kavramının sözlüklerde pek çok tanımına rastlanabilir. Bunların içinde en çok kabul edilen tanımlardan biri; tüketicilerin ihtiyaç duyduğu malzemelerin ilk halinden son durumuna kadar her türlü hammadde, işçilik, yarı mamul, bitmiş ürün ve servis edilmesiyle ilgili tüm bilgilerin verimli bir şekilde akışını ve depo edilmesini sağlamak için gerçekleştirilen plan-program, denetim ve kontrol aşamalarının tümü lojistik olarak adlandırılır⁸. Türk Dil Kurumu tarafından 1974 yılında hazırlanan Türkçe sözlükte ise; “lojistik, savaşta veya askerî bir yürüyüşte yol, haberleşme, sağlık, ikmal gibi hizmetleri sağlayan strateji bölümü; lojistik (mantık)” olarak tanımlanmıştır⁹.

Tarihsel gelişim içinde lojistik, küreselleşmenin ve sanayi devrimi lojistiğinin ortaya çıkmasına kadar sadece askeri alanda sınırlı kalırken sanayi devrimi ve küreselleşmenin ortaya çıkışından itibaren hayatımıza hızla girmiştir ve lojistik kavramı bu süreçle bir nevi dönüm noktasını yaşamıştır. Genişçe bir alana yayılmış olan ve çok sayıda hizmet ve uğraşı içinde bulunduran lojistik kavramı basit ve anlaşılabilirliği kolay bir ifade ile; doğru ve eksiksiz malzemenin, doğru zamanda ve doğru mekana, doğru bir fiyatla ulaşması olarak ifade edilebilir. Çok geniş bir sahaya yayılan ve birçok hizmeti içinde barındıran lojistik kavramını kolay anlaşılabilir diğer bir ifadeyle; “doğru malzemenin, doğru miktarda, doğru yere, doğru zamanda, doğru durumda, doğru fiyatla ulaşması”¹⁰ diyerek tanımlamak mümkündür. Lojistiğin en temel amaçlarından biri; en düşük maliyetle müşterinin en çok fayda sağlayacağı bir hizmet sunmaktır.

Lojistik: İşletme içerisinde ürün ve haberleşme akışını bozmadan, belirli bir plan ve denetim dâhilinde istenilen malzemenin üretim sahasında hazır hale getirilmesi sürecini oluşturur. Bu anlamda ürünlerin gerek aynı üretim binası içerisinde gerekse farklı fabrikalar arasındaki hareket akışını kapsamaktadır¹¹. Askeri alandaki lojistik kavramı ise, savaş öğelerine, plan ve programlı bir şekilde ihtiyaç duyulan bütünleme malzemeleriyle çalışma desteğini karşılamak için yapılan faaliyetlerdir. Bu doğrultuda lojistik, ordunun araç, gereç ve malzeme desteğinin tedarik edilmesinde kullanılmaktadır. Askeri alanda daha yaygın kullanılan lojistik kavramı; uzun vadede milletin genel refah düzeyini yukarılara çıkarmak, malzemelerin ilk kaynağından son kullanıcılarına ulaşmalarını planlamak ve programlamak, lojistik ve depolama işlemlerini gerçekleştirmek, organize etmek ve bu süreci kaliteli ve en kısa sürede gerçekleştirmektir¹².

⁸ Bulut ve Deran, 2008: 326.

⁹ Çekerol, 2013: 4.

¹⁰ Biçer, 2007: 3,4.

¹¹ Daşkan, 2016a:1-14.

¹² Çancı ve Erdal, 2009: 24-35.

1.2. Lojistiğin Tarihsel Gelişimi

Lojistik kelimesinin tarihine baktığımızda “ilk kullanımı her ne kadar askeri alanda olsa da lojistik faaliyetler ilk insanların avlandıktan sonra avlarını ve yiyeceklerini ileride tüketmek üzere işlemesi ve depolaması ile başlamıştır”¹³. Avladıkları hayvanlar dışında bazı hayvanları da mallarını ve kendilerini taşımak için kullandılar. Daha sonraki zamanlarda tekerleğin icat edilmesiyle taşımacılık geliştirildi ve günümüzde mallar ve insanlar denizyolu, demiryolu, hava yolu ve karayollarıyla, motorlu taşıtlar vasıtasıyla taşınabilir hale geldi. Dolayısıyla günümüzde lojistik diye tanımlanan bu alandaki ilk buluş tekerleğin icadıdır¹⁴. Sonradan at ve inek gibi hayvanlarla çekilen yük ve insan taşıyan arabaların altına iki tekerlek yerleştirilmiş ve bu arabalara çelik süspansiyonlar yerleştirilerek yüklerin ve insanların sarsıntıdan daha az etkilenmesi sağlanmıştır. Yapılan tüm bu gelişmeler günümüz çağına kadar yenilenmeye devam etmiştir¹⁵. Göçebe hayatın varlığı, Kavimler Göçü, İpek ve Baharat Yolu gibi ticari güzergâhların bulunması gibi tarihe yön veren olaylar, sivil hayatta lojistiğin aktif olarak kullanıldığını gösterir. Sanayi devrimi ile beraber küreselleşen ticari faaliyetler gelişen ve genişleyen pazarlar sonucunda lojistik önemli hale gelmiştir. Üretim arttığı için yeni pazarlar keşfedilmiş ve lojistiğin gelişmesi ve geliştirilmesi kaçınılmaz hale gelmiştir¹⁶.

İşletmelerin ticari lojistik faaliyetlerini daha kolay, daha hızlı, daha olumlu hale getiren ve nakliye için çok uygun olan konteynerlerin tanıtılması işletmeler için en önemli dönüm noktası olmuştur¹⁷. Lojistik faaliyetlerinin sağlıklı bir şekilde sürdürülebilmesi için, depo planlaması ve depo tasarımı önemliydi. Ayrıca depoya giriş çıkışın belgelere kaydedilmesi ve resmileştirilmesi de önemliydi¹⁸.

Ancak bu süreç oldukça zaman kaybına yol açıyordu. Ancak bilgisayarlar ve internet ortamı hayatımıza girdikten sonra bu süreç çok daha fazla azaldı. Artık depoya giriş çıkışlar küçük makinelerle kaydediliyor. Daha da ötesi ürünlerin depoda tutulması yerine küçük hard disklere kaydedilip tedarikçi firmadan doğrudan tüketiciye ulaştırılıyor¹⁹. Yani ürünlerin tüketiciye ulaşması için bir depoya ihtiyaç duyulmadan daha hızlı ve verimli şekilde tüketicinin kullanımına sunulmuş hale geliyor²⁰. Bununla birlikte alışveriş hızlandı ve

¹³ Yılmaz, 2015; 34.

¹⁴ www.britannica.com (erişim tarihi:20.11.2017)

¹⁵ Akbulut, 2012: 18.

¹⁶ Şekkeli, 2016: 3.

¹⁷ Uslusoy 2014: 5.

¹⁸ Mamadiev, 2007: 10-30.

¹⁹ Bowersox ve Closs,1996: 14-25.

²⁰ DeBoer,1992: 95-105.

tüketici mağaza mağaza dolaşmak yerine internet üzerinden çok daha kısa bir sürede siparişini veriyor ve adresine kadar ürünü alabiliyor²¹.

1900'lerin başlarında, tarımsal ürünlerin taşınması ile birlikte lojistik, bir bilim dalı olarak dikkatleri üzerine çekmeye başlamıştır²². 1950-1960'lı yıllarda, lojistik genel olarak dışa dönük taşıma faaliyetlerini içeren bir sistem olarak algılanmaktaydı. Bu bakımdan işletme maliyet kalemlerini olumlu-olumsuz etkileyen bir unsur olarak değerlendirilmekteydi. Bundan dolayı, lojistiğin bilimsel olarak tartışılmasına yönelik çabalar öncelikle taşımacılık ve fiziksel dağıtım faaliyeti ve bunu parasal yönü üzerinden yürütülmeye başlandı²³.

Bu tarihlerden itibaren ekonomik ve teknolojik ihtiyaçlar hızla değişmiş ve lojistiğin tüm faaliyetlerini derinden etkileyen ve değiştiren yeni oluşumlar ortaya çıkmıştır. 1970'li yıllarda ekonomik belirsizliklerden dolayı durağanlaşan lojistik sektörü 1980'li yıllarda bilgi teknolojilerdeki gelişmeler ve yeniliklerle birlikte durağanlaşmadan kurtularak önemini daha da artırmıştır. Günümüzde de halen devam eden bu bilgi teknolojileriyle birlikte lojistik faktörü çok önemli bir yere sahiptir. 1990'lı yılların başında gerçekleşen Körfez Savaşı lojistiğin dönüm noktası halini aldığı, önemini bir kez daha vurguladığı bir hal almıştır. Hatta bazı uzman ve bilim adamlarına göre körfezde yaşanan bu savaşın bir lojistik savaşı olduğudur. 1990'lı yıllarda küreselleşmenin hız kazanması firmalar arasında daha fazla ithalat ve ihracat rekabeti oluşturmuştur. Bu nedenle lojistik, hem maliyet hem de vakit unsurları firmaların pazarda yer alabilmeleri açısından önemli bir hale gelmiştir. Bu sebeple firmalar rekabetçi ortamda yaşamlarını sürdürebilmek için lojistiğe önem vermişlerdir²⁴.

II. Dünya Savaşı sırasında gerçekleşen askeri gelişmeler ticari lojistiğin başlangıcı olarak ifade edilmektedir. Lojistiği bilimselleştiren II. Dünya Savaşı'nda ordu, silah, araç ve gereçlerini hızlı bir şekilde hareket ettirilebilip daha uzak mesafelere ulaştırabilmek, savaşan ülkeler için başarının kilit noktası haline gelmiştir. Daha sonrasında lojistiğin rekabet avantajı sağlayan unsurlar olarak lojistik uygulamalarında standartlaştırılma, süreç optimizasyonu ve toplam maliyet yönetimi gibi konular uygulamacılar tarafından kabul edilmiştir. 2000 yılı ve sonrası yıllarda, bilgi teknolojilerinin etkin rol oynadığı, gerçekleştiren birçok lojistik faaliyette gelişmiş bilgi teknolojilerinin kullanılmasıyla stratejik tedarik zinciri görüşü giderek yaygınlaşmıştır²⁵.

²¹ Mason, vd. 2003:141-159.

²² Sezgin, 2008: 22.

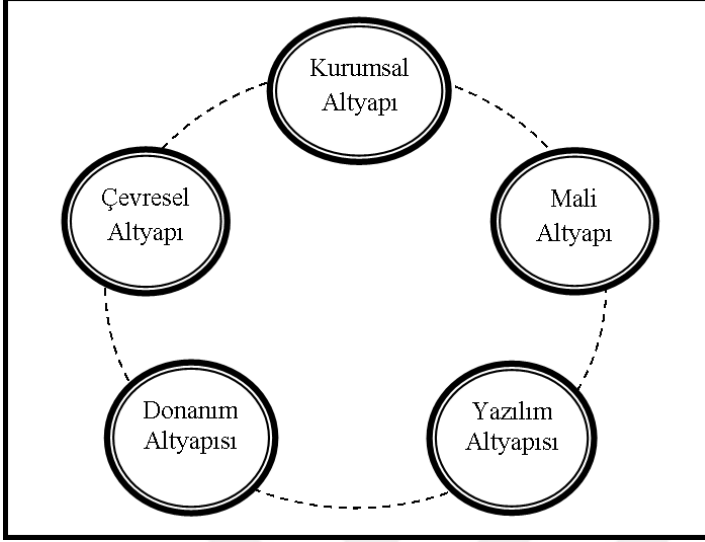
²³ Brewer, 1963: 10-15.

²⁴ Derici, 2015: 25-36.

²⁵ Çekerol, 2013: 7.

1.3. Lojistiğin Dinamikleri

Lojistiğin dinamikleri; kurumsal altyapı, mali altyapı, çevresel altyapı, donanım altyapısı ve yazılım altyapısı olmak üzere beşe ayrılmaktadır. Lojistiğin dinamiklerinin tümü Şekil 1.1’de belirtilmiştir.



Şekil 1. 1 Uluslararası Taşımacılık ve Lojistik Altyapısının Temel Altyapı Dinamikleri

1.3.1. Kurumsal Altyapı

Globalleşen dünya bünyesinde ülkeler arası ticaretin artması ve gelişmesi ürün ve hizmet ticaretinin kolaylaştırılması ile mümkündür. Bu ülkeler ticarete bakış açılarını yerel anlayıştan daha çok küresel anlayışa çevirmek durumundadırlar. Denizyolu, havayolu, demiryolu ve karayolu eşya taşımacılıklarının uluslararası düzenlemeleri bir takım orta ve büyük ölçekli firmalar tarafından yapılmaktadır. Türkiye’de ise bu durumu konu alacak kurum ve kuruluşlar 2000’li yıllardan beri planlı ve programlı bir şekilde kamu ve özel sektörler arasında iş birliği yapmaktadır.

Küresel altyapıyı şekillendiren en önemli faktörlerden biri sınırların ortadan kaldırılarak küresel ticaretin artırılmasıdır. Ticaretini geliştirmeyi amaçlayan ülkeler ürün ve hizmet ticaretinde kolaylaştırma yoluna gitmektedirler. Bu faaliyetlerin başında ihracat, ithalat ve transit geçişlerin yeniden düzenlenmesi ve gümrük rejimlerinin kolaylaştırılması gelmektedir. Lojistik sektörü daha çok uluslararası mevzuatlarla düzenlenmektedir. Uluslararası Havayolu Taşımacılığı Örgütü (IATA-International Air Transport Organization), Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO-International Maritime Organisation), Uluslararası Demiryolu Birliği (UIC-L’union Internationale de Chemins de Fer), Dünya Ticaret Örgütü (WTO-World Trade Organization) ve Dünya Gümrük Örgütü (WCO-World Customs

Organization) vb. gibi kurumlar sektörü ilgilendiren uluslararası mevzuatların ortaya çıkışında rol oynamaktadır²⁶.

1.3.2. Mali Altyapı

Ekonomik güç uluslararası pazarlarda rekabet edebilmek için önem arz etmektedir. Bu sebeple henüz gelişmekte olan ülkelerin sektörde var olabilmesi oldukça zordur. Kamu sektöründe kaynak yaratımı özel sektörde ise faaliyet tablolarının güçlü olması lojistik dinamiklerinden mali altyapı unsurunu etkilemektedir. Kamuda yapılan yasal düzenlemelerin lojistik sektörünü destekleyici yönde kolaylaştırıcı olması mali altyapı unsuru için önemlidir. Özel sektörde ise mali altyapıyı etkileyen kalemler; araç sahipliği, altyapı yatırımları, yüksek finansal giderler vb. gibidir²⁷.

1.3.3. Çevresel Yapı

Dünyada artan iletişim kanalları ve ülkeler arasında kalkan sınırlar neticesinde birçok çevresel sorunları da ortaya çıkarmıştır. Tüm dünyada geliştirilmeye çalışılan çevre bilincine yönelik yapılan çalışmalarda gerekli ilerleme sağlanamamıştır. Çeşitli taşımacılık türlerinde yapılan ulaştırma metotlarında kullanılan yakıtlar çevre dostu olsalar dahi birtakım atıkların oluşumuna neden olmaktadır. Bu durum lojistiğin dinamiklerinden olan çevresel altyapı unsurunu olumsuz etkilemektedir.

Yaşamlarını zor şartlar altında idame ettirmeye çalışan firmalar rekabetçi piyasadaki lojistik faaliyetlerini maliyet, performans ve vakit unsurlarını dikkate alarak altyapı kurmaları beklenmektedir. Bu bağlamda Çevre bilincini konu alan kanun ve yönetmelikler oluşturulması, çevre kirliliğine neden olan karayolu taşımacılığının yerine yeni taşıma alternatiflerinin oluşturulması gerekmektedir²⁸.

1.3.4. Donanım Altyapısı

Tedarik zinciri içerisindeki araç, gereç ve hammaddenin işlenerek ürün haline getirilmesi ve sonrasında nihai tüketiciye ulaştırılması aşamaları lojistiğin dinamiklerinden donanım altyapısı unsuruyla sağlanmaktadır. Bu aşamaların tamamı aynı zamanda lojistiğin aşamalarını da oluşturmaktadır. Lojistik işlemlerin somut unsurları donanım altyapısının

²⁶ Erdal ve Demirkol'dan aktaran Daşkan, 2016b: 46-48.

²⁷ Koban ve Keser 2008: 88.; Demir, 2008 : 25.

²⁸ Uluslararası Taşımacılık ve Lojistik Hizmet Üretenleri Derneği, 2007: 4-7.

unsurlarıdır. Donanım altyapı unsurlarına örnek olarak; çekici, kamyon, liman, gemi, tersane, uçak, havalimanı, vagon, raylı sistem vb. araç, gereç ve ekipmanlar verilmektedir²⁹.

Donanım unsuru hammaddenin işlenmesi, fiziksel fonksiyonunun başkalaştırılarak ürün haline getirilmesi ve son müşteriye ulaştırılmasındaki tüm tedarik sürecindeki somut araç ve gereçleri temsil etmektedir. Lojistik sektörünün somut unsurlarına³⁰;

- Kara yolu taşımacılığında römork, tır, kamyon, treyler gibi
- Havayolu taşımacılığında havaalanları, uçak, konteyner, hava ulaştırma araçları gibi
- Demir yolu taşımacılığında; vagon, tren ve raylı sistemler gibi
- Deniz yolu taşımacılığında; dökme yük araçları, tanker gibi,
- Boru hattı taşımacılığında; özel alaşımli borular ve istasyonlar gibi unsurlar örnek verilebilmektedir.

1.3.5. Yazılım Altyapısı

Lojistiğin dinamiklerinden olan büyük çaplı e-lojistik işlemlerinde kullanılan bilgi ve iletişim teknolojilerini içine alan unsur yazılım altyapısı olarak adlandırılmaktadır. Günümüzde çabucak gelişen ve büyüyen bilişim teknolojileri sayesinde talep edilen ürüne ulaşmak her gün her saat mümkündür. Lojistik sektörünün gelişiminde yazılım altyapısının yani bilişim teknolojilerinin geliştirilmesi önem arz etmektedir. Yazılım altyapısı bağlamında araç takibi, konum belirleme, otomasyon, mobil iletişim ve kare kod gibi sistemlerden yararlanılmaktadır. Lojistik hizmet faaliyetlerinde profesyonel sistemlerden yararlanılması firmalara siparişlerin kolaylıkla takip edilmesi ve izlenmesi, yapılan işlemlerin ve evrakların elektronik ortamda standart bir format üzerinden gerçekleştirilmesi, dağıtılacak veya toplanacak ürünlerin etkili bir şekilde planlaması, zaman tasarrufu ve kolay iletişim imkânı sağlamaktadır³¹.

1.4. Lojistik Prensipler

Lojistik prensipleri gerekli faaliyetlerin planlanması ve faaliyete konulması konusunda rehber görevi görmektedir. Bunlar; ekonomik olma, standartlık, elastikiyet, yeterlilik, izlenebilirlik, sadelik, koordinasyon ve planlamadır. Lojistik hizmet sağlayan firmalar sistemlerinde sağladıkları lojistik hizmetlerin belli bir standardının olması, masraflarını en aza indirerek ekonomide olduğu gibi en az kaynakla sonsuz ihtiyaçların karşılanması, fazla stok

²⁹ Say, 2015: 37.

³⁰ Erdal ve Demirkol'dan aktaran Daşkan, 2016b: 47-50.

³¹ <http://www.lojistik.net/lojistik/demiryolu/lojistikte-yazilim-cagi1311942836h.html> (erişim tarihi:12.11.2018).

yerine karşılanabilir ve sürdürülebilirliğin temel alınması, değişen koşullara ve durumlara karşı uyum sağlayabilecek bir organizasyonda olması, karmaşık yapıdan ziyade kaynakları etkin kullanabilmek adına sadeliğin esas alınması, sorunların erkenden tespit edilip çözülmesi adına bilgi iletişim teknolojilerinin etkin kullanılarak operasyonun durum, miktar, zaman ve yer bakımından izlenebilir olması, lojistik uygulamacılar ile müşteriler arasında koordinasyonun sağlanması ve lojistik operasyondaki sürecin önceden planlanması, gerçekleşen ile planlanan arasındaki farkların belirlenmesi ve süreçteki gerekli iyileştirilmelerin yapılması lojistik prensipleri arasında yer almaktadır³².

1.5. Temel Lojistik Faaliyetleri

Lojistiğin temel faaliyetleri talep yönetimi, müşteri ilişkileri yönetimi, sipariş yönetimi, tedarik/satın alma, paketleme/ambalajlama, elleçleme, depolama, gümrükleme, fiziksel dağıtım başlıkları altında incelenmektedir.

1.5.1. Talep Yönetimi

Talep tahmini, gelecek zamanda hangi ürüne ne kadar talep geleceğini ve hangi tüketicinin hangi seviyede servise ihtiyaç duyacağını belirlemesidir³³. Talep tahmini, “üretilecek ürünün saptanması, üretilmesi gereken ürün miktarı ve ürüne olan talebin zamanı gibi tahminlerden oluşmakta ve şirketlerin üretim seviyelerinin belirlenmesini” sağlamaktadır³⁴. Firmalar gelecek dönemlerde üretim faaliyetlerinin planlayıp programlarken olarak üretilmesi gereken miktarı yani talep edilen miktarı belirlemek durumundadır. Hammadde, makine, yedek parça, yarı mamul, yatırım ve insan gücü ihtiyaçlarının belirlenmesinde temel görev, talep tahminleridir³⁵.

Hangi üründen ne kadar üretileceği, müşterilerin bu ürüne isteklerin çoğunlukla hangi tarihlerde olacağına dair ihtimallerin tespiti talep tahminleriyle yapılmaktadır. Talep tahmini faaliyeti, dört aşamada gerçekleşir³⁶. Bu aşamalar; bilgilerin toplanması, talep tahmini sürecinin belirlenmesi, talep yönetiminin belirlenmesi ve hata tartımının yapılması, tahmin sonuçlarının geçerlilik derecesinin belirlenmesidir.

³² Milli Eğitim Bakanlığı, 2011a: 7-8.

³³ Bowersox ve Closs,1996: 102.

³⁴ Bamyacı, 2008: 16.

³⁵ Kobu, 2010: 23-54

³⁶ Tanyaş ve Başkak 2006: 35-57.

1.5.2. Müşteri İlişkileri Yönetimi

Günümüzde firmalar bakımında en önemli unsurlardan biri olan müşteri hizmetleri; sipariş yönetimi, satış sonrası hizmetler ve talep planlaması gibi hizmetlerden oluşmaktadır. Şirketin müşterilerine, elemanlarına ve pazardaki varlığına direkt etki yapan müşteri ilişkileri yalnızca satış öncesi değil satış esnasında ve satış sonrasında da gereken hizmeti sağlamaktadır³⁷. Dolayısıyla lojistik sektöründeki en önemli unsur müşteri hizmetleridir.

Lojistik müşteri hizmeti, üreticilerin ve satıcıların verdikleri güven duygusunu korumak için tüketicilere sağladıkları değerler karması içinde önemli bir faktördür. Mevcut tüketicilerin mutluluğunu devam ettirmek için bir takım faaliyeti içerir. Bununla birlikte, kaybedilen bir müşterinin tekrardan kazanılması, bir müşterinin korunmasından daha pahalı olması, durumun önemini vurgular.

Lojistik yönetimde müşteri hizmetleri önemli bir fonksiyon olmakla beraber temel amacı ilk seferde tüm süreci doğru bir şekilde ilerletebilmektir. Siparişin alınmasından teslim edilmesine kadar geçen sürede yapılan işlemlerin doğruluğu ve güvenilirliği, hizmetin kalitesi, malzeme tanımının yapılması, dokümantasyon işlemleri, depolama, güvenilir taşıma hizmetinin sunulması, geri dönen malların değerlendirilmesi, müşteri istek ve şikayetlerinin değerlendirilmesi tüketici ile yakın bir ilişki kurulmasına neden olur. Böylece verilen hizmetin güvenilirliği ve kalitesine göre tüketicinin zihninde şirkete ait bir konumlandırma doğacaktır. Müşteri memnuniyetini kazanabilmek adına bu süreçlerin kalitesinin en yukarıya çıkarılması ve tüketicinin güveninin oluşturulması gerekmektedir.

Lojistikte başarılı olabilmenin önemli bir aşaması da tüketici ihtiyaç ve beklentilerinin anlaşılabilmesidir. Tüketici ara sıra bazı değişiklikler yapmak isteyebilir. Bu durumda sahip olunan bilgi, eğitim ve beceri ile istenilen değişikliklere karşı hazırlıklı olabilmek ve çözüme zamanında ulaşmak gerekir. Aksi takdirde müşteri kaybı ortaya çıkar ve bu kaybı tekrardan kazanmak oldukça zaman ve sabır ister.

1.5.3. Sipariş Yönetimi

Sipariş yönetimi, siparişin tüketiciden alınmasından, hazırlanıp tüketiciye ulaştırmasına kadar olan aşamalarının yönetilmesi olarak tanımlanabilir. Tipik bir sipariş sürecinde şu basamaklar gerçekleşir³⁸;

- Tüketicinin siparişte bulunması,
- Siparişin alınarak sipariş kayıt sistemine eklenmesi,

³⁷ Bamyacı, 2008: 15.

³⁸ Lambert vd., 1998: 77.

- Verilen siparişin hazırlanması,
- Siparişin paketlenmesi,
- Siparişin müşterinin kullanımına sunulmak üzere gönderilmesi.

Ayrıca sipariş yönetimi tüketicinin yapmış olduğu sipariş komutu ile birlikte harekete geçmektedir. Sipariş bilgisinin akışı bütün operasyonun maliyeti ve etkinliği üzerinde direkt bir etkiye sahiptir. Hatalı veya yavaş iletişim kurulması; tüketici kaybına, fazla stok oranına, depolama maliyetlerine, nakliye maliyetlerine neden olmaktadır. Sipariş izleme ve bilgi sistemi, lojistik ve firma yönetimi bilişim sistemi için gerekli yapıyı oluşturmaktadır. Satış bilgisi izleme ve izlemenin de ötesinde bilgi sistemleri bir karar destek sistemi olmaktadır. Böylece gerek lojistik gerekse firma bakımından karar vericilerin daha iyi kararlar vermesini sağlamaktadır.

1.5.4. Tedarik/Satın Alma

Tedarik bir hammadde ve malzemenin, ürünün veya hizmetin tedarik edilmesi, onun bir şekilde elde edilmesi, sipariş sistemine dâhil edilmesi anlamına gelir³⁹. Tedarik farklı şekillerde olabilir ama en yaygın olanı satın almadır. Lojistikte satın alma tedarik zincirinde ihtiyaç duyulan hammadde ve malzemenin temin edilerek yarı mamulün veya hazır parçanın elde edilmesinde gerçekleştirilen tüm işlemlerdir.

Satın alma fonksiyonunun firmalara olan etkileri; mali, işlemsel etkiler ve stratejik etki olmak üzere üç ana başlıkta açıklanacaktır.

Mali etkiler; perakendecilik sektöründe satın alınan ürün maliyetleri tüm giderlerin büyük bir bölümünü oluşturmaktadır. Tipik bir üretim firmasında giderlerin yaklaşık %55'ini satın alma gideri oluşturur. Sadece ucuz olmasından dolayı, ihtiyaç duyulmayan ya da ihtiyacı karşılamayan ürün satın alınmamalıdır. Maliyetlerdeki bir düşüş, kârda çok daha fazla artış yaratabilir.

İşlemsel etkiler; ihtiyaç duyulan hammadde yada malzemenin doğru zamanda doğru yerde bulunamaması üretim hattının durmasına neden olur. Aynı zamanda kalitesiz hammaddeyle veya ürünle çalışmak da üretim hattını olumsuz şekilde etkiler. Satın alma fonksiyonunun temel fonksiyonlarından biri de doğru özellikteki malzemenin, doğru zamanda firmada bulundurulmasını sağlamaktır. Bunun yanında herhangi bir ürünün, üretiminden önce daha henüz tasarım aşamasındayken, satın alma biriminin görüş ve önerileri alınarak maliyetlerde azalma sağlanabilir. Örneğin, tedarikçilere yapılacak ödeme, kolaylaştırıcı planlarla muhasebe ve finans bölümünün nakit yönetimi çalışmalarına olumlu etki yapar.

³⁹ Şahin vd., 2012: 45.

Stratejik etkiler; piyasada söz sahibi olabilmek, pazara yeni ürün sunma süresini en aza indirmek, pazar payını arttırmak, müşteriye hizmet kalitesini yükseltmek ve nakit akışını geliştirmek birçok firma için etkin bir satın alma planlaması ve politikası yardımıyla gerçekleştirilebilir⁴⁰.

1.5.5. Paketleme/Ambalajlama

Ambalaj, ürünlerin hasarsız ve güvenli bir şekilde ulaşımı için, satıcıdan alıcıya kadar uzanan dağıtım zincirinde kullanılan koruyucu araçların tümü şeklinde ifade edilebilir⁴¹.

Paketlemenin iki temel amacı vardır:

İlk amaç olarak, taşınan ürüne koruma sağlayarak lojistik akış sürecinin her bir anında ürünün kimliğinin tanınması ve varacağı yere istenilen zamanda ve istenilen düzeyde ulaştırılmasıdır⁴². Diğer amaç ise birinci amaca ilave olarak ürünün; dağıtım süresince karşılaşılabilecek, hor yükleme ve boşaltma, rutubet, aşırı/yanlış paketleme ve özellikle uçakla sevk esnasında ortaya çıkan basınç ve ısı değişikliklerine karşı korunabilmesidir⁴³.

Koruyucu ambalajlama, üretim esnasından alıcıya kadar uzanan zincirde ürünlerin hasar görmeden, güvenli ve kaliteli bir şekilde taşınmasını sağlamak amacıyla kullanılan koruyucu unsurların hepsidir. Lojistik faaliyetler içerisinde yer alan depolama ve elleçleme anında ürünlerin korunması ve tanıtılması için yapılan paketleme işlemidir. Dünyada geniş çapta kullanılmakta olan konteynır, ürünlerin kolaylıkla taşınması, kolay depolanması ve paketlenmesi, dış etkilerden korunması gibi avantajları bir arada tutabilen ambalajlama tekniğidir. Ambalajlama, ürünün korunmasının yanı sıra taşıma ve bilgilendirmeye yönelik süreci de kapsamaktadır.

Ambalajlama, son zamanlarda lojistik şirketler tarafından yapılan bir işlem olmakla beraber giderek önemini artırmaya başlamıştır. Lojistik faaliyetler içerisinde değerlendirilen ambalajlama işlemi, ürünün taşınması sırasında hasar görmesini önlemek amacıyla bu birime hizmet vermektedir. Pazarlama fonksiyonu içerisinde de önemli bir payı olan ambalajlama; renk, işlevsellik, tasarım, biçim ve tanıtım yönünden satış elemanı olarak değerlendirilebilir.

Ambalajlama yaparken dikkat edilmesi gereken etkenler aşağıdaki şekilde özetlenebilir;

- Yasal zorunluluklar altında yapılması,
- Ürünün tamamının paketlenmiş olması,

⁴⁰ Koçak, 2003: 33-34.

⁴¹ İGEME, 2006: 166.

⁴² Lambert vd., 2001: 315.

⁴³ Kozlu, 2003: 147.

- Gerektiğinde ambalajın kolay açılıp kapatılması,
- Kullanılan malzemenin maliyetini artırmayacak şekilde hafif ve ürünün yapısıyla uyumlu olması,
- Taşıma sırasında dikkat edilmeli ve ambalajın hasar görmesinin engellenmesi,
- Dış pazarlarda farklı etiketleme yönteminin kullanılması,
- Mümkünse ortak bir dil tercih edilmesi,
- Ambalaj üzerinde ürün için gerekli olan sembollerin kullanılması, sürecin verimli ve doğru olarak ilerlemesini sağlamaktadır. Böylece iş akışının kolaylaşmasına yardımcı olmaktadır.

Ambalajlama işlemleri; ürünlerin bir yerden başka bir yere taşınması, depo edilmesi, elleçlenmesi faaliyetlerinde nasıl hareket edileceğine dair bilgi vermeyi hedeflemektedir. Aksi takdirde, yanlış yapılan işlemler ürünün değerini düşürebileceği gibi maliyeti de artırabilmektedir. Böylece lojistiği sağlanmaya çalışılan ürün doğru zamanda doğru yere doğru bir şekilde ulaştırılmadığı için müşteri memnuniyetsizliği ortaya çıkar ve bu süreç müşteri kaybına dahi neden olabilir.

Ambalajlama işleminin ürüne has bir tasarımla yapılması da piyasada ürünün tutunmasına yardım olabileceği gibi farklılık da oluşturabilecektir. Ürünler üzerinde yapılan bu değişik tasarım ve işlemler piyasadaki diğer şirketlere göre farkındalık yaratır ve buda bu şirketin ürünlerinin seçilmesini sağlayabilir. Ürünün piyasada tutunmasıyla beraber tanıtma işlemi de başarıyla gerçekleştirilmiş olur ve akılda kalıcılığı sağlar. Ürünün tanıtımını yapan ambalaj, ürünün farklı bir yerde farklı bir zamanda bulunabilir olmasına yardımcı olmaktadır. Tüm bu unsurların pazarlama stratejileriyle ilişkisi oldukça yüksektir. Ambalajlamanın pazarlama alanıyla ilişkisinin yanı sıra yapılan bu çalışmalar maliyet hesabı yapılarak uygulanmalıdır. Maliyetleri piyasadaki ürünlerin üzerine çıkararak bir paketleme tasarımı da yapılmamalıdır⁴⁴.

1.5.6. Elleçleme

Elleçleme kavramı en geniş tanımıyla; “gümrük gözetimi altındaki ürünün ya da eşyanın asli niteliklerini değiştirmeden paketlenmesi, yerinin değiştirilmesi, büyük kaplardan küçük kaplara aktarılması, paketlerin yenilenmesi veya tamiri, havalandırılması, kalburlanması, karıştırılması vb. işlemleri”⁴⁵ olarak ifade edilmektedir. Elleçleme faaliyetinin en genel kapsamıyla uygulanan işlemleri şöyledir;

⁴⁴ Yılmaz ve Çekerol 2014:1-29.

⁴⁵ Işık, 2014: 19.

- Malzemelerin istiflenmesi,
- Yerlerinin değiştirilmesi,
- Kutularının gerekiyorsa tamiri ve sağlamlaştırılması,
- Kutularının yenilenmesi,
- Malzemelerin havalandırması,
- Kalburlanması,
- Büyük kutulardan küçük kutulara aktarma veya kutuların birleşimi,
- Karıştırma,
- Yeni kutu ölçüleri oluşturma,
- Kutulardan numune alma ve ölçülerini belirleme,
- Ambalajlama işlemleri olarak sıralanması mümkündür.

Elleçleme işlemleri; malzemelerin taşınması, depo edilmesi, yüklenmesi esnasında yapılmaktadır. Yapılan bu işlem depo operasyonlarının verimliliğini doğrudan etkilemektedir. Ürünün değerinde herhangi bir değişiklik oluşturmamakla beraber, süreç prosedüre uygun şekilde ilerlemezse maliyeti artırıcı etki oluşturabilmektedir. Elleçleme işlemindeki amaç, depo içerisinde etkinliğin ve verimliliğin artırılması, çalışma koşullarının iyileştirilmesi ve lojistik hizmet düzeyinin artırılması olarak düşünülebilir⁴⁶.

Ayrıca elleçleme, ağırlıklı olarak insan gücü veya mekanik sistemlerle örneğin forklift, transpalet vb. gibi araçlar yardımıyla yapılmaktadır. Hangi elleçleme sisteminin kullanılacağına firmalar kendi mali yapılarına, deponun fiziksel özelliğine ve ürünlerin taşınma özelliğine göre karar vermektedir. Son zamanlarda elleçleme malzemelerindeki teknolojik gelişmeler ile firmaların maliyetleri azalmakta ve verimlilikleri artış göstermektedir. Elleçlemede forklift, palet, yükleme-boşaltma ekipmanları, otomatik sistemler, asmat ve vinç vb. gibi ekipmanlar kullanılmaktadır.

1.5.7. Depolama

Lojistik faaliyetleri içerisinde bulunan depolama unsuru firmaların diğer firmalara karşısında rekabet avantajı sağlayan önemli bir unsurdur. Daha önceleri depolama faaliyeti ürün, paket ve kolilerin istiflenerek muhafaza edildiği bir yer olarak bilinirdi fakat günümüzde firmalar arasında rekabet unsuru haline gelmiştir. Depolama kısaca ihtiyaç duyulan hammadde ve malzemenin gerek duyulan zamana kadar güvenli bir yerde muhafaza

⁴⁶ Dölek, 2004: 42.

edilmesidir. Ürün yönünden bakıldığında ise ürünün depo alanından çıkmasına kadar bekletilmesi ve muhafaza edilmesi işlemleridir⁴⁷.

Depo malzeme, ham madde, yarı mamul, tam mamul ve yedek parça gibi malzemelerin muhafaza edilip saklandığı alandır⁴⁸. Antrepo ise “gümrük gözetimi altında bulunan eşyanın konulması amacıyla kurulan ve kuruluşunda aranacak koşulları ve nitelikleri yönetmelikle belirlenen yerlere denir. Ayrıca antrepolar eşyanın gümrük mevzuatında düzenlenen şekilde konulması hâlinde süresiz kalabildiği ve eşyanın antrepoda kaldığı süre içinde eşyaya terettüp eden vergilerin ödenmediği bir gümrük rejimidir. Gümrük Mevzuatının 357. Maddesinde antrepo tipleri şu şekilde sınıflandırılmıştır”⁴⁹.

1.5.8. Gümrükleme

Gümrükleme; “yabancı bir ülkeyle gerçekleştirilen dış ticaret faaliyetlerinde, ürün ya da hizmetlerin gümrüklü bölgelerden geçişi esnasında devletle olan ilişki ve işlemlerin yürütülmesi hizmetidir. Her ülkenin kendine ait bir gümrük mevzuatı ve süreci vardır. Yapılan ihracat ve ithalat taşımalarında bu mevzuata ve sürece uygun hareket etmek işlerin zamanın da ve doğru olarak yapılması açısından son derece önem arz eder”⁵⁰.

Gümrükleme hizmetleri, lojistik faaliyetler içerisinde önemli rol oynayan, tamamlayıcı hizmetlerden biridir. Çoğu zaman ithal ve ihraç konusu ürüne veya ülkeye göre farklılık gösteren ve sık değişen yasal düzenlemeler söz konusu olduğundan süreçlerin takibi ve hazırlanması gereken belgelerde hata yapılmaması önemlidir. Yapılan küçük hatalar, ihracatçı ve ithalatçı firmaları zor durumda bırakabilmektedir. Bu nedenle işlemlerin konusunda uzman şirketler tarafından yapılması önemlidir. Gümrükleme hizmetleri kapsamında, eşyayı taşıyan aracın ülke sınırından giriş ve çıkış işlemleri, gümrük beyannamesinin hazırlanması, beyanname ekinde hazırlanması gereken ve ithalat ve ihracata göre farklılık gösteren diğer belgelerin hazırlanması ya da takibinin yapılması, ürünün özelliğine göre ilgili kurumlardan gerekli izinlerin alınması, gümrük vergilerinin hesaplanması, eşyanın ithal veya ihracatının gerçekleştirilmesine yönelik işlemler gerçekleştirilmektedir⁵¹.

1.5.9. Fiziksel Dağıtım

Fiziksel dağıtım, günümüzde hala birçok firma tarafından sadece taşımacılık olarak algılanmaktadır. Fiziksel dağıtım, sadece taşımacılık demek değildir. Antrepo, sipariş ve bilgi

⁴⁷ Acar ve Ateş Aslantaş, 2011: 14.

⁴⁸ Doğan, 2013: 49.

⁴⁹ Milli Eğitim Bakanlığı, 2011b: 3,4.

⁵⁰ Müstakil Sanayici ve İşadamları Derneği, 2013: 20

⁵¹ Yıldırım, 2011: 13.

işleme, koruyucu ambalajlama ve müşteri hizmetlerini de kapsayan geniş bir faaliyetler bütünüdür. Antrepo işlemi gümrüklü malların saklandığı uluslararası fiziksel dağıtımın temel faaliyetlerinden biridir. Bazı yazarlar tarafından fiziksel dağıtım ve lojistik kavramları eşanlamlı, bazı yazarlar tarafından ise fiziksel dağıtım kavramı lojistik kavramı içerisinde bir bölüm olarak ele alınmaktadır. Temelde bu iki kavram birbirinden farklıdır.

Lojistik ve fiziksel dağıtım içerisinde gerçekleşen faaliyetler aynı olmasına rağmen aralarındaki fark ürün bazında başlangıç noktasıdır. Fiziksel dağıtım; “mamullerin satışa hazır duruma geldikleri yerden, alıcılarına veya tüketicilere, şirketin pazarlama politikalarına ve genel amaçlarına uygun bir biçimde ulaştırılmasını sağlayan ve başlıca taşıma, depolama ve bilgi işleme sistemlerinden oluşan bir sistem”⁵² olarak tanımlanmaktadır. Uluslararası fiziksel dağıtımı meydana getiren unsurlar; uluslararası taşımacılık, antrepo işlemi, koruyucu ambalajlama, sipariş işleme, stok yönetimi, bilgi ağı kurulumu ve müşteri hizmetlerinden oluşur⁵³.

1.6. Lojistik Yapılanma Modelleri

Lojistikte yapılanma modelleri olarak lojistik üs, lojistik merkez, lojistik köy kavramları ele alınmaktadır.

1.6.1. Lojistik Üs

Lojistik üs, depolama, taşımacılık, ayrıştırma, elleçleme, konsolidasyon, dağıtım, altyapı hizmetleri, gümrükleme, transit işlemler, ihracat ve ithalat, danışmanlık ve üretim, bankacılık ve sigortacılık gibi çeşitli lojistik unsurun tek bir alanda gerçekleştirilmesi olarak tanımlanmaktadır⁵⁴.

Ekonomik ve coğrafi özellikleri bakımından bulunduğu kıtanın en elverişli yerleşim yerinde bulunan lojistik üsler çok sayıda ülkeye yakın olması bakımından oldukça avantaj sağlamaktadır. Üretim ve tüketim merkezlerini birbirine bağlayan lojistik üsler sahip olduğu geniş ticari potansiyeli ve bölge ülkelerine verdikleri hizmetler ile büyük önem arz etmektedir. Lojistik üsler, ülkenin elde edeceği yabancı sermayenin artmasında ve ülkede ekonomik kalkınmanın sağlanmasında bir lojistik bir merkezden farklı olarak değerlendirilmelidir⁵⁵.

⁵² Kaya, 1989: 9.

⁵³ Arlı, 2009: 3-6.

⁵⁴ Pamir ve Dutak, 2011: 146.

⁵⁵ Kara vd., 2009: 69-84.

1.6.2. Lojistik Merkez

Lojistik merkez kavramı; coğrafi ve stratejik konumu bakımından değerli bir noktada olan Türkiye’de lojistik kavramının önemi keşfedildikten sonra TCDD önderliğinde, Ulaştırma Bakanlığı çatısı altında telaffuzu edildi ve 2006 yılı itibariyle özel sektöründe çalışmalarına kullanılmaya başlandı⁵⁶. Lojistik merkez, lojistik hizmet ve faaliyetlerinin türlü uygulayıcılar tarafından sağlandığı ve tüm taşımacılık modları ile bağlantı entegre bölgedir⁵⁷. Dünya genelinde örneklerine bakıldığında sistemler arasında tüm taşımacılık modları entegre bir oluşum içerisindeyken Türkiye’deki lojistik merkezlerinde havayolu taşımacılığına gereken önem verilmemektedir. Lojistik merkezler tüm lojistik hizmet ve faaliyetlerin (planlama, yönlendirme, kontrol, örgütlenme vb.) tek bir alanda yönetilip uygulanmasına imkân sağlamaktadır. Küresel operasyonlarda ve ticarete küresel ihtiyaç ve beklentileri karşılayabilmenin oldukça zor olduğu bu dönemlerde tüm tedarik zinciri unsurları arasında etkin bir iletişim ve ulaşım ağı oluşturulması yönünden lojistik merkezler rekabet üstünlüğü sağlayan önemli bölgelerdir.

1.6.3. Lojistik Köy

Avrupa Birliği lojistik köy platformu tarafından lojistik köy; “hem ulusal hem de uluslararası geçişlerde taşımacılık, dağıtım, depolama, elleçleme, konsolidasyon, ayrıştırma, gümrükleme, ihracat, ithalat ve transit işlemler, alt yapı hizmetleri, sigorta ve bankacılık, danışmanlık ve üretim gibi birçok bütünleşmiş lojistik faaliyetin ticari temele dayandırılarak belirli bir alanda çeşitli işletmeler tarafından yerine getirildiği özel merkezler”⁵⁸ olarak ifade edilmektedir. Lojistik köyler, şehir trafiğini doğrudan etkilemeyecek büyük üretim merkezlerine, karayolu ve demiryolu hatlarına, limanlara yakın olacak şekilde inşa edilmektedir⁵⁹.

Lojistik köylerin çevresine ve işletmelere sağladığı faydalar aşağıdaki gibidir;

- Farklı taşıma türlerinin (demiryolu, karayolu, denizyolu ve havayolu) kullanılmasına olanak sağlar.
- Bölgenin ekonomik gelişimine katkı sağlar, rekabet gücünü artırır ve verimliliğini yükseltir.

⁵⁶ Kılıç vd., 2009: 738-752.

⁵⁷ Yavaş, 2013: 18-19.

⁵⁸ Aydın ve Ögüt, 2008: 3.

⁵⁹ Arıkan, 2012: 20.

- Taşıma maliyetlerinde azalma ve taşımaların güvenli ve sağlıklı gerçekleşmesini sağlar.
- Kombine taşımacılığın gelişimine katkıda bulunur.
- Lojistik faaliyetlerin daha hızlı ve kaliteli bir şekilde gerçekleşmesini sağlar.
- Bölgelerde kurulacak orta ve yükseköğretim kurumları ile sektörün ihtiyacı olan nitelikli iş gücünün oluşmasını sağlar.
- Çevreye karşı koruyucu bir dağıtım sistemi sağlar.
- Trafik sıkışıklığı, gürültü ve çevre kirliliği gibi sorunları en aza indirmektedir.
- Planlı arazi kullanımını sayesinde çevrenin düzenli ve temiz görünmesini sağlar.

Boile ve arkadaşları yapmış oldukları kapsamlı bir çalışmada lojistik köylerde bulunması gereken diğer altyapısal özellikleri şöyle sıralamışlardır⁶⁰;

- Dağıtım ve toplama merkezleri
- Araç park alanları
- Depolama sahaları
- Aktarma tesisleri
- Araç bakım / onarım alanları

Lojistik köylerde sunulan hizmetleri temel lojistik hizmetler, destekleyici hizmetler ve toplumsal hizmetler olarak üçe ayırmak mümkündür⁶¹.

