

**Bu kitaba sığmayan
daha neler var!**



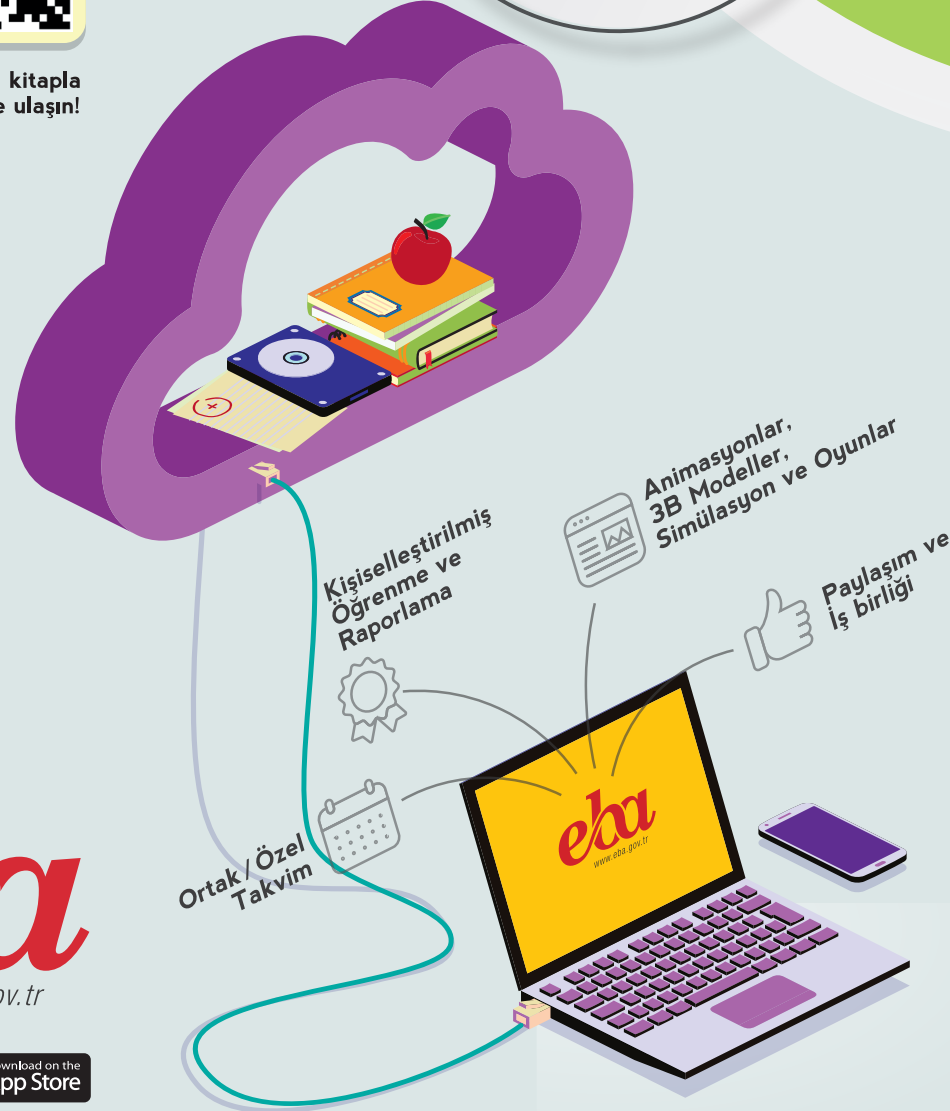
Karekodu okutun, bu kitapla ilgili EBA içeriklerine ulaşın!

ÖDS

**ÖĞRENCİ/ÖĞRETMEN
DESTEK SİSTEMİ**

<https://ods.eba.gov.tr>

- Konu Anlatımlı Ders Videoları
- Soru Çözüm Videoları
- Ders Anlatım Videoları
- Çoktan Seçmeli Sorular



eba
www.eba.gov.tr



**BU DERS KİTABI MİLLÎ EĞİTİM BAKANLIĞINCA
ÜCRETSİZ OLARAK VERİLMİŞTİR.
PARA İLE SATILAMAZ.**

ISBN: 978-975-11-7156-6

Bandrol Uygulamasına İlişkin Usul ve Esaslar Hakkında Yönetmelik'in 5'inci Maddesinin İkinci Fıkrası Çerçevesinde Bandrol Taşınması Zorunlu Değildir.

ULAŞTIRMA HİZMETLERİ ALANI

KÜRESEL ULAŞTIRMA STRATEJİLERİ

11-12 DERS MATERYALI

MESLEKİ VE TEKNİK ANADOLU LİSESİ

ULAŞTIRMA HİZMETLERİ ALANI

KÜRESEL ULAŞTIRMA STRATEJİLERİ

**11-12 DERS
MATERYALI**



MESLEKİ VE TEKNİK ANADOLU LİSESİ

ULAŞTIRMA HİZMETLERİ ALANI

KÜRESEL ULAŞTIRMA STRATEJİLERİ

11-12

DERS MATERYALİ

YAZARLAR

Bilal DURAN

Harun DOĞAN

Orhan KUZGUN

Ömer SACAR



MİLLÎ EĞİTİM BAKANLIĞI YAYINLARI.....: 8497
YARDIMCI VE KAYNAK KİTAPLAR DİZİSİ.....: 2389

Her hakkı saklıdır ve Millî Eğitim Bakanlığına aittir. Ders materyalinin metin, soru ve şekilleri kısmen de olsa hiçbir surette alınıp yayımlanamaz.

HAZIRLAYANLAR

Dil Uzmanı

Talat ERDOĞAN

Program Geliştirme Uzmanı

Ergül SİRKINTI

Ölçme ve Değerlendirme Uzmanı

Dr. Elif SEYLİM

Rehberlik Uzmanı

Cemal KOÇ

Görsel Tasarım Uzmanı

Kemal AYYILDIZ

ISBN:978-975-11-7156-6

Millî Eğitim Bakanlığının 24.12.2020 gün ve 18433886 sayılı oluru ile Meslekî ve Teknik Eğitim Genel Müdürlüğünce ders materyali olarak hazırlanmıştır.



İSTİKLÂL MARŞI

Korkma, sönmez bu şafaklarda yüzen al sancak;
Sönmeden yurdumun üstünde tüten en son ocak.
O benim milletimin yıldızıdır, parlayacak;
O benimdir, o benim milletimindir ancak.

Çatma, kurban olayım, çehreni ey nazlı hilâl!
Kahraman ırkıma bir gül! Ne bu şiddet, bu celâl?
Sana olmaz dökülen kanlarımız sonra helâl.
Hakkıdır Hakk'a tapan milletimin istiklâl.