Temel lojistik hizmetler lojistik faaliyetlerle direkt ilişkili hizmetler olup şunlardır;

- Depolama hizmetleri
- Aktarma merkezleri
- Telekomünikasyon hizmetleri
- Yükleme-boşaltma istasyonları
- Çapraz sevkiyat ve yük birleştirme-ayırıştırma işlemleri
- Tehlikeli madde taşımacılığına yönelik hizmetler
- Taşıma operatörleri
- Güvenlik önlemleri
- 7/24 erişilebilirlik
- Araç tamir-bakım servisleri ve akaryakıt istasyonları

Destekleyici lojistik hizmetler direkt olarak lojistik faaliyetlerle ilişkili olmayıp, buradan hizmet alan veya burada faaliyet gösteren firmaların işlemlerini kolaylaştırmak ve lojistik faaliyetlerini desteklemek için sunulan hizmetler şunlardır;

⁶⁰ Boile, Theofanis ve Gilbert'den aktaran Demiroğlu, 2014: 45.

⁶¹ Demiroğlu, 2014: 46.

- Bankalar
- Gümrük ofisleri
- Sigorta acenteleri
- Kiralık ofisler
- Postaneler

Toplumsal hizmetler ise tamamen çalışanların ve misafirlerin konforuna yönelik hizmetler olup, amaç müşteri memnuniyetidir. Toplumsal hizmetleri şu şekilde sıralamak mümkündür;

- Oteller ve konaklama tesisleri
- Eğlence merkezleri
- Restoran / kafeterya / bar
- Kişisel bakım merkezleri / Kuaförler
- Alışveriş merkezleri / Süpermarketler
- Eğitim merkezleri / Okullar
- Sağlık hizmetleri / Hastane
- Kongre merkezleri / Toplantı ofisleri

1.7. Lojistik Üs Kavramı

Lojistik üs kavramı “ilk olarak deniz ve havalimanlarında kullanılmıştır. Uluslararası ekonominin çoğalmasıyla deniz ve havalimanlarının birbiriyle bağlantısı sağlamıştır. Bu gelişmeyle beraber, bu bölgeler önce taşıma merkezleri daha sonrasında da dağıtım merkezleri haline dönmüştür. Bir sonraki adımda ise, bu değişimin etkisiyle bir ülkenin geneline hâkim olabilecek lojistik üsler kurulmuştur. Yaşanan bu değişimin sebepleri ise uluslararası alanda etkileşim, taşıma sistemlerinde bağlılığın artması, hızlilik ve maliyet avantajlarıdır”⁶². Lojistik üsler tüketicilere gelişmiş bilişim ve iletişim teknolojisinin yanında üstün taşıma sistemleriyle uzmanlaşmış lojistik hizmeti ve bütüncül tedarik zinciri hizmetleri sağlamaktadır⁶³.

Lojistik üs depolama, taşımacılık, dağıtım, gümrükleme, elleçleme, konsolidasyon, ithalat ve ihracat, sigorta ve bankacılık, transit işlemler, danışmanlık ve altyapı hizmetleri gibi bir çok lojistik faaliyetin bir bölgede gerçekleştirilmesidir⁶⁴. Lojistik üs, coğrafi özellikleri, teknik özellikleri ve hukuki yapısı el verdiği düzeyde, sırasıyla bulunduğu alanda, ülkesinde

⁶² Kutlu ve Gür, 2008: 7.

⁶³ Pamir Dutak, 2011: 90.

⁶⁴ Kara vd., 2009: 80.

ve tüm dünyada lojistik alanda cazibe merkezi haline gelebilir⁶⁵. Bir bölgenin lojistik üs haline gelebilmesi için yeterli ve gerekli olan altyapının sağlanmış ve ulaşılabilirliğinin olması gerekmektedir.

1.7.1. Lojistik Üs Türleri

Gerek teknik alt yapısıyla gerekse hukuki alt yapısıyla coğrafi konumu yeterli olduğu ölçüde, yerel ölçekten bölgesel, uluslararası ve küresel boyutta genişleyerek önemli bir merkez olabilen lojistik üslerin dünyadaki modelleri mahalli lojistik üsler, yöresel lojistik üsler, bölgesel lojistik üsler, ulusal lojistik üsler, uluslararası lojistik üsler, ve küresel lojistik üsler olarak çeşitlenmektedir⁶⁶.

1.7.1.1. Küresel Lojistik Üsler

Küresel lojistik üslerin taşımacılıkta bölgeler ve kıtalar arasında temel bağlantı noktası olması en önemli özelliklerindendir. Dünyadaki kıtalar arası taşıma hatlarına; Avrupa-Uzak Doğu Hattı, Trans Pasifik Hattı ve Trans Atlantik Hattı örnek verilmektedir. Küresel Lojistik üsler ekonomik ve coğrafi açıdan incelendiğinde bulunduğu kıtanın en elverişli yerleşim bölgesinde yer alırlar⁶⁷. Ayrıca tüm taşıma modlarının (deniz yolu, hava yolu, karayolu vb.) kullanılabilmesi ve konum olarak birçok ülkeye yakın olması bakımından çok avantajlı bölgelerdir. Bu avantaj geniş bir ticari güce sahip coğrafyaya hâkim olabilme ve bölge ülkelerine hizmet verme imkânı sunmaktadır.

1.7.1.2. Uluslararası Lojistik Üsler

Birden fazla ülke arasında yapılan ihracat, ithalat ve transit işlemlere yönelik yapılan tüm uluslararası ulaştırma ve lojistik faaliyetin yapıldığı alanlar uluslararası lojistik üslerdir. Genellikle kullanılan bir taşıma modunun yanında (örneğin deniz yolu) diğer demiryolu karayolu ve hava yolu gibi taşıma modlarının da kullanımına uygundur⁶⁸. Uluslararası ulaştırma sitemleri arasında büyük öneme sahip bölgelerdir.

Uluslararası lojistik üsler, “bölgenin belirli bir coğrafi alanında ve taşıma çemberi içinde bulunan, buldukları bölgenin/kıtanın ulaşım, altyapı olanakları bakımından optimum özellikleri sağlayan, mal ve hizmetleri üreten üretici firmalarla, tüketici merkezlerini birbirlerine bağlayan bölgeler”⁶⁹ olarak ifade edilmektedir.

⁶⁵ Gülen, 2011: 82.

⁶⁶ Erdal, 2005: 30-35.

⁶⁷ Erdal, 2005: 36-40.

⁶⁸ Doğançelik, 2010: 18.

⁶⁹ Gülen, 2011: 82.

1.7.1.3.Ulusal Lojistik Üsler

Ulusal lojistik üsler, ülke sınırları içerisinde ulusal seviyede faaliyet göstermesi bakımından yöresel lojistik üslere benzemektedir. İç bölgeler, yöreler, eyaletler veya iller arasında dağıtım, gümrükleme, antrepo, taşımacılık, elleçleme, bankacılık hizmetleri, altyapı hizmetleri, üçüncü parti hizmetleri, dokümantasyon işlemleri, depolama gibi bütüncül lojistik hizmetlerin bir araya geldiği bölgelerdir. Çoğunlukla kara yolu taşımacılık türü kullanılır. Sınırlandırılmış ve daraltılmış şekilde ihracat ve ithalat faaliyetleri sürdürülür. Bu bölgelerde özel kurum ve kamu kuruluşlarını temsilen birtakım faaliyet ve hizmet yardımı sunulmaktadır⁷⁰.

1.7.1.4.Bölgesel Taşıma ve Dağıtım Üsleri

Stratejik limanlara ve uluslararası taşıma noktalarına yakın olması en önemli özelliklerindedir. Depolama, eşya transferi, dağıtım ve aktarma faaliyetleri uluslararası göndericiler ve taşıyıcılar için kullanılmaktadır. Ağırlıklı bir taşıma türü varken diğer taşıma türleriyle de bağlantısı bulunmaktadır. Bu tür lojistik türlere örnek; Ghent, Larnaka, Limasol (deniz limanı) Shenzen, Beijing (havalimanı) lojistik üsleri verilmektedir⁷¹.

1.7.1.5.Yöresel Lojistik Üsleri

Yöresel lojistik üsler ağırlıklı olarak ulusal temelli ve belli bir bölgede (yörede) yer alan lojistik faaliyetlerin gerçekleştiği üslerdir. Sınırlı ticari faaliyetlerin gerçekleştiği bu bölgelerde lojistik faaliyetler yeterince entegre değildirler. Karayolu ve deniz yolu taşımacılık türlerinin baskın kullanıldığı görülmektedir. 1PL, 2PL ve kısıtlı 3PL uygulamaları mevcuttur. Lojistik sektör parklarına benzerlik göstermekte olup daha az gelişmiştir. Ulusal temelli faaliyet gösterdiklerinden dolayı gümrük ve yasal çevre gibi aşamalara takılmamaktadır. Dışa yönelik Dünyaya açılma ve uyum sağlama açısından birtakım sorunlar yaşanabilmektedir⁷². Bulunduğu bölgedeki ekonominin canlılığının devam etmesi için büyük önem arz etmektedirler. En önemli özellikleri uluslararası ihracat ve ithalat faaliyetleri için buldukları yöredeki üretim ve tüketim merkezlerine katkı sağlamalarıdır.

⁷⁰ Pamir Dutak, 2011: 95.

⁷¹ Doğançelik, 2010: 19.

⁷² Çetinkaya, 2010: 10-13.

1.7.1.6. Yerel Taşıma ve Dağıtım Üsleri

Yerel taşıma ve dağıtım üsleri, ağırlıklı olarak ulusal temelli faaliyetlerini sürdürürler. Çoğunlukla bulunduğu ülkenin üretim ve tüketim merkezleri ile yurtdışı ithalat-ihracat hareketlerine katkı sağlarlar⁷³.

1.7.2. Lojistik Üslerin Temel Özellikleri

Lojistik üsler gelecekte de hiç kuşkusuz dünya ticaretinin kalbi olacaktır. Bugün ülkeler ticaret potansiyelini arttırmak ve ürün hareketini hızlandırmak için bazı politikalar geliştirmektedir. Bu politikaların en başında lojistik üslerin oluşturulması gelmektedir. Lojistik üslerin oluşumunda gerekli temel özellikler aşağıdaki gibidir;

- “Coğrafi konum; küresel taşıma koridorları, üretim ve tüketim merkezlerine yakınlık, bölge ülkeleri, transit taşımacılık için elverişlilik,
- İhracat ve ithalat, transit ve gümrük rejimlerinde ticaret odaklılık
- Ulusal ve uluslar arası karayolu, demiryolu, denizyolu ve boru hattı taşıma bağlantıları
- Kombine taşımacılık altyapısı
- İş süreçlerinde standartlaşma
- Yasal alanda basitlik
- Gelişmiş bilgi, bilişim ve iletişim teknolojileri altyapısı
- Lojistik meslek kollarında çeşitlilik ve uzmanlaşmış insan kaynakları
- Lojistik üs saha genişliği (ofisler, araç parkları, konteyner alanları, depolar, vb.)
- Havayolu kargo taşımacılığında hizmet veren pistlerin sayıları ve uzunlukları
- Havayolu eşya taşımacılığında gelişmiş yer hizmetlerinin varlığı
- Denizyolu eşya taşımacılığında liman altyapısı; teknik donanımlar; forkliftler, vinçler vb.
- Denizyolu eşya taşımacılığında liman derinliği, gemi manevra kapasitesi ve rıhtım uzunluğu
- Ro-Ro ve yolcu terminalleri
- Gümrük idari üniteleri
- Lojistik işletmeleri için gerekli ofisler

⁷³ Erdal, 2005: 40-42.

- Dağıtım faaliyetleri merkezleri
- Açık, kapalı ve soğutmalı depolama sahaları
- Tehlikeli madde depolama merkezleri
- Tamir ve bakım hizmetleri
- Bankacılık ve finans kurum ve kuruluşları
- Sigortacılık hizmetleri
- Ambalajlama-paketleme ve elleçleme hizmetleri
- Lojistik eğitiminde çeşitlilik ve alanında uzmanlaşma; tehlikeli madde taşımacılığı eğitimi ve diğer tüm alanlarda uluslararası sertifikalara sahip yetkili kurumlar.
- Sosyal mekânlar; dinlenme, konaklama ve eğlence alanları⁷⁴.

1.8. Taşımacılık Modları

Günümüzde, yeterli sayıda ve türde taşıma hizmeti olmadan ekonomik ve sosyal yaşamı canlı tutmak mümkün görünmemektedir. Taşıma sistemleri kendi içinde; Karayolu Taşımacılığı, Denizyolu Taşımacılığı, Havayolu Taşımacılığı, Demiryolu Taşımacılığı ve Boru Taşımacılığı olmak üzere beş türde ele alınmaktadır⁷⁵.

1.8.1. Karayolu Taşımacılığı

Dünyada en çok kullanılan taşımacılık türü karayolu taşımacılığıdır. Yükleme, boşaltmanın kolay olması ve sevk sürelerinin daha kısa olması maliyet avantajı ve kapıdan kapıya hizmet imkânı sağladığı içinde çok yaygın kullanılmaktadır. Ağları sürekli genişleyip yaygınlaşan karayolu taşımacılığı esnek bir yapıya sahiptir. Kara yolu taşımacılığı birçok ürün çeşitleri için kullanılabilir fakat maliyetleri yüksektir. Bu nedenle 300 kilometre üstündeki mesafeler için kullanılması uygun değildir⁷⁶.Yüklerin taşınmasında ağırlık ve boyut olarak sınırlamaların olması, hava şartlarından ve trafikten etkilenmeleri bakımından da dezavantajları vardır.

1.8.2. Havayolu Taşımacılığı

Uçakla yapılan taşıma türüdür, hızlı ve güvenlidir. Hız faktörü depolama maliyetlerinde de düşüş sağlamaktadır. Ayrıca ürünlerde kayıp ve fire oranlarının düşük olması, kayıp risk oranının düşük olması, pazar değeri yüksek ürünler için güvenilir olması gibi avantajları vardır. Düşük hacimli gönderilerde diğer taşıma modlarından sonra

⁷⁴ Çetinkaya, 2010: 14.

⁷⁵ Daşkan, 2016b: 21.

⁷⁶ Müstakil Sanayici ve İşadamları Derneği, 2013: 43.

gelmektedir. Çünkü birim başına yapılan taşıma maliyeti yüksek olduğundan çok tercih edilmez. Maliyet açısından 500 kilometreden fazla mesafeler için daha uygundur⁷⁷. Zaman açısından önemli, yüksek değerli ve az miktartlı taşımalar için elverişlidir. Kapıdan kapıya taşıma hizmeti olmamakla beraber sabit iki yer arasındaki taşımayı sağlayan yatırım ve işletme masrafları yüksek olan en yeni altyapı ulaştırma sistemidir.

1.8.3. Denizyolu Taşımacılığı

Deniz yolu taşımacılığı uzak mesafelere yapılan ton başına fiyatının ucuz olduğu ürünlerin taşınmasında kullanılmaktadır. Birçok farklı ürün çeşidinin yüksek miktarlarda taşınabildiği bir taşımacılık türüdür. Hava yolu taşımacılığına göre ulaşımda güvenilirlik düşük ve hız çok daha düşüktür. Deniz yolu taşımacılığı için ilk yatırım maliyetleri oldukça yüksek ve bunların geri kazanımları da oldukça uzundur. Kapıdan kapıya taşımının mümkün olmaması ile beraber nakliye aşamasının ortasını gerçekleştirmektedir.

Malzemem ve ürünleri gemi üzerinde konteynır yardımıyla veya açık olarak taşınmasına imkan verir. Maliyet açısından oldukça düşük maliyetli olduğundan en çok tercih edilen taşımacılık türüdür. Diğer taşımacılık türlerine göre oranlandığında kara yolundan yedi kat, hava yolundan yirmi kat demir yolundan ise üç kat daha fazla maliyet avantajı sağlar⁷⁸. Limanların altyapılanın geliştirilmesi, güvenilirliğin artırılması, gemi sayılarının artması ve limanların demiryolları, karayolları ile entegre edilmesi denizyolu taşımacılığının kullanımını arttıracaktır.

1.8.4. Ro-Ro Taşımacılığı

Ro-Ro taşımacılığı gemilerin tırları, römorkları, çekicileri ve kamyonları mevcut yükleri ile birlikte taşınmasını sağlayan bir taşımacılık modudur. Ro-Ro taşımacılığında limandan alınan yüklü kamyon ve konteynırlar gemiye yüklenerek başka bir limana taşınmaktadır⁷⁹.

Deniz yolu taşımacılığı diğer taşımacılık türleri arasında en ekonomik olanıdır. Fakat yeterince tercih edilmemektedir. Ülkemiz koşullarına en uygun taşımacılığın denizyolu olduğundan karayollarına yapılan yatırım kadar Ro-Ro taşımacılığına yapılacak yatırımlar birçok imkânı da beraberinde getirecektir. Bu tür taşımacılıkta her türlü ürün ve malzemeyi taşıyabilecek gemilerden ziyade yüklere göre özel oluşturulmuş Ro-Ro gemileri kullanılmaktadır. Ro-Ro gemileri taşınan yükün cinsine, büyüklüğüne ve türüne göre

⁷⁷ Kara, 2009: 73.

⁷⁸ Müstakil Sanayici ve İşadamları Derneği, 2013: 44.

⁷⁹ Tanır, 2009: 34.

tasarlanmaktadır. İleri teknoloji ile tasarlanıp oluşturulan Ro-Ro gemileri yüklerin güvenli ve hızlı bir şekilde taşınmasına olanak sağlar⁸⁰. Fakat böyle yatırımlar denizyolu ulaştırma maliyetlerini de arttıracaktır.

1.8.5. Demiryolu Taşımacılığı

Demiryolu taşımacılığı tren ve raylı sistemler ile yapılan taşımacılık türüdür. Demiryolu taşımacılığının gelişmiş devletlerde ayrı bir önemi vardır. Demiryolu taşımacılığının karayolu ile tamamlayıcı bir özelliği vardır. Denizyolunun kullanılmadığı yüksek miktarlı ürünlerin taşınmasında demiryolu taşımacılığı karayoluna göre maliyeti daha düşüktür. Yatırım maliyetinin yüksek, işletme maliyetinin düşük olduğu demiryolu taşımacılığında ulaştırmanın sadece mevcut istasyonlara kadar olduğundan diğer taşımacılık modlarına göre çok fazla kullanılmamaktadır. Bu nedenler son zamanlarda birtakım şirketler demiryolu taşımacılığını arttırmak için kendi istasyonlarını inşa etmeye çalışmaktadırlar. Demiryolu taşımacılığı 500 kilometreden fazla mesafeler için daha ekonomik olan uygun fiyatlı ağır yüklerin taşınmasında kullanımı elverişli bir ulaştırma sistemidir. İlk yatırımın yüksek olduğu raylı sistemler ve kullanılan araziler devlet öncülüğünde oluşturulmakta ve gerektiğinde ihale yolu da kullanılmaktadır⁸¹. Kombine taşımacılığa uygun olan demiryolu taşımacılığı karayollarındaki trafiği azaltmakta ve çevre kirliliğini de düşürmektedir.

1.8.6. Ro-La Taşımacılığı

Taşıma türlerinden hava ve karayolu taşımacılığının demir ve deniz yolu taşımacılığına oranla çoğalan talepleri yeterinde karşılayamadığı görülmektedir. Aynı zamanda karayolu araç kullanımı çevre kirliliğini de arttırmaktadır. Fakat Ro-La taşımacılığı tüm bunların aksine hava kirliliğini en aza düşürmekte ve karayolu vergilerinden tasarruf imkânı sağlamaktadır. Intermodel taşımacılık türü olan Ro-La taşımacılığı geleceğin en önemli taşımacılık türlerindedir. Ro-La taşımacılığı ile kara yollarında kullanılan kamyon, tır gibi araçların vagonlara yüklenerek taşınmasıdır. Gelişmiş ülkelerde çoğunlukla kullanılan ve geleceğin vazgeçilmez taşımacılık türü olarak görülen Ro-La taşımacılığı “yürüyen yol” olarak da ifade edilmektedir. Ro-La taşımacılığı karayolu trafiğini azaltması, mevcut kapasitenin en verimli şekilde kullanılması, personel maliyetlerinin düşük olması, daha az çevre kirliliği ve gürültü oluşturması, sınır geçişindeki sorunları azaltması, gümrük

⁸⁰ Yaprak, 2010: 20.

⁸¹ Kara, 2009:73

işlemlerinde kolaylık sağlaması, karayolları vergilerinden tasarruf sağlaması yönünden oldukça avantajlıdır⁸².

1.8.7. Boru Hattı Taşımacılığı

Yaygın olarak petrol, doğalgaz ve su taşımacılığında kullanılmaktadır. Diğer taşımacılık türleriyle kıyaslandığında daha güvenilir ve ekonomik olan boru hattı taşımacılığı büyük miktarlardaki yüklerin ulaştırmasına imkân vermektedir. Boru hattı taşımacılığı özellikle döküm halindeki yüklerin (doğalgaz, ham petrol, bira, su, bio-yakıtlar vb. gibi) yer altına döşenen borular tarafından bağlantılı olan merkezlere yapılan taşımacılık olarak belirtilir. Boru hattı taşımacılığı doğalgaz ve petrol taşımacılığının en ekonomik yolu olarak açıklanır⁸³. Diğer taşımacılıklara kıyasla daha emniyetli, daha güvenilir, çevreyi kirletmeyen, daha hızlı ve taşıma maliyetleri daha düşüktür. İklim ve yüzey koşullarından etkilenmez. Zayıf yönleri ise şöyledir; İlk yatırım maliyetleri oldukça yüksek olan boru hattı taşımacılığında rekabet yok denecek kadar azdır. Bu yüzden fiyatları yüksektir. Sevkiyatı yapılacak yük çeşitliliğinin kısıtlı olmasının yanında kapıdan kapıya taşımacılık konusunda da esnekliği düşüktür. Büyük miktarlarda alıcı ve satıcı gerektirir⁸⁴. Boru hattı taşımacılığı doğal bir tekel yapı sunar. Çünkü birbirine paralel boruların hiçbir etkinliği olmaz. Esas rekabet, aynı maliyet özelliklerine sahip olan, suyolu taşıyıcılarıyla olan rekabettir⁸⁵.

1.8.8. Kombine Taşımacılık

Kombine taşımacılık, elleçleme, gümrükleme ve ulaştırma faaliyetlerini kara, deniz ve hava yollarından en yerinde olanlarının birbiriyle ilişkili ve uyumlu olacak şekilde kullanılarak istenilen yere ulaştırılmasıdır. Bu tür taşımacılık türünde taşıma maliyetlerini azaltmak adına karayolu ile demiryolu, denizyolu ile demiryolu, karayolu ile denizyolu taşımacılığı kullanılmaktadır⁸⁶. Kombine taşımacılıkta her türlü ulaştırma faaliyetinin avantajları gözetilerek bütünleşik bir kombinasyon oluşturulmaktadır. Bu kombinasyonda dikkat edilen kullanılacak taşımacılık türlerinin birbirini destekleyen biçimde olmasıdır. Tüm bu ulaştırma altyapısı ve yönetim faaliyetlerinin yanında stok yönetimi, depolama ve sipariş hazırlama faaliyetleri de beraber planlanmalıdır⁸⁷. Kombine taşımacılık aynı zamanda

⁸² Şenel, 2012: 51.

⁸³ Keskin, 2011c: 406-407.

⁸⁴ Battal, 2010:130-155.

⁸⁵ Douglas 2003: 147.

⁸⁶ Çakırlar, 2009: 33.

⁸⁷ Çancı ve Erdal, 2009: 22-36.

firmaların lojistik faaliyetlerini alanında uzman firmalara yönlendirerek firmaların esas faaliyetlerine odaklanmasına olanak sağlamaktadır.

1.9. Lojistik Uygulamaları

Küreselleşen dünyada rekabet ortamının oluşturduğu şartlar doğrultusunda lojistik uygulamaları bir takım çeşitlilikler kazanmıştır. İç kaynak kullanımı, dış kaynak kullanımı ve tedarik zinciri yönetimi bunlardan bazılarıdır.

1.9.1. İç Kaynak Kullanımı

İç kaynak kullanımı firmaların lojistik faaliyetlerinin kendileri tarafından yapılmasıdır. Yani üretimde ve sonrasında gerekli olan lojistik faaliyetlerini, üretim, toptancılık ve perakendecilik faaliyetlerini kendi içerisinde uygulamasıdır. Bu lojistik uygulamasında lojistik faaliyetlerin sorumlusu birinci parti lojistik tarafından gerçekleştirildiğinden faaliyetlerdeki satıcı veya gönderici aynı kişilerdir⁸⁸.

1.9.2. Dış Kaynak Kullanımı

Dış kaynak kullanımı, genel olarak bir işletmenin faaliyetlerini gerçekleştirme sürecinde diğer işletmelerden girdi niteliğinde ürün veya hizmet tedarik etmesi şeklinde tanımlanabilir. 1980'li yıllar sonrasında şirketler için önemli bir strateji haline gelen dış kaynak kullanımı, şirketlerin öz yetkinliklerine odaklanarak ana faaliyetlerini gerçekleştirmelerini ve önemli diğer ürün ve hizmetleri öz yetkinliğe sahip başka şirketlerden daha hızlı, daha kaliteli ve uygun maliyet ile temin etmelerini sağlamaktadır⁸⁹. Bu şekilde şirketler, sabit maliyetleri değişken maliyetlere dönüştürmekte, konusunda profesyonel diğer şirketlerin yatırım ve yaratıcılık gücünden yararlanabilmekte, bu şekilde verimliliklerini ve sahip oldukları rekabet gücünü arttırarak dış pazar fırsatlarını daha etkin bir şekilde değerlendirebilmektedirler.

Dış Kaynak kullanımının firmaya birçok faydası vardır⁹⁰;

- Firmanın sermaye maliyetlerinin azalması
- Lojistik firmasının stratejik risklerinin azalması
- Firmanın lojistik performansının dış kaynak kullanımındaki teknoloji, uzmanlık vb. sayesinde artırılması

⁸⁸ Barlın, A. 2009: 63.

⁸⁹ Waters 2003: 29, 32.

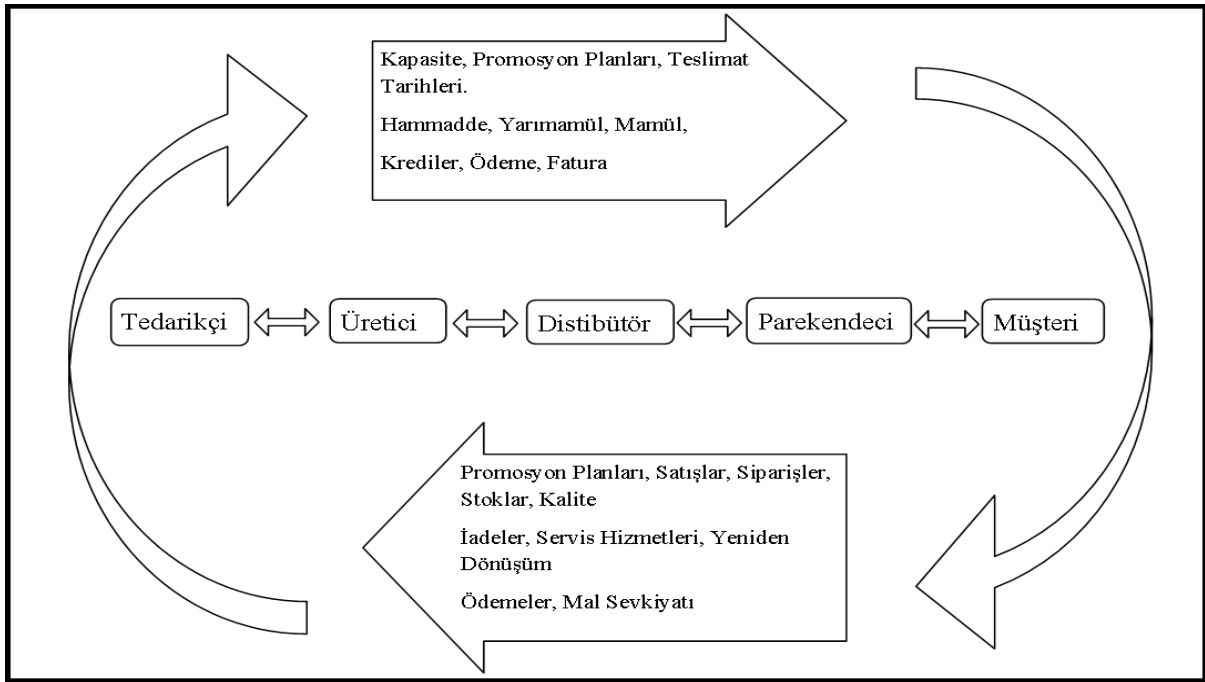
⁹⁰ Tanyaş, 2015: 8.

- Esnekliğin artması sayesinde piyasa ve müşteri ihtiyaçlarını karşılama konusunda işletme yeteneklerinin artması
- İşgücünden kaynaklanan sorunların ortadan kalkması
- Firmanın kendi temel iş süreçlerine daha fazla odaklanması nedeniyle iş süreçlerindeki karmaşıklığın azaltılması.
- Dış Kaynak Kullanımının Dezavantajları;
- Firmanın kendi temel iş süreçlerine daha fazla odaklanması
- Yanlış hizmet sağlayıcısının seçilmesi
- Dış kaynaktan sağlanan faaliyet üzerinde kontrolünün kaybedilmesi
- İş süreçlerindeki karmaşıklığın azaltılması avantajının yanında dış kaynak kullanımı nedeniyle ilave çaba sarf edilmesini gerektirmesi
- Uygun olmayan faaliyet alanlarında dış kaynak kullanımına gidilmesi zayıf bir sözleşme yapılması.

1.9.3. Tedarik Zincir Yönetimi

Tedarik zinciri yönetimi (SupplyChainMangement) kavramı “1980’lerin sonuna doğru gelişen ve 1990’lardan itibaren yaygınlaşan bir kavramdır. Lojistik demek tedarik zinciri demek değildir. Tedarik zinciri, bir diğerini etkileyen, birbirinden farklı unsurların sonucu olarak ortaya çıkan, çoklu, teorik bir kavramdır”⁹¹. Günümüzde global pazarlarda artan rekabet, daha kısa ürün çevrim süreleri ve artan tüketici beklentileri, şirketleri tedarik zincirlerine odaklanmaya ve daha fazla yatırım yapmaya zorlamaktadır. Tedarik zinciri yönetimi, müşteri hizmet düzeyi gereksinimlerini tatmin edecek şekilde sistemdeki tüm maliyetleri en aza indirmeyi amaçlar. Bu amaçla ürünlerin doğru zamanda doğru yerlere, doğru miktarlarda, doğru zamanda dağıtılmasını sağlayacak yapıda tedarikçileri, üreticileri, depoları ve dağıtım merkezlerini etkin bir şekilde bütünleştirmektedir.

⁹¹ Hugos, 2003: 10-25.



Şekil 1. 2Tedarik Zinciri Akışı⁹²

Son yıllarda tedarik zinciri yönetimi, satın alma, pazarlama ve lojistik kanalları değişim ve gelişime uğramıştır. Tedarik zinciri yaklaşımı tek bir firma etrafında olmamakla beraber toptancılar, tedarikçiler, perakendeciler, üreticiler ve tüketiciler de dâhil olmak üzere bütünleşik bir anlayış uygulamaktadır. Tedarik zinciri yönetimi tedarikçisinden tüketicisine kadar uygulanan bütün faaliyetler dâhil olacak şekilde planlama, uygulama ve kontrol süreçlerini içerisine almaktadır. Tüm zincir kapsamındaki diğer firmalar temelinde stratejik ve sistematik işlevlerini bütüncül olarak koordine eden uzun bir süreçtir⁹³.

Kapsamı incelendiğinde tedarik zinciri yönetimi tüketiciyle başlar ve yine tüketici ile bitmektedir. Tüketicinin talep etmesiyle harekete geçen zincir nihai ürün veya hizmeti oluşturmak ve tüketiciye ulaştırmak için gerçekleşen süreçteki tüm aşamaları kapsar⁹⁴. Kısaca toparlanacak olursa tedarik zinciri yönetimi, tüketicinin talep etmesiyle başlayıp hammadde tedariginden üretime, dağıtımdan nihai tüketiciye kadar bir ürünün ulaşabilmesi için zincirdeki mevcut tedarikçi, üretici, perakendeci ve tüketiciler arasında ürün, para ve bilginin yönetimidir⁹⁵.

⁹² Ataman, 2002: 15.

⁹³ Mentzer vd., 2001: 18.

⁹⁴ Gattorna ve Walters, 1996: 12.

⁹⁵ Özdemir, 2004: 89.

1.9.3.1. Tedarik Lojistiği

Tedarik, TZY'yi süreç olarak incelediğimizde ilk boyutunu oluşturmakla beraber bazı bilim adamları tarafından tıpkı üretim, pazarlama, finans gibi firmanın bir fonksiyonu olarak kabul edilmektedir⁹⁶;

Sözlükte temin etme, elde etme, sağlama gibi anlamlara gelen tedarik şirket literatüründe üretimin ara verilmeden devam edebilmesi için ihtiyaç duyulan üretim faktörlerinin çeşitli tekniklerle elde edilmesi olarak ifade edilmektedir⁹⁷. Bu faktörler hammadde, yarı mamul, işletme malzemesi ve personeldir. TZY bunlardan özellikle hammadde ve yarı mamulün doğru kalitede doğru fiyatta ve doğru zamanda hazır bulundurulması ile ilgilenmektedir.

TZY'nin ikinci boyutu olan üretimin beklemeden devam ettirilmesi için firmalar genel olarak üç yöntemle tedarik çalışmasında bulunmaktadır;

- Bir üretim faktörünün ihtiyaç duyulduğu zamanda hemen elde edilmesi,
- Firmada daimi olarak belirli miktarlarda/oranlarda stok bulundurulması,
- Düzenli olarak, hammadde tedarikinde bulunulması.

Tedarik lojistiği, lojistiğin araştırma, geliştirme, tasarım, üretim ve imalat ile ilgilenen bölümüdür. Özet olarak, ihtiyaç duyulan işletme ve idame malzemeleri, sefer stoklarının konseptte dayalı ihtiyaçlar sistemine göre temin ve tedarikine ait faaliyetlerdir⁹⁸. Temin tedarik sürecinin imalat ve düzenleme aşamasında usulüne uygun bir şekilde uygulanması ve gözlemlenmesi şartı ile insan gücü ve personel, destek teçhizatlar, tesisler, teknik bilgiler, paketleme, eğitim, elleçleme, depolama ve ulaştırma unsurları sistemin ömrü boyunca desteklenmesini optimize eder⁹⁹.

1.9.3.2. Üretim Lojistiği

İnsanların sınırsız isteklerinin karşılanabilmesi için hayati önem taşıyan “üretim; makine, işgücü ve malzeme kullanımı yoluyla bir fiziksel varlığın yapımı veya bir hizmetin ortaya konulma sürecidir”¹⁰⁰. Üretim, tanımdan da anlayacağımız üzere beşeri ve ekonomik unsurların mal ve hizmetlere dönüştürülmesidir. Ancak bu ifade daha çok, firmaya genel bir bakış açısı söz konusu olduğu zaman kullanılmaktadır. TZY açısından üretim; bir fiziksel

⁹⁶ Şimşek, 2009: 225.

⁹⁷ Dinçer vd., 2010: 313.

⁹⁸ Karacan ve Kaya 2011: 75-76.

⁹⁹ Keskin, 2011a: 48.

¹⁰⁰ Sabuncuoğlu ve Tokol 2009:268.

varlık üzerinde, onun değerini artıracak bir değişiklik yapma ya da hammadde veya yarı mamulleri kullanılabilir bir ürüne dönüştürme işlemi olarak söylenebilir¹⁰¹.

TZY’de üretim aslında bir düğüm noktasıdır. TZY, malzeme yönetimi (gelen lojistik) ve giden lojistik olarak iki ana iş sürecinden oluşmaktadır¹⁰². Üretim de bu süreçleri birleştiren düğüm noktasıdır. Burada tedarik birinci iş süreci olan malzeme yönetimine, dağıtım ise ikinci iş süreci olan fiziksel dağıtımına eş değer gelmektedir.

Üretim süreci sürekli hareket halinde olan malzeme istenilen zamanda, istenilen yere istenilen sayıda ulaştırılması için paketlenip depolanması işlemlerini içerir ve tedarik lojistiğini tamamlayan bir süreçtir¹⁰³. Üretim süreci “İhtiyaç duyulan malzemenin dağıtım, depolanması, bakımı, kullanılması, envanterden çıkarılması, malzeme yönetimi, katalog yönetimi, fon yönetimi, onarım, modernizasyon ve yerleştirme, sıhhi tahliye ve tedavi, istihkâm ve inşaat-emlak, güvenilirlik ve hata rapor sisteminin çalıştırılması, çevrenin dostu olarak atık maddelerin ekonomiye tekrar kazandırılması gibi konuları” kapsamaktadır¹⁰⁴.

Temel hedeflerinden biri zamanında teslim olan üretim lojistiği bir diğer yandan yüksek kalite ile müşteri memnuniyetini sağlamak zorundadır. Üretim lojistiği üretim aktivitelerinden planlama, koordinasyon ve hizmet unsurlarını kapsamaktadır. Bütün lojistik faaliyetlerin bulunduğu noktada olan üretim lojistiğindeki iş süreçlerinde hizmet veren tüm birimlerin üretim felsefesine sahip olması gerekir. Şirketler üretim öncesinde ve sonrasında tüm dağıtım kanalları ile koordine olmalıdır. Üretim lojistiğinde dağıtım ağı içerisindeki döngünün çok iyi oluşturulması gerekir. Üretimin iyi organize edilmesi envanter maliyetini düşürür, materyal yönetimini optimize eder, verimliliğin ve kalitenin artırılmasını sağlar. Üretim lojistiğinde oluşturulan esnek üretim ortamı üretim sürecinin kısaltılmasını ve piyasaya daha çok yeni ürün sürülmesine olanak sağlar¹⁰⁵.

1.9.3.3. Dağıtım Lojistiği

İşletme kaynaklarından olan dağıtım faktörü, pazarlamanın bir dalı olarak belirtilse de TZY çerçevesinden bakıldığında, TZY’deki iki ana iş aşamasından ikincisini ifade etmektedir¹⁰⁶. Zira üretilen ürün her ne olursa olsun kesinlikle tüketiciye ulaştırılması gerekmektedir.

¹⁰¹ Kobu, 2003: 3.

¹⁰² Güleş vd., 2010: 9.

¹⁰³ Özdemir vd. 2012: 29.

¹⁰⁴ Keskin, 2011b :48-49.

¹⁰⁵ Karacan ve Kaya 2011: 77,78.

¹⁰⁶ Özgen ve Yalçın 2006: 313.

TZY’de dağıtım; ürünü en uygun maliyetle istenilen vakitte ve istenilen yere getirerek ürünün ekonomik değerini yada faydasını en yukarıya çıkarmaya çalışan bir faaliyettir. Dağıtımın temel hedefi, hammadde ve nihai ürün akışlarının planlanması, programlanması ve denetimi olan çeşitli faaliyetlerin bir araya getirilerek bir sistem oluşturulmasıdır. Bu sistemin içindeki faaliyetler ise şunlardır: Lojistik, depolama, stok denetimi ve destek faaliyetler (paketleme, elleçleme ve iletişim)¹⁰⁷. Gerçekte bu faaliyetler birbirinden bağımsız faaliyetlerdir ancak lojistik çatısı altında bir araya getirilerek yeni bir boyut kazanmışlardır.

Bir lojistik sürecinin tüketici tarafındaki son aşaması dağıtım lojistiğidir. Bu aşamada gerçekleştirilen faaliyetlerin çoğunluğu fiziksel dağıtım unsurlarıdır. Tüketici istekleri yönünde üretilen ürünlerin istenilen zamanda ve miktarda müşteriye ulaştırılması oldukça büyük önem taşımaktadır. Dağıtım lojistiği dağıtımın yapılacağı depolama alanları depolama yapılacak yerlerin koşulları, ürün paketlemesi, istenilen ürünlerin miktarları ve teslim zamanları, taşımada kullanılacak araçların ve yöntemin belirlenmesi gibi değerlerden oluşmaktadır¹⁰⁸.

1.10. Lojistik Sektöründe Son Eğilimler

Global lojistik faaliyetlerin artmasıyla beraber lojistiğin iş süreçlerinde ve çalışma yapısında birtakım değişiklikler meydana gelmiştir. Bununla beraber lojistik sektörde birtakım yeni ihtiyaçlar ve eğilimler ortaya çıkmıştır. Bunlardan bazılarını; tersine lojistik, üçüncü parti lojistik, dördüncü parti lojistik, e-lojistik uygulamaları vs. olarak saymak mümkündür.

1.10.1. Tersine Lojistik

Çevreye duyarlı lojistik olarak bilinen tersine lojistik istenmeyen (atık madde, kâğıt, kutu, şişe vb. gibi) malzemelerin yeniden üretime dâhil edilmesi veya iade ve defolu ürünlerin değişik satış yollarından yeniden satışa arz edilmesi olarak ifade edilmektedir. Atık yönetiminden farklı olarak verimli bir şekilde toplanan atıkların işlenmesi konusuyula değil bir ürünü yeniden satılabilir duruma getirilmesiyle ilgilenir. Tersine lojistikte atığın tanımı önemlidir. Bu nedenle birtakım değerleri olan atıkları konu alır ve tekrardan tedarik zincirinin içinde olması sağlanır. Türlü yasal sonuçları olan atığın ithalatı genellikle yasaktır¹⁰⁹.

Tüketici hizmetlerinin önemli bir yanı olan tersine lojistik bazı gizli maliyetler taşımaktadır. Bunların birçoğu aşırı işçilik maliyetleridir. Mesela düzgün sarılı bir şekilde yüklenip gönderilen ürünler hiçbir zaman aynı şekilde geri gelmemektedir. Esnek olmayı

¹⁰⁷ Sabuncuoğlu ve Tokol 2009: 299.

¹⁰⁸ Özdemir vd., 2012: 29.

¹⁰⁹ Ümran, 2011: 410.

gerektiren tersine lojistik aynı zamanda küçük miktarlarda eksik kamyon yükü ile çalışma anlamına gelmektedir. Bahsi geçen eksik kamyon yükü araçlarda kapasitenin tam olarak kullanılmadığı, atıl kullanıldığı durumlarda ortaya çıkar. Mesela 50 ton kapasiteli bir kamyonu hızlı teslimat isteği gibi sebeplerle 20 tonluk yükleme yapılmasıdır. Bu gibi durumlar nedeniyle tersine lojistik işletmelerinde atıl kullanım kapasitesi yüksek çıkmaktadır¹¹⁰.

1.10.2. Üçüncü Parti Lojistik

3PL, lojistik hizmetlerde dış kaynak kullanımının uygulanmaya başlanması ile önemli hale gelmiştir. “Birden fazla lojistik hizmetinin tek bir hizmet sağlayıcı tarafından bir sözleşme kapsamında tedarik edilmesi” ya da “tedarik zinciri içindeki temel lojistik faaliyetlerinden bir kaçının(en az üç farklı faaliyet) konusunda profesyonel lojistik şirketleri tarafından üstlenilmesi” şeklinde tanımlanan üçüncü parti lojistik ile sık sık karşılaşmaktadır. Üçüncü parti lojistik tedarikçisi dışarıdan lojistik faaliyetlerini kontrol eder, teslim işlemlerini yapar ve yönetir. 3PL tarafları birbirine yarar ve süreklilik sağlanmak için aralarında anlaşma yapmaktadırlar. Bu anlaşma hem yazılı hem de sözlü olabilmektedir. Anlaşmaya bağlı olarak ise lojistik faaliyetlerin birkaçı veya tamamı uygulanmaktadır. Yapılan anlaşmalar tarafların karşılıklı olarak sağlayacakları fayda ve uygulamak istedikleri stratejilere göre farklılık gösterebilmektedir¹¹¹.

1.10.3. Dördüncü Parti Lojistik

4PL, tüm lojistik faaliyetlerin entegre şekilde sunulmasını ifade etmektedir. Dolayısıyla dördüncü parti lojistik şirketleri entegre lojistik hizmet almak isteyen üretici şirketler için tek bağlantı noktası konumundadır. 4PL uygulamaları hizmet alan şirket tek bir hizmet sunan şirket ile bağlantı kurmaktayken, hizmet sunan dördüncü parti lojistik işletmesi, entegre hizmet sunarken farklı üçüncü parti lojistik işletmelerinden hizmet alabilmektedir. Ancak müşterisine karşı tüm sorumluluğu kendisi üstüne almaktadır¹¹². Kısaca 4PL tedarikçilerin örgütsel kaynaklarını teknik ekipmanlarını ve yeteneklerini bütünleyici hizmet sağlayıcıları toplayan ve yöneten firmalardır¹¹³.

4PL firmaları sadece bilgi hizmeti verdiklerinden antrepo, depo ve filo gibi mekanları yoktur. Yani bu firmalar fiziksel lojistik faaliyetleri 3PL firmalarına yaptırırken yönetim

¹¹⁰ Öz, 2011: 82,83.

¹¹¹ Gülen, 2005: 31.

¹¹² Bowersox vd., 2002: 408.

¹¹³ Keskin, 2011a: 22.

işlerini kendileri yapmaktadırlar. 4PL kavramı, 3PL faaliyetlerini kullanan firmaların tedarik zincirinin tümünü içermediğinden ihtiyaçtan ve beklentilerden dolayı ortaya çıkarılmıştır. Dördüncü parti lojistik firmaların faaliyetleri filoları, depolama alanlarını ve operasyon terminallerini yönetmektir¹¹⁴.

1.10.4. E-lojistik Uygulamaları

E-Lojistik'te süreç tüketicinin elektronik ortamda siparişi vermesi ile başlar. Sipariş yönetim merkezi tarafından kontrol edilerek onaylanmasının ardından iş emri verilir. Verilen iş emri merkeze bildirilerek yükleme gerçekleşir. Yüklemenin gerçekleştiği merkeze bildirilir. Sonrasında tüketici bilgi hizmetleri vasıtasıyla ürünlerin yüklendiği tüketiciye bildirilir. Ürünler tüketiciye ulaştırıldığında boşaltma işlemi yapılır ve ardından durum merkeze bildirilir. Nihai olarak ise tüketici bilgi hizmetleri vasıtasıyla ürünün boşaltıldığına dair bilgilendirilir¹¹⁵. Elektronik ortamda ve çoğunlukla otomatik gerçekleşen tüm bu işlemlerin bütünü E-lojistik olarak adlandırılmaktadır.

1.11. Türkiye’de Lojistik Sektörü Gelişimi

Türkler Orta Asya’dan günümüze kadar varlıklarını sürdürmelerini sağlayan unsurlardan en önemlisinin “Lojistik” olduğu kaçınılmaz bir gerçektir. 1970 ve 1975’li yıllar arasında dünyada gerçekleşen siyasi, sosyal ve ekonomik gelişmeler 1980 yılı sonrasında Türkiye’de ithal ikameci sanayileşme stratejisinin yerini ihracata dayalı büyüme anlayışı almıştır. 24 Ocak 1980 ekonomik istikrar kararları öncesinde kendi yağında kavrulmaya çalışan Türkiye yıllardır süren savaşların etkisinden kurtulmak, Türkiye Cumhuriyetini sonsuz kılabilmek ve yeni yönetime sahip çıkmak için sağlam bir ekonomik yöntem kurmak istemiştir. Ülke bünyesindeki sanayileşmenin ve ekonominin gelişimini sağlamak amacıyla milletin ve ülkenin ihtiyacı olan ürünleri yerli sermaye ve teknolojiyle üretilmesi hedeflenmiştir¹¹⁶.

2000’li yılların başına gelindiğinde Türkiye’de lojistik sektörü diğer devletler ile benzer faaliyetlerle aynı oranda devam eden, alanında uzmanlaşarak yapılan hizmetleri geliştiren verilen hizmetlerin kalitesini arttırarak yurtiçi ve yurtdışı işletmelerle iş birliği yapan dünya çapında bürolar açan ve sürekli gelişimini ileriye taşıyan bir sektör olmuştur. Türkiye’de lojistik sektörüne önem kazandıran etkenlerden biride ihracata dayalı büyüme stratejisi izlenerek dış ticaret hacminin arttırılmasıdır. Birtakım altyapı eksikleri olmasına

¹¹⁴ Hergüllü, 2009: 22,23.

¹¹⁵ Gülenç ve Karagöz’den aktaran Demiroğlu, 2014: 189-202.

¹¹⁶ Acar ve Gürol, 2013: 290.

rağmen Türkiye’de lojistik sektörü yurtdışı pazarlarına hizmet verebilecek duruma gelmiştir. Lojistik sektörünün bu gidişatı girişimciler için bir fırsat olmuştur. Hem yerel hem de ulusal firmalar tarafından bu sektörde hizmet vermek için adımlar atılarak önemli yatırımlar yapılmıştır¹¹⁷. Bu potansiyele karşın Türkiye’de lojistik sektör uzun yıllar boyunca ağırlıklı olarak ulaştırma veya nakliye faaliyetleriyle özdeşleştirilmiş, değişim ve gelişim lojistiğın ulaştırma fonksiyon sahası çerçevesinde ele alınmıştır.

Lojistiğın diğer fonksiyon alanları olan; araştırma ve geliştirme, ihtiyaç belirleme ve temin etme, tasarım ve test etme, kabul, teslim, tesellüm, depolama, elleçleme, kontrol, planlama, ambalajlama, dağıtım, işletme, iletişim, idame, bakım, onarım, tahliye, inşaat, emlak, sağlık, bilişim, envanterden çıkarma, geri dönüşüm vb. fonksiyon alanları hakkında ise bazı lojistik şirketlerin reklam ve tanıtım bilgilerinden öte bir bilgiye ulaşılamamaktadır¹¹⁸.

Lojistik Performans Endeksi (LPE) ülkelerin taşımacılık, gümrük, altyapı gibi lojistik performanslarını değerlendirir; lojistik büyüme ve kaliteyi ölçer. Dünya’da iki yılda bir düzenlenen Lojistik Performans Endekslerine (LPE) göre 160 ülke arasında Türkiye’nin lojistik sektöründeki gelişimi 2007 yılından 2016 yılları arasında dünya sıralamasında sabitlik gösteriyor olsa da LPE puanında artış olmuştur. Lojistik sektörde verimli bir şekilde ilerleme gayesinde olan Türkiye’nin 2018 yılında lojistik sıralamasına bakıldığında 47. sıraya gerilediği LPE puanının da 3,15’e düştüğü görülmektedir(bk.Tablo 1.1).

Tablo 1. 1 Türkiye’nin 2007 – 2018 arası LPE Sıralaması¹¹⁹

YIL	2007	2010	2012	2014	2016	2018
LPE SIRALAMA	34	39	27	30	34	47
LPE PUANI	3.15	3.22	3.51	3.50	3.42	3,15
LOJİSTİK YETKİNLİK	3.29	3.23	3.52	3.64	3.31	3,05

1.12. Türkiye’de Lojistik Sektöründeki Sorunlar

Lojistik sektörünün çok gelişmediği yerlerde lojistik sadece nakliyecilik olarak algılanmaktadır. Fakat nakliyecilik yani taşıma işlemi toplam lojistik faaliyetlerin %39’unu oluşturmaktadır. Lojistik faaliyetlerde dış kaynak kullanımının az olması sektörde işlerin gelişimini ve hızını olumsuz etkilemektedir.

¹¹⁷ Toprak, 2008: 48.

¹¹⁸ Çivici, 2010: 159.

¹¹⁹ <https://lpi.worldbank.org> (erişim tarihi: 07.12.2018)

Gelişmiş ülkelerdeki gibi Türkiye'deki lojistik sektöründe yaşanan sorunlardan en önemlisi yapılan yatırımların plan ve altyapı içerisinde olmamasıdır. Bu bağlamda yaşanan sorunlar şunlardır¹²⁰;

- Eğitimli personelin yetersiz sayıda olması,
- Vizede, gümrükte ve transit geçişlerdeki sorunlar,
- Birbirine entegre olmayan kara, hava, deniz ve demir yolu ağlarının olması,
- Teknolojik ve bilişim altyapı eksiklikleri,
- Lojistik sektörüne yanlış bakış açılarının olması,
- Yasal düzenlemelerdeki belirsizlikler ve yetersiz akademik araştırmaların olması,
- Dış kaynak kullanımının artması sonucunda meydana gelen depoculuk sorunları, mevcut depoların yetersiz olması,
- Lojistik üs olabilmeyenin sadece uygun lokasyon sayesinde olabileceği düşüncesi,

1.13. Türkiye'de Lojistik Sektörünün Gelişimi İçin Stratejiler

Yalnızca bir faaliyet alanı olmaktan fazlası olan lojistik sektörü işletmeler arasında stratejik açıdan büyük öneme sahip olduğu görülmektedir. Lojistik sektöründe firmaların yaşadıkları sorunları ilk olarak devletler gözetmelidir. Gelişmiş ülkelerde üretilen stratejilerdeki oluşumlar incelenerek Türkiye'ye faydalı olan faaliyetler geliştirilmelidir.

Türkiye'de lojistik sektörünün gelişimi için birtakım stratejiler ve çözümler geliştirilmelidir. Gümrük işlemlerinin sadeleştirilmesi ve kolaylaştırılması, yapılan altyapı sistemlerinin lojistik açıdan planlanması, bilgi iletişim altyapısının devamlı olarak yenilenmesi ve geliştirilmesi, Şehir sınırlarının uygun yerlerinde lojistik köy faaliyetlerinin artırılması, yerli işletmelerin yabancı ortaklıklar kurmasına olanak sağlanması ve desteklenmesi, deniz ve demiryollarındaki imkânların çoğaltılması, lojistik alanına yönelik yüksek öğrenim kurumlarında bölümler açılması ve sektöre yönelik yapılan akademik çalışmaların kamu ve özel sektörlerde faaliyet gösteren firmalar tarafından desteklenmesi ve demiryolu ve denizyolu kombine taşımacılık sistemlerinin geliştirilmesi gibi faaliyetler Türkiye sektörünün gelişimi için oluşturulan strateji ve çözümlere örnektir¹²¹.

Türkiye'de lojistik sektörüne yönelik yapılan faaliyetlere ise; devlet sektöründe lojistik sektörüne yönelik yapılan araştırmalar, yurtdışı açılımları için birtakım toplantılar, seminerler, konferanslar görsel medya tanıtımları ve pazarlama faaliyetleri gerçekleştirilmesi, teşvik edici lojistik yatırımların oluşturulması, ulaşımı zor olan ülkeler arasında ekonomik ve bölgesel iş

¹²⁰ Daşkan, 2016b: 7.

¹²¹ <https://www.slideshare.net/yusufbahadirkeskin/turkiyede-lojistik> (erişim tarihi: 08.12.2018)

birliklerinin yapılması, kara, deniz, demir ve havayolu ulaşımlarında iyileştirme çalışmaları gibi faaliyetler örnek verilmektedir¹²².



¹²² Uslusoy, 2014: 63.

İKİNCİ BÖLÜM

İPEK YOLUNUN KAVRAMSAL BOYUTU

2.1. İpek Yolunun Tarihi

İpek Yolu terimi ilk defa 1877 yılında Alman coğrafyacısı olan Ferdinand Freiherr von Richthofen tarafından kullanılmıştır. Bu isimle kastedilen çağımızın başında teşekkül eden yol ağıdır. Bu ağ o çağlarda Eski Dünya'nın kültür alemlerini, özellikle batıda Akdeniz ve doğuda Çin'i birbirine bağlıyordu. Bu ağ, adını Orta Çağ cemiyetlerinin asilleri arasında popüler bir mal olan ipekten almıştır. Birçok milletin hayatında çok önemli bir yere sahip olan ipek eski çağlardan beri değerli bir mal olarak biliniyordu. İpek ayrıca Doğu kültürünün Batı tarafından tanınmasına, Doğu'nun ipeğinin ve baharatının kervanlarla Batı'ya taşınmasını Çin'den Avrupa'ya ulaşan ticaret yollarının oluşmasını sağlamıştır. Bu uzak mesafelere taşınmaya uygun elastiki ve dayanıklı madde zararlı haşereleri ve kurtçukları kendi içerisinde barındırmama özelliğinden dolayı yüksek bir değere sahipti. Bu değerli ipek ticaretini yapan tüccarlar yüksek derecede kâr sağlıyorlardı. İpeğin yanında diğer değerli mallar da bu yol sayesinde batıya taşınıyordu. M.S. 3. y.y.'da Han döneminde ipeğin üretildiği tek ülke olan Çin'de ipek ketenden iki kat daha fazla pahalıydı, Çin'in batı sınırlarında ise bu oran %46'lara kadar yükseliyordu. Bununla birlikte Roma'da 4. y.y.'ın başlarında 1 kg. boyanmamış ipek karşılığında 4.000 altın dinar ücret ödeniyordu. Yani o çağlarda ipek, altından kat ve kat daha kıymetliydi. İpeğin hem Orta Asya'da hem İran'da hem de Akdeniz'de üretildiği ve daha çok ulaşılabilir olduğu 8. y.y.'da bile Bizans'ta ipek hala altınla ölçülüyordu¹²³.

İpek Yolu'nun bu değerli ve kıymetli özelliği sebebiyle tarihte çeşitli dönemlerde bu yola hâkim olma mücadeleleri verilmiştir. Verilen bu mücadelelerin sonucunda ise çoğu kez büyük savaşlar yaşandı. Ne kadar mücadele verilirse verilsin bu yola hâkim olunması o kadar kolay olmamakla birlikte hâkim olursa dahi bu yola hakim olmak isteyen rakip sayısı çok olduğu için bu hakimiyetler çok uzun ömürlü olmadı. İpek Yolu'na hâkim olmak isteyen devletlerin en önemlilerinden olanlar Çinliler, Moğollar, Türkler ve Ruslardır. Bunların yanında Farslar ve Araplar bölge üzerinde hâkimiyet kurmak istemiş olmalarına rağmen diğer devletler kadar başarılı olamamışlardır. Bu bölgeye hâkim olan devletler tarafından yürütülen bir İpek Yolu siyaseti oluşturulmuş ve bu siyaset doğrultusunda güç mücadelelerine devam etmişlerdir¹²⁴.

¹²³ Yıldızdağ, 2005:1; Atasoy, 2010: 2.

¹²⁴ Düğen, 2011: 48.

İpek Yolu, 2000 yıldan beri Asya'yı Avrupa'ya bağlayan bir ticaret yolu olmasının yanında bu coğrafyada yaşayan dinlerin, kültürlerin ve ırkların izlerini taşımakta ve mükemmel bir kültürel ve tarihsel çeşitlilik sunmaktadır. İpek Yolu'nun güzergahında bulunan ülkelerde ekonomik hareketlilik, şehirlerde meydana gelen canlılık buralardaki medeniyetlere büyük gelişim sağladı. Çin'den İpek Yolu'nu kullanarak çıktığımızda ilk durak olan Türkistan'da yollar kuzeye, batıya ve güneye uzanır. İpek Yolu'nun Türkistan'dan çeşitli ağlara ayrılması burayı büyük bir ekonomi ve kültür merkezi haline getirmiştir. Dünya'nın en gözde şehirleri bu yol üzerinde kurulmuştur. Bu şehirler arasında ilk akla gelenler; Turfan, Kaşgar, Buhara, Taşkent, Semerkant, Merv, Kayseri, İsfahan vb. şehirlerdir. Kısaca bu yol Çin'den başlayarak Türkistan ve Kafkas'lar üzerinden Avrupa'ya ulaşmakta ve geçtiği yollar üzerinde bulunan coğrafyadaki devlet ve milletlere ticari ve kültürel bir zenginlik sağlamıştır¹²⁵.

Türkistan coğrafyasındaki ticaret bağlantılarının hakimiyeti milattan önce 119 yılına kadar Hun Devleti'nde iken bu tarihten sonra özellikle Doğu Türkistan olmak üzere, Çin'in hakimiyetine geçmiştir. Ancak bu durum Göktürk Devleti'nin kurulmasıyla birlikte değişmiştir. Bu değişimle beraber İpek Yolu en parlak dönemlerinden birini Göktürk himayesindeyken yaşamıştır. Bundaki en büyük etken Göktürk yöneticiler tarafından Türkistan bölgesinde uygulanan politikaların siyasi istikrarı sağlamasıdır. Göktürk, Moğol ve Hun devletlerinin İpek Yolu'na sağladıkları en önemli katkı bölge güvenliğini sağlamalarıdır. Bu nedenle İpek Yolu'nun altın çağları Göktürk döneminde yaşanmıştır¹²⁶. Selçuklu döneminde Türklerin elindeki Anadolu'da kara ticaret merkezleri deniz ticaret merkezlerinden daha fazla gelişme göstermiştir. Karadeniz ve Akdeniz'de sahip olunan limanlar Selçuklulara bir rekabet kazandırmıştı. Ancak bu rekabet gücü çevre yolları denetim altına tutmadığı için sınırlı kalmıştır. Osmanlı döneminde ise beyliğin bağımsız bir devlet olarak kurulabilmesi, beslenebilmesi ve uzun ömürlü olabilmesi İpek yolunu denizlere bağlayan limanların elde edilmesine bağlıydı. Bu açıdan Osmanlı denize dönük bir politika izlemek zorunda kalmıştır¹²⁷.

İpek Yolu güzergâhı üzerinde Türkler ve Çinliler arasındaki hâkimiyet mücadelelerine rağmen Türkler 1000 yıla yakın bir zaman İpek Yolu'nun kontrolünü hâkimiyetleri altına almayı başarmışlardır. Çünkü Türk devlet geleneği ve politikasına göre dünya hâkimiyeti ve bu sahada tam bir üstünlük kurabilmek için İpek Yolu'nun kontrolünü ellerinde bulundurmak gerekliydi. Bu amaçla Türk yöneticiler sorunların çözümünde her türlü çabayı sarf ettiler,

¹²⁵ Yereli, 2013: 3.

¹²⁶ Kafesoğlu, 1995: 17.

¹²⁷ Topuz, 2010:7-10.

bölgeye hâkimiyetlerini korudular ve ticareti canlı tuttular¹²⁸. İpek Yolu'nun kalbi sayılan Doğu Akdeniz bölgesi kendisine hâkim olan ülkeyi zenginleştirmiştir ve bu durum Osmanlı Devleti'nin fetihlerini etkileyen en önemli sebeplerinden biridir. Osmanlı Devleti Doğu Akdeniz'i elinde tutmuş ve kendi yükselişiyle birlikte İpek Yolu güzergâhındaki Anadolu'nun ve Bursa'nın önemi artmıştır¹²⁹. İpek Yolu geçtiği bölgelerde kültürler arası bir köprü vazifesi görmüş ve Dünya medeniyetlerini birbirlerine bağlayan bir yol olmuştur.

2.2. İpek Yolu Güzergâhları

İpek Yolu'nun güzergâhın tam olarak bilinmemekte ve yüzyıllarca Çin ve Batı arasında tek bir yol olduğuna inanılmış ve değişime uğramadan takip edildiği düşünülmekteydi. Fakat İpek Yolu tek çizgi halinde olmayan Çin'den Akdeniz'in doğusuna ve Güney Rusya'ya buradan da Avrupa'ya uzanan ve bazı kesimlerde kollara ayrılan bir ağ gibidir¹³⁰.

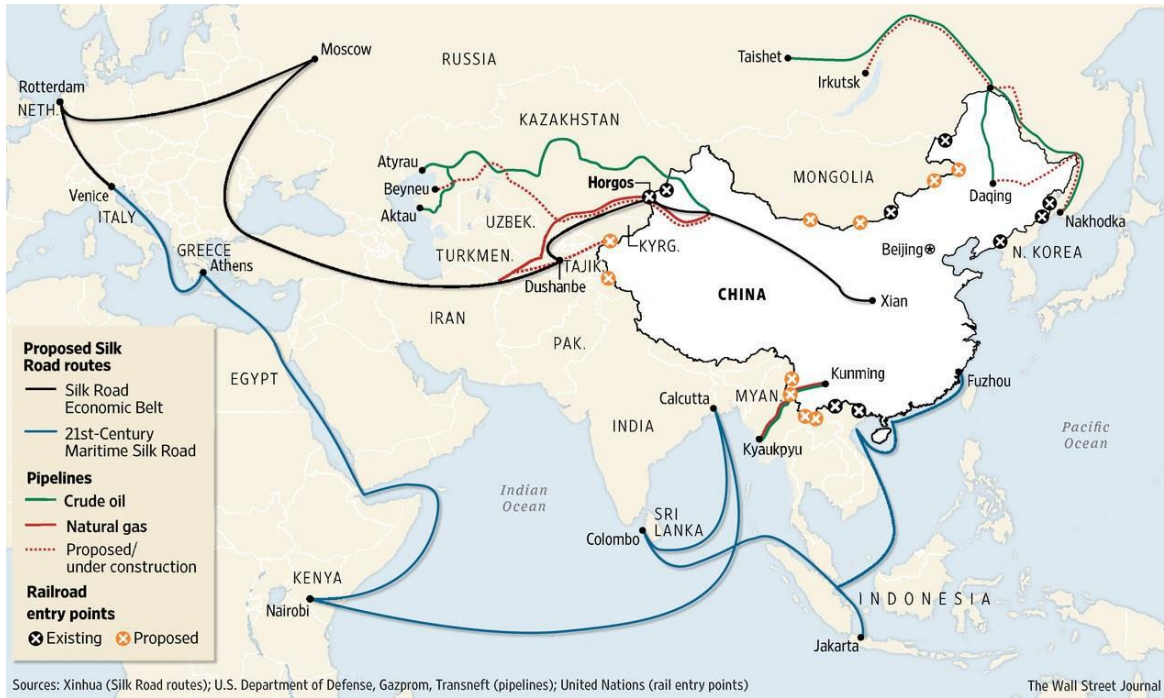
İpek yolu güzergâhının başlangıcı Çin'in o zamanlar başkenti Changan şehrinde Yol Kansı koridorunu takip ederek Taklamakan civarında bulunan Dunhuang şehrine ulaşmaktadır. Buradan da kollara ayrılarak İpek Yolu'nun kuzeyindeki Yumen Guan ve Gobi Çölü civarındaki Hami'den geçerek Pamir eteklerindeki Kaşgar'a gelmeden Gobi ve Taklamakan çöllерinin içerisindeki en önemli iki vahadan olan Turfan ve Kuqa'dan geçer. Güney İpek Yolu ise Dunhuang'dan ayrılarak Yang Guan, Taklamakan çölünün eteklerindeki, Miran, Yarkand ve Khotan geçerek Kuzey İpek Yolu güzergâhıyla Kaşgar'da buluşur. İpek yolu Kaşgar'da tekrar kollara ayrılarak devam eder. Bu ayrılan kollardan birisi kuzeyden Taşkent üzerinden Hazar Denizi'nin kuzey bölgelerine, Yunan ticaret merkezlerinin bulunduğu Kırım'a ulaşırken diğeri de Semerkant üzerinden Hazar Denizi'nin güneyine ve Karakurum üzerinden Hindistan'a ulaşır. Orta yol Kurla ve Kuşa'dan geçerek Kaşgar'a ulaşır. Güney İpek Yolu ise Hazar Denizi'nin güneyinden geçerek Akdeniz'in doğusuna Antakya'ya kadar uzanır¹³¹.

¹²⁸ Heyd, 2000: 28-29-31-181.

¹²⁹ Kırpık, 2012: 181.

¹³⁰ Yıldızdağ, 2005: 16.

¹³¹ Akkaymak, 2009: 9.



Harita 2. 1 İpek Yolu Güzergâhları¹³²

2.2.1. Kuzey İpek Yolu

Kuzey ipek yolu güzergâhı arkeolojik kazılar yardımıyla bilinmektedir. Arkeolojik araştırmalar sonucunda: Kuzey ipek yolu orta çağda Çin İmparatorluğunun önemli merkezlerinden olan Loyang ve Çang-ngan'dan başlamaktadır. Bu güzergâh büyük çölü geçerek Hami şehir merkezine ulaşmaktadır. Daha sonra yol Barkul Gölü'ne doğru kuzeye yönelmektedir. Barkul Gölü'nden de batıya doğru yönelen yol Çungarya'dan geçer ve Talas Şehrine ulaşmaktadır. Talas sonrasında yolun güzergahı Seyhun nehrinden geçerek İstanbul'a oradan da Bizans şehirlerine ulaşmak üzere devam etmektedir. Tüm bunlardan da görüldüğü gibi kuzey ipek yolu daha çok Türk yerleşim yerlerinden geçmekteydi¹³³.

2.2.2. Orta İpek Yolu

Orta ipek yolu Antakya'dan başlayarak batıdan doğuya doğru Menbiç bölgesindeki Fırat nehrinden geçer ve oradan da Hemedan'a devam etmektedir. Daha sonrasında Tahrان etrafında olan Rey ve Merv şehirlerine oradan da Pamir'e ulaşmaktadır. Yol Pamir'den Taşkurgan'a oradan da Kaşgar'a ulaşip ikiye ayrılmaktadır. Buradan kuzeye doğru yönelen

¹³² http://www.transmedya.com/images/haberler/2016/07/cin_ipek_yolu_icin_1_trilyon_dolar_ayirdi_h10949_4ec21.jpg/ (erişim tarihi: 12.10.2017)

¹³³ Yıldızdağ, 2005: 17.

yol Tanrı dağlarından geçerek Kuça yerleşim yerinde sonlanmaktadır. Diğer yol ise Kaşgar'dan geçerek Yumen-kuan kapısına daha sonrada güney ipek yolu ile birleşmektedir¹³⁴.

2.2.3. Güney İpek Yolu

Güney ipek yolunun oluşumu milattan önce yedinci ve sekizinci yüzyıllarda İskitlerin Batı'ya yönelmesiyle olmuştur. Güney yolunun güzergâhının dar sınırlarından dolayı tespiti daha kolaydır¹³⁵. Güney ipek yolu Kaşgar'da ikiye ayrıldıktan sonra Hoten ve Niya'ya devam etmekte ve Tuan-huang'dan geçerek orta ipek yoluyla birleşip Çin'in başkentinde sonlanmaktadır. Güney ipek yoluna bağlanan bir diğer kol ise Bamian, Bedeşan ve Gazne yerleşim yerlerinden geçerek Hindistan'da sonlanmaktadır. Güney ipek yoluna Türkistan'ın tali yollarından da bağlantılar vardır¹³⁶.

2.3. İpek Yolunun Gelişme Dönemi

Büyük İpek Yolu söylemi tarihte ilk kez milattan önce meşhur Çin seyyahı Çjan Syan'ın seyahatinden sonra kervan yolu olarak kullanılmaya başlanılmıştır. Daha sonraki zamanlarda İpek Yolu Çin ile Bizans'ı birleştirerek Dünya ticaretinin şah damarı haline gelmiştir. Milattan önce II. yüzyıldan 1800'lü yıllara kadar uzanan, tarihin en eski ve en uzun karayolu özelliğine sahip olan İpek Yolu, Doğu'da Çin'den, Batı'da Avrupa'ya, Güney'de Afrika'nın Kuzey'ine kadar uzanan bir yoldur. İlk başlarda ekonomik zorunluluktan yani insanların ihtiyaçlarını karşılama gereksinimlerinden doğmuş, ekonominin yanında sosyokültürel ilişkilerin kurulmasına ve gelişmesine neden olmuştur. VI. yüzyılın ikinci yarısından başlayarak eski dünyanın hem batı hem de doğu devletlerinin içinde Büyük İpek Yolu'nun yönetilmesi uğruna verilen mücadeleler giderek arttı. Yaklaşık 20.000 kilometresi, Türklerin yaşadığı coğrafyaya uzanmakta olan İpek Yolu için Türk akıncıları Çin hâkimiyetini yerle bir ettikten sonra sadece siyasi olarak değil, aynı zamanda ekonomik açıdan da güce sahip oldular. Böylelikle Türkler batıyla doğuyu birleştiren bu büyük kervan yoluna hâkim oldular. Bu yol VII. ve VIII. yüzyıllarda ulaşım ve ticaret yoğunluğu açısından en parlak dönemini Türk'lerin hâkimiyetinde yaşamıştır. Sanat ve medeniyet açısından ise, İpek yolu en parlak dönemlerini Tang hanedanlığı zamanında yaşamıştır¹³⁷.

Çin'de üretilen ipek, çömlekçilik maddeleri, metal eşyalar, hediyelik eşyalar ve diğer ticaret eşyaları "Büyük İpek Yolu" aracılığıyla Orta Asya'dan ve Parfiya'dan geçerek

¹³⁴ Demirler, 2015: 11.

¹³⁵ Ablayeva, 2013: 17.

¹³⁶ Demirler, 2015: 23.

¹³⁷ Bedirhan, 1994: 20.; Mandaloğlu, 2013: 130.; Yıldızdağ, 2005: 13.

Roma'ya daha sonraları Bizans'a götürülüyordu. Avrupa'dan Çin'e geri dönen kervanlar burada üretilen eşyaları Çin'e götürüyorlardı. VIII. yüzyılda ortaya çıkan Uygur Devleti ile Çin Devleti arasında gelişmiş ticari ve siyasi ilişkiler vardı. Hatta Uygurlular o dönemlerde Çin'de ki bir isyanı bastırmak için Çinlilere yardım etmişler ve karşılığında 20.000 balya ipek almışlardır. Uygurlularla Çinliler arasındaki ekonomik ilişkilerde at ve ipek ticareti önde geliyordu. Türk atları o zamanlarda her yerde çok meşhurdu ve pahalı fiyatlara sahip olunabiliyordu. Çin ipeği de yine o dönemde meşhurdu ve çok alıcısı vardı. Fakat aralarındaki ticaretin şekli ara sıra değişiyordu. Güç Uygurlulara geçtiği zaman Çin'le at ve ipek alışverişi yapmak için anlaşmışlardı. Uygurluların gönderdikleri her atın karşılığında Çin'den 40 top ipek istiyorlardı. Bu şekilde atların yüksek fiyatlarla satılması Uygur hazinesi içinde çok kazançlı olmuştur¹³⁸.

Büyük İpek Yolu ilk başlarda yoğun kargaşa ortamı yaratmış olmasına rağmen XIV. yüzyılının ikinci yarısına kadar devam eden ve "Pax Mongolica" (Moğol Barışı) diye adlandırılan o dönemlerde İran engeli tamamen ortadan kaldırıldı. Ticaretin ve tüccarların güvenliğini sağlamak amacıyla devlet yeni kararlar ve katı tedbirler alarak tek bir yönetim anlayışı, tek bir vergi sistemine geçildi. Moğol İmparatorluğunun 1240 ile 1340 yılları arasında güçlü olduğu sıralarda, Çin'e kadar uzanan ticaret yolunu kullanmak daha pratik ve kolaydı. Büyük İpek Yolu Osmanlılar için de önemli bir ticaret yolu olmuştur¹³⁹.

2.4. İpek Yolunun Gerileme Dönemi

Küçük devletlerin bir araya gelmesi sonucu oluşan Moğol imparatorluğunun hâkimiyeti altına giren Büyük İpek Yolu uzun zaman kullanılmaya devam etti. Bu yol Moğol İmparatorluğuna farklı kesimlerin birbirleriyle iletişimlerini sağladı. Büyük İpek Yolu güzergâhı boyunca ticaretin yanında farklı kültürler ve inançlarda taşınmaya devam etti. İslam Orta Asya'da yayıldığından Müslümanlar Çin ile Batı bölgesi arasındaki Orta Asya'ya yerleştiler. Müslümanlar böylelikle Çin ile Batı arasındaki ticaret aracılığını yapmaya başladılar. 1368 yılında Çin'in başına geçen Ming ile Çin içine kapanık bir siyaset uygulamaya başladı. Çin'in dış siyasetini içine kapanık olarak yürütmesi Qing zamanına kadar devam etmiştir. Böylelikle Batı ile Doğu arasında engeller ortaya çıkmaya başladı. İslam'ın Orta Asya'ya yayılması Büyük İpek Yolu güzergâhındaki ticaretin yanında sanat eserlerini de olumsuz yönde etkilemiştir. Örneğin, heykelcilik İslam dininde yasak olduğundan Budist tapınaklarına yapılan heykellerle gelişen heykelcilik sanatı sekteye uğradı.

¹³⁸ Deniz, 2016: 196.

¹³⁹ Gökçe, 2016: 201-202.

Asya'daki Moğol hükümdarlığı ne kadar geniş bir alana yayılmış olsa da Çin milliyetçiliğinin tekrar canlandığı sıralarda Moğol hâkimiyeti sona erdi.

Çin'in beş hanedan döneminde ise içerisindeki birlik ve beraberlik bozulduğundan komşu devletlerin kervanlara saldırılarına maruz kalındı. Büyük İpek Yolu, Çin'in Tang hanedanlığı zamanındaki önemini Song Hanedanlığı zamanında koruyamamıştır. O dönemlerde Batılılara göre Çin hala tanınmayan bir yerdi ve Batılılar ipeğin nasıl üretildiği hakkında bir bilgi sahibi değillerdi. Hindistan'da Büyük İskender ipek hakkında birkaç bilgi edinmiş olsa da "Seres" olarak adlandırılan ipek üreticileriyle bağlantı kurulması VII. yüzyılda olmuştur. Böylelikle ipek üretimi hakkındaki bilgiler güzergâh boyunca batıya sızmaya başladı.

15.yy'da Avrupalılar tarafından yeni ticaret yolları, adaları, okyanusları ve kıtaları bulunmuştur. Bu olaylar tarihte Coğrafi Keşifler olarak adlandırılmaktadır. Büyük İpek Yolu Coğrafi Keşiflerin başlamasıyla beraber önemini yitirdi. Malların deniz yoluyla taşınması kara yoluna göre daha az maliyetli ve daha güvenliydi. Böylelikle daha güçlü ve güvenilir gemi üretimi önem kazandı. Güney Asya'da yeni pazarlar keşfedilmeye başladı ve Çin yeni Pazar ağları kurmaya başlamış oldu. Deniz taşımacılığında korsanlar ve fırtınalar gibi bazı olumsuz durumlar olsa da bunların üstesinden gelindi¹⁴⁰. Böylelikle Büyük İpek Yolu üzerindeki ticari faaliyetler daha az kârlı olduğundan ipek yolu önemini kaybetmeye başladı. Batı dünyası hızla geliştiğinden Çin'le bağlantılarını kopardı ve ipek yolu giderek geriledi.

2.5. İpek Yolunun Yeniden Canlandırılması

Yıllar boyunca, geçtiği ülkelere hem kültürel hem de iktisadi açıdan birçok katkı sağlayan dünyanın en eski ve en uzun ticaret yolu görevini üstlenen İpek Yolu uluslararası alanda hatta doğu batı arasında bir köprü görevi görmüştür. Ayrıca doğu ve batı rotasında geniş bir zaman derinliği ve çeşitli kavramlar boyutlarını içeren yer edici kültürlere ve yeni geleneklere de kaynaklık etmiştir. Bu nedenledir ki İpek Yolu aslında sadece bir ticaret yolu değil bunun yanında kültür yolu olarak da anlam kazanmaktadır¹⁴¹. İpek yolu sadece doğu batı arasında bir rota olmaktan öte kuzey ve güney yönlü de geniş ticaret yollarına bağlantısı olmasından dolayı aslında yeryüzünün en büyük kervanları tarafından uzun zamanlar boyunca kullanılmış ve tarihsel açıdan baktığımızda dünyanın en büyük ana yolu olmuştur.

Çin uluslararası sistemde varlığını kuvvetlendirmek amacıyla dünya çapında paralel yapılar kurma peşindedir. Bu nedenle bir yandan uluslararası kurumlarla bağlantısını devam ettirirken bir yandan da bu kurumları kısmen tamamlayacak kısmen de rekabet edilebilir bir

¹⁴⁰ Yereli, 2013: 3.

¹⁴¹ Erdem, 2006: 7.

platform oluşturma çabasıdır. Çin'i diğer güç unsurları ile etkin bir uluslararası aktör haline getirecek en önemli etki İpek Yolunun yeniden canlandırılması olacaktır¹⁴². Günümüzde İpek Yolu'nun önemi ve anlamı yeniden tanınmaya anlam kazanmaya başlamıştır. Günümüz teknolojisinin ve gelişmişliğinin de vermiş olduğu katkılar ve çağ dolayısıyla İpek Yolu artık kara İpek Yolu olmaktan çıkmış, deniz İpek Yolu, demir İpek Yolu, enerji İpek Yolu, hava İpek Yolu, kültür İpek Yolu, fiber-optik İpek Yolu olarak anılmakta ve eskisinden farklı olarak Modern İpek Yolu'ndan bahsedilmektedir.

Şimdiye kadar atılan büyük adımlar ve projeler (enerji, ulaştırma, lojistik ve teknoloji gibi birçok alandaki projeler) İpek Yolu'nun yeniden canlandırılmasıyla ilgili atılmış adımların en önemli göstergelerindedir. İpek Yolu'nu yeniden canlandırmaya yarayacak yeni ekonomik fırsatlar yaratacak, kuşkusuz ki ülkenin hem dünya ile bir bütün olmasına hem de ortak refah sahasına kavuşmasına katkı sağlayacak muhtemel gelişmeler arasında yer alan; kıtalar arası koridorlar oluşturan yeni otopanlar, asıl hatları demir yolu olmakla birlikte uçan trenler, hızlı yük taşıma araçları, hızlı trenler, nükleer ve endüstriyel tesisler, merkezi ve teknoloji kentler, lojistik alanda ülkeleri şehirleri ve kıtaları birbirine bağlayan ve bunun neticesi olarak da lojistik köyler ortaya çıkarmak ve kombine taşımacılık alternatifleri ortaya çıkmaktadır.

İpek Yolu'nun yeniden canlandırılması çalışmaları ve projesi, 7-8 Eylül 1998 yılında hayal olmaktan çıkmış ve bir gerçeklik kazandırılmak üzere başta ABD ve AB ülkeleri olmak üzere 33 ülkenin ve 13 uluslararası kurum ve kuruluşun bulunduğu, önemli ve bir o kadar da anlamlı bir zirveye İpek Yolu Zirvesi'ne Bakü ev sahipliği yapmıştır. İpek Yolu Zirve'si Türkmenistan'ın ve Hazar havzasının açık sulara sınırı bulunmayan ülkelerin uluslararası pazarlarla bağlantı kurması açısından önemli bir noktadır¹⁴³.

2.6. İpek Yolunun Yeniden Canlandırılması İçin Yapılması Gerekenler

Çin'den başlayarak Avrupa'nın en iç noktalarına kadar uzanacak olan projenin önemli devletlerinden biri olan Türkiye İpek Yolu'nun gelmiş geçmiş en kritik ve en önemli geçiş rotalarından biri olan Anadolu'ya ev sahipliği yapmasıyla önemli bir konumda yer almaktadır. İpek Yolu Ekonomik Kuşağı hattının Avrupa'ya bağlantı bölümünü oluşturan Türkiye Asya ve Avrupa'nın ayrıca Ortadoğu'nun kesiştiği noktada yer almaktadır. Çin ile ilişkilerin geliştirilmesi kapsamında önemli bir güç sunması tahmin edilen Tek Yol Tek Kuşak Projesi Türkiye'nin enerji ticaret üssü olma yolunda yapmış olduğu projelerle, amaçladığı iktisadi hedeflerine ulaşabilmesi bakımından önemli fırsatları da beraberinde getirecektir. Ayrıca G20

¹⁴² Özdaşlı, 2015: 581-593.

¹⁴³ Bedirhan, 1994: 52.

ülkesi olan Türkiye'ye yabancı yatırımları canlandırması, sermaye girişini artırması ve dünyanın ikinci en büyük ekonomik gücü olan Çin ile ihracat-ithalat dengesini kurması amaçlanan Modern İpek Yolu Zirvesi'nde Çin ile birçok alanda anlaşmalar imzalanarak daha dengeli ticaret hacmi sağlanması beklenmektedir. Çin ile Türkiye arasında Modern İpek Yolu Zirvesi'nde yapılan anlaşmalar aşağıdaki gibidir;

- Çin Halk Cumhuriyeti İle Karşılıklı Kültür Merkezlerinin Kurulmasına İlişkin Anlaşma
- Uluslararası Karayolları Üzerinde Taşımacılık Anlaşması
- Suçluların Karşılıklı İadesi Anlaşması

Bunların yanı sıra bu proje ile beraber Türkiye İpek yolu Ekonomik Kuşağı hattı üzerinde bulunan Çin, Rusya, İran gibi devletlerle olan gelişmiş ticaret ilişkilerini daha da sağlamlaştıracağı gibi ayrıca temaslarının ve ilişkilerinin kısıtlı derecede olduğu Türki Cumhuriyetlerle (Kazakistan, Kırgızistan ve Özbekistan gibi) etkileşimini ve temaslarını arttırabilecektir. SSCB'nin dağılmasının ardından bağımsızlığını ilan eden ülkeler Tek Yol Tek Kuşak Projesi ile küresel pazarlarla ilişki kurma fırsatını da elde edebileceklerdir. Ayrıca 2008 küresel ekonomik krizinin ardından dünyanın yeni merkezlerinden biri halini alan Asya devletlerinin sahip olduğu sermaye birikimi ve tasarruf oranlarını da düşünürsek yüksek miktarlarda sermaye hacmine sahip olan bu Asya Devletleri, Modern İpek Yolu rotasında bulunan Türkiye bu tasarrufların ve sermayelerin çoğunun yatırıma dönüşeceği merkez olma potansiyeline sahip olan ülkelerin başında yer almaktadır¹⁴⁴.

Tek Yol Tek Kuşak Projesi kapsamında yapılması hedeflenen ön hazırlık aşamaları projelerinden Asya Altyapı Yatırım Bankası'nın kurucu ülkeleri arasında olan ve birçok altyapı projelerinde adından söz ettirmeyi başaran, Asya ile arasındaki ilişkileri arttıran ve ciddi derecede sermaye hareketliliğinin ortaya çıkması beklenen Türkiye oldukça stratejik bir konumda yer almaktadır.

Türkiye'nin Tek Yol Tek Kuşak Projesi alt yapı çalışmaları bağlamında sayılan ciddi yatırımlarından biri olan İstanbul Finans Merkezi'yle (İFM) Asya devletlerinden gelmesi düşünülen sermaye ve tasarrufların daha hızlı ve sistematik bir şekilde işlenmesini sağlayacaktır. Tek Yol Tek Kuşak Projesi temel olarak mal alış verişini kapsayan bir yapıya sahip olmasının yanında enerji alanında da önemli bir potansiyele sahiptir.

Enerji arz ve talep eden devletleri aynı çatı altında toplaması bu bakımdan bakıldığında yaşanabilecek farklı gelişmeler doğurmaktadır. Görmüş olduğumuz gibi aslında İpek Yolu ile sadece mal ticareti değil aslında enerji ticareti de yapılabilecektir. Bu doğrultuda

¹⁴⁴ Yereli, 2013: 241.

konum itibariyle Asya ve Avrupa arasında bu bağlantıyı yapacak ülke coğrafi konumu dolayısıyla Türkiye'dir. Diğer yandan Avrupa'ya enerji akışını sağlaması beklenen TANAP(Trans-Asya Demiryolu Projesi) ve Türk Akım gibi enerji projelerinde adından söz ettiren Türkiye, Enerji Borsası ile beraber Tek Yol Tek Kuşak Projesine önemli katkılar sağlayacak ve coğrafi konum dolayısı ile bölge ülkelerinin enerji arz güvenliğine katkı sağlama güvenliği bakımından da önemli bir pozisyona sahiptir¹⁴⁵. Tarihi İpek Yolu olarak anılan İpek Yolu'nun yeniden canlandırılması maksadıyla yapılacak stratejik hamleler ve izlenecek yollar Tek Yol Tek Kuşak Projesi aracılığıyla bir süredir çeşitli platformlarda konuşulmaktadır ve bu projeyle ilgili çeşitli konferanslar ve toplantılar yapılmaktadır. Bu açıdan izlenecek stratejilerden en önemli olanları aşağıdaki başlıklar altında değerlendirilmiştir.

2.6.1. Kaliteli Lojistik Ağlarının Oluşturulması

Dünya ekonomisi içinde yer alan ekonomilerin oranlarına baktığımızda Asya ekonomilerinin giderek bu oranın büyük çoğunluğuna sahip olmaya başladığını gördüğümüz bir zamanın içinde yer almaktayız. Yaşanan bu dönüşüm ve küresel ekonominin asyalaştığı bu dönemde üretilen ürünlerin Avrupa pazarlarına en hızlı, en ucuz ve en sorunsuz bir şekilde ulaştırılması çok büyük bir öneme sahiptir. Batı Asya'da yer alan limanların altyapıları ve kapasite yeterliliği artan ticaret hacmi neticesinde yetersiz düzeyde kalmıştır. Bu durumda yeni lojistik güzergâhları arayışına sebep olmuştur. Bu arayış aşamasında Karadeniz bölgesinin demir ve kara ulaşım noktaları çok büyük önem kazanmıştır. 2000'li yılların başından itibaren meydana gelen bu dönüşüm ve değişim süreci, İpek Yolu'nun yeniden canlandırılması ve bu rota üzerinde yer alan ülkelerin bu canlandırılma sürecine adapte edilmesi gerekliliğini beraberinde getirmiştir. Tarihi İpek Yolu'nun bir ucunda Çin diğer ucunda ise AB ülkeleri yer almaktadır. Bu ülkeler arasında yer alan diğer ülkelerin Modern İpek Yolu'na entegrasyonu sağlanmalıdır. Bu rotanın merkezi bölgesinde bulunan Türkiye, bu imkânları ve bu adaptasyon sürecini en iyi şekilde yöneten ve değerlendiren bir yapıda çalışmakta ve bu imkânları en etkili şekilde değerlendirdiği takdirde önemli bir üs halini alacaktır¹⁴⁶.

2.6.2. Bölge Ülkeler İçin Demiryolu Yatırımlarının Arttırılması

Son zamanlarda küresel ekonomi ve ticaret açısından Asya pazarı ve ekonomisi önem kazanmaya başlamıştır. Bu durumda da Avrupa piyasası ve pazarı da Asya ile ticaret yapma

¹⁴⁵ <http://lojistikkulubu.ist/yeniden-dogan-ipek-yolu-ve-turkiye-lojistik-sektoru/> (erişim tarihi:13.12.2018)

¹⁴⁶ Kara vd., 2009: 73.

girişiminde bulunmak zorunda kalmıştır. Asya ile Avrupa arasındaki ticaret önem kazanınca bu ticaret yolu üzerinde bulunan demiryolu da önem kazanmıştır. Asya ile Avrupa ticareti arasında kritik bir rol üstlenen demiryolu ulaşım ağına yapılan yatırımlar artmış ve yeni projeler üretilmeye başlanmıştır. Asya ve Avrupa ticaret yolu bağlantı görevini gören ülke olarak akla gelen ilk ülke Türkiye'dir. Türkiye'nin Modern İpek Yolu gelişmelerinin içerisinde yer almaması ihtimaller dışındadır. Türkiye bu fırsatın içinde bulunduğu için bu durumdan istifade etmek istemektedir. Bu durumda kamunun bütün gümrük kapılarını modern hale getirmesi ve lojistik alanını geliştirecek atılımlarda bulunması gerekmektedir¹⁴⁷.

Kombine taşımacılığın destek görebilmesi için Güney ve Orta ulaşım koridorlarında mevcut bulunan demiryolu altyapısının onarılması, modern hale getirilmesi ve projelerin hızlı ve kaliteli bir şekilde tamamlanması gerekmektedir. Londra'dan Çin'e kesintisiz bir şekilde kurulan demiryolu bağlantısı olan Asya, Avrupa ve Afrika'yı birbirine bağlayan orta koridor olarak ifade edilen Kars-Tiflis-Bakü demiryolu hattı 2017 yılı itibariyle tamamlanmış bulunmaktadır. Türkiye modern İpek yolu projesi kapsamında elinden gelen gayreti ve azmi göstererek bu bağlamda gereken tüm altyapı çalışmalarını yapmaktadır.

2.6.3. Sınır Kapılarının İyileştirilmesi

Modern İpek Yolu rotası üzerinde bulunan bütün sınır kapıları tespit edildikten sonra, bu kapıların fiziki ve ekonomik altyapısının, gümrük de dahil olmakla beraber bu sınır kapılarında görevli kişi ve kuruluşların çalışma düzen ve şekillerinin ve sınır kapılarındaki bekleme sürelerinin ve yapılan formalite işlemlerin belirlenmesi gerekmektedir. Belirlenen sorun ve problemlerin en aza indirilmesi ve çözüme kavuşturulması için ilgili kurum ve kuruluşların da gerek mali gerekse hukuki yardımları ile ilgili sınır kapılarının idari kapasitelerinin artırılarak hızlı hizmet süreci sağlamak ve kapıların modernize edilmesi ile bu kapılardaki işlemlerinin hızlı ve sorunsuz bir şekilde çalışmasını sağlamaktır¹⁴⁸.

2.6.4. Transit Koridorlar Arası Eksik Halkaların Birleştirilmesi

Ticareti kolaylaştıran etkenlerden en önemlilerinden biri de ülkelerin her bir yana transit bağlantılarının olmasıdır. Bu nedenledir ki Modern İpek Yolu güzergâhı üzerinde bulunan demiryolu ve karayollarının eksik ve bozulmuş bölümlerinin onarılması ve tamamlanması gerekmektedir. Özellikle Çin, Pakistan ve Hindistan gibi ekonomileri hızla büyüyen ülkelerin transit koridorlar vasıtasıyla bağlanması mümkündür. Bunun yanında, Batı ile kolay bir şekilde lojistik hat sağlanmasını kolaylaştıracak bir diğer kolaylık ise

¹⁴⁷ Çekerol ve Kurnaz, 2011: 56.

¹⁴⁸ Demirlar 2015: 81.

Türkmenistan'ın Hazar Denizi'nde limanlarıyla kombine lojistik imkânını barındırması ve Azerbaycan'ın da ulaşım koridorlarına bağlamasıdır¹⁴⁹.

Afganistan'da ve diğer komşu ülkelerinde 2006 yılından sonra daha çok önem verilen hatta aralarında adeta bir yarış haline gelen ulaşım altyapı iyileştirmesine ilişkin birçok proje çalışmaları gündeme gelmiştir. Askerî ve ekonomik gücü ile Orta Asya'da bölgesel liderliğe soyunan Özbekistan'ın, kuzey güney güzergâhında İpek Yolu'nun yeniden inşasında gerçekleştirdiği somut projelerle önemli rol oynamaktadır. Afganistan ve komşu ülkelerindeki bu hareketlilik Modern İpek Yolu'nu canlandırmaya yönelik yapılan çalışmalar arasında gösterilebilir¹⁵⁰.