Ben ezelden beridir hür yaşadım, hür yaşarım.
Hangi çılgın bana zincir vuracakmış? Şaşarım!
Kükremiş sel gibiyim, bendimi çiğner, aşarım.
Yırtarım dağları, enginlere sığmam, taşarım.

Garbın âfâkını sarmışsa çelik zırhlı duvar,
Benim iman dolu göğsüm gibi serhaddim var.
Ulusun, korkma! Nasıl böyle bir imanı boğar,
Medeniyet dediğin tek dişi kalmış canavar?

Arkadaş, yurduma alçakları uğratma sakın;
Siper et gövdeni, dursun bu hayâsızca akın.
Doğacaktır sana va'dettiği günler Hakk'ın;
Kim bilir, belki yarın, belki yarından da yakın.

Bastığın yerleri toprak diyerek geçme, tanı:
Düşün altındaki binlerce kefensiz yatanı.
Sen şehit oğlusun, incitme, yazıktır, atanı:
Verme, dünyaları alsan da bu cennet vatanı.

Kim bu cennet vatanın uğruna olmaz ki feda?
Şüheda fışkıracak toprağı sıksan, şüheda!
Cânı, cânânı, bütün varımı alsın da Huda,
Etmesin tek vatanımdan beni dünyada cüda.

Ruhumun senden İlâhî, şudur ancak emeli:
Değmesin mabedimin göğsüne nâmahrem eli.
Bu ezanlar -ki şehadetleri dinin temeli-
Ebedî yurdumun üstünde benim inlemeli.

O zaman vecd ile bin secde eder -varsa- taşım,
Her cerihamdan İlâhî, boşanıp kanlı yaşım,
Fışkırır ruh-ı mücerret gibi yerden na'sım;
O zaman yükselerek arşa değer belki başım.

Dalgalar sen de şafaklar gibi ey şanlı hilâl!
Olsun artık dökülen kanlarımın hepsi helâl.
Ebediyyen sana yok, ırkıma yok izmihlâl;
Hakkıdır hür yaşamış bayrağımın hürriyyet;
Hakkıdır Hakk'a tapan milletimin istiklâl!

Mehmet Âkif Ersoy

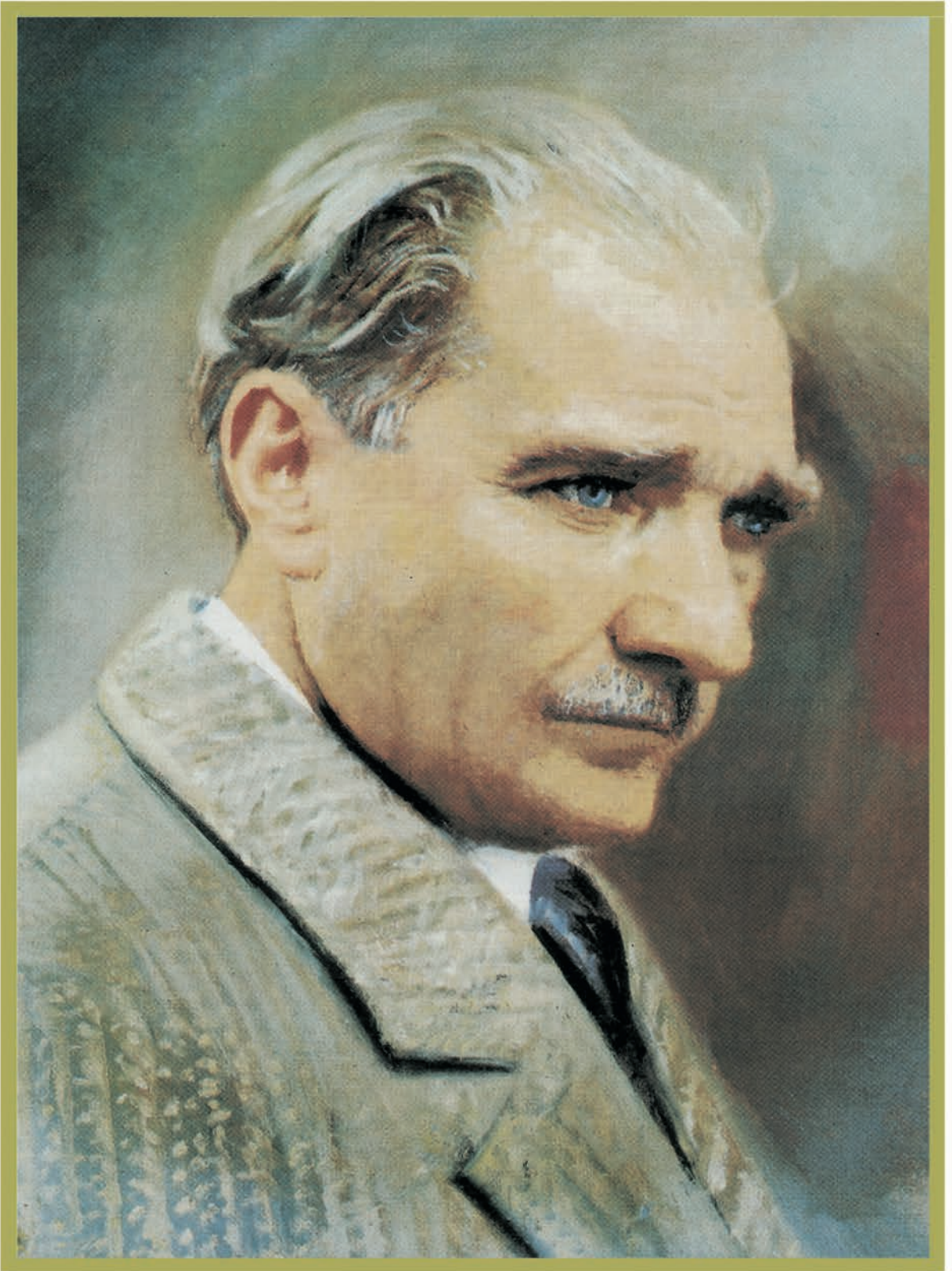
GENÇLİĞE HİTABE

Ey Türk gençliği! Birinci vazifen, Türk istiklâlini, Türk Cumhuriyetini, ilelebet muhafaza ve müdafaa etmektir.