2.6.5. İlgili Ülkelerin Bütünsel Yaklaşımı

Soğuk savaş döneminin geride kalmasının ardından insanlar ülkelerinin gelişmiş ve refah seviyesine ulaşmış bir hale gelmesini istemektedirler. Doğu Batı ticari açıdan birbirlerine yaklaşımaya ve bu bağlamda birçok girişimler yapmaya başlamışlardır. Bu düşünce çerçevesinde oluşturulan birçok proje başlatmışlar ve bunlardan bazılarını da hayata geçirmişlerdir. Bu bakımdan düşünülen ve akla gelen projeler arasında geçmişte büyük iş yapmış ve ilgi görmüş olan Tarihi İpek Yolu vardır. Bu yolu tekrardan canlandırma düşüncesi büyük ilgi görmüş ve çok sayıda ülkeden de olumlu cevaplar almıştır. Asya ve Avrupa arasındaki ticareti kolaylaştıracak olan bu Modern İpek Yolu projesi kapsamında olan Çin ile Avrupa ülkeleri arasında kalan diğer koridor ve bağlama görevi göreceği olan coğrafyanın da kalkınmasına vesile olacaktır. Bu arada kalan diğer ülkelerin hepsinin aynı iradeyle altyapı çalışmalarını yapmaları ve aynı bütünsel duyguya ve düşünceye sahip olmaları gerekmektedir.

Çin ile Avrupa ülkelerini birbirine bağlayacak bu büyük proje kapsamındaki ülkelerin ekonomik yaklaşmasının sağlanması ve ulaşım ağının başarılı bir şekilde tamamlanabilmesi için gerek siyasi gerekse teknik açıdan yakınlaşmaları ve işbirliği halinde olmaları gerekmektedir. Aralarında varsa siyasi ve politik engeller aşılmalı, proje tasarımı ve finansman gibi konularda koridor yönetim ajansı kurulmalıdır. Türkiye, Rusya ve Çin gibi ülkeler bu yapıya destek olmalı ve öncülük etmelidir. Türkiye, hem ilgili Orta Asya ülkeleri, hem de Çin ve Rusya gibi dışarıdan önemli destek sağlayabilecek ülkeleri bir araya getirilmeli siyasi ve politik engeller aşılarak, işbirliğine gidilmelidir¹⁵¹.

¹⁴⁹ Kulaklıkaya, 2013: 6.

¹⁵⁰ Purtaş ve Yılmaz, 2011: 14,49.

¹⁵¹ Kulaklıkaya, 2013: 7.

2.6.6. Ülkeler Arası Siyasi Girişimler

Türkiye, komşusu ve diğer ülke Cumhuriyet'lerinin bağımsızlıklarını tanıyan ilk ülke olmasıyla beraber bu ülkelerin diğer ülkeler tarafından tanınmasında ve çeşitli kuruluşlara üye olmalarında öncülük eden bir lider ülke statüsünde olmuştur¹⁵².

Türkiye yapmış olduğu transit geçiş yolları ve altyapı çalışmaları neticesinde transit ülke olma konumuna gelen ve Türkmenistan ile Güney Asya ticaretin canlanmasına da önemli derecede destek veren öncü ülke halini almıştır¹⁵³.

Sovyetler Birliği zamanında merkezi planlamayla yönetilen iktisadi çalışmaların, Sovyetler Birliği'nin dağılmasından sonra doğan birçok bağımsız ülkelerde, stagflasyonun olması, siyasi ve ekonomik belirsizliklerin olması sebebiyle etkin bir ülkelerarası işbirliği ihtiyacını doğurmuş ve bu yıllarda çeşitli ekonomik işbirliği entegrasyonları kurulmuştur. 10 Ekim 2000 tarihinde kurulan Avrasya Ekonomik Topluluğu (AET) bunlardan en önemlilerindedir. Rusya Federasyonu, Kazakistan, Beyaz Rusya, Tacikistan ve Kırgızistan Avrasya Ekonomik Topluluğu'nun üyesi konumunda, Ermenistan, Moldova ve Ukrayna ise gözlemci konumundaki devletleridir¹⁵⁴. 2008 finansal krizinden sonra Kazakistan ve Rusya önderliğinde 2010 yılında Avrasya Kalkınma Bankasının kurulmasından itibaren Rusya Federasyonu, Beyaz Rusya ve Kazakistan arasında imzalanan Gümrük Birliği anlaşmaları da iktisadi işbirliğinin canlanmasında, üye ve gözlemci ülkelere ihtiyaç duydukları desteğin verilmesinde önemli bir gelişim ve girişim olmuştur¹⁵⁵.

2.7. İpek Yolunun Yeniden Canlandırılmasının Türkiye'ye Etkileri

Gelişen bilişim ve teknolojik koşullar karşısında birçok işlemi ve hizmeti elektronik ortamdan sağlayabiliyoruz. Ancak elde ettiğimiz bu hizmetlerin bazılarını sadece sanal olarak sahip olabiliyorken bazen de fiziksel olarak bize ulaşabilmesi gerekiyor. Bu gibi hizmetlerin ve satın alımların ihtiyacımızı gidermesi için tarafımıza ulaşması lojistik sektörü sayesinde gerçekleşmektedir. Ancak sadece kendi ülkemizdeki ürünlerden ziyade başka ülkelerde üretilen ürünlere de ihtiyaç duyabiliyoruz. Bu gibi durumlarda eskiden İpek Yolu güzergâhını kullanarak gerçekleştirilen ve Anadolu'muzun da bu güzergâh üzerinde bulunmasından dolayı ülkemiz ticaret yolu bakımından köprü görevi görmektedir. Yani geçmişten beri süregelen ticaret yolu üzerinde olmamızın avantajlarını hala yaşamaktayız.

¹⁵² Solak, 2003: 69.

¹⁵³ Purtaş ve Yılmaz, 2011: 7.

¹⁵⁴ Ağır ve Ağır, 2017:111-112.

¹⁵⁵ Tükel, 2010:76,81; Avcu, 2014: 271,272.

İpek Yolu, Türkiye ile Türkistan Cumhuriyetleri arasında ekonomik, kültürel ve ticari ilişkilerin geliştirilmesi bakımından önde gelen fırsatların en önemlisidir. Bu yolun güzergâhında bulunan tüm ülkeleri etkileyeceği gibi jeopolitik bir konuma sahip olan Türkiye, Avrupa ve Asya arasındaki köprü görevini üstlenecek olmasından dolayı çok önemli bir potansiyel arz etmektedir. Bu nedenle uluslararası ekonominin lokomotifi konumunda olan Güney Doğu Asya ülkeleri ve dünyanın önde gelen en büyük pazarlarına sahip olan Avrupa kıtaları arasında köprü görevi görecek olan ve enerji ve ticaret lojistiği sağlayacak ülke konumunda olmasından dolayı Türkiye dış politika gündemindedir. Yeni İpek Yolu projesinin canlandırılması düşüncelerinin ve bu bağlamda hayata geçirilen ve geçirilecek olan yollar ve köprüler giderek hız kazanmıştır.

21. yüzyılın doğalgaz ve petrol üretim ve ihracatı açısından en önemli merkezlerinden biri olmaya aday olan Türkistan'da bu açıdan dikkat çeken ülkeler; Azerbaycan, Türkmenistan, Özbekistan ve Kazakistan'dır. Bölgede enerji sektöründe yapılmış olan onlarca anlaşmalar ve faaliyetler ve de burada faaliyet gösteren yüze yakın uluslararası enerji firmasının olması da bu bölgenin ne kadar önemli bir konumda olduğunun göstergesidir. Zengin yer altı kaynakları (petrol, doğalgaz gibi..) ve jeopolitik konumuyla Türkistan'da, yapılan anlaşmaların ve faaliyetlerin değeri trilyon dolarlarla ifade edilmektedir. Bu bölge Avrasya bölgesinin en zengin ve en önemli coğrafyası statüsündedir. Coğrafi ve enerji bakımından önemli bir konumda olan Türkistan'da nüfus yoğunluğu oldukça fazladır. Buranın bu kadar önemli bir politik konuma sahip olmasından dolayı da siyasi güçler dengesi açısından önem arz etmektedir. Burada üretilen enerjinin hangi dünya pazarlarına hangi güzergâhlardan gideceği de çok önem taşımaktadır. Burada Türkiye başka devletlerinde olduğu gibi, Asya ve Avrupa arasında kurduğu köprü görevini yine üstlenmek istemektedir. Dünyada dev petrol ve doğalgaz yatağı olarak anılan 509 maden yatağından 28 adeti Türkistan Cumhuriyet'lerinden olan Azerbaycan, Özbekistan, Türkmenistan ve Kazakistan'da bulunmaktadır. Türkistan Cumhuriyet'lerinden olan bu dört ülkede 2012 yılı itibariyle doğalgaz bakımından toplamda gaz üretimi 166.126 milyar ton ve petrol üretimi açısından ise 112.650 milyon ton olmuştur.

Dünya sıralamasında doğalgaz ve petrol yataklarına bakıldığında Türkmenistan, Kazakistan ve Azerbaycan'ın kayda değer bir yeri olduğu söylenebilir. Üretim ve iç tüketim dengesine bakıldığında üretim seviyesinin tüketim seviyesinin çok çok üstünde olması bu ülkelerin çok tüketim yapan ülkelerde rahatlıkla pazar bulabilecekleri anlamını taşımaktadır. Petrol ve doğalgaz ihtiyacı olan ülkelerin gözünde önemli bir yere sahip olan Türkistan Cumhuriyeti, dünya siyasetinde de önemli bir role sahip olabileceklerdir. Türkistan

Cumhuriyet'lerinin gerçek anlamda kalkınmasını ve egemenliğine sahip olmaları açısından petrol ve doğalgaz rezervleri çok büyük önem arz etmektedir. Burada faaliyete geçen boru hatlarından ve rezervlerin işletilmesinden oldukça önemli gelirler elde edilmektedir. Türkistan Cumhuriyetleri'nin üretmiş oldukları enerji gelirleri sayesinde ve boru hatlarının geçişinden elde ettikleri ücretlerle ekonomik göstergelerinde çok büyük ve hızlı gelişmeler olmuştur. Bu sayede refah seviyeleri ve milli gelirleri artmıştır¹⁵⁶.

Bir bölgedeki kaynakların dışa açılımı çok önem taşımaktadır. Burada da işin içine boru hatları girmektedir. Boru hatları bölgedeki kaynakların dış alıcılarla buluşturulması açısından önemlidir. Türkiye Cumhuriyeti bulunduğu konum dolayısıyla enerjiye ihtiyaç duyan Avrupa ülkeleri ve enerji rezervleri ve üretimi bakımından zengin olan Türkistan Cumhuriyetleri ile arasındaki köprü görevini üstlenmekte ve burada kilit rol oynamaktadır. Türkiye açısından Bakü-Tiflis-Ceyhan Boru Hattı en önemli boru hattıdır. Türkiye bölgedeki güçlerin enerji politikalarını ciddiye alarak coğrafi açıdan konum avantajını kullanmaya çaba göstermektedir. Türkiye, Türkistan Cumhuriyetleri ile olan ekonomik ve kültürel ilişkilerini geliştirmek ve sosyo-kültürel açıdan yakın olmak durumundadır. Türkiye'nin Türkistan Cumhuriyetleri ile kurduğu iyi ilişkiler ekonomik açıdan fayda sağlamanın yanında aynı zamanda bölgede söz sahibi olmasına da olanak sağlayacaktır. Türkistan kaynaklarının Rusya üzerinden taşınması hem deniz trafiğini olumsuz yönde etkileyecektir hem de ekolojik dengeyi bozacaktır bundan dolayı bu kaynakların Türkiye kara toprakları üzerinden geçmesi bu olumsuzlukları önleyeceği gibi Türkiye'nin de dünya çapında tanınmasına ve söz sahibi olmasına sebep olacaktır¹⁵⁷.

Tek Yol Tek Kuşak Projesiyle hayata yeniden kazandırılmaya çalışılan bu yol ile Türkiye kalkınmaya ihtiyaç duydukları sermayeye sahip olacaklar ve Türkistan Cumhuriyet'lerinden daha ucuza hammadde ve mamul maddelerini herhangi bir sürprizle ve riskle karşılaşmadan doğrudan elde edebilecekler. Geçmişte, İspanya ve Portekiz'in Latin Amerika'yı arkasına alarak gerçekleştirdikleri güçlenme politikalarını bu seferde Türkiye Türkistan Cumhuriyet'lerini arkasına alarak gelişme güçlenme kazanacaktır. Çünkü bilinmelidir ki ekonomik refahı sağlayabilmek için istikrarı devam ettirmek gerekmektedir¹⁵⁸.

Dünya'da ticaret, ekonomik ve nüfus açısından yoğunluk merkezi geçmişten beri değişiklik göstermiş olup bu değişikliğin ülkeler açısından ekonomik ve siyasi yönden ne kadar önemli olduğu görülemeyecek kadar belirgindir. Türkiye bu yoğunluk merkezlerinin yaşadığı coğrafyalarda sürekli etkin rol oynamıştır. Avrupa'dan Asya'ya geniş bir coğrafi

¹⁵⁶ Yazar ve Yılmaz, 2011: 21.; Efegil ve Özsavaş 2017: 49.

¹⁵⁷ Aydın, 2012: 222. ; Ersungur vd., 2007: 308.

¹⁵⁸ Barutça, 2006: 10-11.

alana sahip olduğu zamanda Asya ve Avrupa'ya köprü görevi gördüğü şuan için de sürekli ekonomik dengelerin içinde yer almıştır. Gelişen ve küresel hale gelmiş bu ekonomik sahada Türkiye Tek Yol Tek Kuşak Projesiyle bu dengelerin başrolü olmayı hedeflemiştir. Türkiye, İpek Yolu güzergâhının en önemlileri olan ve denize kıyısı olmayan Türkistan Cumhuriyet'leriyle olan ilişkisinin siyasi ve ekonomik yönden geliştirilmesiyle beraber bu ülkelerden deniz yoluyla yada doğrudan kara yoluyla başka pazarlara mamul ulaştırılmasına aracılık etmekte etkin rol üstlenmektedir. Ayrıca, zengin yer altı kaynaklarına sahip Rusya ile olan ilişkisiyle Türkiye şuan tüm dikkatleri üzerine çekmeyi başarmıştır.

Tek Yol Tek Kuşak Projesinin hayata geçirilmesi Türkiye açısından siyasi ve ekonomik olarak çok önemlidir. Türkistan Cumhuriyet'leriyle, Kafkasya, Orta Doğu ve Balkanlar ile olan iyi ilişkileri ve yer altı kaynakları ve mamul iletim yolu üzerinde olması ile güçlü bir konumda olan Türkiye aynı zamanda gelişmekte olan ulaşım ve lojistik ağlarına da sahip güçlü bir devlet konumundadır. Bunun yanında Türkiye, ulaşım yollarını yenilemeli büyük projelere ortaklık etmeli ve yeni geçiş güzergâhları kurmaya devam etmelidir. Böylelikle mamul arz eden ile mamul talep edenleri kolay ve hızlı şekilde buluşturmaya öncülük eder ve lider konumda olur. Bu durumda da yukarıda da dediğimiz gibi hem siyasi hem de ekonomik açıdan dünyada söz sahibi olma rolünü üstlenir¹⁵⁹.

Türkiye, özellikle kara ve demiryolu ulaşım ağı bakımından zengindir ve bu ulaşım koridorlarını kullanarak lojistik üs olma yolundaki hedeflerini sürdürmektedir. Türkiye kara, hava, demir ve kara yollarını kullanabilen bir ülke ve aynı zamanda Asya ile Avrupa arasındaki köprü olma konumunda da dolayı bu sahip olduğu yolları geliştirerek ve bu yolların daha etkin ve verimli kullanılmasına olanak sağlayarak lojistik bir merkez ülke rolüne sahip olabilir. Özetle, Akdeniz, Marmara, Karadeniz ve Ege Denizi'ndeki limanlar daha verimli ve etkin bir şekilde kullanılmalı ve buralara canlılık kazandırılmalıdır. Türkiye'nin Türkistan Cumhuriyet'lerine ve Uzak Doğu'ya en uygun ve en hızlı bir şekilde bağlanması ve ulaşım ağını bu yönde geliştirmesi zorunludur. Doğu-Batı koridoru içinde bulunan İpek Yolu yani Trans-Asya Orta Koridoru üzerine yoğunlaşılması gereken bir hattır. Bu bölgenin geliştirilmesi halinde Türkiye, bölgede güç kazanmış olacak ve transit ticaret bakımından üstünlüğü artacaktır. Bu yollara sahip olması ve aktif rol oynaması ülkemizi ekonomik açıdan güçlendirecek ve ülkedeki döviz rezervlerinin artmasına olanak sağlayacaktır¹⁶⁰.

Avrupa devletleri, Türkiye'den sadece Türkistan Cumhuriyetleri'nden aldıkları enerji yolu için değil karayolu taşımacılığı gibi taşımacılıklarda da etkin bir şekilde yararlanmak istiyor. Avrupa Birliği, Türkiye'nin bulunduğu konum itibarıyla bu özelliğinden en etkin ve

¹⁵⁹ Atasoy, 2010: 7-10.

¹⁶⁰ Yıldırım Keser, 2015: 176.; Kaynak, 2003: 28.

verimli bir şekilde yararlanmak istiyor. Özellikle Traceca gibi projelere bakıldığında Türkiye'nin coğrafi konumu ve ticari ilişkileri giderek artıyor. Traceca projesi sayesinde Türkistan Cumhuriyetleri ile Avrupa arasında Kafkasya üzerinden tüm ulaşım yollarını kullanarak daha etkin bir şekilde ticaret sağlanacak. Traceca projesi tamamlanınca Türkiye hem konum itibarıyla hem de demiryolu ve denizyolu limanlarına sahip olmasıyla bu yük trafiğinde kilit ülke rolüne sahip olmaya aday en önemli ülkedir. Bu proje hayata geçtiğinde Türkiye Kafkasya ülkeleri ile daha etkin bir iletişime geçecek ve ekonomik ve siyasi açıdan daha etkin bir ülke haline gelecektir. Bu durum da Türkiye'yi diğer ülkelerin gözünde güçlü bir ülke kılacak ve Avrupa Birliği nezdinde de önemi daha da yükselecek.

Türkistan Cumhuriyet'leri coğrafyasından geçen Asya Otoyolu, Traceca ve Trans-Asya demiryolu gibi projeler Türkiye üzerinden Avrupa'ya ulaşmaktadır. Bu projelerin tam anlamıyla kullanılmasına başlandıktan sonra Türkistan ile daha çok sosyal ve ekonomik ilişkilerde bulunacağız. Türkiye, Avrupa ile Avrupa Birliği (AB) uyumlaştırma süreci içinde oldukça yaklaştı ve ikili işler yaptı ve yapmaya devam ediyor. Avrupa enerji sağlama açısından kullanmış olduğu Türkistan Cumhuriyet'leri ile yaptığı ticareti Türkiye üzerinden sürdürürken bu yaklaşmayı daha da artırıyor¹⁶¹.

Türkiye Cumhuriyeti'nin 11. Cumhurbaşkanı olan Abdullah Gül, Türk Konseyi Üçüncü Zirve Toplantısı'nda yapmış olduğu bir açıklamada, küresel ekonominin ağırlık merkezinin artık Atlantik olmadığını buradan Asya Pasifik'e kaydığını ifade etmiş ve bu kayma durumunun Türk Dünya'sının coğrafi ve ekonomik açıdan önemini artırdığını belirtmiştir. Ayrıca, Türkiye, Azerbaycan, Kazakistan, Türkmenistan ve Kırgızistan'ın demografik ve ekonomik potansiyeli toplam olarak; 4,8 milyon kilometre karelik yüzölçümü ile dünyada 7. Sıradadır ve 140 milyonluk nüfusla 9. sırada ve de 1,5 trilyon dolarlık milli hâsıla ile 13. sıradadır diye konuşmaları arasında geçmiştir. Sıralamalardan da görüleceği üzere, Türk dünyası ekonomik açıdan dünyada güzel bir performans sergilemektedir. Bu da gösteriyor ki ekonomik kalkınmalarımıza hız kesmeden devam etmemiz gerekiyor¹⁶².

2.8. Tek Yol Tek Kuşak Projesi

2.8.1. Tek Yol Tek Kuşak Projesi Tanımı

Asya ve Avrupa arasındaki ticaretin gelişimini sağlamak için tarihte İpek Yolu adıyla anılan bu yola Modern İpek Yolu denilmiştir ve ilk kez 7 Eylül 2013'de Çin Başkanı Xi Jinping tarafından Kazakistan'da Nazarbayev Üniversitesinde dile getirilmiştir. "One Belt One Road" sloganlarıyla tanıtımı düzenlenen Tek Yol Tek Kuşak Projesi, yüzyılın en kaliteli

¹⁶¹ Taşdemir, 2008: 701.

¹⁶² Yazar ve Yılmaz, 2011: 42.

ve en büyük projesi olmaya aday bir proje niteliğindedir. Bu proje aslında sadece ticaret adına değil sosyal ve kültürel hayatı, yönetim ve siyasi hayatı da biçimlendirme potansiyeline sahiptir¹⁶³.

Tarihi İpek Yolu güzergâhında bulunan bütün ülkeler ile görüşen Çin bu ülkeleri Tek Yol Tek Kuşak Projesine davet ediyor ve böylelikle Asya, Afrika ve Avrupa'yı birbirine bağlamak istiyor. Çin Tek Yol Tek Kuşak Projesi için şimdiye kadar 300 milyar dolardan fazla yatırım anlaşması yapmıştır ve yapmaya da devam etmektedir. Çin bu sayede Avrupa'da daha geniş bir pazara ulaşacak ve yaptığı yatırımların karşılığını alacaktır. Ayrıca Çin, Tek Yol Tek Kuşak Projesi için 2014 yılında bir fon kurdu (Asya Altyapı Yatırım Bankası ve Şanghay merkezli BRICS (Brezilya, Rusya, Hindistan, Çin, Güney Amerika) İpek Yolu Ekonomik Kuşağı Fonu) ve kurmuş olduğu bu fona 40 milyar dolar likidite ayırdı. Bu projeye destek ve kaynak amaçlı olarak Kasım 2014 yılında 100 milyar dolar sermayeyle Asya Altyapı Yatırım Bankası'nı kurdu. Kurulan bu bankanın kurucu üyelinden biri de Türkiye'dir¹⁶⁴.

2.8.2. Tek Yol Tek Kuşak Projesi Kapsamı

Türkiye'yi de içine alan Tek Yol Tek Kuşak Projesi, küresel ekonominin ve siyasetinin önümüzdeki 50 senesini baştan aşağı şekillendirecek bir projedir. Bu proje 1 trilyon dolarlık yatırımı ve 3 milyardan daha fazla bir nüfusu içerisinde barındırır. Bu proje ile Asya'nın en doğusundan tutun da Avrupa'ya kadar ulaşılacak hedefler ve toplamda 65 ülkeyi içine alan bu proje dünya nüfusunun yüzde 70'ini oluşturan dev bir projedir.

Çin'in ortalarından başlayarak Rusya üzerinden İtalya'ya uzanan bir karayolu, demiryolu, petrol ve gaz boru hatları ve bunların dışında kalan diğer altyapı projelerinden oluşan bir kara yolu ağı bulunmaktadır. Tek Yol Tek Kuşak Projesi kapsamında, tek bir güzergâh yerine, Asya ve Avrupa istikametinde kara köprülerinden oluşan koridorlar yapılması planlanmaktadır. Planlanan Bu rotalar aşağıdaki gibidir¹⁶⁵;

- Çin - Merkez ve Batı Asya
- Çin - Bangladeş- Hindistan- Myanmar
- Çin - Moğolistan- Rusya
- Çin - Pakistan

¹⁶³ <http://sdam.org.tr/haber/97-cinin-yeni-kuresel-ekonomik-hamlesi-modern-ipek-yolu-projesi/> (erişim tarihi: 21.12.2018)

¹⁶⁴ https://www.academia.edu/35943588/Ipek_Yolu_Projesi_Kapsaminda_Cin_Turkiye_iliskileri(erişim tarihi:21.12.2018)

¹⁶⁵ <https://touch.hurseda.net/Dunya/184213-Bir-Kusak-Bir-Yol-Projesinde-65-ulke-var.html>(erişim tarihi:21.12.2018)

- Çin - Hindiçin Yarımadası

2.8.2.1. Tek Yol Tek Kuşak Projesi Kapsamındaki İki Farklı Hat

2013 yılında Orta ve Güneydoğu Asya ülkelerini ziyaret eden Çin Devlet Başkanı Xi Jinping, 21.yüzyıl Deniz İpek Yolu ve İpek Yolu Ekonomi Kuşağı'nı ortak bir şekilde hayata geçirme projesi sunmuş ve bu proje uluslar arası alanda yakın bir ilgi görmüştür. Çin Başbakanı 2013 yılında düzenlenen Çin – ASEAN (Çin-Güneydoğu Asya Milletleri Birliği) Fuarı'nda, Deniz İpek Yolu'nu inşa etme ve iç bölgedeki kalkınmayı meydana getirmek için stratejik ilerleme noktaları oluşturmanın önemini ve ihtiyacını belirtmiştir. Tek Yol Tek Kuşak Projesi'nin yapım çalışmalarının hız kazanması, Tek Yol Tek Kuşak güzergâhı üzerinde bulunan devletlerin sosyal ve ekonomik refahını desteklemeye, farklı uygarlıklar arasındaki sosyalleşmeye, siyasi ve dünya barışının sağlanmasına ve küresel ekonominin güçlenmesine katkı sağlayacaktır. Bu Tek Yol Tek Kuşak Projesi sadece geçtiği rota üzerindeki ülkelere değil tüm insanlığa fayda sağlayacak genişlikte ve muhteşemlikte büyük bir projedir¹⁶⁶.

Çin Devlet Başkanı Xi Jinping Tek Yol Tek Kuşak Projesi girişiminin beş temel hedefi bulunmaktadır demiştir. Bu beş ana hedef; seçeneklerin birbirine bağlanabilirliğinin artırılması, politika koordinasyonunun sağlanması, ticarete engelsizliğin sağlanması, insanlar arasındaki birebir bağların kurulması ve mali birliğin sağlanması olarak sıralanabilir¹⁶⁷.

2.8.2.1.1. İpek Yolu Ekonomik Kuşağı

Yapımı düşünülen ilk hatlardan biri İpek Yolu Ekonomik Kuşağı (Silk Road Economic Belt) olarak adlandırılan Çin, Orta Asya, Rusya ve Avrupa'yı kara yoluyla birbirine bağlayacak olan hattır. Bu hat ile öncelikli olarak ticaret serbestliğinin sağlanması ve altyapı çalışmalarının bitirilmesi gerekmektedir. Bu proje kapsamında karayolu, yüksek hızlı demiryolu, limanlar ve hava alanları bulunmaktadır¹⁶⁸.

Ayrıca Çin'in Ankara Büyükelçisi YuHongyang, bu dev projenin Türkiye'yi yakından ilgilendirdiğini ve proje kapsamında bulunan üçü deniz ve ikisi kara yolu olan toplamda beş rotası bulunan bu projenin yapımında her iki karayolunun da kesinlikle Türkiye'den geçeceğini belirtmiştir¹⁶⁹.

¹⁶⁶ Dışişleri Bakanlığı Ticaret Bakanlığı, 2015: 1-12.

¹⁶⁷ <http://www.ozelburoistihbarat.com/ulkeler-kitalar-dosyasi/cin-dosyasi-ipek-yolu-ekonomik-kusagi-ve-21-yuzyil-deniz-ipek-yolu-girisimi-1766>(erişim tarihi:18.11.2018)

¹⁶⁸ Karagöl, 2017: 4

¹⁶⁹ <http://www.milliyet.com.tr/yeni-ipek-yolu-icin-turkiye-kilit/ekonomi/detay/2050114/default.htm> (erişim tarihi: 16.05.2018)

2.8.2.1.2. Deniz İpek Yolu

Deniz İpek Yolu (Maritime Silk Road) hattı ise yapımı düşünülen ikinci hattır ve bu hat Çin Devleti'ni Hint Okyanusu üzerinden Basra körfezine ve oradan da Akdeniz'e bağlayacaktır. Bu yol sayesinde sadece kara yolu değil deniz yolu ticaretinin de geliştirilmesi planlanmaktadır. Dünya üzerinde baktığımızda en büyük ikinci ekonomiye sahip olan Çin'in Deniz İpek Yolu'na önem vermesi ve bu yolu hayata geçirmek istemesi ne kadar çok yerinde bir ticaret yolu olduğunun göstergesidir. Kara yolu olmasına rağmen birde deniz yolu düşüncesinin ortaya çıkmış olması hem maliyet açısından hem de Aden Körfezi ve Malakka Boğazı'nın var olmasından dolayı ortaya çıkan bir güvenlik sorunu olmasındandır¹⁷⁰.



Harita 2. 2 İpek Yolu Ekonomik Kuşağı ve Deniz İpek yolu Güzergâhı¹⁷¹

2.8.3. Tek Yol Tek Kuşak Projesi'ni Destekleyici Türkiye'de Yapılan Çalışmalar

Tarihi İpek Yolunu Yeniden canlandırmak bölgedeki bütün ülkelerin ortak arzusudur. Kırgazistan, Azerbeycan Kazakistan ve Türkistan Cumhuriyetlerinin yaklaşık tamamının kalkınma planları içerisinde İpek Yolunun yeniden canlandırılması meselesi yer almaktadır. Bölge ülkeleri için son derece önem arz eden İpek yolu Projesine Rusya, Çin ve Hindistan'ın da oldukça ilgi gösterdiği bilinmektedir. Günümüzde Tek Yol Tek Kuşak Projesi olarak adlandırılan bu proje Türkiye'nin de ciddiyet ve öncelik verdiği projelerin başında gelmektedir. Asya ve Avrupa'yı birbirine bağlayan bir proje olmasından dolayı Avrupa Birliğinin de yakından ilgilendiği ve destek verdiği bu proje transit taşımacılık sorunlarına çözüm getirmek, mevcut ulaştırma sistemlerini geliştirmek ve çeşitliliğini artırmayı amaçlamaktadır. Projenin finansmanı Asya Kalkınma Bankası, Dünya Bankası ve Avrupa

¹⁷⁰ Karagöl, 2017: 5. ; <http://tr.china-embassy.org/tur/ztgx/t1201739.htm> (erişim tarihi: 13.05.2017)

¹⁷¹ <http://www.cinh.com/ipek-yolu-ekonomik-kusagi-ve-21-yuzyil-deniz-ipek-yolu-girisimi/> (erişim tarihi:22.02.2019)

Birliği fonlarıyla desteklenmektedir. İpek yolunun yeniden canlandırılması için yapılan çalışmalarını aşağıdaki başlıklar halinde sıralayabiliriz¹⁷².

2.8.3.1.Traceca Projesi

TRACECA (Transport Corridor Europe Caucasus Asia) projesi 1993 yılında Brüksel’de Kazakistan, Kırgızistan, Özbekistan, Türkmenistan, Tacikistan, Azerbaycan, Gürcistan ve Ermenistan ülkeleri ile Avrupa arasında çok yönü bir ulaşım koridoru oluşturmak, bölge ülkeleri arasında işbirliğini ve ticareti geliştirmek ve bu ülkelerin uluslararası ekonomiye entegre olmasını sağlamak amacıyla başlatılmıştır. Türkçesi Avrupa-Kafkasya-Asya Ulaştırma Koridoru olan proje ülkelerin özel ihtiyaçlarına cevap vermek ve bölgenin ulaşırma sitemindeki aksaklıkların çözümlenmesi üzerine tasarlanmıştır. 1997 yılında Tiflis’de gerçekleştirilen TRACECA-Karadeniz Ekonomik İşbirliği (KEİ) Müşterek Konferansında Romanya, Moldova, Ukrayna ve Bulgaristan’ın programa katılım isteğini gündeme gelmiştir. 1998 yılında Tarihi İpek Yolunun Restorasyonu Konferansında TRACECA projesine Türkiye de üye olmuştur. Bu konferansta Avrupa-Kafkasya-Asya Ulaştırma Koridoru üzerinde uluslararası taşımacılığın geliştirilmesi için Türkiye, Moldova, Ukrayna, Bulgaristan ve Romanya ülkelerinin de katılımıyla toplamda 13 ülkenin devlet başkanları tarafından Çok Taraflı Anlaşma (MLA, Multilateral Agreement) imzalanmıştır¹⁷³. 2000 yılında anlaşmanın hükümlerini gerçekleştirmek amacıyla TRACECA Hükümetler arası Komisyonu (IGC), 2001’de ise Bakü’de IGC’nin yürütme organı olan IGC TRACECA Daimi Sekreterliği kurulmuřtur¹⁷⁴.

¹⁷² Demirler, 2015: 46.

¹⁷³ Akkaymak, 2009: 49.

¹⁷⁴ Akses, 2014: 3.



Harita 2. 3 Traceca Projesi Güzergâhı¹⁷⁵

TRACECA'nın temel amaçları, ulaştırmanın modernizasyonunu sağlamak ve kurumsal bölümlerini güçlendirmek, Asya, Kafkasya, Hazar Denizi, Karadeniz bölgesi ve Avrupa'nın ekonomik ilişkilerinin, ulaştırma ve ticaretinin gelişmesini sağlamak, altyapı ağları için birleşme ve entegrasyonu sağlanmak, kargo ehemmiyeti, çevresel koruma ve güvenilir yük taşımacılığına zemin hazırlamak, ulaştırma yöntemlerinin yasal yapıya ve ulaştırma politikalarına uyumlu hale getirmek, hava taşımacılığında güvenilir fonlar temin edilmesine yardımcı bulunmak, eşit rekabet şartları oluşturmaktır¹⁷⁶.

2.8.3.2. Asya Ana Karayolları Projesi

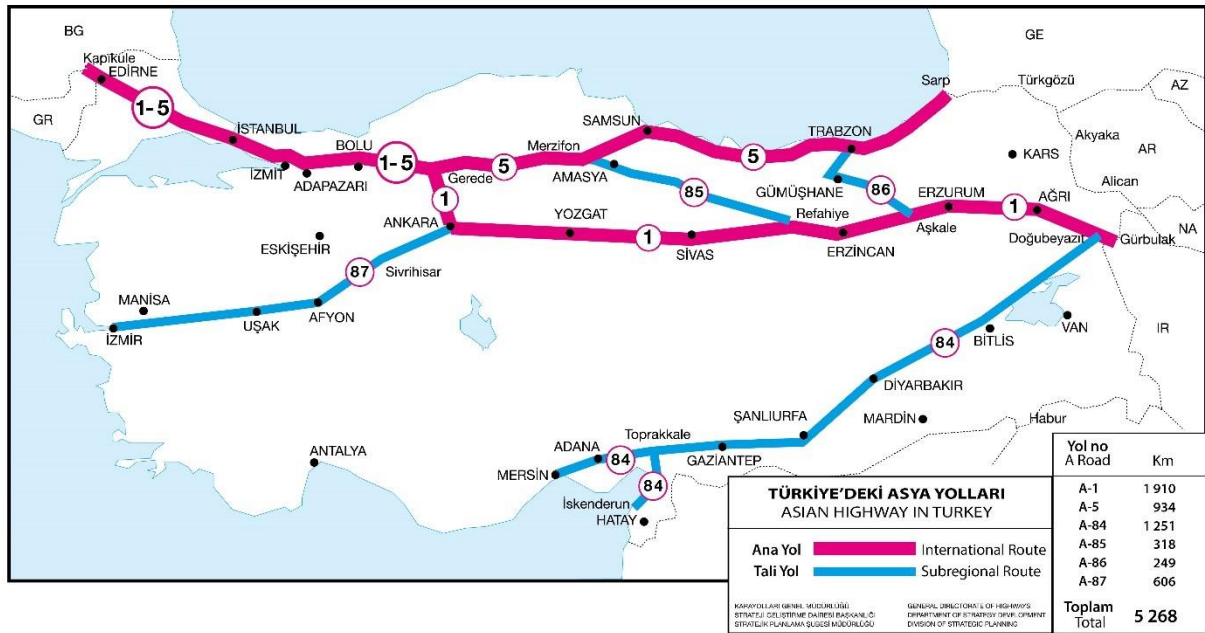
Asya'daki ana karayolları sistemini geliştirmek için Asya ve Avrupa'da yer alan 32 devlet ile Birleşmiş Milletler Asya ve Pasifik Ekonomik ve Sosyal Komisyonu UNESCAP arasında imzalanmış ortak bir projedir. Bu proje 1992 yılında Asya Kara Ulaşımı Altyapı Geliştirme (ALTID) projesinin üç farklı çalışmasından biridir. Bunlar;

- Asya Ana Karayolları Projesi
- Trans-Asya Demiryolu
- Asya karadan taşımacılık projeleri için teşvik çalışmalarıdır.

¹⁷⁵ http://www.ubak.gov.tr/BLSM_WIYS/TRACECA/tr/images/20100326_170203_10426_1_64.jpg(erişim tarihi:26.01.2019)

¹⁷⁶ Atasoy, 2010: 7; Taşdemir, 2008: 702.

1959 yılında başlatılan Asya Ana Karayolları Projesi Asya kıtasındaki uluslararası karayolu ile taşımanın geliştirilmesini hedeflemektedir. Proje 1960 ve 1970 yılları arasında önemli aşamalar kat etmiş fakat 1975 yılında ekonomik ve finansal sıkıntılardan dolayı gelişimi oldukça yavaşlamıştır. 1992 yılında ALTID projesinin kabul edilmesiyle UNESCAP Asya Ana Karayolları Projesi için üyelerle iş birliği yaparak aşama aşama birkaç proje çalışması planlamıştır¹⁷⁷.



Harita 2. 4 Asya Ana Karayolları Projesi Güzergâhı¹⁷⁸

13 Kasım 2003 de hükümetler arası yapılan toplantıda Asya Ana Karayolları Ağı Üzerinde Hükümetler Arası Anlaşma kabul edilmiştir. 32 üye ülke ve ortalama 140 000 kilometre uzunluktaki Asya Ana Karayollarının başında A-1 yolu gelmektedir. Tokyo'dan başlayıp Güney Kore, Kuzey Kore, Çin, Orta Asya, Güney Asya ve Güneydoğu Asya ülkelerinden geçen A-1 karayolu Türkiye'nin batısındaki Edirne iline kadar uzanmaktadır. Rusya, Hindistan ve Çin gibi geniş nüfuslu ve geniş arazili Asya ülkeleri arasındaki ticareti geliştireceği düşünülen bu yol için mevcut yollar iyileştirilmiş ve koridoru daha aktifleştirmek için yeni yollar yapılmış günümüzde de yapılmaya devam etmektedir¹⁷⁹.

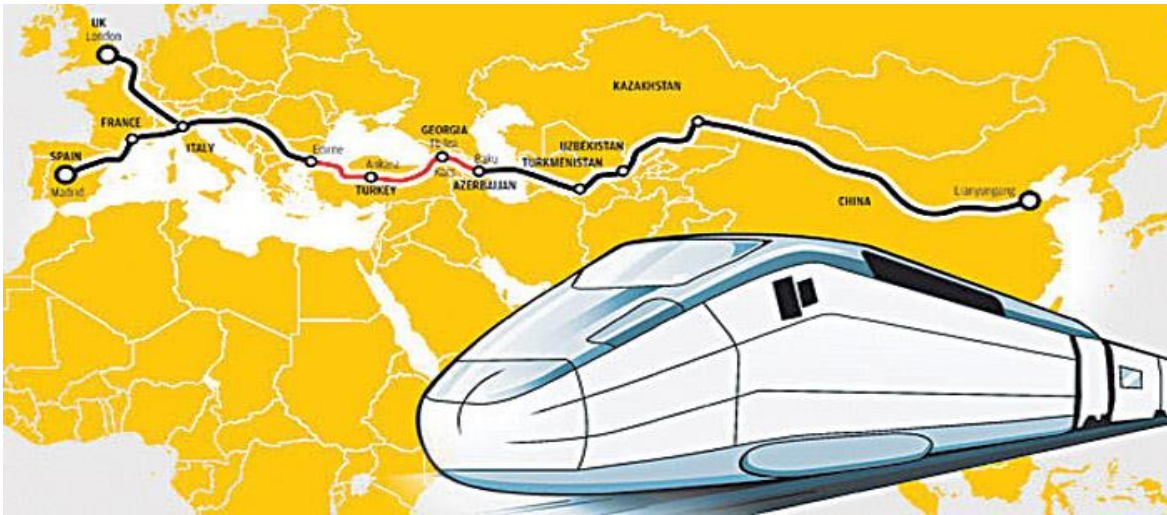
¹⁷⁷ Küçükıldız, 2012: 59-64.

¹⁷⁸ <http://www.kgm.gov.tr/Sayfalar/KGM/SiteTr/Projeler/UluslararasıProjeler/AsyaPasifikKomisyon.aspx> (erişim tarihi:26.01.2019)

¹⁷⁹ <http://www.kgm.gov.tr/Sayfalar/KGM/SiteTr/Projeler/UluslararasıProjeler/AsyaPasifikKomisyon.aspx> (erişim tarihi: 26.01.2019)

2.8.3.3. Trans-Asya Demiryolu Projesi

Trans Asya Demiryolu Projesi 117.500 km uzunluğunda, 28 UNESCAP ülkesini içerisine alan ve pasifik kıyılarından Avrupa'ya uzanan bir demiryolu ağını temsil etmektedir¹⁸⁰. Birleşmiş Milletler' in Asya-Pasifik bölgesi için bölgesel kalkınma kolu olan Birleşmiş Milletler Asya ve Pasifik Ekonomik ve Sosyal Komisyonu (UNESCAP) 53 üye ülke ve 9 yardımcı ülkeden oluşmaktadır. Batıdan Türkiye'nin doğusundaki Pasifik adası Kiribati'ye, kuzeyde Rusya Federasyonu'ndan güneyde Yeni Zelanda'ya kadar uzanan coğrafi alanı kapsayan UNESCAP Asya-Pasifik bölgesine hizmet veren en büyük Birleşmiş Milletler organıdır.



Harita 2. 5 Trans-Asya Demiryolu Projesi Güzergâhı¹⁸¹

Uluslararası mega proje olarak bilinen Trans-Asya Demiryolu Projesi Türkiye'yi de içine alarak Avrupa'ya kadar uzanan küresel ağın yeni demiryolu hatlarından biridir. Trans-Asya Demiryolu ipek yolu gibi Asya ve Avrupa arasında ticari ve kültürel alışverişe olanak sağlamayı amaçlamaktadır. Bölgedeki diğer demiryolları ile bağlanarak geniş bir bölgeyi kapsayan ve çok büyük bir nüfusa ulaşan Trans-Asya Demiryolu fikri 1960 yılında Ortadoğu ve Avrupa sistemlerinin birleştirilmesi fikri ile ortaya çıkmıştır. Birleşmiş Milletler Asya-Uzak Doğu Ekonomik Komisyonu (ECAFE) öncülüğünde ilk olarak Güney Doğu Asya, Hindistan, Bangladeş, Pakistan, İran ve Singapur'u İstanbul'a bağlayan kesintisiz 14.000 kilometrelik demiryolu olarak ortaya çıkmış daha sonraları ECAFE' nin UNESCAP olarak

¹⁸⁰ Demirler, 2015: 98.

¹⁸¹ [http://mobil.ekonomiyontem.com.tr/yazarlar/doc-dr-avni-zafer-acar/merkezi-avasya-ulastirma-koridorlarina-jeopolitik-bir-bakis/20/\(erişim tarihi:26.01.2019\)](http://mobil.ekonomiyontem.com.tr/yazarlar/doc-dr-avni-zafer-acar/merkezi-avasya-ulastirma-koridorlarina-jeopolitik-bir-bakis/20/(erişim tarihi:26.01.2019))

değiştirilmesiyle projenin kapsamı da genişletilerek, kırsal kesim bağlantıları ve çok değişkenli taşımacılık sistemleri de projeye dahil edilmiştir. 1980'li yılların ortalarında bölgede altyapı ağlarının geliştirilmesine ilişkin çalışmalar yapıldı. 1992'de Asya Kara Taşımacılığı Altyapısı Geliştirme (ALTID) projesi geliştirildi. 1994'ten 2001' yılına kadar da UNESCAP sekreteryası alt bölgelerini kapsayan dört koridor boyunca demiryolu hattının belirlenmesi ve düzgün çalışması için çalışmalar yapılmıştır. UNESCAP sekreteryası 2002 yılından beri ağı kuzey koridoru boyunca konteynır blok trenlerin görünürlüğünü arttırmak ve operasyonel hazırlık testi için birtakım demiryolu kuruluşları ile çalışmaktadır. UNESCAP bölgede uluslararası entegre, intermodal taşımacılık ve lojistik sistemlerin gelişmesi amacıyla kuru liman, kolaylaştırma önlemleri ve Asya Otoyolu çalışmaları gibi Trans-Asya Demiryolu ağının da geliştirilmesini teşvik etmektedir¹⁸². Tüm altyapı çalışmaları tamamlandığında Orta Asya'yı Avrupa'ya bağlayacak bu yol demir İpek Yolu olarak da adlandırılmaktadır.

2.8.3.4. Unece-Unescop Avrupa Asya Ulaştırma Koridorları

Avrupa-Asya Ulaştırma Koridorları projesi 2002 yılında iki önemli birleşmiş milletler komisyonu UNECE ve UNESCAP tarafından Avrupa ve Asya bölgesindeki 18 ülkenin katılımıyla bölgedeki karayolu ve demiryolu bağlantılarının iyileştirmesi amacıyla ortaya konmuştur. Proje 2002-2007 yılları arasında UNECE ve UNESCAP tarafından ortaklaşa yürütülmüştür. Bu proje kapsamında 4 önemli koridor belirlenmiştir. Bunlar¹⁸³;

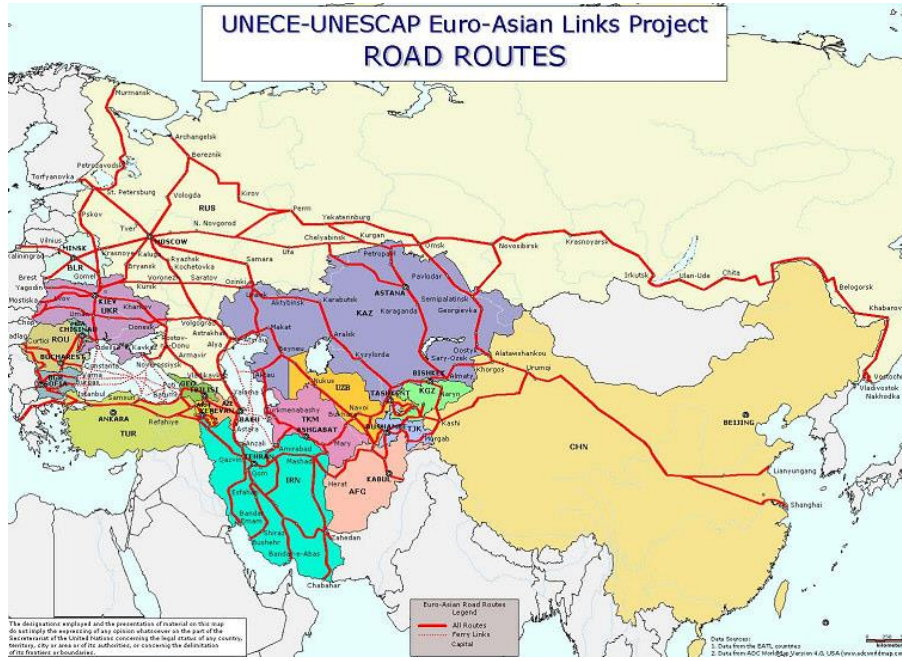
- Trans-Sibirya: Avrupa (Pan-Avrupa 2, 3 ve 9 nolu koridorlar) – Rusya Federasyonu – Japonya ve Rusya Federasyonu'ndaki kollar.
- TRACECA: Doğu Avrupa (Pan-Avrupa 4, 7, 8, 9 nolu koridorlar) – Karadeniz– Kafkasya– Hazar Denizi – Orta Asya
- Güney Koridor: Güney-Doğu Avrupa (Pan-Avrupa 4 nolu koridor) – Türkiye – İran ve İran'daki kollar.
- Kuzey-Güney Koridor: Kuzey Avrupa (Pan-Avrupa 9 nolu koridor) – Rusya Federasyonu ve kolları.

Avrupa-Asya Ulaştırma Koridorları projesi kapsamında ağ üzerinde yapılması gereken öncelikli projeleri belirleyip değerlendirecek uzman bir grup oluşturulmuştur. Bu uzman grup tarafından transit taşımacılıkta karşılaşılan problemlerin belirlenmesi ve engellerin azaltılması, coğrafi bilgi sistemlerinin kullanılması gibi ön çalışmalar yapılmaktadır. Ulaştırma sistemlerinin kolaylaştırılması için de ayrıca çalışmalar yapılmıştır. Dört defa bir araya gelen uzman grup tarafından Avrupa-Asya Ulaştırma Koridorlarının gelişimi ön planda tutularak UNECE Reformu

¹⁸² <https://www.unescap.org/about>(erişim tarihi:01.11.2018)

¹⁸³ Akkaymak, 2009: 72,73.

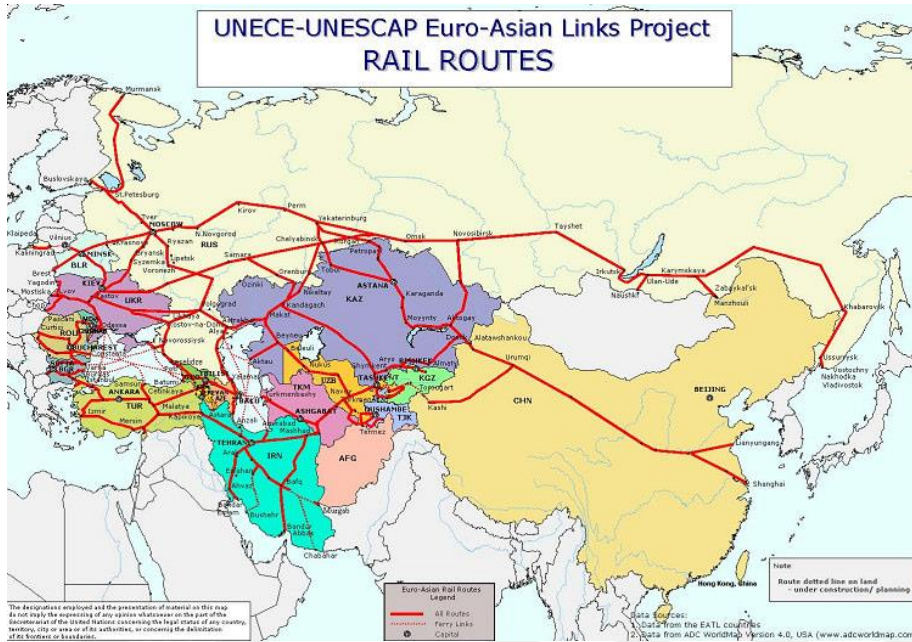
Çalışma Planı onaylanmış ve projenin devam etmesi için İç Ulaştırma Komitesi tarafından da izleme mekanizması oluşturulması gerektiği belirtilmiştir. Ayrıca oluşturulan dinamik yapının sağlama alınması için UNECE ve UNESCAP üyeleri projenin finansmanı ve sürdürülebilirliği için arzularını belirtmişlerdir. Bu arzunun sonrasında projenin iki evresi için iki sekreterlik tarafından dört yıllık dönemde uygulanacak ortak bir öneri getirilmiştir. Ukrayna, Azerbaycan, Ermenistan, Özbekistan, Beyaz Rusya, İran, Kırgızistan, Kazakistan, Moldova, Bulgaristan Romanya, Çin, Rusya Federasyonu, Tacikistan, Türkmenistan, Türkiye, Afganistan ve Gürcistan'dır projeye katılmaya davet edilen ülkeler arasındadır. Daha sonraları projeye Yunanistan'da katılmıştır¹⁸⁴.



Harita 2. 6 Avrupa-Asya Ulaştırma Koridorları Karayolu Ağı¹⁸⁵

¹⁸⁴ Efeğil ve Özsavaş, 2017: 54.

¹⁸⁵ Akkaymak, 2009: 74



Harita 2. 7 Avrupa-Asya Ulaştırma Bağlantıları Demiryolu Ağı¹⁸⁶

2.8.3.5. Ekonomik İş Birliği Teşkilatı

1985 yılında Türkiye, İran ve Pakistan tarafından kurulan Ekonomik İşbirliği Teşkilatı, 1992 yılında Özbekistan, Türkmenistan, Kırgızistan, Azerbaycan, Kazakistan, Afganistan ve Tacikistan'ın örgüte katılmasıyla büyük bir bölgesel işbirliği örgütü haline geldi. On üyesi ve bir gözlemci üyesi bulunan EİT üyelerini ekonomik ve kültürel alanlarda bir araya getirmektedir. EİT, 14 Eylül 1996'da İzmir anlaşması imzalayarak üyeler arası ticareti ve işbirliğini geliştirmek amacıyla yeniden yapılandırılarak yeni hedefler belirlemiştir. 17 Temmuz 2003 tarihinde İslamabad'da ticaret anlaşması imzalayan EİT güç ve statü olarak büyümeye ve gelişmeye devam etmektedir. EİT, Orta Asya Ülkeleri arasında kurulmuş olan aynı zamanda ortak Selçuklu kültürünü ve Türk-Fars ortaklığını da yansıtan Orta Asya İşbirliği Teşkilatı(CACO)'nın devamı niteliğindedir¹⁸⁷.

2009 yılından bu yana yaklaşık iki yıllık aralarla düzenlenen zirveler ile EİT dinamizmini ve aktivitesini sürekli arttırmış önümüzdeki dönemlerde de ekonomik işbirliği, kalkınma ve ticaret alanlarında da ciddi atılımlar yapabilecek durumdadır. EİT üye ülkelerinin ekonomik büyüklüğü 2,5 trilyon dolar, nüfusu 450 milyon ve kapladığı alan 8 milyon kilometrekaredir. 21. yy'da İpek Yolu'nun birbirine bağladığı ülke ve bölgelerin tekrar bir araya gelmesi amaçlanmaktadır. Bu amacın yerine getirilmesi için EİT'nin toplam ticaret hacminin % 20 seviyesine getirilmesi hedeflenmektedir¹⁸⁸. Bunların yanında EİT üye

¹⁸⁶ Akkaymak, 2009: 75

¹⁸⁷ Demirler, 2015: 67; Akkaymak, 2009: 86.

¹⁸⁸ Doğan, 2011: 66,67.

ülkelerin ekonomik serbestleşme sayesinde sürdürülebilir kalkınmalarını, bölge içi ticaretin ve dünya ticaretinin arttırılmasını, ticaretin önündeki engellerin sırasıyla kaldırılmasını, bölge ülkelerinin dünya ekonomisiyle entegrasyonunun sağlanmasını, bölge içinde birbiriyle ve diğer dünya ülkelerini birbirine bağlayan telekomünikasyon ve ulaşım altyapılarının iyileştirilmesi, uluslararası ve bölgesel işbirliklerinin geliştirilmesi, doğal kaynak, tarım ve sanayi kapasitelerinin etkin ve verimli kullanılmasını ve çevre korumalarına ilişkin önlemler alınmasını amaçlamaktadır¹⁸⁹.

2.8.3.6.Marmaray Projesi

2004 yılında yapımına başlanmış Marmaray 29 Ekim 2013 tarihinde hizmete başlayan dünya otoriteleri tarafından mühendislik harikası olarak adlandırılan çift yönlü akıntının bulunduğu İstanbul Boğazında balıkların göç yolları dikkate alınarak inşa edilen bir projedir¹⁹⁰. Marmaray ülkemizin stratejik konumu açısından önem taşımasının yanında şehir içi ulaşım sorununa ciddi bir çözüm getirmekte, İstanbul'un tarihi ve doğal güzelliklerinin korunmasına ve demir yolu ulaşım ağlarının gelişimine olanak sağlamaktadır. Ankara İstanbul-Hızlı Tren, Kars Tiflis demir yolu hattından İstanbul'a hizmete olanak sağlayan bu proje Asya'dan Avrupa'ya, batıdan doğuya hızlı, ekonomik, kesintisiz, doğrudan ulaşım hizmeti sağlamaktadır. Bu proje ile birlikte Avrupa birliğinin hızlı tren standartlarına uyum sağlanmaktadır¹⁹¹.



Harita 2. 8 Marmaray Projesi Güzergâhı¹⁹²

¹⁸⁹ Yazar ve Yılmaz, 2011: 43.

¹⁹⁰ Erol ve Şahin, 2013: 111-136.

¹⁹¹ Doğan, 2011: 67.

¹⁹² <http://www.nerede-haritasi-adresi.com/seyahat/marmaray-istasyonlari-marmaray-hatti-guzergahi.html> (erişim tarihi:03.01.2019)

Bu Proje ile birlikte Asya yakasında bulunan Gebze ile Avrupa yakasında bulunan Halkalı ilçelerini kesintisiz, yüksek kapasiteli ve modern bir banliyö demiryolu sistemiyle birleştirilip İstanbul'daki banliyö demiryolu sisteminin modernize edilmiştir. İstanbul Boğazı'nın her iki yakasında bulunan demiryolu hatları, İstanbul Boğazı'nın altından geçecek olan bir demiryolu tünel bağlantısı ile birbirine eklenmiştir. Hat, yeraltında Yedikule'den başlayıp Yenikapı ve Sirkeci boyunca devam etmekte, İstanbul Boğazı'nın altından geçerek, diğer yer altı istasyonu olan Üsküdar'a ulaşmakta oradan da Söğütluçeşme'de tekrar yüzeye çıkmaktadır. Dünya'daki en büyük yeraltı ulaşım projelerinden biri olarak kabul edilen bu projenin geliştirilmiş demiryolu sisteminin tamamı 76 kilometre uzunluğa ulaşmaktadır¹⁹³.

Halkalı ile Gebze arasındaki banliyö sistemleri ve yüzeysel hatlar tamamlandı, deneme sürüşleri başlamıştır. Son olarak Sinyalizasyon sistemlerinin tesisi tamamlandığında gece 1 ile 4 arası 42 tren kapasiteli toplam 76,3 kilometre uzunluğundaki hat yük taşımacılığı için kullanılabilir. Marmaray TCDD Genel Müdürlüğü tarafından işletilmekte olup geçişlerde ayrı bir ücretlendirme olmayacak. Yük trenleri normal raylı sistemler için alınan ücret tarifesinden ücretlendirilecektir¹⁹⁴. Marmaray'ın deniz altındaki bölümü Üsküdar-Sirkeci arası uzunluk 1.4 kilometre olup 4 dakika, Kazlı Çeşmeden başlayarak Ayrılıkçeşme'ye ulaşan güzergahın uzunluğu 13.6 kilometre olup yolculuk 18 dakika sürmektedir. Asya yakasında 44.4, Avrupa yakasında ise 19.2 kilometrelik mevcut banliyö sistemi yenilenerek bu sisteme entegre edilmektedir. Toplam uzunluğu 76.3 kilometre olan hat tamamlandığında Halkalı ve Gebze arası kesintisiz bir güzergah oluşacaktır. Belirtilenlere göre Marmaray Projesi için yapılan yatırım 5.5 Milyar TL'dir. Dünyada bu tür projelere Örnek; Japonya'nın Honshu adası ile Hokkaido adasını birbirine bağlayan 54 kilometre uzunluğundaki Seikan tüneli ve İngiltere ve Fransa'yı birbirine bağlayan 51 kilometrelik deniz altı tünelidir¹⁹⁵.

2.8.3.7. Bakü-Tiflis-Kars Demir Yolu Projesi

Bakü-Tiflis-Kars Demiryolu Projesi'nin temelleri 2007'de Azerbaycan, Türkiye ve Gürcistan'ın birliği ile atıldı. Ahılkelek ile Kars arasına 76 kilometresi Türkiye'ye 29 kilometresi Gürcistan'a ait olan toplamda 105 kilometrelik demiryolu hattının 30 Ekim 2017 tarihinde inşası tamamlanarak açılışı yapıldı. Hat Bakü'yü Tiflis üzerinden demiryoluyla Kars'a bağlamaktadır. Batı ülkeler Ermenistan'ı izole ediyor diye rahatsızlık duymasına

¹⁹³ Erol ve Şahin 2013: 111-136.

¹⁹⁴ Özdemir, 2018.

¹⁹⁵ <https://t24.com.tr/haber/iste-marmaray-hattin-uzunlugu-763-kilometre-saatte-75-bin-yolcu,242854>(erişim tarihi:04.01.2019)

rağmen bu projenin finansmanı üç ülkenin kendi imkanlarıyla gerçekleştirilmiştir. Demir İpek Yolu olarak adlandırılan bu proje Avrupa'yı Anadolu'yu, Güney Kafkasları, Türkistan üzerinden Güney Asya ve Uzak Doğu'ya bağlamaktadır. Bu anlamda Bakü-Tiflis-Kars Demiryolu Projesi ile "Marmaray" projesi birbirini tamamlayan iki ayrı demiryolu projesidir¹⁹⁶. Marmaray ve Bakü-Tiflis-Kars Demiryolu Projesi ile birlikte Avrupa'dan Çin'e demiryoluyla kesintisiz yük taşınabilmektedir.



Harita 2. 9 Bakü-Tiflis-Kars Demir Yolu Projesi Güzergâhı¹⁹⁷

Marmaray hattının devamındaki Halkalı ile Gebze arasındaki Sinyalizasyon çalışmaları da tamamlandığında Avrupa ile Türkistan arasındaki yük taşımalarının tamamının demiryoluna aktarılması planlanmaktadır¹⁹⁸. Bir diğer yandan bu proje Türkiye'nin Türkistan ve Kafkasya'daki ülkelerin tarihi ve kültürel mirasıyla kaynaşması, ekonomik olarak ise bölgedeki petrol ve doğalgaz kaynaklarına kolay ulaşabilmesi, ülkelerin Dünya'ya Türkiye üzerinden açılması bakımından büyük önem taşımaktadır¹⁹⁹. Bakü-Tiflis-Kars Demiryolu hattı İran üzerinden geçen doğu ve batı koridoruna alternatif bir güzergâh oluşturmaktadır. Proje Türkistan'ı Hazar üzerinden Türkiye'ye bağlamakta Türkiye'yi de Marmaray Projesi üzerinden Avrupa'ya bağlamaktadır. Türkistan ve Avrupa arasında daha kısa ve daha güvenli bir yol üzerinden ulaşım sağlamaktadır²⁰⁰.

2.8.3.8. Trans Anadolu Doğalgaz Boru Hattı Projesi

Yapımına 2015 yılında başlanan Trans Anadolu Doğal Gaz Boru Hattı Projesi (TANAP) Azerbaycan'ın Hazar Denizi'ndeki Şah Deniz 2 Gaz Sahası ve Hazar Denizi'nin

¹⁹⁶ Bağırzade, 2014: 12-13.

¹⁹⁷ <https://www.yeniemlak.com/baku-tiflis-kars-demiryolu-sefer-icin-gun-sayiyor-15479-ulasim-projeleri>(erişim tarihi:04.01.2019)

¹⁹⁸ Barutça, 2006: 8.

¹⁹⁹ Bashimov, 2017: 397.

²⁰⁰ Üzümcü ve Akdeniz 2014: 171-199.

güneyindeki diğer sahalarda üretilen doğal gazın öncelikle Türkiye'ye, ardından Avrupa'ya taşınmasını amaçlamaktadır. Bu proje Trans-Adriyatik Boru Hattı (TAP) ve Güney Kafkasya Boru Hattı (SCP) ile birleşerek Güney Doğal Gaz Koridorunu oluşturmaktadır.



Harita 2. 10 Trans Anadolu Doğalgaz Boru Hattı Projesi Güzergâhı ²⁰¹

12 Haziran 2018 tarihinde açılışı yapılan “TANAP, Türkiye Gürcistan sınırında Ardahan ili Posof ilçesi Türkgozü köyünden başlayarak Ardahan, Kars, Erzurum, Erzincan, Bayburt, Gümüşhane, Giresun, Sivas, Yozgat, Kırşehir, Kırıkkale, Ankara, Eskişehir, Bilecik, Kütahya, Bursa, Balıkesir, Çanakkale, Tekirdağ ve Edirne olmak üzere 20 ilden geçecek ve Yunanistan sınırında Edirne'nin İpsala ilçesinde son bulacaktır.” Yunanistan sınırına ilk gaz teslimatının Haziran 2019'da yapılması planlanmaktadır. TANAP buradan da, TAP Doğal Gaz Boru Hattı'na bağlanarak Avrupa ülkelerine doğal gaz taşıyacaktır. Proje Türkiye sınırları içerisindeki gaz iletim şebekesine bağlantılı iki çıkış noktası vardır. Bunlardan biri Eskişehir'de diğeri ise Trakya'dadır. Toplamda 1850 kilometre ana hattı bulunan TANAP Doğal Gaz Boru Hattı sisteminin 19 Kilometresi Marmara Denizi'nden geçmektedir. Türkiye çıkış noktalarındaki bağlantı hatlarında kullanılması için 7 adet kompresör istasyonu, 4 adet ölçüm istasyonu, 11 adet pig istasyonu, 49 adet blok vana istasyonu ve 2 adet gaz çıkış istasyonu gibi bir takım yer üstü tesisleri inşa edilmiştir. Bunların haricinde geçici olarak

²⁰¹ <https://www.cnnturk.com/ekonomi/turkiye/tanap-12-haziranda-devreye-giriyor?page=6>(erişim tarihi:04.01.2019)

işçilerin konaklama ihtiyaçlarını karşılamak amacıyla kamp sahaları, erişim yolları ve boru depolama alanları oluşturulmuştur²⁰².

Trans Anadolu Doğal Gaz Boru Hattı Projesi (TANAP), Demir İpek Yolu ile bağlantılandırılabilir. Bu iki projenin taşıma sistemleri farklı ürünler için oluşturulmuş olsa da benzer güzergâhları takip ettiklerinden birbirlerine fayda sağlamaktadır. Mesela, yakınlarda bir demir yolunun olması boru hattının bakımı ve korunması açısından avantaj sağlar. Yine TANAP ve Demir İpek Yolunun amacı Orta Asya'dan ve Kafkaslar'dan gelen ürünlerin Türkiye aracılığıyla batıya taşınmasını sağlamaktır²⁰³. Böylelikle bu projeler bölgeyi güçlendirecek ve ekonomik refaha ulaştıracaktır. TANAP Azerbeycan, Kazakistan ve Türkmenistan gibi ülkelerin petrollerini ve gazlarını Batı pazarlarına gönderebilmesi için yeni bir yol sunuyor. Bu durum Rusya'ya olan bağımlılığı azaltmaktadır. Bugün Rusya ile ilişkilerimizde sorun yoktur fakat taşıma maliyetlerini azaltmak ürün fiyatlarını düşürmek için birden fazla seçeneğe sahip olmak her zaman avantaj sağlayacaktır. Bu boru hattı Kafkaslar, Orta Asya ve başka ülkelerden Türkiye'ye, Avrupa'ya ve Dünya'ya ülkelere enerji transferi yapabilmek için büyük önem taşımaktadır. Demir İpek Yolunun TANAP yakınında olması da hem bölgenin zenginliği hem de Türkiye'nin ekonomik refahı açısından büyük gelişim sağlayacaktır²⁰⁴.

2.8.3.9. Üçüncü Köprü Yavuz Sultan Selim Köprüsü

Yavuz Sultan Selim Köprüsü Avrupa'dan Asya'ya yapılan ticaret amaçlı transit geçişleri artırmak, ağır vasıtaların şehir içi trafiğine girmesini önlemek amacıyla inşa edilmiştir. Trafik yoğunluğu dur-kalk maliyetleri de arttırmaktadır. Lojistik sektörünün trafikte kaybettiği yakıt ve zamanın değeri yaklaşık 3 milyar euro tutarındadır. Yavuz Sultan Selim Köprüsü Sektörde faaliyet gösteren şirketlerin önlerini görebilme ve teslimatlarının zamanında yapılabilme olanağı sağlamaktadır²⁰⁵.

²⁰² [https://www.tanap.com/tanap-projesi/tanap-nedir/\(erişim tarihi:04.01.2019\)](https://www.tanap.com/tanap-projesi/tanap-nedir/(erişim tarihi:04.01.2019))

²⁰³ Topuz vd., 2016: 925,926.

²⁰⁴ [https://www.dunya.com/kose-yazisi/baku-tiflis-kars-demiryolu-ipek-yolunun-turkiyeden-gecmesini-saglayacak/389742\(erişim tarihi:03.01.2019\)](https://www.dunya.com/kose-yazisi/baku-tiflis-kars-demiryolu-ipek-yolunun-turkiyeden-gecmesini-saglayacak/389742(erişim tarihi:03.01.2019))

²⁰⁵ [http://www.batulogistics.com/tr/basin/33-421/3-kopru-lojistik-sektorunun-trafik-cilesine-ilac-olacak-uta-lojistik/\(erişim tarihi:20.12.2018\)](http://www.batulogistics.com/tr/basin/33-421/3-kopru-lojistik-sektorunun-trafik-cilesine-ilac-olacak-uta-lojistik/(erişim tarihi:20.12.2018))



Harita 2. 11 Üçüncü Köprü Yavuz Sultan Selim Köprüsü Güzergâhı²⁰⁶

İstanbul'un şehir içi trafiği ile boğuşan lojistik sektörü, Yavuz Sultan Selim Köprüsünün açılmasıyla rahata ulaştı. Günün her saati taşıma yapılabilen yeni güzergâh sefer sayılarının artmasına ve dolayısıyla ihracatın artmasına da olanak sağlamaktadır. Yavuz Sultan Selim Köprüsü 27 ay gibi rekor bir sürede tamamlanarak ağır vasıtaların bu güzergâhı kullanması zorunlu hale getirildi. Proje gerçekleşmeden önce ağır vasıta araçları günü belli saatlerinde kullanabildikleri Fatih Sultan Mehmet Köprüsü'nü kullanmak zorunda kalıyorlardı. Fakat Yavuz Sultan Selim Köprüsü sayesinde kamyonlar ve yük araçları günün her saatinde taşıma işlemlerini gerçekleştirebilmektedir. Böylelikle Yavuz Sultan Selim Köprüsü Avrupa'dan Asya'ya yapılan ticaret amaçlı transit geçişlerin artmasına, ağır vasıtaların şehir içi trafiğine girmemesiyle dur-kalk maliyetlerinin de azalmasına, sektörde faaliyet gösteren firmaların önlerinin görebilmelerine, teslimatlarını zamanında yapabilmelerine olanak sağlamaktadır²⁰⁷.

2.8.3.10. Kanal İstanbul Projesi

Kanal İstanbul Projesi il olarak 27 Nisan 2011 tarihinde dönemin Başbakanı Recep Tayyip Erdoğan tarafından açıklanmıştır. Projedeki amaç İstanbul Boğazına bir alternatif oluşturmaktır. Kanal İstanbul Projesinin planlanan güzergâhı Küçükçekmece Gölü'den başlayarak Sazlıdere Barajı-Terkos Gölü'nün doğusundan devam eden su yolu Karadeniz'e açılmaktadır. Kanalın 45.2kilometre uzunluğunda, 25 metre derinlikte, 300 metre genişlikte olması planlanmaktadır. Bunun yanında Proje kapsamında diğer çalışmalar ve altyapı hizmetleriyle beraber toplam 65 milyar lira maliyetle hayata geçirilmesi planlanmaktadır²⁰⁸.

²⁰⁶ <http://www.milliyet.com.tr/basbakan-haritayi-onune-aldi-3-kopru-projesini-daraltili-ekonomi-1494431/>(erişim tarihi:04.01.2019)

²⁰⁷ <http://www.ulasimonline.com/lojistik/80145/3-kopru-lojistige-de-ihracata-da-hiz-katacak.html>(erişim tarihi: 03.01.2019)

²⁰⁸ Şahin, 2017: 49,50.

Bu proje ilk kez 1990 yılında Enerji Bakanlığı Müşaviri Yüksel Önem'in "İstanbul Kanal'ını Düşünüyorum" adlı makalesinde anılmıştır. Yine Bülent Ecevit 1994 yılında İstanbul'un Avrupa yakasında Marmara Denizi ile Karadeniz arasında bir kanal açılması önerisinde bulunmuştu. Bugün tekrar gündemimizde olan İstanbul Boğazı'ndaki gemi trafiğini rahatlatarak Kanal İstanbul Projesinin sondaj çalışmaları başladı ve 2023 yılında bitirilmesi planlanmaktadır²⁰⁹.



Harita 2. 12 Kanal İstanbul Projesi Güzergâhı²¹⁰

Karadeniz'i Akdeniz'e bağlayacak alternatif su yolu olan Kanal İstanbul Projesinin Avcılar, Küçükçekmece, Başakşehir ve Arnavutköy ilçelerinden geçeceği açık kaynaklardan öğrenilmiştir. Güzergahı Marmara Denizi'ni Küçükçekmece Gölü'nden ayıran kasıktan başlayan Ataşehir ve Şahintepe mahallerinden geçerek Sazlıdere Baraj'ı boyunca devam eden kanal Terkos ve Durusu Mahallelerinden geçerek Terkos Gölü'nün doğu tarafından Karadeniz'e ulaşmaktadır. Proje alanları sırasıyla, Avcılar'da 3,1 kilometre, Küçükçekmece'de 7 kilometre, Başakşehir'de 6,5 kilometre, Sazlıdere'de 12 kilometre ve Arnavutköy'de 28,6 kilometre olacağı belirtilmektedir. Proje'de toplamda 1 kilometrelik alan ormanlık alan olacak, geriye kalan 23 kilometrekarelik alan ise kamulaştırılacaktır. Günümüzde ticari gemiler İstanbul Boğazı'ndan Montrö Anlaşmasına göre geçmektedir. Anlaşmanın yapıldığı dönemlerde İstanbul Boğazı'ndan yıllık ortalama 3 bin gemi geçiyordu. Fakat bu rakam bu zamanlarda 50 bine yükselmiş durumdadır.

²⁰⁹ [http://www.milliyet.com.tr/kanal-istanbul-nedir-guzegahi-gundem-2591192/\(erişim tarihi:02.01.2019\)](http://www.milliyet.com.tr/kanal-istanbul-nedir-guzegahi-gundem-2591192/(erişim tarihi:02.01.2019))

²¹⁰ [https://www.haber3.com/guncel/politika/erdogan-kanal-istanbulu-rafa-mi-kaldirdi-haberi-4954880\(erişim tarihi:04.01.2019\)](https://www.haber3.com/guncel/politika/erdogan-kanal-istanbulu-rafa-mi-kaldirdi-haberi-4954880(erişim tarihi:04.01.2019))

Bakıldığında Suveyş Kanalı'ndan yılda ortalama 17 bin gemi geçmektedir. İstanbul Boğazında balıkçı tekneleri ve şehir hatları ile beraber günlük trafik 2 bin 500'ü bulmaktadır. İnşaatında 6 bin kişinin, işletme kısmında ise 500 kişinin çalışacağı tahmin edilmektedir. Proje içeriğine göre Marmara Denizi'ne ve Karadeniz'e konteyner yük limanı inşa edilmesi planlanmaktadır. Karadenize yapılması planlanan limanın uzunluğu 4,8 kilometre olacak ve 500 hektarlık alana lojistik merkez kurulacak. Bu lojistik merkez demir yolu ve 3. Havalimanı ile entegre edilecek. Bunların haricinde proje kapsamında Sazlıdere'ye 860, Küçükçekmece Gölü'ne 200 tekne kapasiteli yat limanları yapılacağı öğrenilmiştir. Kanal İstanbul'un üzerine 6 köprü inşa edilecek ve bu köprü üzerinden demiryolu ve karayolu ulaşimleri sağlanacak. Ayrıca 6 köprü daha yabancı hayvanların geçişi için inşa edilecek. Bunların yanında acil durum rıhtımları, fenerler, dalgakıranlar ve bekleme alanları inşa edilecek. Proje kapsamında hazırlanan ÇED raporuna göre yeşil alanlar, kentsel alanlar, korunacak alanlar, afet tehlike alanları, sosyal altyapı alanları, su, atık su ve atık sistemleri, turizm, sağlık, karayolları, ulaşım, demiryolları, havayolları ve denizyolları da oluşturulacak. Bölgeye yapı sınırlaması getirilecek²¹¹.

Projeden beklenenlere göre planlı serbest ticaret bölgesi dış ticarete olumlu katkı sağlayacak, ihracat artacak, hizmet sektöründe artışlar olacak ve oluşturulacak kültür ve eğitim merkezlerinde yeni iş olanakları sağlanacak. Suveyş ve Panama Kanallarında olduğu gibi Kanal İstanbul'dan da gemi geçiş ücretleri alınacağından ülke ekonomisine önemli katkısı olacağı öngörülmektedir. Etrafında oluşturulması planlanan mimari ve mühendislik projelerin dünya genelinde beğenilen yapıtlar olacağı düşünülmektedir. Oluşturulacak bu yapıtların ekonomiye sağlayacağı katkısının yanında yurtdışı ve yurt için deniz aktivitelerinin de gelişmesini sağlayacağı tahmin edilmektedir²¹². Planlandığı şekilde tamamlanırsa Kanal İstanbul projesi tıpkı Süveyş ve Panama kanallarında olduğu gibi bulunduğu ülkeye prestij sağlayacaktır. Dolayısıyla Türkiye'nin diğer dünya ülkeleri arasında tanınırlığı ve saygınlığı artacaktır. İstanbul Boğazı'nda suyun akışını etkileyen kıyısal yapıtlar ve ölçeği küçük körfezler gemilerin geçişini olumsuz etkilemekte ve gemi kazalarına sebebiyet vermektedir. Kanal İstanbul'un ise bu tür doğa şartlarından kaynaklı olayları ve gemi kazalarını minimum seviyeye indireceği düşünülmektedir²¹³.

²¹¹ <https://www.sabah.com.tr/gundem/2018/01/09/iste-kanal-istanbul-projesi>(erişim tarihi: 02.01.2019)

²¹² Çinar, 2018: 100.

²¹³ Şahin, 2017: 51,52.

2.8.3.11. Avrasya Tüneli

26 Şubat 2011 tarihinde temeli atılan Türkiye'nin en önemli karayolu ulaşım projelerinden Avrasya Tüneli 20 Aralık 2016 tarihinde açıldı. İstanbul'un Asya ve Avrupa yakalarını 5. kez birleştiren alternatif bir yol olma özelliğindeki Avrasya Tüneli Kazlıçeşme ve Göztepe arasındaki mesafeyi 15 dakikaya indirmektedir. Toplam 14.6 kilometrelik güzergahı Kazlıçeşme'den başlayarak sırasıyla Samatya, Yenikapı, Kumkapı, Koşuyolu, Uzunçayır ve Göztepe'de son bulan bu projenin maliyeti 1 Milyar 245 Milyon dolardır. İstanbul'un Asya ve Avrupa yakalarındaki karayolu geçişini sağlayan tünelin 5.4 kilometrelik bölümü iki katlı gidiş-dönüş olmak üzere denizin altından geçmekte ve bu mesafe 4 dakika sürmektedir. Avrasya Tüneli'nin boğazın altındaki en derin mesafesi 106 metredir. Yap-ışlet-devret yöntemiyle yapılan ATAŞ şirketi tarafından inşa edilen tünelden yıllık toplamda 25,6 Milyon araç geçişi taahhüt edilmişti. Fakat 2017 yılında bu rahat 15,6 Milyon'a ulaşabildiğinden aradaki 10 Milyonluk araç geçiş farkını devletin ödediği açık kaynaklardan öğrenilmiştir. 2019 yılında ise devletin taahhüt ettiği rakamlara ulaşılacağı tahmin edilmektedir. Anlaşmaya göre taahhüt edilen rakamın üstündeki geçişlerin yüzde otuzu devlete ödenecektir. ATAŞ şirketinin tüneli işletmesi için anlaşılan toplam süre 24 yıldır. Tünelde uygulanan hız sınırı 70 kilometre olur tüneldeki ödeme sistemleri HGS ve OGS sistemleri ile gerçekleştirilmektedir. Tünel açıldıktan sonra yıllık 23 Milyon saatlik zaman tasarrufu, 30 bin ton yakıt tasarrufu, 18 bin ton karbondioksit emisyon azalımı ve 109 milyon araç-km azalması yani 6.9 milyon TL kaza maliyeti tasarrufu sağlanmıştır²¹⁴.



Harita 2. 13 Avrasya Tüneli Geçiş Güzergâhı²¹⁵

²¹⁴ <https://emlakkulisi.com/avrasya-tunelinin-ozellikleri/506429>(erişim tarihi:03.01.2019);
<https://evdenhaberler.com/avrasya-tunelinden-gunde-kac-arac-geciyor-devlet-kac-arac-taahhut-etti/>(erişim tarihi: 05.01.2019)

²¹⁵ <http://www.internethaber.com/avrasya-tuneli-guzergahi-ve-ucreti-bugun-aciliyor-foto-galerisi-1740259.htm>(erişim tarihi:05.01.2019)

Ayrıca Avrasya Tüneli kullanılmaya başlandığından beri 15 Temmuz Şehitler Köprüsü güzergahındaki trafik eskisine göre daha hızlı olduğu izlenmiştir. Tünelden önce Sabah saatlerinde trafik yoğun olduğundan bazı sürücüler daha uzun mesafe olmasına rağmen Fatih Sultan Mehmet Köprüsü tercih etmekteydi. Avrasya Tüneli Çin'den Londra'ya kadar uzanan Tarihi İpek Yolunun yeniden canlandırılmasında da büyük önem taşımaktadır²¹⁶.

2.8.3.12.3 Katlı Büyük İstanbul Tüneli Projesi

Tek tüpte hem karayolu hem demiryolu bulunduran 3 Katlı Büyük İstanbul Projesi İstanbul trafiğini rahatlatmak amacıyla oluşturulmuştur. 2017 yılında çalışmalarına başlanan proje yap işlet devret yöntemiyle Yüksel Proje Uluslararası AŞ. tarafından inşa edilecektir. Bu projenin mühendislik, proje ve etüt hizmetleri için 35 Milyon lira bütçe ayrıldığı öğrenilmiştir. Proje Avrupa yakasındaki Hasdal kavşağından başlayarak Anadolu yakasındaki Çamlık kavşağına kadar 2x2 şeritlik karayolu ve Avrupa yakasındaki İncirli Durağından başlayarak Anadolu yakasındaki Söğütlüçeşme durağında sona erecek demiryolu güzergâhından oluşmaktadır²¹⁷. Tünel ilk başlarda üst ve en alt katları karayolu, orta katı demiryolu sistemi olacak şekilde tasarlanmıştı. Fakat yapılan çalışmalar sonucunda her iki yakada da hatlar yüzeye çıktıktan sonra birbirinden ayrılacağından ve raylı sistemin araçları daha ağır olacağından teknik olarak demiryolu sisteminin en alt katta olmasının uygun olduğuna karar verildi. Tünelin üst ve orta katları ise karayolunda gidiş ve geliş güzergâhları için kullanılacak. Böylelikle hatlar yüzeye çıktıktan sonra kolaylıkla birbirinden ayrılacaktır²¹⁸.

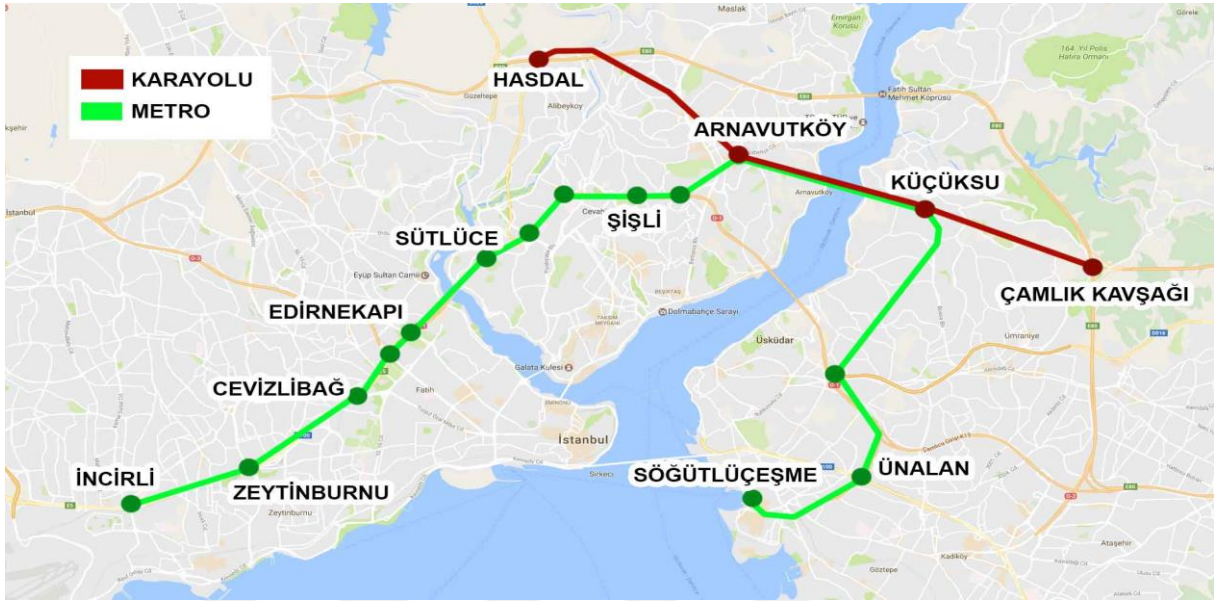
3 Katlı Büyük İstanbul Projesi'ne göre İstanbul Boğazı'nın altından 4,5 kilometre uzunlukta 17,5 metre çapında tüp tünel geçecek ve bu tüp tünel 2x2 şeritli karayolu ve çift hatlı yüksek kapasiteli demiryolu sitemleriyle 3 kattan oluşacak. Bu proje diğer karayolları ve demiryolları ile entegre edilmiş 14 adet istasyondan oluşan 31 kilometre uzunluğundaki metro hattı ve 16,5 kilometre uzunluğundaki karayolundan oluşmaktadır. Haliç geçişi için ise 350 metre uzunluğunda batırma tüp yöntemi uygulanacak. Böylelikle projenin tüm aşamaları tamamlandığında Metro hattıyla İncirli'den Söğütlüçeşme'ye 45 dakikada, karayoluyla

²¹⁶ <http://www.bursahayat.com.tr/haber/avrasya-tuneli-ipek-yolu-na-ivme-kazandiracak-42569.html>(erişim tarihi:03.01.2019)

²¹⁷ http://www.milliprojeler.com/haber_164_3-katli-buyuk-istanbul-tuneli-son-durum.html(erişim tarihi:06.01.2019)

²¹⁸ <https://www.sabah.com.tr/ekonomi/2017/12/14/3-katli-buyuk-istanbul-tunelinde-model-degisti>(erişim tarihi:06.01.2019)

Hasdal Kavşağı'ndan Çamlık Kavşağı'na 14 dakikada ulaşılabilecek. Bu hatlardan yararlanması beklenen günlük yolcu sayısı ise 6,5 Milyon'dur²¹⁹.



Harita 2. 14 3 Katlı Büyük İstanbul Tüneli Projesi Güzergâhı²²⁰

3 Katlı Büyük İstanbul Projesi dünya çapında ilk defa raylı sistemi de içinde barındıran Yap İşlet Devret Projesi olduğundan emsali görülmemiş bir mega proje olarak adlandırılmaktadır²²¹.

3 Katlı Büyük İstanbul Tüneli Projesi gerçekleştirilirse denizlerin ve kıtaların kesiştiği yerde bulunun Türkiye için hem vakitten hem de nakitten tasarruf sağlayacaktır. Bu proje İstanbul'da bulunun Asya ve Avrupa'yı demiryolu ile boğazın altından birbirine bağlayan Marmaray Projesi, karayolu ile boğazından altından birbirine bağlayan Avrasya Tüneli'nin birleşimi niteliğindedir. Asya ve Avrupa arasındaki yolculuk süresinin kısılması İstanbul'daki ulaşım sorununu ortadan kaldırıyor. Pekin'den Londra'ya uzanan Demir İpek Yolu Türkiye'den geçmektedir. Her gün 1,6 Milyon insan Asya ile Avrupa arasında kıtalar arası yolculuk yapmaktadır. Bu geçişlerin %25'i denizyolu, %31'i özel araçlarla, %19'u belediye otobüsü ve metrobüslerle, %10'u şehirlerarası araçlarla, %4'ü servis araçlarıyla ve %11'i Marmaray ile gerçekleşmektedir. Geçişlerde kolay, güvenli ve çevreye duyarlı ulaşımın sağlanması sadece Türkiye'nin değil tüm Dünya'nın ihtiyaç ve beklentileri arasındadır. Kuzey

²¹⁹ <https://www.yukselproje.com.tr/project/3katli-buyuk-istanbul-tuneli>(erişim tarihi:06.01.2019)

²²⁰ http://www.milliprojeler.com/haber_164_3-katli-buyuk-istanbul-tuneli-son-durum.html(erişim tarihi:06.01.2019)

²²¹ <https://www.projepedia.com/emlak-haberleri/uc-katli-buyuk-istanbul-tuneli-nin-ihalesi-bu-yil-yapilacak,13247.html>(erişim tarihi:06.01.2019)

Marmara Otoyolu, E-5 Karayolu, TEM Otoyolu ve 9 metro hattı ile entegre edilecek olan projenin 5 yıl içinde tamamlanması planlanmaktadır²²².



²²²<http://www.udhb.gov.tr/bultenler/3KBIT/> (erişim tarihi:06.01.2019)

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

TEK YOL TEK KUŞAK PROJESİ BAĞLAMINDA TÜRKİYE'NİN LOJİSTİK ÜS OLMA POTANSİYELİNİN BELİRLENMESİ: ÇOK YÖNLÜ BİR ANALİZ

3.1. Araştırmanın Amacı ve Önemi

Bu araştırmanın temel amaçlarını aşağıdaki gibi sıralamak mümkündür;

- Son dönemlerde önemli altyapı hazırlıkları ile karşımıza çıkan Tek Yol Tek Kuşak Projesine Yönelik Lojistik Firmaların yaklaşımlarını ortaya çıkarmak,
- Elde edilen bulgular doğrultusunda lojistik sektöründe faaliyet gösteren firmaların Tek Yol Tek Kuşak Projesinden beklentilerini belirlemek,
- Ulusal ve uluslararası ölçekte çalışan lojistik firmaların Türkiye lojistik sektöründe yaşadıkları kurumsal altyapı sorunlarını tespit etmek,
- Ulusal ve uluslararası ölçekte çalışan lojistik firmaların Türkiye lojistik sektöründe yaşadıkları mali altyapı sorunlarını tespit etmek,
- Ulusal ve uluslararası ölçekte çalışan lojistik firmaların Türkiye lojistik sektöründe yaşadıkları çevresel altyapı sorunlarını tespit etmek,
- Ulusal ve uluslararası ölçekte çalışan lojistik firmaların Türkiye lojistik sektöründe yaşadıkları donanım altyapı sorunlarını tespit etmek,
- Ulusal ve uluslararası ölçekte çalışan lojistik firmaların Türkiye lojistik sektöründe yaşadıkları yazılım altyapı sorunlarını tespit etmek,
- Lojistik Sektöründe faaliyet gösteren firmalardan elde edilen bulgular doğrultusunda Türkiye'nin Tek Yol Tek Kuşak Projesi bağlamında Güçlü ve Zayıf Yönlerini belirlemek,
- Lojistik Sektöründe faaliyet gösteren firmalardan elde edilen bulgular doğrultusunda Türkiye'nin Tek Yol Tek Kuşak Projesi yönelik Fırsat ve Tehditlerini belirlemek.

Bu araştırmanın önemini ifade eden hususları aşağıdaki gibi sıralamak mümkündür;

- Avrupa, Ortadoğu ve Asya Ülkeleri arasında Tek Yol Tek Kuşak Projesine olan ilgi son yıllarda son derece önem kazanmış olması,
- Tek Yol Tek Kuşak Projesinin ülke ekonomilerini ve lojistik sektörleri başta olmak üzere diğer sektörleri de önemli derecede etkiliyor olması,
- Sektörde ülkeler arasındaki rekabetin oldukça yoğun olması,

- Lojistik sektöründe faaliyet gösteren ulusal ve uluslararası ölçekte çalışan firmalara yönelik Tek Yol Tek Kuşak Projesi bağlamında yapılan araştırmaların yerli literatürde oldukça sınırlı sayıda olmasıdır.

3.2. Araştırmanın Kısıtları

Bu araştırmanın kısıtlarını aşağıdaki gibi sıralamak mümkündür;

- Araştırmanın bulguları bireylerin belli bir zaman aralığında (09.10.2018- 10.01.2019) o zamana kadarki tecrübelerinden oluşan görüşlerini belirtmektedir. Bu nedenle bireylerin ilerleyen zamanlarda karşılaşacakları olumlu veya olumsuz tecrübeler farklı bulgulara ulaşılmasına neden olabilecektir.
- Araştırma kapsamındaki veriler sadece UTİKAD (Uluslararası Taşımacılık ve Lojistik Hizmet Üretenleri Derneği) üyeleri lojistik firmaları yetkili bireylerinden elde edilmiştir.
- Araştırma örnekleme her ne kadar yeterli görülmüş olsa da maddi imkânlar yeterli olmadığından Türkiye’de tüm UTİKAD üyesi lojistik firmalarına ulaşılammış görüşmeler İstanbul ağırlıklı olmuştur.

3.3. Araştırmanın Yöntemi

Bu çalışmada veriler birincil veri toplama yöntemi olan anket yöntemiyle toplanmıştır. Başlangıçta hazırlanan anket sorularıyla pilot uygulama yapılmış ve soruların anlaşılır olması için ilgili öğretim üyeleri ve kurumsal şirketlerin yöneticileriyle görüşülerek fikir alışverişinde bulunulmuştur. Yapılan pilot uygulama sonucunda ortaya çıkan anket formu Ek-1’de belirtilmiştir.