Mevcudiyetinin ve istikbalinin yegâne temeli budur. Bu temel, senin en kıymetli hazinendir. İstikbalde dahi, seni bu hazineden mahrum etmek isteyecek dâhilî ve hâricî bedhahların olacaktır. Bir gün, istiklâl ve cumhuriyeti müdafaa mecburiyetine düşersen, vazifeye atılmak için, içinde bulunacağın vaziyetin imkân ve şeraitini düşünmeyeceksin! Bu imkân ve şerait, çok namüsaît bir mahiyette tezahür edebilir. İstiklâl ve cumhuriyetine kastedecek düşmanlar, bütün dünyada emsali görülmemiş bir galibiyetin mümessili olabilirler. Cebren ve hile ile aziz vatanın bütün kaleleri zapt edilmiş, bütün tersanelerine girilmiş, bütün orduları dağıtılmış ve memleketin her köşesi bilfiil işgal edilmiş olabilir. Bütün bu şeraitten daha elîm ve daha vahim olmak üzere, memleketin dâhilinde iktidara sahip olanlar gaflet ve dalâlet ve hattâ hıyanet içinde bulunabilirler. Hattâ bu iktidar sahipleri şahsî menfaatlerini, müstevflilerin siyasî emelleriyle tevhit edebilirler. Millet, fakr u zaruret içinde harap ve bîtap düşmüş olabilir.

Ey Türk istikbalinin evlâdı! İşte, bu ahval ve şerait içinde dahi vazifen, Türk istiklâl ve cumhuriyetini kurtarmaktır. Muhtaç olduğun kudret, damarlarındaki asil kanda mevcuttur.

Mustafa Kemal Atatürk



MUSTAFA KEMAL ATATÜRK



İÇİNDEKİLER	9
DERS MATERYALİNİN TANITIMI	11
1. ÖĞRENME BİRİMİ: KÜRESEL LOJİSTİK VE LOJİSTİK ÜSLER	13
1.1. KÜRESEL ULAŞTIRMA PAZARI VE KÜRESEL LOJİSTİK	14
1.1.1. Küresel Lojistik Stratejilerinde Mesleki Terimler	19
1.1.2. Küresel Ulaştırma Stratejileri	25
1.1.2.1. Lojistik Stratejisi	26
1.1.2.2. Stratejik Lojistik	26
1.1.2.3. Dünyada ve Türkiye'de Küresel Ulaştırma Stratejileri	27
1.2. KÜRESEL ULAŞTIRMA STRATEJİLERİNDE LOJİSTİK ÜSLER	31
1.2.1. Lojistik Üsler	31
1.2.1.1. Lojistik Üslerin Genel Özellikleri	32
1.2.1.2. Lojistik Üs Bileşenleri	33
1.2.1.3. Lojistik Üs Türleri	34
Yerel Taşıma ve Dağıtım Üsleri	34
Bölgesel Taşıma ve Dağıtım Üsleri	37
Uluslararası Lojistik Üsler	42
Küresel Lojistik Üsler	45
1.2.2. Lojistik Üslerin Uluslararası Ticarete Etkileri	50
1.3. LOJİSTİK ÜSLERİN GELİŞİMİNDE ETKİLİ OLAN FAKTÖRLER	53
ÖLÇME VE DEĞERLENDİRME	55



2. ÖĞRENME BİRİMİ: AVRUPA BİRLİĞİ ULAŞTIRMA POLİTİKALARI VE TÜRKİYE'NİN STRATEJİK KONUMU	59
2.1. AVRUPA BİRLİĞİ ULAŞTIRMA POLİTİKALARI	60
2.1.1. Türkiye'nin Stratejik Konumu	60
2.1.2. Avrupa Birliği ve Ulaştırma Geçmişi	62
2.1.2.1. Küreselleşme Öncesi Gelişmeler (1850 Öncesi)	62
2.1.2.2. Süveyş Kanalı	64
Dünya Savaşlarında Süveyş Kanalı	65
Barışçıl Sızma Politikası Örneği ve İngiltere'nin Süveyş Kanalı'na Sahip Olması	65
2.1.2.3. Trans Kafkasya Demir Yolu	68
Trans Kafkasya'nın Türkiye'ye Etkisi	69
Demir Yolu Altyapı Eksikliğinin Türkiye Cumhuriyeti'ne Etkisi	70
2.1.2.4. Trans Sibirya Demir Yolu	72
Yeni İpek Yolu ve Türkiye'ye Etkisi	73
2.1.3. Avrupa Birliği Beyaz Kitap	74
2.2. KÜRESEL İŞ BİRLİĞİ ÖRGÜTLERİ	75
2.2.1. Birleşmiş Milletler	76
2.2.2. NATO (Kuzey Atlantik Anlaşması Örgütü)	78
2.2.3. Avrupa Birliği	78
Gümrük Birliği Anlaşması	80
2.2.4. Bağımsız Devletler Topluluğu	81
2.2.5. Karadeniz Ekonomik İş Birliği Örgütü (KEİ)	82
2.2.6. Türk Devletleri Teşkilatı	82
2.2.7. Afrika Birliği	85
2.2.8. Arap Birliği	87
2.3. ULUSLARARASI TAŞIMA KORİDORLARI	88
2.3.1. TEN-T Trans-Avrupa Ulaşım Ağları	89
2.3.2. Avrupa, Kafkasya ve Asya Ulaştırma Koridoru (TRACECA)	91
2.3.3. Yeni İpek Yolu (OBOR)	92
Kuzey Koridoru	92
Güney Koridoru	93
2.3.4. Enerji Koridorları	94
ÖLÇME VE DEĞERLENDİRME	96



3. ÖĞRENME BİRİMİ: TÜRKİYE'NİN LOJİSTİK VİZYONU VE ULAŞTIRMA POLİTİKALARI..	101
3.1. ULUSLARARASI TAŞIMACILIK VE LOJİSTİK ALTYAPISININ TEMEL DİNAMİKLERİ	102
3.1.1. Kurumsal Altyapı.....	103
3.1.2. Mali Altyapı.....	105
3.1.3. Çevresel Altyapı.....	105
3.1.4. Donanım Altyapısı.....	106
3.1.5. Yazılım Altyapısı	107
3.2. TÜRKİYE'NİN LOJİSTİK ÜS YOL HARİTASI VE ULAŞTIRMA EYLEM PLANLARI	108
3.2.1. Deniz Yolu Taşımacılığı ile İlgili Ulaştırma Eylem Planları.....	110
3.2.2. Hava Yolu Taşımacılığı ile İlgili Ulaştırma Eylem Planları	112
3.2.3. Kara Yolu Taşımacılığı ile İlgili Ulaştırma Eylem Planları	113
3.2.4. Demir Yolu Taşımacılığı ile İlgili Ulaştırma Eylem Planları	114
3.2.5. Boru Hattı Taşımacılığı ile İlgili Ulaştırma Eylem Planları	115
ÖLÇME VE DEĞERLENDİRME	117