Çalışmada tesadüfi olmayan örnekleme yöntemlerinden kolayda örnekleme yöntemi kullanılmıştır. Türkiye Lojistik sektöründe faaliyet gösteren UTİKAD (Uluslararası Taşımacılık ve Lojistik Hizmet Üretenleri Derneği)’nin üyelerine ilişkin iletişim bilgilerine “<http://www.utikad.org.tr/>” web sitesinden ulaşılmıştır. Öncelikle elde edilen e-posta adreslerine internet üzerinde hazırlanmış olan anket formu iletilerek firmalardan internet üzerinden anket formunu doldurmaları istenmiş fakat beklenen geri dönüş sağlanamamıştır. Daha sonrasında lojistik firmalarıyla telefon yoluyla iletişime geçilerek randevu alınmış ve firmalardaki sorumlu kişilerle birebir görüşülerek veriler elde edilmiştir.

3.4. Araştırmanın Hipotezleri

Araştırmanın amacı ve önemi doğrultusunda oluşturulan hipotezler aşağıdaki gibidir;

Hipotez 1 : Ulusal ve uluslararası ölçekte çalışan lojistik firmaların Türkiye lojistik sektöründe yaşadıkları kurumsal altyapı sorunlarına yaklaşımları açısından farklılık vardır.

Hipotez 2 : Ulusal ve uluslararası ölçekte çalışan lojistik firmaların Türkiye lojistik sektöründe yaşadıkları mali altyapı sorunlarına yaklaşımları açısından farklılık vardır.

Hipotez 3 : Ulusal ve uluslararası ölçekte çalışan lojistik firmaların Türkiye lojistik sektöründe yaşadıkları çevresel altyapı sorunlarına yaklaşımları açısından farklılık vardır.

Hipotez 4 : Ulusal ve uluslararası ölçekte çalışan lojistik firmaların Türkiye lojistik sektöründe yaşadıkları donanım altyapı sorunlarına yaklaşımları açısından farklılık vardır.

Hipotez 5 : Ulusal ve uluslararası ölçekte çalışan lojistik firmaların Türkiye lojistik sektöründe yaşadıkları yazılım altyapı sorunlarına yaklaşımları açısından farklılık vardır.

3.5. Araştırmanın Evreni ve Örnekleme

Çalışmanın evrenini Türkiye lojistik sektöründe faaliyet gösteren ulusal ve uluslararası ölçekte çalışan firmalar oluşturmaktadır. Türk taşımacılık ve lojistik sektörünün en geniş kapsamlı sivil toplum kuruluşu olan UTİKAD (Uluslararası Taşımacılık ve Lojistik Hizmet Üretenleri Derneği)'nin çalışmanın başlangıcında 452 üyesi varken 2019 yılı itibarıyla ise toplam 458 üyesi bulunmaktadır. Türkiye lojistik sektöründe faaliyet gösteren tüm firmalara ulaşmak mümkün olmadığından ulusal ve uluslararası alanda kara, hava, deniz, demiryolu ve kombine taşımacılığı, antrepo ve depo hizmetleri, hızlı kargo ve paket taşımacılığı, gümrük müşavirliği faaliyetlerinde bulunan ve lojistik hizmet üreten firmaları aynı çatı altında toplayan 458 UTİKAD üyesinin 7 tanesi fahri üye ve 36 tanesi doğrudan lojistik hizmeti vermeyen şirketler olduğundan toplamda 415 UTİKAD üyesi araştırmanın çalışma evrenini oluşturmaktadır. Araştırmada örneklem büyüklüğü Yazıcıoğlu(2014)'nin kitabında önceden hesaplanmış örneklem büyüklükleri çizelgesinden ve belirtilen hesaplama yöntemlerinden yararlanılarak elde edilmiştir. 2018 ve 2019 yıllarında yapılan görüşmeler sonucunda ulaşılan 58 ulusal ve uluslararası ölçekte faaliyet gösteren lojistik firmasından elde edilen veriler %90 güven aralığında araştırmanın örneklemini oluşturmaktadır²²³.

3.6. Veri Toplama Süreci

Araştırma iki aşamadan oluşmaktadır. Birinci aşamada literatür taraması yapılarak ikincil kaynaklardan yararlanılmıştır. Literatür taramasında veri tabanları, üniversite

²²³ Erdoğan ve Yazıcıoğlu 2014: 69,70,89.

kütüphanesi, ilgili yayınlar, makaleler ve tezler kullanılmıştır. Bu çalışmalar doğrultusunda Say (2015), Tanyaş (2015) ve Yalçın (2015)²²⁴,ın çalışmaları incelenerek sektörle ilgilenen tecrübelilerden öğretim üyelerinden alınan bilgiler sonrasında anket soruları oluşturulmuştur. Ankette yer alan ifadelerin anlaşılıp anlaşılmadığı ve analize uygun olup olmadığını anlamak amacıyla görüşülen ilk 10 firma ile pilot uygulama yapılmıştır. Uygulama sonucunda anlaşılmayan sorunlu ifadelerde sadeleştirme yapılmıştır.

Anket soruları dört bölümden oluşmaktadır. Birinci bölümde firmaya ait bilgiler yer almaktadır. İkinci bölümdeki sorular firmaların Türkiye lojistik sektöründe yaşadıkları lojistik sektör sorunlarını tespit etmeye yönelik hazırlanmıştır. Üçüncü bölümdeki sorular firmaların Tek Yol Tek Kuşak Projesine yönelik yapılan çalışmaların hangilerini faydalı ve önemli gördüklerini tespit etmeye yönelik hazırlanmıştır. Dördüncü bölümdeki sorular ise firmaların Tek Yol Tek Kuşak Projesinden beklentilerini ve fırsatlarını tespit etmeye yönelik hazırlanmıştır. Anket sorularının tamamı Ek:1’de belirtilmiştir.

3.7. Verilerin Analizleri

Araştırmada anket formundan elde edilen verilerin analizleri için istatistik (IBM SPSS Statistics 20) programı kullanılmıştır. Anket formunda yer alan ifadeler istatistiki analize uygun hale getirilmesi için kodlanarak program üzerinde kayıt altına alınmıştır. Araştırma sonucunda kullanılan ifadeler ve elde edilen veriler doğrultusunda yapılan analizler aşağıda verilmiştir.

²²⁴ Yalçın, 2015: 113-119.

Tablo 3. 1 Verilere Uygulanan Analizler

Analiz Türü	İfadeler
Frekans ve Yüzde	Firmaların faaliyet alanları Firmaların faaliyet gösterdikleri sektörler Firmaların sağlamış oldukları lojistik hizmetler Firmaların faaliyet gösterdikleri ülke ve bölgeler
Güvenilirlik Analizi	Lojistik Sektör Sorunları ve Alt Boyutları; <ul style="list-style-type: none"> • Kurumsal Altyapı • Mali Altyapı • Çevresel Altyapı • Donanım Altyapısı • Yazılım Altyapısı
Normallik Testi	Lojistik Sektör Sorunları ve Alt Boyutları
Faktör Analizi	Lojistik Sektör Sorunları ve Alt Boyutları
Anova Testi	Lojistik Sektör Sorunları ve Alt Boyutları
Swot Analizi	Lojistik Sektör Sorunları ve Alt Boyutları Türkiye'nin Tek Yol Tek Kuşak Projesini destekleyici çalışmalarına ilişkin ifadeler Tek Yol Tek Kuşak Projesi bağlamında Türkiye'nin lojistik üs olma potansiyeline ilişkin ifadeler

3.8. Araştırmanın Bulgu ve Yorumları

Araştırma sonucunda elde edilen bilgiler ve yapılan analizlere ilişkin sonuçlar ve yorumlar bu bölümde verilmiştir.

3.8.1. Firmaların Temel Özelliklerine İlişkin Bulgular

Katılımcı Firmaların faaliyet alanları, sağlamış oldukları lojistik hizmetler, faaliyet gösterdikleri ülke ve bölgeler gibi özelliklerini tespit etmek amacıyla frekans analizi yapılmış ve sonuçlar aşağıdaki tablolarda belirtilmiştir.

Tablo 3. 2 Katılımcı Firmaların Faaliyet Alanları

Faaliyet Alanı	Sayısı	%	Kümülatif %
Ulusal	13	22,4	22,4
Uluslararası	31	53,4	75,9
Ulusal -Uluslararası	14	24,1	100,0

Ankete katılan firmaların faaliyet alanlarına ilişkin veriler Tablo 3.2’de verilmiştir. Tablo değerlerine göre ulusal ölçekte çalışan firma sayısı 13 uluslararası ölçekte çalışan firma sayısı 31 hem ulusal hem de uluslararası ölçekte çalışan firma sayısı ise 14 olduğu görülmektedir. Başka bir ifade ile katılımcı firmaların 22,4%’ü ulusal, 53,4%’ü uluslararası 24,1%’si ise hem ulusal hem de uluslararası ölçekte çalıştığı tespit edilmiştir.

Tablo 3. 3 Firmaların Faaliyet Gösterdikleri Ülke ve Bölgeler

Ülke ve Bölgeler	İşaretleme Sayısı	%	Örneklem Yüzdesi
Türkiye-Avrupa Ülkeleri	40	28,2%	87,0%
Türkiye-Ortadoğu Ülkeleri	35	24,6%	76,1%
Türkiye-Afrika Ülkeleri	19	13,4%	41,3%
Türkiye-Rusya ve Orta Asya Ülkeleri	27	19,0%	58,7%
Diğer	21	14,8%	45,7%
Toplam	142	100,0%	308,7%

Tablo 3.3’de Firmaların hangi ülke ve bölgelere lojistik hizmeti verdiğine ilişkin veriler verilmiştir. Tablodaki değerlere göre katılımcı firmaların en çok 87,0%’i Türkiye-Avrupa ülkeleri arasında lojistik hizmeti vermektir. Verilere göre firmaların 76,1%’i oranla Türkiye-Ortadoğu ülkeleri, 58,7%’si Türkiye-Rusya ve Orta Asya ülkeleri arasında lojistik hizmeti verdiği görülmektedir. Toplam işaretlemenin 142 olduğu görülen bu frekans analizinde toplam işaretleme sayısı örneklem sayısını geçmektedir. Bu soruyu cevaplandıran firma sayısı 46 olup örneklemin 79,3%’ünü ifade etmektedir.

Tablo 3. 4 Firmaların Faaliyet Gösterdikleri Sektörler

Sektör	İşaretleme Sayısı	%	Örneklem Yüzdesi
Otomotiv	40	14,0%	69,0%
Perakende Gıda	38	13,3%	65,5%
Tekstil Konfeksiyon	44	15,4%	75,9%
İnşaat Malzemeleri	41	14,4%	70,7%
Kimya Sanayi	41	14,4%	70,7%
Demir - Çelik	39	13,7%	67,2%
Diğer	34	12,3%	58,6%
Toplam	277	100,0%	477,6%

Tablo 3.4’de Firmaların hangi sektörlerde lojistik hizmet verdiklerine ilişkin veriler verilmiştir. Tablodaki değerlere göre katılımcı firmaların 69,0%’i Otomotiv, 65,5% ‘i Perakende Gıda, 75,9%’i Tekstil Konfeksiyon, 70,7%’i İnşaat Malzemeleri, 70,7%’i Kimya Sanayi ve 67,2%’u Demir – Çelik Sektörü olduğu görülmektedir. Katılımcı firmaların 72,4%’ü ise diğer sektörlerde lojistik hizmeti vermektedir. Toplam işaretlemenin 285 olduğu görülen bu frekans analizi çoklu yanıt olduğundan toplam işaretleme sayısı örneklem sayısını geçmektedir. Bu soruyu cevaplandıran firma sayısı 58 olup örneklemin 100%’ünü ifade etmektedir.

Tablo 3. 5 Ulusal ve Uluslararası Firmaların Lojistik Hizmeti Verdikleri Sektörler

	Otomotiv	Perakende Gıda	Tekstil Konfeksiyon	İnşaat Malzemeleri	Kimya Sanayi	Demir Çelik	Diğer	Toplam
Ulusal	11	12	12	12	9	10	5	13
	84,6%	92,3%	92,3%	92,3%	69,2%	76,9%	38,5%	
Uluslararası	19	16	23	21	21	21	22	31
	61,3%	51,6%	74,2%	67,7%	67,7%	67,7%	71,0%	
Ulusal - Uluslararası	10	10	9	8	11	8	7	14
	71,4%	71,4%	64,3%	57,1%	78,6%	57,1%	50,0%	
Toplam	40	38	44	41	41	39	34	58

Tablo 3.5’de çaprazlama analizi yardımıyla ulusal ve uluslararası ölçekte faaliyet gösteren firmaların lojistik hizmeti verdikleri sektörlerle ilişkin veriler verilmiştir. Tablodaki değerler incelendiğinde ulusal ölçekte çalışan firmaların en çok 92,3%’lük oranla tekstil, perakende gıda, inşaat sektörlerinde hizmet verirken hem ulusal hem de uluslararası ölçekte çalışan firmaların bu sektörlerde hizmet verme oranlarının daha düşük olduğu görülmektedir. Verilere göre sadece uluslararası taşımacılık yapan firmalar en çok 74,2%’lik oranla tekstil ve konfeksiyon sektöründe hizmet verirken en az 51,6% oranla perakende gıda sektöründe hizmet vermektedir. Ulusal ölçekte çalışan firmaların 84,6%’sı otomotiv sektöründe 76,9%’u ise Demir- Çelik sektöründe hizmet vermektedir. Hem ulusal hem de uluslararası ölçekte çalışan firmalar en çok 78,6%’lik oranla Kimya Sanayi alanında lojistik hizmeti en az ise demir çelik ve inşaat malzemeleri alanında lojistik hizmeti vermektedir. Çoklu yanıt olduğu için yapılan çaprazlama analizinde toplam işaretleme sayısı örneklem sayısını geçmektedir.

Tablo 3. 6 Firmaların Sağlamış Oldukları Lojistik Hizmetler

Lojistik Hizmetler	İşaretleme Sayısı	%	Örneklem Yüzdesi
Kara Taşımacılığı	51	18,2%	87,9%
Deniz Taşımacılığı	38	13,6%	65,5%
Havayolu Taşımacılığı	31	11,1%	53,4%
Demiryolu Taşımacılığı	25	8,9%	43,1%
Konteynır Taşımacılığı	32	11,4%	55,2%
Boru Taşımacılığı	1	,4%	1,7%
Entegre/Kombine Taşımacılık	20	7,1%	34,5%
Kargo	11	3,9%	19,0%
Kalite Kontrol, Gözetim İşleri	3	1,1%	5,2%
Gümrük İşlemleri	19	6,8%	32,8%
Finansman ve Sigortalama İşlemleri	12	4,3%	20,7%
Depolama, Eleçleme İşlemleri	37	13,2%	63,8%
Toplam	280	100,0%	482,8%

Tablo 3.6’da Firmaların lojistik sektörünün hangi aşamasıyla ilgilendiklerine ilişkin veriler verilmiştir. Tablodaki değerlere göre katılımcı firmaların en çok 87,9%’i olan Kara Taşımacılığı yapmaktadırlar. Verilere göre firmaların 65,5%’i Deniz Taşımacılığı, 53,4%’i Havayolu Taşımacılığı lojistik hizmetleri verdiği görülmektedir. Toplam işaretlemenin 280

olduğu görülen bu frekans analizinde toplam işaretleme sayısı örneklem sayısını geçmektedir. Bu soruyu cevaplandıran firma sayısı 58 olup örneklem 100%'ünü ifade etmektedir.

Tablo 3. 7 Ulusal ve Uluslararası Firmaların Sağladıkları Lojistik Hizmetler

	Kara Taşımacılığı	Deniz Taşımacılığı	Havayolu Taşımacılığı	Demiryolu Taşımacılığı	Konteyner Taşımacılığı	Boru Taşımacılığı	Entegre/Kombine Taşımacılık	Kargo	Kalite Kontrol, Gözetim İşleri	Gümrük İşlemleri	Finansman ve Sigortalama İşlemleri	Depolama, Eleme İşlemleri	Toplam
Ulusal	13	1	1	4	8	0	2	2	0	0	1	10	13
	100,0%	7,7%	7,7%	30,8%	61,5%	0,0%	15,4%	15,4%	0,0%	0,0%	7,7%	76,9%	
Uluslararası	24	26	22	12	18	1	12	8	2	9	8	16	31
	77,4%	83,9%	71,0%	38,7%	58,1%	3,2%	38,7%	25,8%	6,5%	29,0%	25,8%	51,6%	
Ulusal - Uluslararası	14	11	8	9	6	0	6	1	1	10	3	11	14
	100,0%	78,6%	57,1%	64,3%	42,9%	0,0%	42,9%	7,1%	7,1%	71,4%	21,4%	78,6%	
Toplam	51	38	31	25	32	1	20	11	3	19	12	37	58

Tablo 3.7'de çaprazlama analizi yardımıyla Ulusal ve Uluslararası Ölçekte çalışan firmaların lojistik sektörünün hangi aşamasıyla ilgilendiklerine ilişkin veriler verilmiştir. Tablodaki değerler incelendiğinde ulusal ölçekte çalışan firmaların ve hem ulusal hem de uluslararası ölçekte çalışan firmaların 100%'ünün yani tamamının kara taşımacılığı yaptığı fakat sadece uluslararası ölçekte çalışan firmaların 77,4%'ünün kara taşımacılığı yaptığı görülmektedir. Verilere göre sadece uluslararası taşımacılık yapan firmalar en çok 83,9%'luk oranla deniz taşımacılığı, en az 3,2% oranla boru taşımacılığı yapmaktadır. Ulusal ölçekte çalışan firmaların 76,9%'u ve hem ulusal hem de uluslararası ölçekte çalışan firmaların %78'i depolama ve elleçleme işlemleri hizmeti verirken sadece uluslararası çalışan firmalar da bu oran 51,6% değeriyle daha düşüktür. Diğer bir ifadeyle uluslararası ölçekte çalışan firmalar ulusal ve hem ulusal hem de uluslararası ölçekte çalışan firmalara göre daha az depolama ve elleçleme lojistik hizmeti vermektedir. Çoklu yanıt olduğu için yapılan çaprazlama analizinde toplam işaretleme sayısı örneklem sayısını geçmektedir.

Tablo 3. 8 Faaliyet Alanlarına Göre Firmaların Karşılaştıkları Lojistik Sektör Sorunlarının Karşılaştırılması

	İfadeler/Değişkenler	Ulusal	Uluslararası	Ulusal- Uluslararası
KA1	Lojistik sektörüne yönelik devlet politikalarıdır.	2,92	4,42	4,36
KA2	Kamu kurumları arasındaki iletişimin ve işbirliğinin yeterli seviyede olmamasıdır.	3,31	4,19	3,93
KA3	Gümrükleme sorunlarıdır.	3,31	4,10	4,00
MA1	Maliyetler yüksektir.	3,15	4,48	4,50
MA2	Bölgedeki politik ve ekonomik belirsizliklerdir.	3,23	4,35	4,21
MA3	Yasal düzenlemelerdeki belirsizliklerdir.	3,15	3,81	3,36
ÇA1	Gün geçtikçe karbon salınımının artması ve çevre kirliliğini arttırmasıdır.	3,23	3,97	4,00
ÇA2	Yoğun trafik şartlarının getirdiği sıkışıklıklardan dolayı kaza riski vardır.	3,08	5,13	4,86
ÇA3	Entegre atık yönetim sürecinin çok etkin yönetilememesidir.	3,38	3,94	4,07
ÇA4	Kentsel planlamada lojistik bakış açısının fazla dikkate alınmamasıdır.	2,38	4,06	3,64
DA1	Lojistik köy çalışmalarının yetersiz olmasıdır.	3,83	4,49	4,94
DA2	Limanların ve kapasitelerinin yetersizliği, RO-RO limanlarının şehrin içinde kalmasıdır.	1,85	3,35	3,50
DA3	Kara, hava, deniz ve demiryolu taşımacılıklarının tam entegre olmaması, lojistik alanlarda intermodal terminallerinin bulunmaması, demiryolu ve deniz taşımacılığının çok kullanılmamasıdır.	1,46	2,90	3,29
DA4	Demiryolu yükleme / boşaltma istasyonlarının donanım açısından yetersiz olmasıdır.	3,23	3,58	4,14
YA1	Kalifiye eleman eksikliği vardır.	3,38	3,77	4,14
YA2	Bilgi teknolojilerinin kullanımının yetersizliğidir	3,62	4,00	3,79
YA3	Lojistik alanlar ve limanlar arasındaki ulaşımın yeteri kadar kolaylaştırılmamış olmasıdır.	3,92	4,16	4,14

3.8.2. Güvenirlilik Analizine İlişkin Bulgular

Güvenirlilik analizi katılımcı firmaların anket formunda yer alan ifadelere vermiş oldukları cevaplar arasındaki tutarlılığı tespit etmektedir. Güvenirlilik analizi sonucu ankette yer alan ifadelere verilen cevapların hangi ölçüde gerçek ve hangi ölçüde hatalı olduğunun tespiti Cronbach's Alpha değerinin hesaplanması ile mümkündür. Bu değer 0,70 ve üzeri olduğu durumlarda ankette yer alan ifadelere verilen cevapların güvenilir olduğu kabul edilir²²⁵. Anket formunda bulunan ifadelerle ilişkin katılımcı firmaların beyan ettikleri cevapların tutarlı olup olmadığını gösteren güvenirlilik analizinin sonuçları Tablo 'de verilmiştir.

Tablo 3. 9 Güvenirlilik Analizi Sonuçları

Ölçek / Boyut	İfade Sayısı	Cronbach's Alpha Değeri
Kurumsal Altyapı	3	0,789
Mali Altyapı	3	0,762
Çevresel Altyapı	4	0,865
Donanım Altyapısı	4	0,826
Yazılım Altyapısı	3	0,716

Tablo 3.9'daki değerler incelendiğinde anket formunda yer alan ifade gruplarında Cronbach's Alpha değerinin 0,70'in üzerinde olduğu görülmektedir. Dolayısıyla katılımcı firmaların vermiş oldukları cevapların tutarlı olduğu tespit edilmiştir.

3.8.3. Faktör Analizine İlişkin Bulgular

Çok değişkenli istatistiksel analizlerden biri olan faktör analizi çok fazla sayıdaki süreli değişkenlerden kendi aralarında anlamlı bir korelasyona sahip olanlar gruplandırılarak az sayıda faktörler elde edilmesidir. Faktör analizinde kullanılan istatistiksel testler Kaise-Mayer-Olkin (KMO) testi ve Bartlett testidir. Bartlett testi birim matrisiyle korelasyon matrisindeki değişkenlerden en az birinin arasında ($p < 0,05$) anlamlı bir korelasyon olduğunu göstermektedir. KMO değeri ise veri setinin uygunluğunu ve örneklem büyüklüğünün yeterliliğini göstermektedir. KMO değeri 0 ile 1 arasında değişmektedir ve ne kadar 1'e yakınsa verilerin de o kadar faktör analizi için yeterli ve uygun olduğunu ifade etmektedir. Bu nedenle bu değer 0,50'in üzerinde olması gerekmektedir. Faktör yüklerinin ise en az 0,50 ve

²²⁵ Mert, 2016: 121-125.

üzerinde olması anlamlı kabul edilmektedir. Tespit edilen faktörlerin açıklayıcı varyans yüzdelерinin toplamı 1'e yakın olması beklenmektedir.²²⁶ Bu araştırmada faktör analizi lojistik sektör sorunları başlığı içerisinde yer alan ifadeler için yapılmıştır.

Tablo 3. 10 Lojistik Sektör Sorunları Faktör Analizi Sonuçları

Ölçek/Boyut	Faktör Yükleri	Özdeğer	Açıklayıcı Varyans %	KMO Testi	Bartlett Testi		
Kurumsal Altyapı							
KA1	0,821	1,452	12,271	0,713	$x^2=506,839$ $p=0,000$		
KA2	0,746						
KA3	0,627						
Mali Altyapı							
MA1	0,824	1,666	14,342				
MA2	0,772						
MA3	0,731						
Çevresel Altyapı							
ÇA1	0,880	5,816	18,083				
ÇA2	0,863						
ÇA3	0,738						
ÇA4	0,736						
Donanım Altyapısı							
DA1	0,895	2,215	15,998				
DA2	0,754						
DA3	0,653						
DA4	0,622						
Yazılım Altyapısı							
YA1	0,856	1,145	11,625				
YA2	0,799						
YA3	0,662						

Tablo 3.10'da anket formunda yer alan lojistik sektör sorunları ifadelerine ilişkin faktör analizi sonuçları verilmektedir. Tablodaki değerlere göre faktör yüklerinin anlamlı olduğu varsayılan 0,50 değerinin üzerinde olduğu görölmektedir. Bununla birlikte lojistik sektör sorunlarının tüm alt boyutlarına ilişkin KMO testi sonuçlarına bakıldığında 0,50 değerinin üzerinde olduğu görölmektedir. Böylelikle örneklem büyüklüğünün uygun ve yeteri olduğu tespit edilmiştir. Bartlett testi sonuçlarına bakıldığında $p=0,000$ değerini birim matrisiyle korelasyon matrisindeki değişkenlerden en az birinin arasında anlamlı bir korelasyon olduğunu göstermektedir. Yapılan faktör analizi sonuçlarına göre lojistik sektör sorunlarının

²²⁶ Mert, 2016: 113-118.

kurumsal altyapı, mali altyapı, çevresel altyapı donanım altyapısı ve mali altyapı olmak üzere 5 faktörden oluştuğu görülmektedir. Açıklayıcı varyans yüzdelere bakıldığında 5 faktörle toplam varyansın 72,32%'si açıklanmaktadır. Toplam varyans açıklama oranının 1'e yakın olması beklendiğinden 72,32% değeri varyansın açıklayıcı gücünün yüksek olduğunu ve elde edilen ölçüğün güçlü olduğunu ifade etmektedir.

3.8.4. Normallik Testine İlişkin Bulgular

Ankette yer alan ifadelere verilen cevaplara ilişkin olarak ulusal ve uluslararası ölçekte çalışan firmalar arasında farklılık olup olmadığını tespit etmek parametrik ve nonparametrik analizlerle mümkündür. Ankette yer alan ifade grupları normal dağılıyorsa hipotezlerin kabul edilip edilmediği parametrik analizler yapılarak tespit edilmektedir. Bu uygulamada veri setinin normal dağılıp dağılmadığını öğrenmek için Kolmogorov-Smirnov Testi kullanılmaktadır. Bu testin sonucunda çıkan p değerinin 0,05 den büyük olması veri setinin normal dağıldığını göstermektedir. Bu testin sonuçlarına göre veri setinin normal dağılmadığı tespit edilirse -1,96 ve +1,96 arasında olması beklenen çarpıklık ve basıklık değerleriyle normal dağıldığı kabul edilebilmekte ve veri setinde parametrik analizler yapılabilmektedir²²⁷. Anket formunda bulunan ifadelere ilişkin katılımcı firmaların beyan ettikleri cevapların normal dağılıp dağılmadığını gösteren Kolmogorov-Smirnov Test sonuçları Tablo 3.10 da verilmiştir.

Tablo 3. 11 Normallik Testi Sonuçları

İfade Grupları	Kolmogorov-Siminov Testi			Çarpıklık	Basıklık
	İstatistik	Df	P Değeri		
Kurumsal Altyapı	0,307	58	0,000	-0,685	0,505
Mali Altyapı	0,286	58	0,000	-0,523	0,246
Çevresel Altyapı	0,265	58	0,000	-0,611	0,158
Donanım Altyapısı	0,302	58	0,000	-0,603	-0,267
Yazılım Altyapısı	0,262	58	0,000	-0,571	-0,194

Tablo 3.11'deki değerler incelendiğinde $p < 0,05$ olduğundan veri setinin normal dağılım göstermediği görülmektedir. Fakat veri setinde yer alan bütün ifadelerin çarpıklık ve basıklık değerlerinin -1,96 ve +1,96 arasında olduğu görüldüğünden veri setinin normal dağıldığı ve parametrik analizlerin yapılmasının uygun olduğu tespit edilmiştir.

²²⁷ Mert, 2016: 51-54.

3.8.5. ANOVA Testine İlişkin Bulgular

Tek yönlü varyans analizi (One-Way ANOVA) ikiden fazla birbirinden bağımsız değişkenin ortalamalarının denkliliğini test etmektedir. Tek yönlü varyans analizi (One-Way ANOVA) 3 ya da daha fazla grup arasında, belirli bir değişkene bağlı olarak birbirleri arasında farklılık olup olmadığını belirlemek amacıyla kullanılır. ANOVA testi parametrik bir analiz olup iki önemli varsayımı vardır. Bunlardan biri test edilecek değişkenlerin verileri normal dağılması ikicisi ise grupların homojen dağılmasıdır. Bu iki varsayımın sağlanması durumunda tek yönlü varyans analizi uygulanabilmektedir. Bu analiz sonuçlarına göre P değerinin 0,05'ten büyük olması gruplar arasında anlamlı bir farklılık olmadığını, 0,05'ten küçük olması ise gruplar arasında anlamlı bir farklılık olduğunu ifade etmektedir²²⁸. Bu araştırmada Ulusal, Uluslararası ve hem uluslar hem uluslararası ölçekte çalışan katılımcı firmaların karşılaştıkları lojistik sorunlar arasında anlamlı bir farklılığın olup olmadığını tespit etmek amacıyla tek yönlü varyans analizi yapılmış ve sonuçlar sırasıyla aşağıda verilmektedir.

Tablo 3.12 Ulusal ve Uluslararası Katılımcı Firmaların Lojistik Sektör Sorunları Kurumsal Altyapı Boyutu İçin ANOVA Testi Sonuçları

Boyut	İfade Sayısı	Homojenlik Testi	ANOVA	
		P değeri	F	P değeri
Kurumsal Altyapı	3	0,295	14,916	0,002

Tablo 3.11'deki kurumsal altyapı değerlerine ve Tablo 3.12'deki homojenlik testi değerlerine bakıldığında ANOVA testi için gerekli olan iki varsayımın sağlandığı ve verilerin ANOVA testi için uygun olduğu görülmektedir. Tablo 3.12'deki değerler incelendiğinde homojenlik testinde p değerinin 0,05'den büyük olması verilerin homojen dağıldığını göstermektedir. Bununla birlikte ANOVA testinde P=0,002 değeri kurumsal altyapı boyutuna ilişkin olarak ulusal ve uluslararası katılımcı firmalar arasında istatistiksel olarak anlamlı bir farklılık olduğunu ifade etmektedir. Dolayısıyla "Ulusal ve uluslararası ölçekte çalışan lojistik firmaların Türkiye lojistik sektöründe yaşadıkları kurumsal altyapı sorunlarına yaklaşımları açısından farklılık vardır" hipotezi desteklenmiştir.

²²⁸ Erdoğan ve Yazıcıoğlu 2014: 283-289.

Tablo 3. 13 Kurumsal Altyapı Faktörünün Faaliyet Alanları Arası Tukey Testi Sonuçları

Kurumsal Altyapı Faktörü			Ortalama Fark	P Değeri
Lojistik sektörüne yönelik devlet politikalarıdır.	Ulusal	Uluslararası	-1,49628*	0,000
		Ulusal-Uluslararası	-1,43407*	0,000
	Uluslararası	Ulusal	1,49628*	0,000
		Ulusal-Uluslararası	0,06221	0,944
	Ulusal-Uluslararası	Ulusal	1,43407*	0,000
		Uluslararası	-0,06221	0,944
Kamu kurumları arasındaki iletişimin ve işbirliğinin yeterli seviyede olmamasıdır.	Ulusal	Uluslararası	-,88586*	0,001
		Ulusal-Uluslararası	-,62088*	0,049
	Uluslararası	Ulusal	,88586*	0,001
		Ulusal-Uluslararası	0,26498	0,440
	Ulusal-Uluslararası	Ulusal	,62088*	0,049
		Uluslararası	-0,26498	0,440
Gümrükleme sorunlarıdır.	Ulusal	Uluslararası	-,78908*	0,004
		Ulusal-Uluslararası	-,69231*	0,036
	Uluslararası	Ulusal	,78908*	0,004
		Ulusal-Uluslararası	0,09677	0,905
	Ulusal-Uluslararası	Ulusal	,69231*	0,036
		Uluslararası	-0,09677	0,905

Tablo 3. 14 Ulusal ve Uluslararası Katılımcı Firmaların Lojistik Sektör Sorunları Mali Altyapı Boyutu İçin ANOVA Testi Sonuçları

Boyut	İfade Sayısı	Homojenlik Testi	ANOVA	
		P değeri	F	P değeri
Mali Altyapı	3	0,294	17,206	0,001

Tablo3.11'deki mali altyapı değerlerine ve Tablo 3.14'deki homojenlik testi değerlerine bakıldığında ANOVA testi için gerekli olan iki varsayımın sağlandığı ve verilerin ANOVA testi için uygun olduğu görülmektedir. Tablo 3.14'deki değerler incelendiğinde homojenlik testinde p değerinin 0,05'den büyük olması verilerin homojen dağıldığını göstermektedir. Bununla birlikte ANOVA testinde P=0,001 değeri mali altyapı boyutuna ilişkin olarak ulusal ve uluslararası katılımcı firmalar arasında istatistiksel olarak anlamlı bir farklılık olduğunu ifade etmektedir. Dolayısıyla "Ulusal ve uluslararası ölçekte çalışan lojistik firmaların Türkiye lojistik sektöründe yaşadıkları mali altyapı sorunlarına yaklaşımları açısından farklılık vardır" hipotezi desteklenmiştir.

Tablo 3. 15 Mali Altyapı Faktörü ve Faaliyet Alanları Arası Tukey Testi Sonuçları

Mali Altyapı Faktörü			Ortalama Fark	P Değeri
Maliyetler yüksektir.	Ulusal	Uluslararası	-1,33002*	0,000
		Ulusal-Uluslararası	-1,34615*	0,000
	Uluslararası	Ulusal	1,33002*	0,000
		Ulusal-Uluslararası	-0,01613	0,996
	Ulusal-Uluslararası	Ulusal	1,34615*	0,000
		Uluslararası	0,01613	0,996
Bölgedeki politik ve ekonomik belirsizliklerdir.	Ulusal	Uluslararası	-1,12407*	0,000
		Ulusal-Uluslararası	-,98352*	0,000
	Uluslararası	Ulusal	1,12407*	0,000
		Ulusal-Uluslararası	0,14055	0,695
	Ulusal-Uluslararası	Ulusal	,98352*	0,000
		Uluslararası	-0,14055	0,695
Yasal düzenlemelerdeki belirsizliklerdir.	Ulusal	Uluslararası	-,65261*	0,003
		Ulusal-Uluslararası	-0,20330	0,624
	Uluslararası	Ulusal	,65261*	0,003
		Ulusal-Uluslararası	,44931*	0,045
	Ulusal-Uluslararası	Ulusal	0,20330	0,624
		Uluslararası	-,44931*	0,045

Tablo 3. 16 Ulusal ve Uluslararası Katılımcı Firmaların Lojistik Sektör Sorunları Çevresel Altyapı Boyutu İçin ANOVA Testi Sonuçları

Boyut	İfade Sayısı	Homojenlik Testi	ANOVA	
		P değeri	F	P değeri
Çevresel Altyapı	4	0,219	4,024	0,034

Tablo 3.10'daki çevresel altyapı değerlerine ve Tablo 3.16'daki homojenlik testi değerlerine bakıldığında ANOVA testi için gerekli olan iki varsayımın sağlandığı ve verilerin ANOVA testi için uygun olduğu görülmektedir. Tablo 3.16'daki değerler incelendiğinde homojenlik testinde p değerinin 0,05'den büyük olması verilerin homojen dağıldığını göstermektedir. Bununla birlikte ANOVA testinde P=0,034 değeri çevresel altyapı boyutuna ilişkin olarak ulusal ve uluslararası katılımcı firmalar arasında istatistiksel olarak anlamlı bir farklılık olduğunu ifade etmektedir. Dolayısıyla "Ulusal ve uluslararası ölçekte çalışan lojistik firmaların Türkiye lojistik sektöründe yaşadıkları çevresel altyapı sorunlarına yaklaşımları açısından farklılık vardır" hipotezi desteklenmiştir.

Tablo 3. 17 Çevresel Altyapı Faktörü ve Faaliyet Alanları Arası Tukey Testi Sonuçları

Çevresel Altyapı Faktörü		Ortalama Fark	P Değeri	
Gün geçtikçe karbon salınımının artması ve çevre kirliliğini arttırmaktadır.	Ulusal	Uluslararası	-,73697*	0,034
		Ulusal-Uluslararası	-0,76923	0,063
	Uluslararası	Ulusal	,73697*	0,034
		Ulusal-Uluslararası	-0,03226	0,993
	Ulusal-Uluslararası	Ulusal	0,76923	0,063
		Uluslararası	0,03226	0,993
Yoğun trafik şartlarının getirdiği sıkışıklıklardan dolayı kaza riski vardır.	Ulusal	Uluslararası	-,88586*	0,008
		Ulusal-Uluslararası	-0,76374	0,063
	Uluslararası	Ulusal	,88586*	0,008
		Ulusal-Uluslararası	0,12212	0,898
	Ulusal-Uluslararası	Ulusal	0,76374	0,063
		Uluslararası	-0,12212	0,898
Entegre atık yönetim sürecinin çok etkin yönetilememesidir.	Ulusal	Uluslararası	-0,55087	0,132
		Ulusal-Uluslararası	-0,68681	0,100
	Uluslararası	Ulusal	0,55087	0,132
		Ulusal-Uluslararası	-0,13594	0,874
	Ulusal-Uluslararası	Ulusal	0,68681	0,100
		Uluslararası	0,13594	0,874
Kentsel planlamada lojistik bakış açısının fazla dikkate alınmamasıdır.	Ulusal	Uluslararası	-,81390*	0,012
		Ulusal-Uluslararası	-,77473*	0,047
	Uluslararası	Ulusal	,81390*	0,012
		Ulusal-Uluslararası	0,03917	0,988
	Ulusal-Uluslararası	Ulusal	,77473*	0,047
		Uluslararası	-0,03917	0,988

Tablo 3. 18 Ulusal ve Uluslararası Katılımcı Firmaların Lojistik Sektör Sorunları Donanım Altyapı Boyutu İçin ANOVA Testi Sonuçları

Boyut	İfade Sayısı	Homojenlik Testi	ANOVA	
		P değeri	F	P değeri
Donanım Altyapısı	4	0,145	6,224	0,016

Tablo 3.11'deki donanım altyapı değerlerine ve Tablo 3.18'deki homojenlik testi değerlerine bakıldığında ANOVA testi için gerekli olan iki varsayımın sağlandığı ve verilerin ANOVA testi için uygun olduğu görülmektedir. Tablo 3.18'deki değerler incelendiğinde homojenlik testinde p değerinin 0,05'den büyük olması verilerin homojen dağıldığını göstermektedir. Bununla birlikte ANOVA testinde P=0,016 değeri donanım altyapı boyutuna ilişkin olarak ulusal ve uluslararası katılımcı firmalar arasında istatistiksel olarak anlamlı bir

farklılık olduğunu ifade etmektedir. Dolayısıyla “Ulusal ve uluslararası ölçekte çalışan lojistik firmaların Türkiye lojistik sektöründe yaşadıkları donanım altyapı sorunlarına yaklaşımları açısından farklılık vardır” hipotezi desteklenmiştir.

Tablo 3. 19 Donanım Altyapı Faktörü ve Faaliyet Alanları Arası Tukey Testi Sonuçları

Donanım Altyapı Faktörü			Ortalama Fark	P Değeri
Lojistik köy çalışmalarının yetersiz olmasıdır.	Ulusal	Uluslararası	-1,04467*	0,001
		Ulusal-Uluslararası	-,93407*	0,013
	Uluslararası	Ulusal	1,04467*	0,001
		Ulusal-Uluslararası	0,11060	0,909
	Ulusal-Uluslararası	Ulusal	0,93407*	0,013
		Uluslararası	-0,11060	0,909
Limanların ve kapasitelerinin yetersizliği, RO-RO limanlarının şehrin içinde kalmasıdır.	Ulusal	Uluslararası	-,86352*	0,025
		Ulusal-Uluslararası	-1,01099*	0,024
	Uluslararası	Ulusal	,86352*	0,025
		Ulusal-Uluslararası	-0,14747	0,885
	Ulusal-Uluslararası	Ulusal	1,01099*	0,024
		Uluslararası	0,14747	0,885
Kara, hava, deniz ve demiryolu taşımacılıklarının tam entegre olmamasıdır.	Ulusal	Uluslararası	-,92060*	0,002
		Ulusal-Uluslararası	-1,23626*	0,000
	Uluslararası	Ulusal	,92060*	0,002
		Ulusal-Uluslararası	-0,31567	0,421
	Ulusal-Uluslararası	Ulusal	1,23626*	0,000
		Uluslararası	0,31567	0,421
Demiryolu yükleme / boşaltma istasyonlarının donanım açısından yetersiz olmasıdır.	Ulusal	Uluslararası	-0,34988	0,509
		Ulusal-Uluslararası	-,91209*	0,041
	Uluslararası	Ulusal	0,34988	0,509
		Ulusal-Uluslararası	-0,56221	0,167
	Ulusal-Uluslararası	Ulusal	,91209*	0,041
		Uluslararası	0,56221	0,167

Tablo 3. 20 Ulusal ve Uluslararası Katılımcı Firmaların Lojistik Sektör Sorunları Yazılım Altyapı Boyutu İçin ANOVA Testi Sonuçları

Boyut	İfade Sayısı	Homojenlik Testi	ANOVA	
		P değeri	F	P değeri
Yazılım Altyapısı	3	0,397	1,319	0,388

Tablo 3.11’deki kurumsal altyapı değerlerine ve Tablo 3.20’deki homojenlik testi değerlerine bakıldığında ANOVA testi için gerekli olan iki varsayımın sağlandığı ve verilerin ANOVA testi için uygun olduğu görülmektedir. Tablo 3.20’deki değerler incelendiğinde

homojenlik testinde p değerinin 0,05'den büyük olması verilerin homojen dağıldığını göstermektedir. Bununla birlikte ANOVA testinde $P=0,388$ değeri yazılım altyapı boyutuna ilişkin olarak ulusal ve uluslararası katılımcı firmalar arasında istatistiksel olarak anlamlı bir farklılık olmadığını ifade etmektedir. Dolayısıyla “Ulusal ve uluslararası ölçekte çalışan lojistik firmaların Türkiye lojistik sektöründe yaşadıkları yazılım altyapı sorunlarına yaklaşımları açısından farklılık vardır” hipotezi desteklenmemiştir.

Tablo 3. 21 Yazılım Altyapı Faktörü ve Faaliyet Alanları Arası Tukey Testi Sonuçları

Yazılım Altyapı Faktörü			Ortalama Fark	P Değeri
Kalifiye eleman eksikliği vardır.	Ulusal	Uluslararası	-0,38958	0,376
		Ulusal-Uluslararası	-0,75824	0,072
	Uluslararası	Ulusal	0,38958	0,376
		Ulusal-Uluslararası	-0,36866	0,397
	Ulusal-Uluslararası	Ulusal	0,75824	0,072
		Uluslararası	0,36866	0,397
Bilgi teknolojilerinin kullanımının yetersizliğidir.	Ulusal	Uluslararası	-0,38462	0,323
		Ulusal-Uluslararası	-0,17033	0,846
	Uluslararası	Ulusal	0,38462	0,323
		Ulusal-Uluslararası	0,21429	0,687
	Ulusal-Uluslararası	Ulusal	0,17033	0,846
		Uluslararası	-0,21429	0,687
Lojistik alanlar ve limanlar arasındaki ulaşımın yeteri kadar kolaylaştırılmamış olmasıdır.	Ulusal	Uluslararası	-0,23821	0,735
		Ulusal-Uluslararası	-0,21978	0,824
	Uluslararası	Ulusal	0,23821	0,735
		Ulusal-Uluslararası	0,01843	0,998
	Ulusal-Uluslararası	Ulusal	0,21978	0,824
		Uluslararası	-0,01843	0,998

Tablo 3. 22 Hipotez Sonuç Tablosu

HİPOTEZ	SONUÇ
H1: Ulusal ve uluslararası ölçekte çalışan lojistik firmaların Türkiye lojistik sektöründe yaşadıkları kurumsal altyapı sorunlarına yaklaşımları açısından farklılık vardır.	Desteklendi
H2: Ulusal ve uluslararası ölçekte çalışan lojistik firmaların Türkiye lojistik sektöründe yaşadıkları mali altyapı sorunlarına yaklaşımları açısından farklılık vardır.	Desteklendi
H3: Ulusal ve uluslararası ölçekte çalışan lojistik firmaların Türkiye lojistik sektöründe yaşadıkları çevresel altyapı sorunlarına yaklaşımları açısından farklılık vardır.	Desteklendi
H4: Ulusal ve uluslararası ölçekte çalışan lojistik firmaların Türkiye lojistik sektöründe yaşadıkları donanım altyapı sorunlarına yaklaşımları açısından farklılık vardır.	Desteklendi
H5: Ulusal ve uluslararası ölçekte çalışan lojistik firmaların Türkiye lojistik sektöründe yaşadıkları yazılım altyapı sorunlarına yaklaşımları açısından farklılık vardır.	Desteklenmedi

Tablo 3. 23 Firmaların Türkiye'nin Lojistik Üs olma Potansiyeline Yönelik Karşılaştıkları Lojistik Sektör Sorunları

Firmaların Türkiye'nin Lojistik Üs olma Potansiyeline Yönelik Karşılaştıkları Lojistik Sektör Sorunlarına ilişkin ifadeler		Katılımcı Sayısı ve Yüzdesi	Kesinlikle Katılmıyorum	Katılmıyorum	Kararsızım	Katılıyorum	Kesinlikle Katılıyorum	Ortalama
KA1	Lojistik sektörüne yönelik devlet politikalarıdır.	Katılımcı	0	4	7	28	19	3,93
		%	0	6,9	12,1	48,3	32,8	
KA2	Kamu kurumları arasındaki iletişimin ve işbirliğinin yeterli seviyede olmamasıdır.	Katılımcı	0	3	9	35	11	3,90
		%	0	5,2	15,5	60,3	19,0	
KA3	Gümrükleme sorunlarıdır.	Katılımcı	0	3	11	33	11	4,19
		%	0	5,2	19,0	56,9	19,0	
MA1	Maliyetler yüksektir.	Katılımcı	0	3	6	26	23	4,07
		%	0	5,2	10,3	44,8	39,7	
MA2	Bölgedeki politik ve ekonomik belirsizliklerdir.	Katılımcı	0	1	9	33	15	3,55
		%	0	1,7	15,5	56,9	25,9	
MA3	Yasal düzenlemelerdeki belirsizliklerdir.	Katılımcı	0	2	24	30	2	4,07
		%	0	3,4	41,4	51,7	3,4	
ÇA1	Gün geçtikçe karbon salınımının artması ve çevre kirliliğini arttırmasıdır.	Katılımcı	0	6	12	27	13	3,81
		%	0	10,3	20,7	46,6	22,4	
ÇA2	Yoğun trafik şartlarının getirdiği sıkışıklıklardan dolayı kaza riski vardır.	Katılımcı	1	1	16	21	19	3,97
		%	1,7	1,7	27,6	36,2	32,8	
ÇA3	Entegre atık yönetim sürecinin çok etkin yönetilememesidir.	Katılımcı	0	5	12	28	13	3,84
		%	0	8,6	20,7	48,3	22,4	
ÇA4	Kentsel planlamada lojistik bakış açısının fazla dikkate alınmamasıdır.	Katılımcı	1	4	12	31	10	3,78
		%	1,7	6,9	20,7	53,4	17,2	
DA1	Lojistik köy çalışmalarının yetersiz olmasıdır.	Katılımcı	0	8	11	29	10	3,71
		%	0	13,8	19,0	50,0	17,2	
DA2	Limanların ve kapasitelerinin yetersizliği, RO-RO limanlarının şehrin içinde kalmasıdır.	Katılımcı	1	12	7	30	8	3,55
		%	1,7	20,7	12,1	51,7	13,8	
DA3	Kara, hava, deniz ve demiryolu taşımacılıklarının tam entegre olmamasıdır.	Katılımcı	2	6	15	32	3	3,48
		%	3,4	10,3	25,9	55,2	5,2	
DA4	Demiryolu yükleme / boşaltma istasyonlarının donanım açısından yetersiz olmasıdır.	Katılımcı	0	10	12	25	11	3,64
		%	0	17,2	20,7	43,1	19,0	
YA1	Kalifiye eleman eksikliği vardır.	Katılımcı	0	5	16	24	13	3,78
		%	0	8,6	27,6	41,4	22,4	
YA2	Bilgi teknolojilerinin kullanımının yetersizliğidir	Katılımcı	0	4	11	32	11	3,86
		%	0	6,9	19,0	55,2	19,0	
YA3	Lojistik alanlar ve limanlar arasındaki ulaşımın yeteri kadar kolaylaştırılmamış olmasıdır.	Katılımcı	0	5	8	21	24	4,10
		%	0	8,6	13,8	36,2	41,4	

Çalışmaya katılan firmaların kurumsal altyapı sorunlarına belirttikleri katılım derecelerine bakıldığında; katılımcı firmaların %81,1'i Lojistik sektörüne yönelik devlet politikalarında sorun olduğu, %79,3'ü kamu kurumları arasındaki iletişimin ve işbirliğinin yeterli seviyede olmadığını ve %75,9'u gümrükleme sorunları olduğunu belirtmiştir. Çalışmaya katılan firmaların mali altyapı sorunlarına belirttikleri katılım derecelerine bakıldığında; katılımcı firmaların %84,5'i maliyetlerin yüksek olduğunu, %82,8'i bölgedeki politik ve ekonomik belirsizlikler olduğunu ve %55,1'i yasal düzenlemelerde belirsizlikler olduğunu belirtmiştir. Çalışmaya katılan firmaların çevresel altyapı sorunlarına belirttikleri katılım derecelerine bakıldığında; katılımcı firmaların %69'u gün geçtikçe karbon salınımının arttığını ve çevre kirliliğini arttırdığını, %69'u yoğun trafik şartlarının getirdiği sıkışıklıklardan dolayı kaza riskinin olduğunu, %70,7'si entegre atık yönetim sürecinin çok etkin yönetilemediğini ve %70,6'sı kentsel dönüşümde lojistik bakış açısının fazla dikkate alınmadığını belirtmiştir. Çalışmaya katılan firmaların donanım altyapı sorunlarına belirttikleri katılım derecelerine bakıldığında; katılımcı firmaların %67,2'si lojistik köy çalışmalarının yetersiz olduğunu, %65,5'i limanların ve kapasitelerinin yetersizliğini ve RO-RO limanlarının şehrin içinde kaldığını, %60,4'ü kara, hava, deniz ve demiryolu taşımacılıklarının tam entegre olmadığını ve %62,1'i demiryolu yükleme boşaltma istasyonlarının donanım açısından yetersiz olduğunu belirtmiştir. Çalışmaya katılan firmaların yazılım altyapı sorunlarına belirttikleri katılım derecelerine bakıldığında; katılımcı firmaların %63,8'i kalifiye eleman eksikliği olduğunu, %74,2'si bilgi teknolojilerinin kullanımının yetersiz olduğunu ve %77,6'sı lojistik alanlar ve limanlar arasındaki ulaşımın yeteri kadar kolaylaştırılmamış olduğunu belirtmiştir.

Firmaların karşılaştıkları lojistik sektör sorunlarına ortalamalar açısından bakıldığında; lojistik alanlar ve limanlar arasındaki ulaşımın yeteri kadar kolaylaştırılmamış olması(4,10), maliyetlerin yüksek olması ve yasal düzenlemelerdeki belirsizliklerin olması(4,07) ilk sıralarda yer almaktadır.

Tablo 3. 24 Türkiye'nin Tek Yol Tek Kuşak Projesini Destekleyici Çalışmalarına İlişkin İfadeler

Türkiye'nin Tek Yol Tek Kuşak Projesini destekleyici çalışmalarına ilişkin ifadeler		Katılımcı Sayısı ve Yüzdesi	Kesinlikle Katılmıyorum	Katılmıyorum	Kararsızım	Katılıyorum	Kesinlikle Katılıyorum	Ortalama
1	İpekyolu güzergâhı üzerinde bulunması önemlidir.	Katılımcı	0	1	2	25	30	4,45
		%	0	1,7	3,4	43,1	51,7	
2	Türkiye'nin coğrafi konumu taşıma koridorlarına ve transit taşımacılığa uygun olması önemlidir.	Katılımcı	0	0	3	24	31	4,48
		%	0	0	5,2	41,4	53,4	
3	Marmaray'ın yük taşımacılığı için kullanılabilirliği önemlidir.	Katılımcı	1	5	6	20	26	4,12
		%	1,7	8,6	10,3	34,5	44,8	
4	Üçüncü havalimanının yapılması önemlidir.	Katılımcı	1	9	7	18	23	3,91
		%	1,7	15,5	12,1	31,0	39,7	
5	Pan - Avrupa ulaştırma koridorlarından 4. koridorun İstanbul'dan geçmesi önemlidir.	Katılımcı	0	1	9	24	24	4,22
		%	0	1,7	15,5	41,4	41,4	
6	Avrupa ve Asya geçişleri arasında alternatif bir güzergâh olan 3. köprü'nün kara ve demiryolu yük taşımacılığı için kullanılacak olması önemlidir.	Katılımcı	0	1	5	33	19	4,21
		%	0	1,7	8,6	56,9	32,8	
7	Kombine taşımacılık altyapı potansiyeli, RO-RO ve RO-LA sistemlerinin kullanımı önemlidir.	Katılımcı	0		3	33	22	4,33
		%	0		5,2	56,9	37,9	
8	Lojistik sektöründe dış kaynak kullanımının artması önemlidir.	Katılımcı	0	1	3	36	18	4,22
		%	0	1,7	5,2	62,1	31,0	
9	Çok Modlu Ulaşım Koridoru olan Traceca (Transport Corridor Europe Caucasus Asia)'nın Türkiye'ye tesiri önemlidir.	Katılımcı	2	5	10	27	14	3,79
		%	3,4	8,6	17,2	46,6	24,1	
10	Kanal İstanbul Projesinin gerçekleştirilmesi önemlidir.	Katılımcı	4	10	12	23	9	3,40
		%	6,9	17,2	20,7	39,7	15,5	
11	Bakü-Tiflis-Kars Demiryolu hattının faaliyete geçirilmesi önemlidir.	Katılımcı	0	1	3	32	22	4,29
		%	0	1,7	5,2	55,2	37,9	
12	Yeni Boğaz Karayolu Geçiş Tüneli İnşaatının tamamlanması önemlidir.	Katılımcı	0	3	4	30	21	4,19
		%	0	5,2	6,9	51,7	36,2	
13	Transit gümrük rejimlerinde ihracat ve ithalatta ticaret önceliği önemlidir.	Katılımcı	0	1	3	29	25	4,34
		%	0	1,7	5,2	50,0	43,1	
14	Bölge ülkelerine yakınlık önemlidir.	Katılımcı	0	0	2	32	24	4,38
		%	0	0	3,4	55,2	41,4	
15	Üretim ve tüketim merkezlerine yakın olunması önemlidir.	Katılımcı	0	0	1	33	24	4,40
		%	0	0	1,7	56,9	41,4	
16	Lojistik alanlarda saha genişliği önemlidir.	Katılımcı	0	0	3	33	22	4,33
		%	0	0	5,2	56,9	37,9	
17	Türkiye'nin sanayi ve ticaret hacminin genişliği önemlidir.	Katılımcı	0	1	0	36	21	4,33
		%	0	1,7	0	62,1	36,2	

Çalışmaya katılan firmaların Türkiye'nin Tek Yol Tek Kuşak Projesini destekleyici çalışmalarına ilişkin ifadelerine belirttikleri katılım derecelerine bakıldığında; katılımcı firmaların en çok %98,3'ü üretim ve tüketim merkezlerine yakınlığın önemli olduğunu ve Türkiye'nin ticaret ve sanayi hacim büyüklüğünün önemli olduğunu, %96,6'sı bölge ülkelerine yakınlığın önemli olduğunu, daha sonra ise %94,8'i ipekyolu güzergâhı üzerinde bulunması önemli olduğunu ve Türkiye'nin coğrafi konumu taşıma koridorlarına ve transit taşımacılığa uygun olması önemli olduğunu ve kombine taşımacılık altyapı potansiyeli, RO-RO ve RO-LA sistemlerinin kullanımının önemli olduğunu belirtmişlerdir. Katılımcı firmaların %93,1'i lojistik sektöründe dış kaynak kullanımının artması önemli olduğunu, Bakü-Tiflis-Kars Demir Yolu hattının faaliyete geçirilmesinin önemli olduğu ve transit gümrük rejimlerinde ihracat ve ithalatta ticaret önceliğinin önemli olduğunu, %89,7'si Avrupa ve Asya geçişleri arasında alternatif bir güzergâh olan 3. köprünün kara ve demiryolu yük taşımacılığı için kullanılacak olmasının önemli olduğunu, %87,9'u Yeni Boğaz Karayolu Geçiş Tüneli inşaatının tamamlanmasının önemli olduğunu, %82,8'i Pan - Avrupa ulaştırma koridorlarından 4. koridorun İstanbul'dan geçmesinin önemli olduğunu, %79,3'ü Marmaray'ın yük taşımacılığı için kullanılabilirliğinin önemli olduğunu, 70,7'ü üçüncü havalimanının yapılmasının önemli olduğunu ve Çok Modlu Ulaşım Koridoru olan Traceca (Transport Corridor Europe Caucasus Asia)'nın Türkiye'ye tesirinin önemli olduğunu belirtmişlerdir. Firmaların belirttikleri en az katılım derecesi ise %55,2 ile "Kanal İstanbul Projesinin gerçekleştirilmesi önemlidir" ifadesidir.

Firmaların Türkiye'nin Tek Yol Tek Kuşak Projesini destekleyici çalışmalarına ilişkin ifadelerine belirttikleri katılım derecelerine ortalamalar açısından bakıldığında; Türkiye'nin coğrafi konumu taşıma koridorlarına ve transit taşımacılığa uygun olması(4,48), ipekyolu güzergâhı üzerinde bulunmasının önemli olması(4,45), üretim ve tüketim merkezlerine yakınlığın önemli olması(4,40) ilk sıralarda yer almaktadır.

Tablo 3. 25 Tek Yol Tek Kuşak Projesi bağlamında Türkiye'nin lojistik üs olma potansiyeline ilişkin ifadeler

Tek Yol Tek Kuşak Projesi bağlamında Türkiye'nin lojistik üs olma potansiyeline ilişkin ifadeler Tek Yol Tek Kuşak Projesi bağlamında Türkiye'nin lojistik üs olma potansiyeline ilişkin ifadeler		Katılımcı Sayısı ve Yüzdesi	Kesinlikle Katılmıyorum	Katılmıyorum	Kararsızım	Katılıyorum	Kesinlikle Katılıyorum	Ortalama
1	Yurtiçi ve yurtdışı karayolu, denizyolu, demiryolu, denizyolu, ve boru hattı taşımacılığının birbiri ile bağlantıları geliştirilecek ve iyileştirilecektir.	Katılımcı	0	1	7	35	15	4,10
		%	0	1,7	12,1	60,3	25,9	
2	Transit gümrük rejimlerinde ihracat ve ithalatta ticaret önceliği verilecektir.	Katılımcı	0	2	4	37	15	4,12
		%	0	3,4	6,9	63,8	25,9	
3	Kombine taşımacılık altyapısı gelişecektir.	Katılımcı	0	1	3	37	17	4,21
		%	0	1,7	5,2	63,8	29,3	
4	İş süreçlerinde standartlaşma sağlanacaktır.	Katılımcı	0	1	11	24	22	4,16
		%	0	1,7	19,0	41,4	37,9	
5	Yasal çerçevede basitlik oluşacaktır.	Katılımcı	0	3	12	21	22	4,07
		%	0	5,2	20,7	36,2	37,9	
6	Bilgi ve iletişim teknolojileri altyapısı gelişecektir.	Katılımcı	0	0	4	28	26	4,38
		%	0	0	6,9	48,3	44,8	
7	Lojistik meslek gruplarında eğitimli personel sayısı artacak ve uzmanlaşma sağlanacaktır.	Katılımcı	0	0	3	26	29	4,45
		%	0	0	5,2	44,8	50,0	
8	Lojistik alanlarda saha genişliği artacak ve iyileştirilecektir.	Katılımcı	0	0	2	29	27	4,43
		%	0	0	3,4	50,0	46,6	
9	Havayolu hizmetleri gelişecek kargo taşımacılığında kullanılan pistler geliştirilecek ve sayısı arttırılacaktır.	Katılımcı	0	3	6	27	22	4,17
		%	0	5,2	10,3	46,6	37,9	
10	Havayolu yük taşımacılığında yer hizmetleri gelişecektir.	Katılımcı	0	2	7	25	24	4,22
		%	0	3,4	12,1	43,1	41,4	
11	Denizyolu yük taşımacılığının donanım altyapısı geliştirilecektir.	Katılımcı	0	3	7	20	28	4,26
		%	0	5,2	12,1	34,5	48,3	
12	Denizyolu yük taşımacılığında ihtiyaç duyulan gemi manevra kapasitesi, rıhtım uzunluğu ve liman derinliği artacaktır.	Katılımcı	0	3	6	26	23	4,19
		%	0	5,2	10,3	44,8	39,7	
13	RO-RO, RO-LA ve yolcu terminalleri geliştirilecektir.	Katılımcı	0	1	4	27	26	4,34
		%	0	1,7	6,9	46,6	44,8	
14	Gümrük hizmetleri gelişecektir.	Katılımcı	0	3	4	29	22	4,21
		%	0	5,2	6,9	50,0	37,9	
15	Lojistik işletmeleri için ofisler artacaktır.	Katılımcı	0	4	3	28	23	4,21
		%	0	6,9	5,2	48,3	39,7	
16	Dağıtım merkezleri artacaktır.	Katılımcı	0	0	6	31	21	4,26
		%	0	0	10,3	53,4	36,2	
17	Açık, kapalı ve soğutmalı depolama	Katılımcı	0	1	5	27	25	4,31

	alanları artacaktır.	%	0	1,7	8,6	46,6	43,1	
18	Tehlikeli madde depolama merkezleri artacaktır.	Katılımcı	0	3	3	26	26	4,29
		%	0	5,2	5,2	44,8	44,8	
19	Tamir ve bakım hizmetleri yaygınlaştırılacaktır.	Katılımcı	0	3	4	25	26	4,28
		%	0	5,2	6,9	43,1	44,8	
20	Bankacılık ve finans kurumları daha etkin ve yaygın kullanılacaktır.	Katılımcı	0	3	4	25	26	4,28
		%	0	5,2	6,9	43,1	44,8	
21	Sigorta hizmetleri gelişecek ve yaygınlaşacaktır.	Katılımcı	1	3	4	27	23	4,17
		%	1,7	5,2	6,9	46,6	39,7	
22	Ambalaj-paketleme ve elleçleme hizmetleri iyileştirilecektir.	Katılımcı	0	3	2	30	23	4,26
		%	0	5,2	3,4	51,7	39,7	
23	Lojistik eğitimi çeşitlenecek ve tehlikeli madde taşımacılığı eğitimi veren uluslararası sertifikalara sahip olan yetkili kurumların sayısı artacaktır.	Katılımcı	0	3	3	30	22	4,22
		%	0	5,2	5,2	51,7	37,9	

Çalışmaya katılan firmaların Tek Yol Tek Kuşak Projesi bağlamında Türkiye'nin lojistik üs olma potansiyeline ilişkin ifadelerle belirttikleri katılım derecelerine bakıldığında; katılımcı firmaların en çok %96,6'sı Lojistik alanlarda saha genişliğinin artacağını, %94,8'i lojistik meslek gruplarında eğitilmiş personel sayısının artacağını ve uzmanlaşma sağlanacağını, %93,1'i kombine taşımacılık altyapısı gelişeceğini ve bilgi ve iletişim teknolojileri altyapısı gelişeceğini %91,4'ü Ro-Ro, Ro-La ve yolcu terminallerinin geliştirileceğini ve ambalaj, paketleme ve elleçleme hizmetlerinin iyileştirileceğini, daha sonrasında firmaların %89,7'si transit gümrük rejimlerinde ihracat ve ithalatta ticaret önceliği verileceğini, dağıtım merkezlerinin artacağını, açık, kapalı ve soğutmalı depolama alanlarının artacağını, tehlikeli madde depolama merkezlerinin artacağını, lojistik eğitimi çeşitlenecek ve tehlikeli madde taşımacılığı eğitimi veren uluslararası sertifikalara sahip olan yetkili kurumların sayısının artacağını %87,9'u gümrük hizmetlerinin gelişeceğini, lojistik işletmeleri için ofislerin artacağını, tamir ve bakım hizmetlerinin yaygınlaştırılacağını, bankacılık ve finans kurumları daha etkin ve yaygın kullanılacağını,%86,2'si yurtiçi ve yurtdışı karayolu, denizyolu, demiryolu, denizyolu, ve boru hattı taşımacılığının birbiri ile bağlantılarının geliştirilip iyileştirileceğini, sigorta hizmetlerinin gelişeceğini ve yaygınlaşacağını, %84,5'i Havayolu hizmetleri gelişecek kargo taşımacılığında kullanılan pistlerin geliştirileceği ve pistlerin sayısının artacağını, havayolu yük taşımacılığında kullanılan yer hizmetlerinin gelişeceğini, denizyolu yük taşımacılığında ihtiyaç duyulan gemi manevra kapasitesi, rıhtım uzunluğu ve liman derinliğinin artacağını, %82,8'i denizyolu yük taşımacılığının donanım altyapısının gelişeceğini, %79,3'ü iş süreçlerinde standartlaşma

sağlanacağını belirtmişlerdir. Firmaların belirttikleri en az katılım derecesi ise %74,1 ile “Yasal çerçevede basitlik oluşacaktır” ifadesidir.

Firmaların Tek Yol Tek Kuşak Projesi bağlamında Türkiye'nin lojistik üs olma potansiyeline ilişkin ifadelerle belirttikleri katılım derecelerine ortalamalar açısından bakıldığında; lojistik meslek gruplarında eğitilmiş personel sayısının artması ve uzmanlaşma sağlanması(4,45), lojistik alanlarda saha genişliği artması ve iyileştirilmesi(4,43), Ro-Ro, Ro-La ve yolcu terminallerinin geliştirilmesi(4,34) ilk sıralarda yer almaktadır.

3.8.6.SWOT Analizine İlişkin Bulgular

Sektörel rekabetin hız kazandığı küreselleşmenin ve dinamizmin sonucunda her bir işletme veya ülke varlığını sürdürebilmek için stratejik yönetim anlayışını dikkate almak durumundadır. Bir işletmenin yada ülkenin stratejik yönetim anlayışının temelini geleceğin öngörülmesi oluşturmaktadır. Geleceğin öngörülmesi ise SWOT analizi ile mümkündür. SWOT analizi Strength(Güçlü Yönler), Weakness(Zayıf Yönler), Opportunity(Fırsatlar) ve Threat(Tehditler) kelimelerin baş harflerinden oluşan ve bir organizasyonun iç-dış çevresini ve rakiplerini analiz eden bir tekniktir. Bunun yanında gelecek her zaman belirsiz olduğundan SWOT analizinde elde edilen bulgular hiçbir zaman en doğru sonuçlar değildir. Bu nedenle SWOT analizlerindeki asıl amaç tek bir doğruyu bulmak değil her zaman en iyi tahminlemeyi yapmaktır²²⁹.

Bu araştırmanın bu bölümünde Tek Yol Tek Kuşak Projesi yönelik Türkiye'nin lojistik üs olma potansiyelinin güçlü ve zayıf yönlerini, fırsat ve tehditlerini tespit etmek amacıyla SWOT analizi yapılmıştır. SWOT Analizi katılımcı firmaların anket formu üzerindeki ifadelerle belirtmiş oldukları katılım derecelerinin ortalamaları dikkate alınarak gerçekleştirilmiştir.

3.8.6.1.Güçlü Yönler

SWOT analizinde güçlü yönlerinin analizi organizasyonun iç çevre faktörlerinin analizini ifade etmektedir. Güçlü yönler organizasyonun sahip olduğu temel yetenekler ile sağladığı avantajlardan oluşur. Bir organizasyonda dış çevrenin sağladığı fırsatlardan yararlanabilmek için bir takım üstünlüklere sahip olmak yani güçlü olmak önemlidir. Sahip olunan güçlü yönler ile tehdit oluşturan dış çevre unsurlarına karşı sağlam

²²⁹ Middleton ve Clarke, 2001: 209.

durulmalıdır²³⁰. Dolayısıyla bir organizasyonda sahip olunan güçlü yönler geleceğe yönelik planlamalarda büyük etki oluşturmaktadır.

Bu araştırmada katılımcı firmaların anket formunda yer alan ifadelerde belirttikleri katılım dereceleri ortalamaları dikkate alınarak SWOT analizine yönelik tespit edilen güçlü yönler Tablo 3.26’de belirtilmiştir.

Tablo 3. 26 Güçlü Yönler

No	Güçlü Yönler	Ortalama
1	İpekyolu güzergâhı üzerinde bulunması önemlidir.	4,45
2	Türkiye'nin coğrafi konumu taşıma koridorlarına ve transit taşımacılığa uygun olması önemlidir.	4,48
3	Marmaray'ın yük taşımacılığı için kullanılabilirliği önemlidir.	4,12
4	Kombine taşımacılık altyapı potansiyeli, RO-RO ve RO-LA sistemlerinin kullanımı önemlidir.	4,33
5	Lojistik sektöründe dış kaynak kullanımının artması önemlidir.	4,22
6	Çok Modlu Ulaşım Koridoru olan Traceca (Transport Corridor Europe Caucasus Asia)'nın Türkiye'ye tesiri önemlidir.	3,79
7	Bakü-Tiflis-Kars Demir Yolu hattının faaliyete geçirilmesi önemlidir.	4,38
8	Bölge ülkelerine yakınlık önemlidir.	4,40
9	Üretim / tüketim merkezlerine yakınlık önemlidir.	4,34
10	Transit gümrük rejimlerinde ihracat ve ithalatta ticaret önceliği önemlidir.	4,33
11	Türkiye'nin ticaret ve sanayi hacim büyüklüğü önemlidir.	4,33
12	Lojistik alanlarda saha genişliği önemlidir.	4,33

3.8.6.2. Zayıf Yönler

SWOT analizinde zayıf yönlerinin analizi iç çevre faktörlerinin analizi ile gerçekleşmektedir. Zayıf yönler organizasyonun sektörde hedefine ulaşabilmek için ihtiyacı olan eksik yönlerinin ve yetersiz kaynaklarının tespit edilmesiyle oluşmaktadır.²³¹

Bu araştırmada katılımcı firmaların anket formunda yer alan ifadelerde belirttikleri katılım dereceleri ortalamaları dikkate alınarak SWOT analizine yönelik tespit edilen zayıf yönler Tablo 3.27’de belirtilmiştir.

²³⁰ Ülgen ve Mirze, 2005: 161.

²³¹ Pershning, 2006: 1096.

Tablo 3. 27 Zayıf Yönler

No	Zayıf Yönler	Ortalama
1	Lojistik sektörüne yönelik devlet politikalarıdır.	3,93
2	Kamu kurumları arasındaki iletişimin ve işbirliğinin yeterli seviyede olmamasıdır.	3,90
3	Gümrükleme sorunlarıdır.	4,19
4	Maliyetler yüksektir.	4,07
5	Lojistik köy çalışmalarının yetersiz olmasıdır.	3,71
6	Limanların ve kapasitelerinin yetersizliği, RO-RO limanlarının şehrin içinde kalmasıdır.	3,55
7	Kara, hava, deniz ve demiryolu taşımacılıklarının tam entegre olmamasıdır.	3,48
8	Demiryolu yükleme / boşaltma istasyonlarının donanım açısından yetersiz olmasıdır.	3,64
9	Kalifiye eleman eksikliği vardır.	3,78
10	Bilgi teknolojilerinin kullanımının yetersizliğidir	3,86
11	Lojistik alanlar ve limanlar arasındaki ulaşımın yeteri kadar kolaylaştırılmamış olmasıdır.	4,10

3.8.6.3.Fırsatlar

SWOT analizinde fırsatların analizi organizasyonun makro ve mikro çevrelerinin incelenerek geleceğe yönelik avantajlarının tespit edilmesiyle gerçekleşmektedir²³².Fırsatlar söz konusu organizasyonun ekonomik, sosyal, politik ve demografik faktörlerinden, teknoloji ve ürünlerinden, mevcut pazar koşulları, rekabet ve diğer faktörlerden oluşmaktadır²³³.

Bu araştırmada katılımcı firmaların anket formunda yer alan ifadelerde belirttikleri katılım dereceleri ortalamaları dikkate alınarak SWOT analizine yönelik tespit edilen fırsatlar Tablo 3.28’de belirtilmiştir.

²³² Pershning, 2006: 1096.

²³³ Weihrich, 1982: 56.

Tablo 3. 28 Fırsatlar

No	Fırsatlar	Ortalama
1	Üçüncü havalimanının yapılması önemlidir.	3,91
2	Pan - Avrupa ulaştırma koridorlarından 4. koridorun İstanbul'dan geçmesi önemlidir.	4,22
3	Avrupa ve Asya geçişleri arasında alternatif bir güzergâh olan 3. köprü'nün kara ve demiryolu yük taşımacılığı için kullanılacak olması önemlidir.	4,21
4	Yeni Boğaz Karayolu Geçiş Tüneli İnşaatının tamamlanması önemlidir.	4,19
5	Yurtiçi ve yurtdışı karayolu, denizyolu, demiryolu, denizyolu, ve boru hattı taşımacılığının birbiri ile bağlantıları geliştirilecek ve iyileştirilecektir.	4,10
6	Transit gümrük rejimlerinde ihracat ve ithalatta ticaret önceliği verilecektir.	4,12
7	Kombine taşımacılık altyapısı gelişecektir.	4,21
8	İş süreçlerinde standartlaşma sağlanacaktır.	4,16
9	Yasal çerçevede basitlik oluşacaktır.	4,07
10	Bilgi ve iletişim teknolojileri altyapısı gelişecektir.	4,38
11	Lojistik meslek gruplarında eğitimli personel sayısı artacak ve uzmanlaşma sağlanacaktır.	4,45
12	Lojistik alanlarda saha genişliği artacak ve iyileştirilecektir.	4,43
13	Havayolu hizmetleri gelişecek kargo taşımacılığında kullanılan pistler geliştirilecek ve sayısı arttırılacaktır.	4,17
14	Havayolu eşya taşımacılığında yer hizmetleri gelişecektir.	4,22
15	Denizyolu yük taşımacılığının donanım altyapısı geliştirilecektir.	4,26
16	Denizyolu yük taşımacılığında ihtiyaç duyulan gemi manevra kapasitesi, rıhtım uzunluğu ve liman derinliği artacaktır.	4,19
17	RO-RO, RO-LA ve yolcu terminalleri geliştirilecektir.	4,34
18	Gümrük hizmetleri gelişecektir.	4,21
19	Lojistik işletmeleri için ofisler artacaktır.	4,21
20	Dağıtım merkezleri artacaktır.	4,26
21	Açık, kapalı ve soğutmalı depolama alanları artacaktır.	4,31
22	Tehlikeli madde depolama merkezleri artacaktır.	4,29
23	Tamir ve bakım hizmetleri yaygınlaştırılacaktır.	4,28
24	Bankacılık ve finans kurumları daha etkin ve yaygın kullanılacaktır.	4,28
25	Sigorta hizmetleri gelişecek ve yaygınlaşacaktır.	4,17
26	Ambalaj-paketleme ve elleçleme hizmetleri iyileştirilecektir.	4,26
27	Lojistik eğitimi çeşitlenecek ve tehlikeli madde taşımacılığı eğitimi veren uluslararası sertifikalara sahip olan yetkili kurumların sayısı artacaktır.	4,22

3.8.6.4. Tehditler

SWOT analizinde tehditlerin analizi organizasyonun fırsatlar gibi makro çevre faktörleri ile ilişkili olup, mevcut durum ve gelecek ile ilgilidir²³⁴. Tehditler söz konusu organizasyonun dağıtım kanalı baskısı, demografik özellikleri, rekabete ilişkin faaliyetleri ve politik koşullarından oluşmaktadır²³⁵.

Bu araştırmada katılımcı firmaların anket formunda yer alan ifadelerde belirttikleri katılım dereceleri ortalamaları dikkate alınarak SWOT analizine yönelik tespit edilen tehditler Tablo 3.29'da belirtilmiştir.

Tablo 3. 29 Tehditler

No	Tehditler	Ortalama
1	Bölgedeki politik ve ekonomik belirsizliklerdir.	3,55
2	Yasal düzenlemelerdeki belirsizliklerdir.	4,07
3	Gün geçtikçe karbon salınımının artması ve çevre kirliliğini arttırmasıdır.	3,81
4	Yoğun trafik şartlarının getirdiği sıkışıklıklardan dolayı kaza riski vardır.	3,97
5	Entegre atık yönetim sürecinin çok etkin yönetilememesidir.	3,84
6	Kentsel dönüşümde lojistik bakış açısının fazla dikkate alınmamasıdır.	3,78

²³⁴ Weihrich, 1982: 56.

²³⁵ Kotler ve diğerleri, 1999: 94.

SONUÇ

15. Yüzyılda coğrafi keşiflerin başlamasıyla beraber yeni ticaret yolları keşfedilmesiyle önemini kaybeden İpek Yolu 2000’li yıllardan itibaren önemi yeniden anlam kazanmaya başlamıştır. Çin’in ev sahipliğindeki Tek Yol Tek Kuşak Projesi Rusya, İran, Kazakistan, Kırgızistan, Özbekistan, Azerbaycan, Türkiye ve Avrupa Ülkelerini yakından ilgilendirmektedir. Tek Yol Tek Kuşak Projesi yolun güzergâhında bulunan tüm ülkeleri ilgilendirdiği gibi jeopolitik bir konuma sahip olan Türkiye, Avrupa ve Asya arasındaki köprü görevini üstlenecek olacağından önem arz etmektedir. Bu sebeple Türkiye uluslararası ekonominin lokomotifi olan Güney Doğu Asya ülkeleri ve büyük pazarlara sahip dünyanın önde gelen diğer ülkelerinin üzerinde bulunduğu Avrupa kıtaları arasında köprü görevi görecektir enerji ve ticaret lojistiği sağlayacaktır. Türkiye’de şimdiye kadar enerji, ulaştırma ve lojistik alanlarında atılan büyük adımlar ve projeler ipek yolunun yeniden canlandırılmasıyla ilgili atılmış adımların en önemli göstergelerindedir. Kıtalar arası oluşturulan koridorlar ile yeni otobanlar, asıl hattı demir yolu ile hızlı yük taşıma araçları, hızlı trenler, endüstriyel ve nükleer tesisler, merkezi ve teknoloji kentler, lojistik köyler ve kombine taşımacılık alternatifleri ortaya çıkmaktadır. Dolayısıyla ipek yolunun yeniden canlandırılması ülkemize yeni ekonomik fırsatlar sağlayacak hem Dünya ile bir bütün olmasına hem de ortak refaha ulaşmasına katkı sağlayacaktır. Tek Yol Tek Kuşak Projesi bağlamında hayata geçirilecek olan yolların, projelerin ve köprülerin yapımları hız kazanmıştır. Türkiye içinde bulunduğu önemli konumunun farkında olduğundan Tek Yol Tek Kuşak Projesine yönelik bir çok proje gerçekleştirmiş ve çalışmalarına devam etmektedir. Yapılan bu çalışmalara; Traceca Projesi, Asya Ana Karayolları Projesi, Trans-Asya Demiryolu Projesi, Unesco-Avrupa Asya Ulaştırma Koridorları, Ekonomik İş Birliği Teşkilatı, Marmaray Projesi, Bakü-Tiflis-Kars Demir Yolu Projesi, Trans Anadolu Doğalgaz Boru Hattı Projesi, 3. Köprü Yavuz Sultan Selim Köprüsü, Kanal İstanbul, Avrasya Tüneli ve 3 Katlı Büyük İstanbul Tüneli Projeleri örnek verilebilmektedir.

Bu çalışmada Ulusal ve Uluslararası ölçekte çalışan lojistik firmaların anket formunda yer alan ifadelerle belirtmiş oldukları katılım dereceleri yardımıyla karşılaştıkları lojistik sektör sorunları boyutlarına ilişkin bir farklılık olup olmadığının tespiti ve Tek Yol Tek Kuşak Projesine Bağlamında Türkiye’nin lojistik üs olma potansiyelinin güçlü ve zayıf yönlerinin, fırsat ve tehditlerinin tespiti amaçlanmıştır.

Ulusal ve Uluslararası ölçekte çalışan lojistik firmaların karşılaştıkları lojistik sektör sorunları boyutlarına ilişkin bir farklılık olup olmadığını tespit etmek için yapılan analizler sonucunda; kurumsal altyapı boyutuna ilişkin olarak ulusal ve uluslararası katılımcı firmalar

arasında istatistiksel olarak anlamlı bir farklılık olduğu görülmüştür. Bu boyutta yer alan ifadelerle ilişkin olarak uluslararası ve hem ulusal hem de uluslararası ölçekte çalışan firmaların birbirine yakın katılım derecelerine sahip oldukları ulusal firmaların ise bunlardan farklı olarak daha düşük katılım derecesine sahip olduğu anlaşılmıştır. Mali altyapı boyutuna ilişkin olarak ulusal ve uluslararası katılımcı firmalar arasında istatistiksel olarak anlamlı bir farklılık olduğu görülmüştür. Bu boyutta yer alan ifadelerle ilişkin olarak uluslararası ve hem ulusal hem de uluslararası ölçekte çalışan firmaların birbirlerine yakın katılım derecelerine sahip oldukları ulusal ölçekte çalışan firmaların ise bunlardan farklı olarak katılım derecelerinin aritmetik ortalamalarının daha düşük olduğu anlaşılmıştır. Çevresel altyapı boyutuna ilişkin olarak ulusal ve uluslararası katılımcı firmalar arasında istatistiksel olarak anlamlı bir farklılık olduğu görülmüştür. Bu boyutta yer alan ifadelerle ilişkin olarak uluslararası ve hem ulusal hem de uluslararası ölçekte çalışan firmaların birbirine yakın katılım derecelerine sahip oldukları ulusal firmaların ise bunlardan farklı olarak daha düşük katılım derecesine sahip olduğu anlaşılmıştır. Donanım altyapısı boyutuna ilişkin olarak ulusal ve uluslararası katılımcı firmalar arasında istatistiksel olarak anlamlı bir farklılık olduğu görülmüştür. Bu boyutta yer alan ifadelerle ilişkin olarak uluslararası ve hem ulusal hem de uluslararası ölçekte çalışan firmaların birbirlerine yakın katılım derecelerine sahip oldukları ulusal ölçekte çalışan firmaların ise bunlardan farklı olarak katılım derecelerinin aritmetik ortalamalarının daha düşük olduğu anlaşılmıştır. Yazılım altyapısı boyutuna ilişkin olarak ulusal ve uluslararası katılımcı firmalar arasında istatistiksel olarak anlamlı bir farklılığın olmadığı görülmüştür. Bu boyutta yer alan ifadelerle ilişkin olarak ulusal, uluslararası ve hem ulusal hem de uluslararası katılımcı firmaların birbirine yakın katılım derecelerine sahip oldukları anlaşılmıştır.

Tek Yol Tek Kuşak Projesine Bağlamında Türkiye'nin lojistik üs olma potansiyelinin güçlü ve zayıf yönlerinin, fırsat ve tehditlerinin tespit etmek için yapılan analizler sonucunda; katılımcı firmaların belirtmiş oldukları katılım derecelerinin aritmetik ortalaması 3,00'nin üzerindeki olumlu ifadeler dikkate alınarak Türkiye'nin lojistik üs olabilmesine yönelik güçlü yönlerinin tespiti yapılmıştır. Tek Yol Tek Kuşak Projesine Bağlamında Türkiye'nin lojistik üs olabilmesinde Türkiye'nin İpekyolu güzergâhı üzerinde bulunması, coğrafi konumu, üretim ve tüketim merkezlerine yakınlığı, bölge ülkelerine yakınlığı, transit taşımacılık için elverişli olması, Marmaray'ın yük taşımacılığı içinde kullanılıyor olması ve Bakü-Tiflis-Kars Demir Yolu hattının tamamlanmış olması güçlü yönlerindedir. Katılımcı firmaların belirtmiş oldukları katılım derecelerinin aritmetik ortalaması 3,00'in üzerindeki olumsuz ifadeler dikkate alınarak Türkiye'nin lojistik üs olabilmesine yönelik zayıf yönlerinin tespiti

yapılmıştır. Tek Yol Tek Kuşak Projesine Bağlamında Türkiye'nin lojistik üs olabilmesinde lojistik sektörüne yönelik devlet politikaları, kamu kurumları arasındaki iletişimin ve işbirliğinin yeterli seviyede olmaması, maliyetlerin yüksek olması, lojistik köy çalışmalarının yetersiz olması, gümrükleme sorunları, limanların ve kapasitelerinin yetersizliği, taşıma sistemlerinin tam entegre olarak kullanılamaması, demiryolu yükleme boşaltma istasyonlarının donanım açısından yetersiz olması, sektördeki kalifiye eleman eksikliği, bilgi teknolojilerinin kullanımının yetersiz olması, lojistik alanlar ve limanlar arasındaki ulaşımın yeteri kadar kolaylaştırılmamış olması zayıf yönlerindedir. Katılımcı firmaların belirtmiş oldukları katılım derecelerinin aritmetik ortalaması 3,00'nin üzerindeki olumlu ifadeler dikkate alınarak Türkiye'nin lojistik üs olabilmesine yönelik fırsatlarının tespiti yapılmıştır. Tek Yol Tek Kuşak Projesine Bağlamında Türkiye'nin lojistik üs olabilmesinde üçüncü havalimanının yapılması, Yeni Boğaz Karayolu Geçiş Tüneli İnşaatının tamamlanması, Pan - Avrupa ulaştırma koridorlarından 4. koridorun İstanbul'dan geçmesi, Avrupa ve Asya geçişleri arasında alternatif bir güzergah olan 3. köprünün kara ve demiryolu yük taşımacılığı için kullanılacak olması, yurtiçi ve yurtdışı karayolu, denizyolu, demiryolu, denizyolu, ve boru hattı taşımacılığının birbiri ile bağlantıları geliştirilecek ve iyileştirilecek olması, kombine taşımacılık altyapısı geliştirilmesi, bankacılık ve finans kurumları daha etkin ve yaygın kullanılması, lojistik işletmeleri için ofislerin, dağıtım merkezlerinin, açık, kapalı ve soğutmalı depolama alanlarının, tehlikeli madde depolama merkezlerinin artması, ambalaj-paketleme ve elleçleme hizmetlerinin, sigorta hizmetlerinin geliştirilip iyileştirilmesi, lojistik eğitiminde çeşitlilik ve uzmanlaşmanın artırılması, gümrükleme hizmetlerinin geliştirilmesi, fırsatlarındandır. Katılımcı firmaların belirtmiş oldukları katılım derecelerinin aritmetik ortalaması 3,00'in üzerindeki olumsuz ifadeler dikkate alınarak Türkiye'nin lojistik üs olabilmesine yönelik tehditlerinin tespiti yapılmıştır. Tek Yol Tek Kuşak Projesine Bağlamında Türkiye'nin lojistik üs olabilmesinde bölgedeki politik ve ekonomik belirsizlikler, yasal düzenlemelerdeki belirsizlikler, gün geçtikçe karbon salınımının artması ve çevre kirliliğini artırması, yoğun trafik şartlarının getirdiği sıkışıklıklardan dolayı kaza riskinin olması, entegre atık yönetim sürecinin çok etkin yönetilememesi, kentsel planlamada lojistik bakış açısının fazla dikkate alınmaması tehditlerindedir.

Türkiye'nin lojistik üs olabilmesinin güçlü yönlerinin ve fırsatlarının oldukça çok olduğu görülmüştür fakat Türkiye'de yapılan projelere rağmen bir takım eksikliklerin de olduğu tespit edilmiştir. Ülkelerin lojistik üs olabilmeleri ekonomik refaha ulaşmalarıyla doğru bağlantılıdır. Türkiye'nin Tek Yol Tek Kuşak Projesine yönelik donanım altyapı çalışmalarının nezdinde kurumsal altyapı, mali altyapı, çevresel altyapı ve yazılım altyapısı

konularında da iyileştirmeler yapması Türkiye'nin lojistik performansına olumlu etki edecektir.

Tek Yol Tek Kuşak Projesi'nin Türkiye'nin lojistik üs olmasında birçok fırsat oluşturduğu gibi bölge ülkelerinde de birçok lojistik üs olma üstünlükleri sağlayacaktır. Ayrıca günümüz ipek yolu artık sadece kara ipek yolu olarak değil deniz ipek yolu, demir ipek yolu, enerji ipek yolu, hava ipek yolu ve kültür ipek yolu olarak da anılmaktadır. Dolayısıyla bu çalışmanın kara ipek yolu, hava ipek yolu, deniz ipek yolu ve demir ipek yolu konularında yapılacak çalışmalara ışık tutacağı düşünülmektedir. Bununla birlikte araştırmacılar kültür ipek yolu ve enerji ipek yolu konularında farklı çalışmalar veya Türkiye'den farklı olarak yakın pozisyon ve imkânlarla sahip Azerbaycan, Özbekistan, Türkmenistan ve Kazakistan'ın Tek Yol Tek Kuşak Projesi bağlamında lojistik üs olma potansiyelinin belirlenmesi gibi benzer çalışmalar da yapabilirler. Bazı ülkeler için fırsat bazı ülkeler için ise tehdit olan Tek Yol Tek Kuşak Projesi'ne yönelik ülkeler arasında yapılan bürokratik çalışmalar ve anlaşmalarında incelenerek projenin her yönüyle mercek altına alınması da faydalı olacaktır. Araştırmanın gelecekte de bu konuda yapılacak olan çalışmalara ışık tutması ve yol göstermesi başlıca temennimizdir.

KAYNAKÇA

- Ablayeva, A. (2013). *Kazakistan Turizminde İpek Yolu'nun Yeri ve Önemi*. Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi. İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul.
- Acar, D. ve Ateş Aslantaş, B. (2011). “Tedarik Zinciri Faaliyetlerinin Maliyetleri ve Dış Kaynak Kullanımı İlişkisi”. *Süleyman Demirel Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi*, 16(3): 9-27.
- Acar, A.Z. ve Gürol, P. (2013).“Türkiye’de Lojistik Yazınının Tarihsel Gelişimi”. *İşletme Araştırmaları Dergisi*, 5(3): 289-312.
- Ağır, O. ve Ağır, Ö. (2017) “Avrupa Birliği ve Avrasya Ekonomik Birliği Kuruluş Süreçlerinin Karşılaştırılması”. *Türkiye Sosyal Araştırmalar Dergisi*, 103-128.
- Akbulut P.(2012). *Lojistik Yapılanma Modelleri, Samsun ve Mersin İlleri İçin Optimum Lojistik Yapılanma Modeli Önerileri*. Çağ Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Mersin.
- Akkaymak, M.(2009). *Avrupa-Asya Ulaştırma Koridorları ve Yeniden Canlanan İpek Yolu*. Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi. İstanbul Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.
- Akses, S. (2014). “Avrupa Birliği ve Çin Arasındaki Ticaret ve Yatırım İlişkileri”. *İktisadi Kalkınma Vakfı İKV Değerlendirme Notu*, 80: 1-6.
- Arlı E. (2009).*Uluslararası Fiziksel Dağıtımda Antrepo Sahipliğinin İhracat Yapan İşletmelerin Performansına Etkileri*. Kocaeli Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Kocaeli.
- Arıkan, F. (2012). *Lojistik Köyler ve Bir Uygulama*. Bahçeşehir Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.
- Ataman G. (2002).“Tedarik Zinciri ve Yönetimi: Değişim Mühendisliği ve Dış Kaynaklardan Yararlanma İlişkisi Üzerinde Bir İnceleme”. *Öneri Dergisi*, 5(17): 1-21.
- Atasoy, F. (2010). “Küreselleşme Çağında Yeniden İpek Yolu”, Bir Kültür Koridoru Olarak İpek Yolu Sempozyumu, UNESCO TMK-Kültür ve Turizm Bakanlığı, Antalya.
- Avcu, S. A. (2014). “Avrasya Gümrük Birliği ve Kırgızistan: Avantajları ve Dezavantajları”. *T.C. Türk İşbirliği ve Koordinasyon Ajansı Başkanlığı Avrasya Etüdüleri*, 45(1):269-297.
- Aydın, G. ve Öğüt, K.S.(2008). “Lojistik Köy Nedir”. *2.Uluslararası Demiryolu Sempozyumu*, TCDD, İstanbul.
- Aydın, N. Z. (2012). “Hazar Enerji Kaynakları ve Siyaset”. *Kahramanmaraş Sütçü İmam Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, 9(2): 207-224.
- Babacan, M.(2003).“Lojistik Sektörünün Ülkemizdeki Gelişimi ve Rekabet Vizyonu”, *Dokuz Eylül Üniversitesi İzmir Meslek Yüksekokulu Pazarlama Programı Dersi*, İzmir.
- Bağırzade, E. (2014). “Azerbaycan-Türkiye Ortak Ekonomik Projeleri ve Bölgesel Yansımaları”. *Ekonomik ve Stratejik Araştırmalar Dergisi*, 7(26): 4-17.
- Bamyacı, M. (2008). *Modern Lojistik Yönetimi: Organize Lojistik Bölgeleri İçin Yer Seçimi Modeli*. İstanbul Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.
- Barlın, A. (2009). *Lojistikte Dış Kaynak Kullanımı ve Maliyetlerin Kontrolü*. Marmara Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul.