4. ÖĞRENME BİRİMİ: ULUSLARARASI TİCARETTE LOJİSTİK VAKALAR	119
4.1. KÜRESEL LOJİSTİK STRATEJİLERİ ÜZERİNE VAKA ÇALIŞMASI.....	120
4.1.1. Gümrük Bileşeni Kapsamında Vaka Analizi.....	124
Singapur Örneği.....	125
4.1.2. Altyapı Bileşeni Kapsamında Vaka Çalışması.....	127
Süveyş Kanalı Gemi Kazası Örneği.....	128
Trans Sibiryâ Örneği	130
4.1.3. Uluslararası Taşımacılık Bileşeni Kapsamında Vaka Çalışması.....	131
Haliç – Karadeniz Sahra Demir Yolu.....	131
Türkiye-Avrupa Kara Yolu Taşımacılık Güzergâhı Örneği.....	132
4.1.4. Lojistik Yetkinlik Bileşeni Kapsamında Vaka Analizi	133
Yeşilli Firması Zeytin İhracatı Örneği	133
4.1.5. Yük İzleme Bileşeni Kapsamında Vaka Çalışması	135
Araç Takip Sistemi (GPS) Örneği	135
Pabuçson Firması Ayakkabı İhracatı Örneği.....	136
4.1.6. Zamanlama Bileşeni Kapsamında Vaka Çalışması.....	136
1. VAKA ÇALIŞMASI.....	139
2. VAKA ÇALIŞMASI.....	140
4.2. TÜRKİYE'DE LOJİSTİK ÜSLER ÜZERİNE VAKA ÇALIŞMASI.....	145
4.2.1. Yerel-Bölgesel Boyutta Lojistik Üs Vaka Çalışması.....	145
3. VAKA ÇALIŞMASI.....	146
4.2.2. Ulusal Boyutta Lojistik Üs Vaka Çalışması	147
4. VAKA ÇALIŞMASI.....	148
4.2.3. Uluslararası Boyutta Lojistik Üs Vaka Çalışması.....	149
5. VAKA ÇALIŞMASI.....	150
ÖLÇME VE DEĞERLENDİRME	152
CEVAP ANAHTARI	154
KAYNAKÇA.....	155

DERS MATERYALİNİN TANITIMI

Öğrenme birimi numarasını belirtir.

1.
ÖĞRENME
BİRİMİ

KÜRESEL LOJİSTİK
VE
LOJİSTİK ÜSLER

Öğrenme birimi adını belirtir.

Öğrenme birimi konu başlıklarını belirtir.

Öğrenme birimi kapağı görselini belirtir.

Öğrenme biriminde geçen temel kavramları içerir.

TEMEL KAVRAMLAR

- Küreselleşme
- Uluslararası ticaret
- Ulaştırma
- Küresel lojistik
- Strateji
- Lojistik Üs
- Altyapı

NELER ÖĞRENECEKSİNİZ?

- Küresel lojistik stratejilerinde mesleki lerimleri
- Küresel ulaştırma strateji yöntemlerini
- Küresel ulaştırma stratejilerinde lojistik üslerin uluslararası ticaret üzerindeki etkisini
- Küresel ulaştırma stratejilerinde lojistik üslerin altyapısını oluşturan faktörleri

Öğrenme biriminde neler öğrenileceğini gösterir.

Öğrenme birimi ön çalışmalarını içeren sorular yer alır.

Öğrenme birimine giriş başlığını gösterir.

Öğrenme birimi görselini belirtir.

Öğrenme birimi görsel numarasını belirtir.

1. KÜRESEL LOJİSTİK VE LOJİSTİK ÜSLER

HAZIRLIK ÇALIŞMALARI

1. Ulaştırma ve lojistik sektörünün ekonomik büyümeye katkıları hakkında arkadaşlarınızla fikir alışverişinde bulununuz.
2. Türkiye'nin, bulunduğu bölgede küresel ya da uluslararası bir lojistik merkez olma potansiyelini arkadaşlarınızla değerlendiriniz.

1.1. KÜRESEL ULAŞTIRMA PAZARI VE KÜRESEL LOJİSTİK

Küreselleşme olarak tanımlanan ve yaşamın her alanında (siyasi, iktisadi, kültürel vb.) kendini hissettiren, teknolojik gelişmelerle daha da güçlenen süreç, dünyayı gittikçe daha açık ve serbest bir pazar haline getirmektedir. Ticaretin öndeki engellerini azaltılmasına amaçlayan serbest ticaret eğilimleri ve ülkeler arasında yapılan ikili ve çoklu iktisadi anlaşmalar, dünya ticaret hacmini daha da artırmaktadır. Böylece küresel ticaret bölgeleri arasında karşılıklı ticari ilişkiler ve bağımlılık artmakta, rekabet uluslararası çerçeveye taşınmaktadır (Görsel 1.1).



Görsel 1.1: Küresel Ticaret

Özellikle 21. yy'da küresel ticarete yaşanan hızlı artışla birlikte küresel ulaştırma pazarları ve küresel lojistik faaliyetler de önemini gittikçe artırmaktadır. Lojistik, küreselleşmenin en önemli bileşenlerinden biridir. Yük ve yolcu hareketliliğinin olmadığı bir durumda küreselleşme kavramının da bir anlamı olmayacaktır. Verimli ve uygun maliyetli ulaştırma ağıları ile ihtiyaçlara cevap verebilecek şekilde organize edilmiş bir küresel lojistik altyapısı, küresel ticareti kolaylaştıracaktır. Küresel ticaret, bütün dünyayı olumsuz etkileyen pandemiden sonra 2021 yılından itibaren toparlanma eğilimi göstermeye başlamıştır. UNCTAD (Birleşmiş Milletler Ticaret ve Kalkınma

DERS MATERYALİNİN TANITIMI

ÖLÇME VE DEĞERLENDİRME

A) Aşağıdaki cümlelerin başındaki boşluğa ifade doğru ise "D", yanlış ise "Y" yazınız.

1. (...) Pazar arzı belirleyen temel faktörlerin başında maliyet, talep, fiyat, coğrafi şartlar ve teknoloji gelmektedir.
2. (...) Küresel lojistik faaliyetlerin temel hedefinde ürün ve ham maddelerin ihtiyaç duyulduğunda uygun koşullarda, ihtiyaç duyulan yerde ve düşük maliyetle teslimatı gelmektedir.
3. (...) İşletmelerin temel yetenekleri dışında kalan faaliyetlerini kendi alanlarında uzmanlaşmış diğer işletmelerden tedarik etmesine "yalın lojistik" denir.
4. (...) Avrupa'nın en önemli lojistik merkezlerinin başında Hong Kong lojistik merkezi gelmektedir.
5. (...) Ekonomik göstergeler bir ülkenin kalkınmışlık seviyesini gösteren en önemli yapı taşlarından biridir.