- Barutça, H. (2006). “Orta Asya'ya Ulaşımında Demiryolu Alternatifi, Bölgesel Güçler ve Türkiye”. *Akademik Bakış Uluslararası Hakemli Sosyal Bilimler E-Dergisi*, (8): 07-19.
- Bashimov, G. (2017).“Türkiye'nin Tarımsal Ürünlerdeki Gücü: Orta Asya Ülkeleri ile Karşılaştırmalı Analizi”. *Türk Tarım ve Doğa Bilimleri Dergisi*, 4(4): 393–401.
- Battal, Ü. (2010). “Diğer Taşımacılık Türleri”. N. Aras ve E. Gerede (Ed.), *Ulaştırma Sistemleri*. Anadolu Üniversitesi Yayınları, Eskişehir, 130-155.
- Bedirhan, Y. (1994). *Orta Çağda İpek Yolu Hâkimiyeti ve Türk Yurtları*. Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi. Selçuk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Konya.
- Biçer, D.(2007). *Türkiye’de ve İstanbul’da Lojistik Faaliyetler: İstanbul’da Lojistik Tesis Geliştirme Projesi Fizibilite Örneği*. İstanbul Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.
- Bowersox, D.J. ve Closs, D.J. (1996). *Logistical Management: The Integrated Supply Chain Process*. McGraw-HillCompanies Inc., New York.
- Bowersox D. J., Closs D. J., Cooper M. B. (2002). *Supply Chain Logistics Management*. McGraw-Hill Companies Inc., New York.
- Brewer,S.H.(1963) “The Dynamic Nature of Tansportation Education”. *Transportation Journal*, 2(4):10-15.
- Bulut, E. ve Deran, A.(2008). “Ters Lojistik ve Şirketlerin Maliyet Yönetimi Üzerine Etkileri”, *Ekonomik Yaklaşım*, 19: 325-344.
- Çakırlar, H.(2009). *İşletmelerin Lojistik Faaliyetlerinde Dış Kaynak Kullanımı: Trakya Bölgesinde Faaliyet Gösteren İşletmeler Üzerinde Bir İnceleme*. Trakya Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Edirne.
- Çağlayanırmak, E. M.(2015). *Lojistik Sektörü İle İlgili Akıllı Ulaşım Sistemleri Uygulamaları Üzerine Bir Araştırma*. Bahçeşehir Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.
- Çancı, M. ve Erdal, M. (2009). *Lojistik Yönetimi*. UTİKAD yayınları, İstanbul.
- Çekerol G. S.(2013). *Lojistik Yönetimi*. Anadolu Üniversitesi, Eskişehir.
- Çekerol, S.G. ve Kurnaz, N. (2011). “Küresel Kriz Ekseninde Lojistik Sektörü ve Rekabet Analizi”, *Selçuk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, (25): 48-59.
- Çetinkaya, A. (2010). *Türkiye’deki Limanların Lojistik Üs Olarak Değerlendirilmesi*. Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi. İstanbul Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.
- Çınar, M. (2018).*Yapay Suyollarının Uluslararası Hukuk Bakımından İncelenmesi ve Kanal İstanbul Projesi*. Dumlupınar Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Kütahya.
- Çivici, H. (2010). *Küresel Ekonomik Kriz Ortamında Lojistik Hizmet Üreten Firmalar İçin Genel Bir Kriz Yönetim Modeli Önerisi*. Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi. Kara Harp Okulu Savunma Bilimleri Enstitüsü, Ankara.
- Daşkan, E. S.(2016a). “Türkiye’de Lojistik Sektörünün Gelişi ve Gelecek Öngörülere”, *İstanbul Ticaret Üniversitesi Dış Ticaret Enstitüsü*, 22(05):1-14.
- Daşkan, E. S.(2016b). *Türkiye’de Lojistik Hizmetlerdeki Gelişimin Dış Ticaret Üzerine Yansımaları*. İstanbul Ticaret Üniversitesi Dış Ticaret Enstitüsü, İstanbul.
- DeBoer, D.J. (1992). *Piggybackand Containers: A History of RailIntermodal on America's Steel Highway*. Golden West Books, San Marino.

- Demiroğlu, Ő. (2014). “Küresel Lojistik Köyleri ve Türkiye’de Kurulması Planlanan Lojistik Köy Bölgeleri’nin Çkkv Yöntemleriyle Belirlenmesi”. *Dumlupınar Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, (42): 189-202.
- Demir, V. (2008). *Lojistik Yönetim Sisteminde Maliyet Hesaplama*. Nobel Basım Evi, Ankara.
- Demirler, M. (2015). *Tarihi İpek Yolu’nun Yeniden Canlandırılması ve Türkiye Ekonomisine Etkisi*. Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi. Gaziosmanpaşa Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Tokat.
- Deniz, T. (2016). “Yeni Umutların Işığında Tarihi İpek Yolu Coğrafyası”. *Marmara Coğrafya Dergisi*, 34:195-202.
- Derici, S. (2015). *Lojistik Yönetiminde Özel Nitelikli Kargoların Havayolu ile Taşınmasında Müşteri Tercihlerinin Belirlenmesi*. İstanbul Aydın Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul.
- Diñer, Fidan Ö., Fidan Y. (2010), *İşletme Yönetimine Giriş*. Alfa Yayınları, İstanbul.
- Dışişleri Bakanlığı Ticaret Bakanlığı (2015). *İpek Yolu Ekonomi Kuşağı ile 21. Yüzyıl Deniz İpek Yolunun Ortaklaşa İnşa Edilmesini Teşvik Üzerine Vizyon ve Faaliyetler*. Çin Halk Cumhuriyeti Ulusal Kalkınma ve Reform Komisyonu, Ankara.
- Doğaçelik, C. (2010). *Türkiye'nin Lojistik Üs Olma Potansiyelinin Topsis Model ile İncelenmesi*. Kara Harp Okulu Komutanlığı, Savunma Bilimleri Enstitüsü, Ankara.
- Doğan, S. (2011). “Ekonomik İşbirliği Teşkilatı: 21. Yüzyılda Tarihi İpek Yolunu Canlandırma Çabaları”. *Ortadoğu Analiz Dergisi*, 3(26): 63-70.
- Doğan, T. (2013). *Lojistik Yönetimi Teorisi ve Bir Küresel Tedarik Sürecinin Değişim Mühendisliği ile İyileştirilmesi*. Marmara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul.
- Douglas L. (2003). *International Logistics: Global Suplly Chain Management*. Kluwer Academic Publishers, Boston.
- Dölek, A. (2004). *Gümrük İşlemleri ve Kaçakçılık*. Beta Basım Yayım Dağıtım, İstanbul.
- Düğen, T. (2011). “21. Yüzyılda İpek Yolu”, *21. Yüzyıl Dergisi*, 11(35): 46-52.
- Efegil, E. ve Özsavaş S. (2017), “Hazar Havzası Enerji Kaynaklarının Jeostratejik Önemine Genel Bakış Türkiye, Avrupa Birliği ve Uluslararası Petrol Şirketleri”. *Kastamonu Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi*, 1(1): 43-61.
- Erdal, M. (2005). “Küresel Lojistik Kavramı ve Lojistik Üsler”, *Uluslararası Taşımacılık ve Lojistik Hizmet Üretenleri Derneği*, 23:30-42.
- Erdem, H. (2006). “Avrasya İçin Yeni Bir Fırsat: Tarihi İpek Yolu’nun Yeniden Tarihi İpek Yolu’nun Yeniden Canlandırılması”. *Avrasya Ticaret ve Sanayi Odaları 2. Zirve Toplantısı*, 28 Mayıs 2006, TEPAV/Ankara.
- Erdoğan S. ve Yazıcıoğlu Y. (2014). *SPSS Uygulamalı Bilimsel Araştırma Yöntemleri*. Detay Yayıncılık, Ankara.
- Erol, M. S. ve Şahin, M. (2013). “Bağımsızlıklarının 20. Yılında Orta Asya ve Kafkasya'daki Türk Cumhuriyetlerinin Entegrasyon Süreci (1991-2011)”. *Karadeniz Araştırmaları*, 10(37): 111-136.
- Ersungur, M., Kızıltan A. ve Karabulut, K. (2007). “Türkiye ile Diğer Türk Cumhuriyetlerinin Ekonomik İlişkilerinin Analizi”, *A. Ü. Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü Dergisi*, (35): 285-310.
- Gattorna, J. L. ve Walters, D. W.(1996). *Managing The Supply Chain*. Macmillan, London.

- Şahin, A.(2017). *Kanal İstanbul Projesi ve Uluslararası Ticarete Etkisi*. Gediz Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul.
- Gülenç, F. ve Karagöz, B.(2008). “E-Lojistik ve Türkiye’de E-Lojistik Uygulamaları”. *Kocaeli Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, 1(15) : 73-91.
- Gülen, K.(2011). *Lojistik Sektöründe Durum Analizi ve Rekabetçi Stratejiler*. İTO Yayınları, İstanbul.
- Gülen, K. G. (2005). “Lojistik Hizmetlerde Dış Kaynak Kullanımının Yaygınlaşması ve Tedarikçi İşletmelerde Gelişim Stratejileri”. *İstanbul Ticaret Üniversitesi Fen Bilimleri Dergisi*, 4(8):29-48.
- Güleş, H. K., Paksoy T., Bülbül H., Özceylan E. (2010). *Tedarik Zinciri Yönetimi*. Gazi Kitabevi, Ankara.
- Gökçe, M. (25-27 Mayıs 2016).“İpek Yolu’nun İşleyişinde Kök Türklerin Rolü”. *III. Uluslararası Türk Dünyası Araştırmaları Sempozyumu Bildiri Kitabı*, Bakü, 201-204.
- Hugos, M. (2003). *Essentials of Global Supply Chain Management*. John Wiley&Sons, Hoboken / New Jersey.
- Hergüllü, İ. (2009). *Lojistik Fonksiyonlarda Dış Kaynak Kullanımı - 3PL Lojistik*. Dokuz Eylül Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İzmir.
- Heyd, W. (2000). *Yakın-Doğu Ticaret Tarihi*. Türk Tarih Kurumu Yayınları, Ankara.
- İşık, M. (2014). *Demografik Özellikler Temelinde Lojistik Yönetiminde Hizmet Kalitesi İle Müşteri Memnuniyeti Arasındaki İlişki ve Bir Araştırma*. Deniz Harp Okulu Deniz Bilimleri ve Mühendisliği Enstitüsü, İstanbul.
- İşık, H. (2017). “Tarihi İpek Yolu Ve Tarih Bölümü Öğrencilerinin Bu Yol Hakkındaki Bilgi Düzeylerinin Değerlendirilmesi”. *Türkiye Sosyal Araştırmalar Dergisi*, 1: 145-176.
- İGEME (2006). *100 Soruda Dış Ticaret*, DTM Yayınları, Ankara. İstanbul Ticaret Odası (2006). *Türkiye lojistik sektörü altyapı analizi*. İTO Yayını, İstanbul.
- Kafesoğlu, İ. (1995). *Türk Milli Kültürü*. Boğaziçi Yayınları, İstanbul.
- Kanalıcı, Ö.(2005). *Türkiye ve Lojistik*, Araştırma ve Meslekleri Geliştirme Müdürlüğü, İzmir.
- Kaya İ. (1989). *Bir Pazarlama Bileşeni Olarak Fiziksel Dağıtımın Önemi ve Türkiye’deki Durumu*. Yayımlanmamış Doktora Tezi. İstanbul Üniversitesi İşletme Fakültesi Pazarlama Enstitüsü Yayını, İstanbul.
- Karacan S. ve Kaya M. (2011). *Lojistik Faaliyetlerde Maliyetleme*. Umuttepe Yayınları, İzmit.
- Kara, M.,Tayfur, L., Basık, H. (2009). “Küresel Ticarete Lojistik Üslerin Önemi ve Türkiye”. *Mustafa Kemal Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, 6(11):69-84.
- Karagöl, E. T. (2017). “Modern İpekyolu Projesi”. *Seta Perspektif(setav.org)*, 174: 1-7.
- Kaynak, M. (26-27 Eylül 2003). “Ulaştırma ve Lojistikte Bölgesel Rekabet ve Türkiye”. *IV. Ulaşım Ve Trafik Kongresi-Sergisi Bildiriler Kitabı*, Ankara, 17-28.
- Keskin, M.H. (2011a). *Lojistik Tedarik Zinciri Yönetimi (Geçmiş, Değişimi, Bugünü, Geleceği)*. Nobel Yayın Dağıtım, Ankara.
- Keskin, M.H. (2011b). *Kavramlar, Prensipler, Uygulamalar Lojistik El Kitabı ve Küresel Tedarik Zinciri Pratikleri*. Gazi Kitabevi, Ankara.
- Keskin, M H. (2011c). *Lojistik El Kitabı*. Gazi Yayınları, Ankara.

- Kılıç, Y., Karaatlı M., Demiral F. M, Pala Y. (Eylül 2009). “Gelişmekte Olan Ülkelerde Sürdürülebilir Kalkınma Açısından Lojistik Köyler: Türkiye Örneği”. *Uluslararası Davraz Kongresi*, Isparta, 738-752.
- Kırpık, G. (2012). “Haçlılar ve İpek Yolu”. *Bilig Dergisi*, 61: 173-200.
- Koban, E. ve Keser, H. Y. (2008). *Dış Ticarete Lojistik*. Ekin Yayınları, Bursa.
- Kobu, B. (2003). *Üretim Yönetimi*. Avcıol Basım Yayın, İstanbul.
- Kobu, B. (2010). *Üretim yönetimi*. Beta Basım Yayın, İstanbul.
- Koparal C., Tosun H.Z., Ersoy N.F., Aydın N., Gülpınar F., Önce S., (2013). *Uluslararası İşletmecilik*. Anadolu Üniversitesi Web-Ofset Tesisleri, Eskişehir.
- Koçak, H. (2003). *Lojistik yönetiminde Taşıma Sistemleri ve Bir Model Uygulaması*. Yayınlanmamış Doktora Tezi. Marmara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul.
- Kotler, P., Armstrong, G., Saunders, J. ve Wong V. (1999). *Principles of Marketing*. Prentice Hall Europe, New Jersey.
- Kozlu C. (2003). *Uluslararası Pazarlama*. Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul.
- Kutlu S. ve Gür F. (2008). “Lojistik Master Planı ve Bir Lojistik Üs Olarak Türkiye”, *Mevzuat Dergisi*, (129): 1-11.
- Kulaklıkaya, Ö. (2013). “Modern İpek Yolu Orta Asya’nın Küresel Ekonomiye Açılan Kapısı”. *Türkiye Ekonomi Politikaları Araştırma Vakfın Değerlendirme Notu*, (Şubat): 1-7.
- Küçükyıldız, C. (2012). “Modern İpek Yolunda Bakü-Tiflis-Kars Kesintisiz Demiryolu Hattı Projesi”. *Turan Stratejik Araştırmalar Merkezi Dergisi*, 4(16): 59-64.
- Lambert M. Douglos, S., James R., Ellram L. M.(1998). *Fundamentals of Logistics Management*, Irwin/McGraw-Hill, Newyork.
- Lambert E.G., Hogan N.L., Barton S.M. (2001). “The Impact Of Job Satisfaction On Turnover Intent: A Test Of A Structural Measurement Model Using A National Sample Of Workers”. *The Social Science Journal*, 38: 233-250.
- Mamadiev, B. (2007). *International Logistics: Application In Oil And Gas Industry*. Yayımlanmış Yüksek Lisans Tezi. İstanbul Technical University Institute Of Science And Technology, İstanbul.
- Mandaloğlu, M. (2013). “Eski Türklerde Sanayi, Ticaret ve Maliyenin Ekonomik Açından Değerlendirilmesi”. *İnsan ve Toplum Bilimleri Araştırmaları Dergisi*, 2(2): 129-150.
- Mason, S.J., Ribera, P.M., Farris, J.A., Kirk, R.J. (2003). “Integrating The Ware housing And Transportation Functions Of The Supply Chain”, Elsevier Journals, Transportation Research Part E: Logistics and Transportation Review, 39(2):141-159
- Mentzer J. T., DeWitt W., Keebler J. S., Min S., Nix N. W., Smith C. D., Zacharia Z. G. (2001). “Defining Supply Chain Management”. *Journal of Business Logistics*, 22(2):1-25.
- Mert M. (2016). *SPSS STATA Yatay Kesit Veri Analizi Bilgisayar Uygulamaları*. Detay Yayıncılık, Ankara.
- Middleton, V. T. C. ve Clarke, J. (2001). *Marketing in Travel and Tourism*, Butterworth-Heinemann, Oxford.
- Milli Eğitim Bakanlığı, (2011a). *Ulaştırma Hizmetleri: Lojistik Yönetimi*. MEB Yayını, Ankara.
- Milli Eğitim Bakanlığı, (2011b). *Ulaştırma Hizmetleri: Antrepo*. MEB Yayını, Ankara.

- Müstakil Sanayici ve İşadamları Derneği (2013). *Lojistik Sektör Raporu(87)*. Mavi Ofset Basım Yayın, İstanbul.
- Özdaşlı, E. (2015) “Çin’in Yeni İpek Yolu Projesi ve Küresel Etkileri”. *International Periodical for the Languages, Literature and History of Turkish or Turkic*, 10(14): 579-596.
- Özdemir A., Çatalbaş N., Kaya E., Turan M.G., Şengür F.K., Nalçakan M. (2012). *Lojistik İlkeleri*. Anadolu Üniversitesi Web-Ofset Tesisleri, Eskişehir.
- Özdemir, İ. (08.11.2018) Marmaray Müdürü Telefon Görüşmesi, İstanbul.
- Özdemir, İ. A. (2004). “Tedarik Zinciri Yönetiminin Gelişimi, Süreçleri ve Yararları”. *Erciyes Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi*, (23): 87-96
- Özgen, H. ve Yalçın, A. (2006). *Temel İşletmecilik Bilgisi*. Nobel Yayın, Adana.
- Öz, M. (2011). *Lojistik Faaliyetlerde Dış Kaynak Kullanımı ve Üçüncü Parti Lojistik İşletmelerinin Firmaların Pazarlama Tabanlı Temel Yeteneklerini Oluşturmada ve Müşteri Değerini Arttırmadaki Rolü*. Selçuk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Konya.
- Pamir Dutak, İ. (2011). *Ekonomik Küreselleşme Sürecinde Türkiye'nin Küresel Lojistik Üs ve Lojistik Mükemmeliyet Merkezi Olmasına Yönelik Bir Araştırma*. Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi. Kara Harp Okulu Savunma Bilimleri Enstitüsü, Ankara.
- Purtaş, F. ve Yılmaz, M. (ed.). (2011). *Türk Cumhuriyetleri'nin Bağımsızlıklarının 20. Yılında: Orta Asya ile Güney Asya Arasında Modern İpek Yolu Projesi*. Ahmet Yesevi Üniversitesi İnceleme Araştırma Dizisi ve SFN Yayıncılık, Ankara.
- Pershing, J. A. (2006). *Handbook of Human Performance Technology*, John Wiley & Sons, Inc, San Francisco.
- Sabuncuoğlu, Z. ve Tokol T. (2009). *İşletme*. Furkan Ofset, Bursa.
- Say H. S. (2015). *Gaziantep'in Lojistik Üs Olma Potansiyelinin Belirleyicileri: Ampirik Bir Çalışma*. Gaziantep Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Gaziantep.
- Sezgin, T. (2008). *Lojistik Kavramı ve Türkiye'deki Uygulamaları*, İstanbul Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.
- Şahin G., Sipahioğlu A., Kamışlı Ö.Z., Ertek G., Aba B., Büyüközkan G. (2012). *Uluslararası Lojistik*. Anadolu Üniversitesi Web-Ofset Tesisleri, Eskişehir.
- Şekkeli Z. H. (2016). *Lojistik Stratejilerinin Rekabet Avantajı ve Lojistik Performansına Olan Etkileri Üzerinde Türkiye Ölçeğinde Bir Araştırma*, Kahramanmaraş Sütçü İmam Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Kahramanmaraş.
- Şenel, B. (2012). *Dış Ticaret İşletmelerinde Lojistik Maliyetlerin Önemi ve Ptt Örneği*. Gazi Üniversitesi Eğitim Bilimleri Enstitüsü, Ankara.
- Şimşek, M. Ş. (2009), *İşletme Bilimlerine Giriş*. Adım Matbaacılık, Konya.
- Tanır, B. (2009). *Marmara Bölgesi'ndeki Karayolu Yük Taşımacılığına Alternatif Kombine Taşımacılık Sistemlerinin Araştırılması*. Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi. Gazi Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, Ankara.
- Taşdemir, H. (22-24 Ekim 2008). “Orta Asya, Avrupa Birliği ve Türkiye”, *II. Uluslararası Sosyal Bilimciler Kongresi*, Bişkek/Kırgızistan, 694-704.
- Tanyaş, M. ve Başkak, M. (2006). *Üretim Planlama ve Kontrol*. İrfan Yayıncılık, İstanbul.
- Tanyaş, M. (2015). *İstanbul Lojistik Sektör Analizi Raporu*. Müstakil Sanayici ve İş Adamları Derneği, Mavi Ofset, İstanbul.

- Tekin M., Zerenler M., Bilge A.(2005). “Bilişim teknolojileri kullanımının işletme performansına etkileri: lojistik sektöründe bir uygulama”. *İstanbul Ticaret Üniversitesi Fen Bilimleri Dergisi*, 8: 115-129.
- Toprak, A. (2008). *Doğu-Batı Kültürel Etkileşiminde İpek Yolu (Başlangıçtan Göktürk Dönemi Sonuna Kadar)*. Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi. Gazi Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Ankara.
- Topuz, H. (2010). *Uluslararası Deniz Ticari Taşımacılığı ve Türkiye Ekonomisindeki Yeri*. Beta Yayınları, İstanbul.
- Topuz, H., Yılmaz, H. ve Ersoy H. A. (2016). “Küresel Enerji Lojistiği Bağlamında Türkiye'nin Merkez Ülke Olma Arayışı ve Yenilenebilir Enerji Kaynakları Açılımlarında Fosil Enerji Saplantısı”. *Süleyman Demirel Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*,(CİEP Özel Sayısı):912-951.
- Tükel, A. (2010). “Kobi'lerin Bölgesel Entegrasyonunda Alternatif Bir Model-Avrasya Kalkınma Bankası”. *Maliye Finans Yazıları*, 24 (89):73-90.
- Uslusoy M. R.(2014). *Türkiye'de Lojistik Sektörünün Gelişimi ve Sektördeki Yeni Eğilimler (İnovasyon)*. Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi. Beykent Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul.
- Ülgen, H. ve Mirze, K. S. (2005). *İşletmelerde Stratejik Yönetim*.Beta Basın Yayın Dağıtım, İstanbul.
- Ümran, Ş.(2011). “Tersine Lojistik Kavramı ve Tersine Lojistik Ağ Tasarımı”. *Atatürk Ü. İİBF Dergisi*, (10. Ekonometri ve İstatistik Sempozyumu Özel Sayısı): 407-429.
- Üzümcü A. ve Akdeniz S. (2014). “Yeni İpek Yolu: Traceca ve Bakü-Tiflis-Kars Demiryolu Projesi”. *T.C. Türk İşbirliği ve Koordinasyon Ajansı Başkanlığı Avrasya Etüdları*, 45(1): 171-199.
- Yalçın G. D. (2015). *Lojistik Sektör İncelemesi Kapsamında İstanbul-Hadımköy Örneği*. Bahçeşehir Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.
- Yaprak, N. (2010). *Lojistik Yönetiminin İşletmelerin Rekabet Gücü Üzerindeki Etkisini Ölçmeye Yönelik Bir Uygulama*. Kırıkkale Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Kırıkkale.
- Yavaş, V. (2013). *Lojistik Merkezlerin Havayolu Ulaştırması Yönlü Analizi: Türkiye İçin Bir Uygulama*, Dokuz Eylül Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İzmir.
- Yazar, Y. ve Yılmaz, M. (ed.). (2011). *Enerji İlişkileri Bağlamında Türkiye ve Orta Asya Ülkeleri*. Ahmet Yesevi Üniversitesi İnceleme Araştırma Dizisi ve SFN Yayıncılık, Ankara.
- Yereli, A.B. (2013). “Yeniden Canlanan İpek Yolu'nda Ekonomik Stratejiler”, *Uluslararası İpek Yolunda Türk Dünyası Ortak Kültür Mirası' Bilgi Şöleni Bildiriler Kitabı*. 03-06 Ekim 2013, Ankara, 236-242.
- Yıldırım, H. K. (2011). *Lojistik Sektörünün Rekabet Gücü Yönüyle Analizi: Türk Lojistik Sektörü İçin Bir Çalışma*. Uludağ Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Bursa.
- Yıldırım Keser, H. (2015). “Importance of Transport Corridors in Regional Development: The Case of TRACECA”. *Sosyoekonomi*, 23(24): 163-182.
- Yıldızdağ, C. (2005). *VII.-X. YY.' Larda İpek Yolu Ticaretinin Türk Tarihine Etkileri*. Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi. Mimar Sinan Güzel Sanatlar Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul.

- Yılmaz, G. A. (2015). *2008 Küresel Krizi ve Lojistik Sektörü Üzerine Etkileri*. Uludağ Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Bursa.
- Yılmaz, N. ve Çekerol G. S. (2014). “Türkiye’de Büyük Ölçekli Lojistik Firmaların Yapı ve İşleyişlerine Yönelik Bir Analiz”. *Akademik Bakış Uluslararası Hakemli Sosyal Bilimler E-Dergisi*, 44: 1-29.
- Uluslararası Taşımacılık ve Lojistik Hizmet Üretenleri Derneği (2007). *Türkiye Uluslararası Taşımacılık ve Lojistik Sektörü Raporu*. UTİKAD, İstanbul.
- Waters, D.(2003). *Logistics, An Introduction to SupplyChain Management*. Palgrave Macmillan, New York.
- Weichrich, H. (1982). “The TOWS Matrix–A Tool for Situational Analysis”. *Long Range Planning*, 15 (2): 54-66.



İnternet Kaynakları

- Acar Z. A. “Merkezi Avrasya Ulaştırma Koridorlarına Jeopolitik Bir Bakış”.
<http://mobil.ekonomiyontem.com.tr/yazarlar/doc-dr-avni-zafer-acar/merkezi-avrasya-ulasirma-koridorlarına-jeopolitik-bir-bakis/20/>(erişim tarihi:26.01.2019)
- Akçay, N., “İpek Yolu Projesi Kapsamında Çin Türkiye İlişkileri”.
https://www.academia.edu/35943588/Ipek_Yolu_Projesi_Kapsamında_Cin_Turkiye_i_liskileri(21.12.2018)
- Ankara T. “3. Köprü Lojistik Sektörünün Trafik Çilesine İlaç Olacak - Uta Lojistik” .
<http://www.batulogistics.com/tr/basin/33-421/3-kopru-lojistik-sektorunun-trafik-çilesine-ilac-olacak-uta-lojistik/>(erişim tarihi:20.12.2018)
- Birleşmiş Milletler Asya ve Pasifik Ekonomik ve Sosyal Komisyonu, “ESCAP Hakkında”.
<https://www.unescap.org/about>(erişim tarihi:01.11.2018)
- Bursa Hayat Gazetesi, “Avrasya Tüneli, İpek Yolu'na ivme kazandıracak”.
<http://www.bursahayat.com.tr/haber/avrasya-tuneli-ipek-yolu-na-ivme-kazandiracak-42569.html>(erişim tarihi:03.01.2019)
- CNN Türk, “TANAP 12 Haziran'da devreye giriyor”.
<https://www.cnnturk.com/ekonomi/turkiye/tanap-12-haziranda-devreye-giriyor?page=6>(erişim tarihi: 04.01.2019)
- Çin Halk Cumhuriyeti Ankara Büyükelçiliği, “ "İpek Yolu Ekonomik Kuşağı" ve "21. Yüzyıl Deniz Üzerinden İpek Yolu" Stratejileri Çin-Türkiye İşbirliğine yeni fırsatları getirecek”. <http://tr.china-embassy.org/tur/ztx/t1201739.htm>(erişim tarihi: 13.05.2017)
- Dünya Bankası, “Türkiye'nin 2007 – 2018 arası LPE Sıralaması”. <https://lpi.worldbank.org> (erişim tarihi: 07.12.2018)
- Ergünsü U. “Çin Dosyası : İpek Yolu Ekonomik Kuşağı ve 21. Yüzyıl Deniz İpek Yolu Girişimi”. <http://www.ozelburoistihbarat.com/ulkeler-kitalar-dosyasi/cin-dosyasi-ipek-yolu-ekonomik-kusagi-ve-21-yuzyil-deniz-ipek-yolu-girisimi-1766>(erişim tarihi:18.11.2018)
- Ergünsü U., “İpek Yolu Ekonomik Kuşağı ve 21. Yüzyıl Deniz İpek Yolu Girişimi”.
<http://www.cinhh.com/ipek-yolu-ekonomik-kusagi-ve-21-yuzyil-deniz-ipek-yolu-girisimi/>(erişim tarihi:22.02.2019)
- Evden Haber, “Avrasya Tüneli'nden Günde Kaç Araç Geçiyor”.
<https://evdenhaberler.com/avrasya-tunelinden-gunde-kac-arac-geciyor-devlet-kac-arac-taahhut-etti/>(erişim tarihi: 05.01.2019)
- Haber3, “Erdoğan Kanal İstanbul'u Rafa mı Kaldırdı ?”.
<https://www.haber3.com/guncel/politika/erdogan-kanal-istanbulu-rafa-mi-kaldirdi-haberi-4954880>(erişim tarihi:04.01.2019)
- Hürseda Haber, “Bir Kuşak Bir Yol Projesi'nde 65 ülke var”
<https://touch.hurseda.net/Dunya/184213-Bir-Kusak-Bir-Yol-Projesinde-65-ulke-var.html>(erişim tarihi:21.12.2018)
- Hürriyet, “Kanal İstanbul'un Güzergâhı Belli Oldu”.
<http://www.hurriyet.com.tr/ekonomi/kanal-istanbulun-guzergahi-belli-oldu-40703906>(erişim tarihi:02.01.2019)

- Hürriyet, “Avrasya Tüneli'nin Özellikleri!”. <https://emlakkulisi.com/avrasya-tunelinin-ozellikleri/506429>(erişim tarihi:03.01.2019)
- Hürriyet, “Avrasya Tüneli ve 15 Temmuz Şehitler Köprüsü aynı anda test edildi!”. <https://emlakkulisi.com/avrasya-tuneli-ve-15-temmuz-sehitler-koprusu-ayni-anda-test-edildi/506802>(erişim tarihi:03.01.2019)
- İnternet Haber, “Avrasya Tüneli güzergahı ve ücreti bugün açılıyor!”. <http://www.internethaber.com/avrasya-tuneli-guzergahi-ve-ucreti-bugun-aciliyor-foto-galerisi-1740259.htm>(erişim tarihi:05.01.2019)
- Kara Yolları Genel Müdürlüğü, “Asya ve Pasifik Ekonomik ve Sosyal Komisyonu Karayolu Ağı(ESCAP)”. <http://www.kgm.gov.tr/Sayfalar/KGM/SiteTr/Projeler/UluslararasıProjeler/AsyaPasifikKomisyon.aspx>(erişim tarihi:26.01.2019)
- Karar, “Bakü-Tiflis Kars Demiryolu Erdoğan'ın katılımıyla açıldı”. <https://www.karar.com/guncel-haberler/baku-tiflis-kars-demiryolu-erdoganin-katilimiyla-acildi-643626>(erişim tarihi:26.01.2019)
- Keskin, Y. B., “Türkiye Lojistik Sektörü”. <https://www.slideshare.net/yusufbahadirkeskin/turkiyede-lojistik> (erişim tarihi: 08.12.2018)
- Levy M., Kent H. C. W., Stewart D. E., “Encyclopedia Britannica”. www.britannica.com (erişim tarihi: 20.11.2017).
- Lojistik, “Lojistikte Yazılım Çağı”. <http://www.lojistik.net/lojistik/demiryolu/lojistikte-yazilim-cagi-1311942836h.html>(Erişim Tarihi: 12.11.2018).
- Marmaray İstasyonları, “Marmaray Hattı Güzergahı”. <http://www.nerede-haritasi-adresi.com/seyahat/marmaray-istasyonlari-marmaray-hatti-guzergahi.html>(erişim tarihi:03.01.2019)
- Milliyet Gazetesi Gündem Yazarları, “Kanal İstanbul nedir? Güzergahı açıklanan Kanal İstanbul Projesi”.<http://www.milliyet.com.tr/kanal-istanbul-nedir-guzegahi-gundem-2591192/>(erişim tarihi:02.01.2019)
- Milliyet Gazetesi Ekonomi Yazarları, “Başbakan Haritayı Önüne Aldı 3. Köprü Projesini Daralttı”. <http://www.milliyet.com.tr/basbakan-haritayi-onune-aldi-3-kopru-projesini-daraltilti-ekonomi-1494431/>(erişim tarihi:04.01.2019)
- Milli Projeler, “3 Katlı Büyük İstanbul Tüneli Son Durum”. http://www.milliprojeler.com/haber_164_3-katli-buyuk-istanbul-tuneli-son-durum.html(erişim tarihi:06.01.2019)
- Projepedia,“Üç Katlı Büyük İstanbul Tüneli'nin İhalesi Bu Yıl Yapılacak!”. <https://www.projepedia.com/emlak-haberleri/uc-katli-buyuk-istanbul-tuneli-nin-ihalesi-bu-yil-yapilacak,13247.html>(erişim tarihi:06.01.2018)
- Sabah Gazetesi Ekonomi Haberleri, “3 Katlı Büyük İstanbul Tüneli'nde model değişti”. <https://www.sabah.com.tr/ekonomi/2017/12/14/3-katli-buyuk-istanbul-tunelinde-model-degisti>(erişim tarihi:06.01.2019)
- Stratejik Düşünme ve Analiz Merkezi, “Çin'in Yeni Küresel Ekonomik Hamlesi: Modern İpek Yolu Projesi”. <http://sdam.org.tr/haber/97-cinin-yeni-kuresel-ekonomik-hamlesi-modern-ipek-yolu-projesi/> (erişim tarihi: 21.12.2018)

- Şener, N. F., “Yeniden Doğan İpek Yolu ve Türkiye Lojistik Sektörü”.
<http://lojistikkulubu.ist/yeniden-dogan-ipek-yolu-ve-turkiye-lojistik-sektoru/> (erişim tarihi:13.12.2018)
- Tahincioğlu G. “Yeni İpek Yolu İçin Türkiye Kilit Olacak”.
<http://www.milliyet.com.tr/yeni-ipek-yolu-icin-turkiye-kilit/ekonomi/detay/2050114/default.htm> (erişim tarihi: 16.05.2018)
- TC. Ulaştırma ve Denizcilik Haberleşme Bakanlığı, “3 Katlı Büyük İstanbul Tüneli”.
<http://www.udhb.gov.tr/bultenler/3KBIT/> (erişim tarihi:06.01.2019)
- Trans Anadolu Doğalgaz Boru Hattı Projesi, “TANAP Nedir?”.
<https://www.tanap.com/tanap-projesi/tanap-nedir/>(erişim tarihi:04.01.2019)
- T24 Bağımsız İnternet Gazetesi, “İşte Marmaray: Hattın Uzunluğu 76.3 Kilometre, Saatte 75 Bin Yolcu Kapasitesi”. <https://t24.com.tr/haber/iste-marmaray-hattin-uzunlugu-763-kilometre-saatte-75-bin-yolcu,242854>(erişim tarihi:04.01.2019)
- Turan, İ., “Bakü-Tiflis- Kars demiryolu, 'İpek Yolu'nun Türkiye'den geçmesini sağlayacak”.
<https://www.dunya.com/kose-yazisi/baku-tiflis-kars-demiryolu-ipek-yolunun-turkiyeden-gecmesini-saglayacak/389742>(erişim tarihi:03.01.2019)
- Transmedya, http://www.transmedya.com/images/haberler/2016/07/cin_ipek_yolu_icin_1_trilyon_dolar_ayirdi_h10949_4ec21.jpg(erişim tarihi: 12.10.2017)
- Öztürk E., “İşte Kanal İstanbul Projesi”. <https://www.sabah.com.tr/gundem/2018/01/09/iste-kanal-istanbul-projesi>(erişim tarihi: 02.01.2019)
- Ulaşım Online, “3.Köprü Lojistiğe de İhracata da Hız Katacak!”.
<http://www.ulasimonline.com/lojistik/80145/3-kopru-lojistige-de-ihracata-da-hiz-katacak.html>(erişim tarihi: 03.01.2019)
- Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, “Traceca”.
http://www.ubak.gov.tr/BLSM_WIYS/TRACECA/tr/images/20100326_170203_10426_1_64.jpg(erişim tarihi:26.01.2019)
- Yeni Emlak, “Bakü-Tiflis-Kars Demiryolu Sefer İçin Gün Sayıyor”.
<https://www.yeniemlak.com/baku-tiflis-kars-demiryolu-sefer-icin-gun-sayiyor-15479-ulasim-projeleri>(erişim tarihi:04.01.2019)
- Yüksel Proje, “3 Katlı Büyük İstanbul Tüneli”.
<https://www.yukselproje.com.tr/project/3katli-buyuk-istanbul-tuneli>(erişim tarihi:06.01.2019)

EK 1 – ANKET FORMU

AKDENİZ ÜNİVERSİTESİ SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ

Bu anket formu, Akdeniz Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Uluslararası Ticaret ve Lojistik Bölümü'nde yapılan “Tek Yol Tek Kuşak Projesi Bağlamında Türkiye'nin Lojistik Üs Olabilme Potansiyeline Yönelik Bir Araştırma” adlı çalışma ile ilgilidir.

Sayın firma yetkilisi;

Önemle vurgulamak isteriz ki yanıtlayacağınız sorular doğru ya da yanlış olarak değerlendirilmeyecektir. Amacımız, bir firma yöneticisi olarak değerli görüşlerinizi öğrenmektir. Bu nedenle soruların tamamını yanıtlamanız araştırmanın sağlığı açısından bizim için oldukça önemlidir. Araştırma sonunda elde edilen veriler toplanarak değerlendirilecek, bilimsel amaç dışında kullanılmayacak ve üçüncü şahıslarla paylaşılmayacaktır. Şüphesiz anketi cevaplayarak çok kıymetli zamanınızdan fedakarlık edeceğinizin farkındayız. Ancak ankete katılarak sonuçlarından tüm toplumun yararlanacağı bilimsel bir çalışmaya destek vermiş olacağınız. Elde ettiğimiz bulgular istenildiği takdirde ortalamalar halinde anketimizi cevaplayan kişilere e-posta yoluyla bildirilecektir. İlginiz için teşekkürlerimizi sunar, çalışmalarınızda başarılar dileriz.

Firma Bilgileri;

Ticaret Ünvanı:	
Adresi:	
Telefon:	
E-posta:	
Kuruluş Tarihi:	
Firmadaki Pozisyonunuz:	

1. Hangi sektörde lojistik hizmeti vermektesiniz?(Birden fazla işaretleme yapılabilir.)

Otomotiv ()
Perakende gıda ()
Tekstil Konfeksiyon ()
İnşaat malzemeleri()
Kimya sanayi ()
Demir - çelik ()
Diğer ()

2. Lojistik sektörün hangi aşaması ile ilgileniyorsunuz? (Birden fazla işaretleme yapılabilir.)

Kara Taşımacılığı ()
Deniz Taşımacılığı ()
Havayolu Taşımacılığı ()
Demiryolu Taşımacılığı ()
Konteynır taşımacılığı ()
Boru Taşımacılığı ()
Entegre/Kombine Taşımacılık ()
Kargo ()
Kalite Kontrol, Gözetim İşleri ()
Gümrük İşlemleri ()
Finansman ve Sigortalama İşlemleri ()
Depolama, Elleçleme İşlemleri ()

3. Ulusal ölçekte mi uluslararası ölçekte mi çalışmaktasınız?

Ulusal ölçekte ()
Uluslararası ölçekte ()
Her ikisinde()

4. Taşımacılığı hangi ülke/bölgeler arasında yapıyorsunuz?(Birden fazla işaretleme yapılabilir.)

Türkiye-Avrupa Ülkeleri ()
Türkiye-Orta Doğu Ülkeleri ()
Türkiye-Afrika Ülkeleri ()
Türkiye-Rusya ve Orta Asya Ülkeleri ()
Diğer ()

5. Türkiye'de lojistik üs olabilme potansiyeli ile ilgili olarak yaşanan sorunlar	Kesinlikle Katılıyor	Katılıyorum	Kararsızım	Katılmıyorum	Kesinlikle Katılmıyorum
Lojistik sektörüne yönelik devlet politikalarıdır.					
Kamu kurumları arasındaki iletişimin ve işbirliğinin yeterli seviyede olmamasıdır.					
Gümrükleme sorunlarıdır.					
Maliyetler yüksektir.					
Bölgedeki politik ve ekonomik belirsizliklerdir.					
Yasal düzenlemelerdeki belirsizliklerdir.					
Gün geçtikçe karbon salınımının artması ve çevre kirliliğini arttırmasıdır.					
Yoğun trafik şartlarının getirdiği sıkışıklıklardan dolayı kaza riski vardır.					
Entegre atık yönetim sürecinin çok etkin yönetilememesidir.					
Kentsel planlamada lojistik bakış açısının fazla dikkate alınmamasıdır.					
Lojistik köy çalışmalarının yetersiz olmasıdır.					
Limanların ve kapasitelerinin yetersizliği, RO-RO limanlarının şehrin içinde kalmasıdır.					
Kara, hava, deniz ve demiryolu taşımacılıklarının tam entegre olmaması, lojistik alanlarda intermodal terminallerinin bulunmaması, demiryolu ve deniz taşımacılığının çok kullanılmamasıdır.					
Demiryolu yükleme / boşaltma istasyonlarının donanım açısından yetersiz olmasıdır.					
Entegre atık yönetim sürecinin çok etkin yönetilememesidir.					
Kalifiye eleman eksikliği vardır.					
Bilgi teknolojilerinin kullanımının yetersizliğidir					
Lojistik alanlar ve limanlar arasındaki ulaşımın yeteri kadar kolaylaştırılmamış olmasıdır.					
Altyapı yetersizlikleridir.					
Diğer, lütfen belirtiniz...					
Diğer, lütfen belirtiniz...					

6. Türkiye'nin Tek Yol Tek Kuşak Projesi bağlamında Lojistik Üs olabilme potansiyeli açısından,	Kesinlikle Katılıyor	Katılıyorum	Kararsızım	Katılmıyorum	Kesinlikle Katılmıyorum
İpekyolu güzergâhı üzerinde bulunması önemlidir.					
Türkiye'nin coğrafi konumu taşıma koridorlarına ve transit taşımacılığa uygun olması önemlidir.					
Marmaray'ın yük taşımacılığı için kullanılabilirliği önemlidir.					
Üçüncü havalimanının yapılması önemlidir.					
Pan - Avrupa ulaştırma koridorlarından 4. koridorun İstanbul'dan geçmesi önemlidir.					
Avrupa ve Asya geçişleri arasında alternatif bir güzergah olan 3. köprü'nün kara ve demiryolu yük					
Kombine taşımacılık altyapı potansiyeli, RO-RO ve RO-LA sistemlerinin kullanımı önemlidir.					
Lojistik sektöründe dış kaynak kullanımının artması önemlidir.					
Çok Modlu Ulaşım Koridoru olan Traceca (Transport Corridor Europe Caucasus Asia)'nın Türkiye'ye					
Kanal İstanbul Projesinin gerçekleştirilmesi önemlidir.					
Bakü-Tiflis-Kars Demir Yolu hatının faaliyete geçirilmesi önemlidir.					
Yeni Boğaz Karayolu Geçiş Tüneli İnşaatının tamamlanması önemlidir.					
Transit gümrük rejimlerinde ihracat ve ithalatta ticaret önceliği önemlidir.					
Bölge ülkelerine yakınlık önemlidir.					
Üretim ve tüketim merkezlerine yakın olunması önemlidir.					
Lojistik alanlarda saha genişliği önemlidir.					
Türkiye'nin ticaret ve sanayi hacim büyüklüğü önemlidir.					
Diğer, lütfen belirtiniz...					
Diğer, lütfen belirtiniz...					

7. Türkiye'de Tek Yol Tek Kuşak Projesi bağlamında Lojistik üs olma potansiyeline yönelik olarak,	Kesinlikle Katılmıyorum	Katılmıyorum	Kararsızım	Katılmıyorum	Kesinlikle Katılmıyorum
Yurtiçi ve yurtdışı karayolu, denizyolu, demiryolu, denizyolu, ve boru hattı taşımacılığının birbiri ile bağlantıları geliştirilecek ve iyileştirilecektir.					
Transit gümrük rejimlerinde ihracat ve ithalatta ticaret önceliği verilecektir.					
Kombine taşımacılık altyapısı gelişecektir.					
İş süreçlerinde standartlaşma sağlanacaktır.					
Yasal çerçevede basitlik oluşacaktır.					
Bilgi ve iletişim teknolojileri altyapısı gelişecektir.					
Lojistik meslek gruplarında eğitilmiş personel sayısı artacak ve uzmanlaşma sağlanacaktır.					
Lojistik alanlarda saha genişliği artacak ve iyileştirilecektir.					
Havayolu hizmetleri gelişecek kargo taşımacılığında kullanılan pistler geliştirilecek ve sayısı arttırılacaktır.					
Havayolu eşya taşımacılığında yer hizmetleri gelişecektir.					
Denizyolu yük taşımacılığının donanım altyapısı geliştirilecektir.					
Denizyolu yük taşımacılığında ihtiyaç duyulan gemi manevra kapasitesi, rıhtım uzunluğu ve liman derinliği artacaktır.					
RO-RO, RO-LA ve yolcu terminalleri geliştirilecektir.					
Gümrük hizmetleri gelişecektir.					
Lojistik işletmeleri için ofisler artacaktır.					
Dağıtım merkezleri artacaktır.					
Açık, kapalı ve soğutmalı depolama alanları artacaktır.					
Tehlikeli madde depolama merkezleri artacaktır.					
Tamir ve bakım hizmetleri yaygınlaştırılacaktır.					
Bankacılık ve finans kurumları daha etkin ve yaygın kullanılacaktır.					
Sigorta hizmetleri gelişecek ve yaygınlaşacaktır.					
Ambalaj-paketleme ve elleçleme hizmetleri iyileştirilecektir.					
Lojistik eğitimi çeşitlenecek ve tehlikeli madde taşımacılığı eğitimi veren uluslararası sertifikalara sahip olan yetkili kurumların sayısı artacaktır.					
Diğer, lütfen belirtiniz..					
Diğer, lütfen belirtiniz..					

ÖZGEÇMİŞ

Adı ve SOYADI	Büşra TİLKİ YILMAZ
Doğum Yeri- Tarihi	Balıkesir- 22.03.1993
EĞİTİM DURUMU	
Mezun Olduğu Lise	Hacıilbey Anadolu Ticaret Meslek Lisesi, 2011, Karesi/Balıkesir
Lisans Diploması	Mehmet Akif Ersoy Üniversitesi, Uluslararası Ticaret, 2016, Burdur
Yabancı Diller	İngilizce
İŞ DENEYİMİ	
Stajlar	Balıkesir Belediyesi (Eylül 2010 - Haziran 2011) Dergi Ayrıntı (Mart 2016 - Haziran 2016)
Makaleler	Sosyal Medya Analizi: Türkiye Beyaz Eşya Sektöründe Bir Uygulama
Çalıştığı Kurumlar	Yıldız Tarım ve Sanayi Makineleri, İhracat Operasyon Asistanı (Dönemsel) (2013 Haziran - 2013 Ağustos) Burdur Doğaltaş Maden ve Maden Makineleri Üreticileri Derneği, Yönetici Asistanı (Haziran 2016 – Ocak 2017) CONFETTİ A.Ş., Yönetim Kurulu Başkanı Asistanı (Mayıs 2018 – Ekim 2018)
E-Posta	busratilki.10@gmail.com