B) Aşağıdaki cümlelerde bulunan boşlukları doğru ifadelerle doldurunuz

6. Ana ülke göz önünde bulundurulmadan ulusal kimliğin ve ulusa kararların küresel bir bakış açısıyla değerlendirilmesi lojistik faaliyetler bütünüdür.
7. Yüklerin bozaldığı, varış noktasına göre sevkedilenlerin yükü zaman aralıkları ile saklandı, araçlar arası yük transferini yapıldığı denir.
8. Dünyanın en büyük konteyner limanı _____ Lima
9. Bütün lojistik faaliyetlerinin yanında bankacılık, danışmanlık ve diğer işlerin bir arada gerçekleştirilebilmesi için organize edilmiş bölge olarak ifade edilir.
10. Hamburg (Almanya) Lojistik Merkezi _____ lojisti

Bir olgu ya da olayın keşfedilmesi, betimlenmesi ya da açıklanması amaçlı ödevleri içerir.

Hazırlık Çalışmaları İkonu

Araştırma İkonu

Bilgi Kutusu İkonu

Uygulama İkonu

Sıra Sizde İkonu

Ölçme Değerlendirme İkonu

Öğrenme biriminin tümünü kapsayan ölçme ve değerlendirme sorularını içerir.

Bilgi düzeyinin ölçülmesi ve öğrenilen teorik bilginin uygulamada kullanılması amaçlı etkinlikleri içerir.

VI. UYGULAMA

Aşağıda verilen örnek olayı inceleyiniz ve belirtilen hedefler doğrultusunda geliştirdiğiniz çözüm önerilerini ve ortaya çıkması beklenen sonuçları belirtiniz.

Uluslararası Boyutta Lojistik Üsere Yönelik Vaka Analizi

OLAY

İstanbul Havalimanı, hizmete girdiği tarihten itibaren Avrupa'nın en fazla uçuş yapılan havalimanı olma ünvanını elinde bulundurmaktadır. Yolu taşınacılığı için çok önemli olan bu havalimanı, kargo için de çok önemlidir. Aynı zamanda Atatürk Havalimanı'nda da kargo terminali aktif olarak çalışmaktadır. Hem İstanbul Havalimanı hem de Atatürk Havalimanı'nda operasyon yürütmek zorunda olan lojistik firmalar için bu durum zaman zaman zorlayıcı şartlar oluşturmaktadır.

HEDEFLER

- İstanbul ve Atatürk Havalimanı'nda kargo taşımacılığı için
- İstanbul'u hava taşımacılığı için

GELİŞTİRİLEN

ARAŞTIRMA

Sınıfta 5 farklı çalışma grubu oluşturunuz. Gelemen (Samsun), Gökky (Balıkesir), Palandöken (Erzurum), Türkoğlu (Kahramanmaraş) ve Uşak Lojistik Merkezi'nden birini seçiniz ve seçtiğiniz lojistik merkezle ilgili akademik makaleleri araştırınız. Lojistik merkezin kurulma amacı, önemi, kapasitesi, bulunduğu bölgeye olan katkıları ve gelecekteki beklentileri hakkında bilgi toplayınız. Elde ettiğiniz bilgilerle bir sunu hazırlayınız ve sınıfta sununuz.

BİLGİ KUTUSU

Türkiye'nin TRACECA ile ilişkileri: Türkiye, ulaşım altyapısıyla TRACECA'nın en aktif üyelerindenidir. Türkiye, ulaşım potansiyelini Avrasya ulaşım ağının hizmetine sunmak amacıyla çalışmalar yürütmekte, sınır geçişlerinde yaşanan tıkanıkların giderilmesine öncelik vererek bir dizi büyük yatırımlar gerçekleştirmiştir. Marmaray, BTK Demir Yolu, hızlı tren projeleri, Karadeniz Sahil Yolu, Avrasya Tüneli ve lojistik merkezlerinin kurulması gibi birçok proje TRACECA hedefleri ile paralellik göstermektedir.

SIRA SİZDE

Aşağıda Türkiye'nin bölgesel anlamda komşu olduğu ve ticari ilişkilerinde öne çıkan bazı Orta Doğu ve Afrika ülkeleri verilmiştir. Bu ülkeleri harita üzerine yazarak belirtiniz (Harita 2.18).

1) Fas 2) Cezayir 3) Mısır 4) Libya 5) Tunus 6) Sudan 7) Batı Sahra, 8) Moritanya 9) Lübnan 10) Irak 11) Suriye 12) Suudi Arabistan 13) Yemen 14) Umman 15) Somali 16) Cibuti 17) Birleşik Arap Emirlikleri 18) Katar

Konu Karekodu

Etkileşimli ders materyali, video, ses, animasyon, uygulama, oyun, soru vb. ilave kaynaklara ulaşabileceğiniz karekodu gösterir.

1. ÖĞRENME BİRİMİ

KÜRESEL LOJİSTİK VE LOJİSTİK ÜSLER

KONULAR

- 1.1. KÜRESEL ULAŞTIRMA PAZARI VE KÜRESEL LOJİSTİK
- 1.2. KÜRESEL ULAŞTIRMA STRATEJİLERİNDE LOJİSTİK ÜSLER
- 1.3. LOJİSTİK ÜSLERİN GELİŞİMİNDE ETKİLİ OLAN FAKTÖRLER



TEMEL KAVRAMLAR

- Küreselleşme
- Uluslararası ticaret
- Ulaştırma
- Küresel lojistik
- Strateji
- Lojistik Üs
- Altyapı

NELER ÖĞRENECEKSİNİZ?

- Küresel lojistik stratejilerinde mesleki terimleri
- Küresel ulaştırma strateji yöntemlerini
- Küresel ulaştırma stratejilerinde lojistik üslerin uluslararası ticaret üzerindeki etkisini
- Küresel ulaştırma stratejilerinde lojistik üslerin altyapısını oluşturan faktörleri





HAZIRLIK ÇALIŞMALARI

1. Ulaştırma ve lojistik sektörünün, ekonomik büyümeye katkıları nelerdir? Düşüncelerinizi arkadaşlarınızla paylaşınız.
2. Türkiye'nin, konumu itibarıyla bölgesel ya da küresel bir lojistik merkez olma potansiyelini arkadaşlarınızla değerlendiriniz.

1.1. KÜRESEL ULAŞTIRMA PAZARI VE KÜRESEL LOJİSTİK

Küreselleşme olarak tanımlanan ve yaşamın her alanında (siyasi, iktisadi, kültürel vb.) kendini hissettiren, teknolojik gelişmelerle daha da güçlenen süreç, dünyayı gittikçe daha açık ve serbest bir pazar hâline getirmektedir. Ticaretin önündeki engellerin azaltılmasını amaçlayan serbest ticaret eğilimleri ve ülkeler arasında yapılan ikili ve çoklu iktisadi anlaşmalar, dünya ticaret hacmini daha da artırmaktadır. Böylece küresel ticaret bölgeleri arasında karşılıklı ticari ilişkiler ve bağımlılık artmakta, rekabet uluslararası boyuta taşınmaktadır (Görsel 1.1).

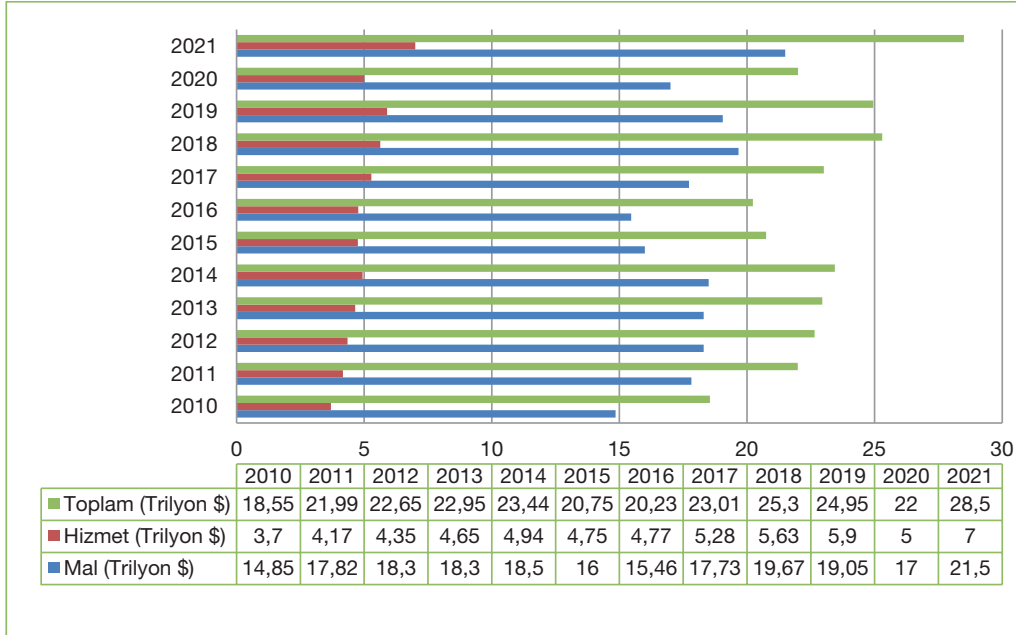


Görsel 1.1: Küresel ticaret

Özellikle 21. yy.da küresel ticaretin hızlı artışıyla birlikte küresel ulaştırma pazarları ve küresel lojistik faaliyetler de önemini gittikçe artırmaktadır. Lojistik, küreselleşmenin en önemli bileşenlerinden biridir. Yük ve yolcu hareketliliğinin olmadığı bir durumda küreselleşme kavramının da bir anlamı olmayacaktır. Verimli ve uygun maliyetli ulaştırma ağları ile ihtiyaçlara cevap verebilecek şekilde organize edilmiş bir küresel lojistik altyapı, küresel ticareti kolaylaştıracaktır.

Küresel ticaret, bütün dünyayı olumsuz etkileyen pandemiden sonra 2021 yılından itibaren toparlanma eğilimi göstermeye başlamıştır. UNCTAD (Birleşmiş Milletler Ticaret ve Kalkınma

Konferansı) tarafından yayımlanan küresel ticaret verilerine göre 2021 yılı küresel ticaret hacmi, pandemi öncesi rakamlara yaklaştırmıştır. 2021 yılında küresel ticaret hacmi, 2020 yılına göre % 25, 2019 yılına göre ise % 13 artarak 28,5 trilyon ABD Doları ile rekor seviyeye ulaşmıştır (Grafik 1.1).



Grafik 1.1: Küresel mal ve hizmet ticareti hacmi (2010 – 2021)

Küresel ulaştırma pazarı, tedarik zinciri sürecinde ulaşım ve lojistik faaliyetlerini uluslararası çapta gerçekleştiren işletmelerin oluşturduğu piyasayı ifade etmektedir (Görsel 1.2).



Görsel 1.2: Küresel ulaştırma pazarı

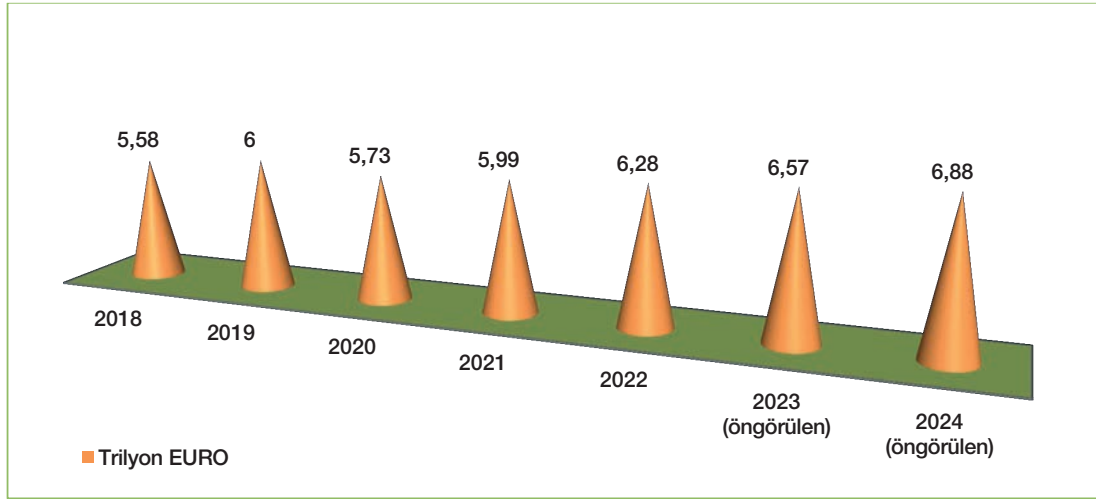


BİLGİ KUTUSU

Birleşmiş Milletler Ticaret ve Kalkınma Konferansı (UNCTAD): Birleşmiş Milletler (BM) Genel Kurulunun ticaret ve kalkınma alanında temel organı olan Birleşmiş Milletler Ticaret ve Kalkınma Konferansı (UNCTAD) 30 Aralık 1964 tarihinde ticaret, kalkınma ve yoksulluk konularını ele almak, özellikle Gelişme Yolundaki Ülkelerde (GYÜ) iktisadi büyümeyi ve genel anlamda kalkınmayı hızlandırmak amacıyla kurulmuştur. UNCTAD, BM sisteminde anılan konuların yanı sıra yatırım, teknoloji ve sürdürülebilir kalkınma ile ilgili hususlar üzerinde de faaliyet göstermektedir. Yüklendiği sorumlulukları ise politika analizleri, hükümetler arası görüşmeler, ülkelerin izlenmesi ve teknik iş birliği gibi yöntemlerle yürütmektedir.

Küresel ulaştırma pazarında çapraz bir talep esnekliği vardır, yani ulaştırma alt sistemleri arasında birbirini tamamlama ve ikame etkisi söz konusudur. Pazarda talep, konjonktürel dalgalanmalara bağlı olarak gerçekleşmektedir. Pazarda arzı belirleyen temel faktörler ise maliyet, talep, fiyat, coğrafi şartlar ve teknolojidir.

2019 yılından itibaren pandemi nedeniyle küçülmeye başlayan küresel lojistik pazarı, 2021 yılına gelindiğinde 5,99 trilyon Euro (Avro) olarak gerçekleşmiştir. 2024 yılına kadar ise pazar büyüklüğünün 6,88 trilyon Euro'yu geçmesi beklenmektedir (Grafik 1.2).



Grafik 1.2: Küresel lojistik pazarnın büyüklüğü (2018 – 2024)

Küresel lojistik, ana ülke gözetmeksizin, ulusal kimliğin ve geleneksel ulusal sınırların ortadan kalktığı, kararların küresel bir bakış açısıyla verildiği lojistik faaliyetler bütünü olarak tanımlanabilir.

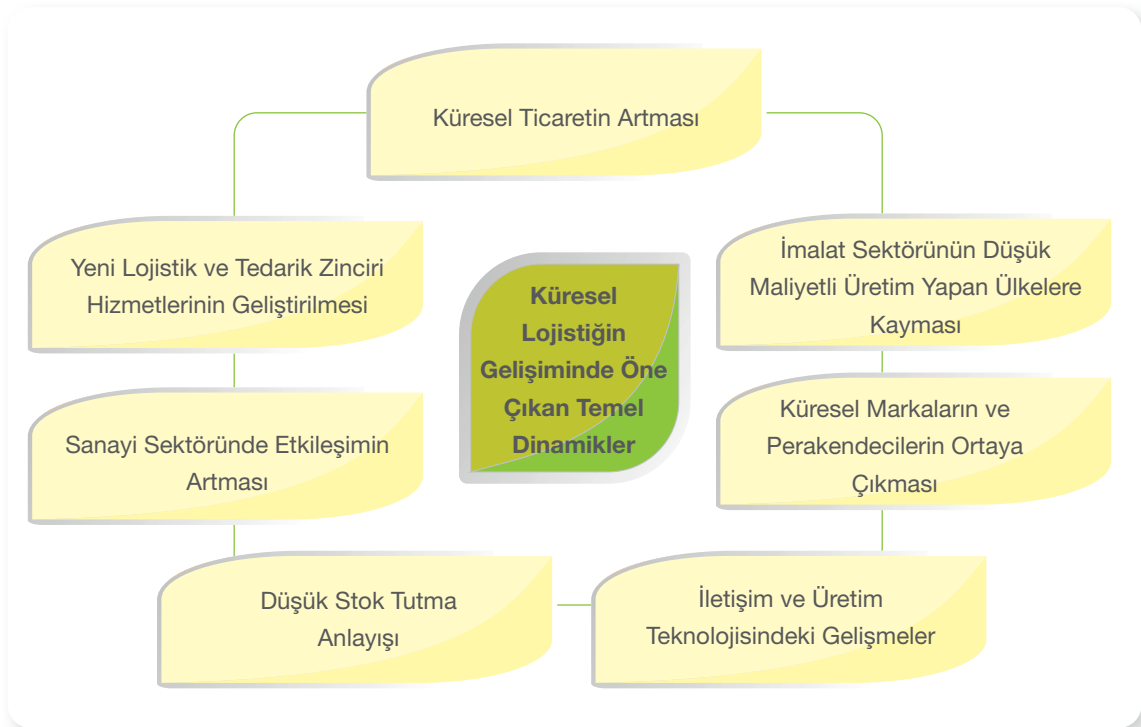
Küresel lojistik, lojistik işletmenin varlığını sürdürebilmesi açısından işletmeyi fiyat, kalite, zaman ve hizmet gibi önemli pazar parametrelerine karşı dayanıklı hâle getirmektedir. Küresel lojistik faaliyetlerde temel hedef; ürün, ham madde ve yardımcı malzemelerin ihtiyaç duyulduğunda uygun koşullarda, ihtiyaç duyulan yerde ve düşük maliyetle teslimatını sağlamaktır. Küresel lojistiğin kapsamında, uluslararası kara, hava, deniz ve demir yolu taşıma türlerinin etkin kullanımı, dağıtım, depolama, gümrükleme, uluslararası taşıma belgeleri ve dış ticaret belgelerinin düzenlenmesi gibi iş ve işlemler bulunmaktadır.

Başka bir tanımla küresel lojistik, tedarik zinciri sürecinde müşteri sayısı ve çeşitliliğinin artmasıyla lojistik iş süreçlerinin uluslararası alanda yapılmasıdır. Müşteri çeşitliliği arttığı zaman, müşteri beklentileri de değişmekte ve çeşitlenmektedir. Bu nedenle küresel lojistik, bütün ulaştırma türlerini verimli kullanan ve bütünleştiren bir sistemdir (Görsel 1.3).



Görsel 1.3: Küresel lojistik

Gelişen ve değişen dünya düzeninde lojistik faaliyetlere olan talep gün gittikçe artmaktadır. Bu talep artışı, küresel lojistiğin dünya ekonomisinde hızla gelişen ve genişleyen sektörler arasında yer almasını sağlamaktadır (Şekil 1.1).



Şekil 1.1: Küresel lojistiğin gelişiminde öne çıkan temel dinamikler

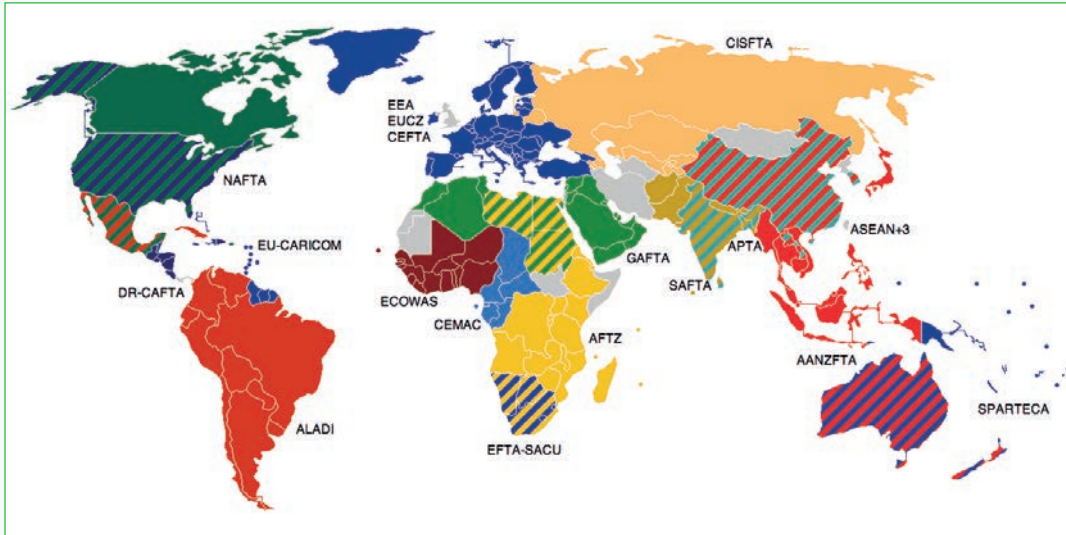
Küresel lojistik faaliyetlerde temel amaç, müşterilerin isteklerini etkin ve verimli şekilde karşılamak ve dünyanın herhangi bir yerine istenen mal ve hizmeti istenen zamanda sağlamaktır. Rekabetin yoğun yaşandığı dünya ticaretinde, etkin bir lojistik yönetimi, işletmelere de rekabet edebilme gücü kazandırmaktadır.

Küresel lojistiğin önemli bir parçası olan jeopolitik konum, Türkiye'ye üstün özellikler kazandırmaktadır. Türkiye, Orta Asya, Kafkaslar, Kuzey Afrika bölgeleri arasında doğu-batı ve kuzey-güney yönlü ticaret hacminin yoğun olduğu koridorların ortasında yer almaktadır. Dünya coğrafyası üzerindeki konumu, genç ve dinamik nüfusu ve lojistik sektörüne yönelik yapılan yatırımlar, Türkiye'yi küresel bir lojistik merkez olma hedefine yaklaştırmaktadır.



SIRA SİZDE

Aşağıdaki haritada yer alan serbest ticaret bölgelerini ve yapılan anlaşmaları araştırınız. Bu anlaşmaların ve bölgelerin, İngilizce ve Türkçe isimlerini tabloda yer alan örnekteki gibi yazınız.



Serbest Ticaret Anlaşması ve Bölgesi	İngilizce Açılımı	Türkçe Açılımı
CISFTA	Commonwealth of Independent States Free Trade Area	Bağımsız Devletler Topluluğu Serbest Ticaret Bölgesi
EEA		
NAFTA		
EU-CARICOM		
DR-CAFTA		

Serbest Ticaret Anlaşması ve Bölgesi	İngilizce Açılımı	Türkçe Açılımı
ALADI		
ECOWAS		
CEMAC		
EFTA-SACU		
AFTZ		
GAFTA		
SAFTA		
APTA		
ASEAN-3		
AANZFTA		
SPARTECA		

1.1.1. Küresel Lojistik Stratejilerinde Mesleki Terimler

Günümüz rekabet ve pazar şartlarında, küresel lojistik stratejilerinin doğru bir şekilde belirlenmesi gerekmektedir. Belirlenen stratejiler, yol haritalarında ve inovasyon süreçlerinin şekillenmesinde oldukça önemli bir kılavuzdur. Küresel lojistik stratejilerinin doğru bir şekilde belirlenmesi için, sıklıkla kullanılan temel kavramların doğru tanımlanması ve iyi bilinmesi gerekmektedir.



BİLGİ KUTUSU

İnovasyon, yeni yaratıcı fikirlerin veya buluşların ergonomik hâle getirilerek ortama ve şartlara uygun şekilde uygulanmasıdır. Sorunların çözümü için başlatılan yaratıcı çözümler sürecidir.

Lojistik inovasyon ise “belirli bir müşteri kitlesi için yeni ve faydalı olabilecek lojistikle ilgili her türlü hizmet” şeklinde tanımlanmaktadır. Özellikle küresel ticarete rekabet etme yeteneği açısından lojistiğin fonksiyonlarının iyileştirilmesi, hızlandırılması ve maliyetlerinin azaltılabilmesi için inovasyon kaçınılmazdır.

Aktarma: Araçtaki yükün boşaltılarak herhangi bir özel işleme tabi tutulmadan kısa bir süre içinde sevk edilmek üzere başka bir araca yüklenmesi işlemidir.

Aktarma Merkezi: Gelen yükün ve kargonun indirildiği, varış noktasına göre sevk edilenlerin yüklendiği, gün içinde kısa zaman aralıkları ile saklandığı, araçlar arası yük ve kargo transferinin yapıldığı işlem merkezleridir (Görsel 1.4).



Görsel 1.4: Aktarma merkezi

Ana Güzergâh: Çıkış ve varış noktaları arasındaki en uygun ve en çok kullanılan yoldur.

Dağıtım Merkezi: Tedarikçi veya tedarikçilerden gelen ürünlerin; dağıtıma kadar geçen süre içinde katma değerli işlemlerinin, yani depolama, elleçleme, ambalajlama ve sevkiyatının yapıldığı lojistik tesislerdir.

Dış Kaynak Kullanımı: İşletmelerin temel yetenekleri dışında kalan faaliyetlerini kendi alanlarında uzmanlaşmış diğer işletmelerden tedarik etmesidir (Görsel 1.5).



Görsel 1.5: Dış kaynak kullanımı

Elleçleme (Handling): Antrepo, geçici depolama yeri ve lojistik tesisleri gibi yerlerde; yükün ve eşyanın yerinin değiştirilmesi, havalandırılması, elenmesi, paket yapısının bozulup yeniden oluşturulması, kap boyutlarının değiştirilmesi, kontrol edilmesi, etiketlenmesi ve streçlenmesi gibi işlemlerin tamamı için kullanılan genel bir kavramdır (Görsel 1.6).



Görsel 1.6: Elleçleme işlemleri

Emtia: Ticarete konu olan madenleri (altın, gümüş, bakır vb.), enerji piyasası ürünlerini (petrol, doğal gaz vb.) ve tarım ürünlerini (pamuk, mısır, buğday, şeker, kahve vb.) kapsayan malları ifade eder.

Geçici Kabul: Ham madde, yarı ürün veya ürünün yurt dışından getirilerek ülke içinde farklı maddeler katarak ve katmayarak ya da üzerinde katma değerli işlemlerde (işçilik vb.) bulunarak ve bulunmayarak, yarı mamul ve mamul hâline getirilmesi ve bunların tekrar yurt dışına çıkarılmasıdır.

Geçiş Belgesi: İkili anlaşmalar gereği yabancı ülkelere temin edilen ve uluslararası taşımalarda (ikili, transit, üçüncü ülke, dönüş yükü vb.) kullanılan Dozvola ve UBAK Belgesi gibi izin belgeleridir (Görsel 1.7).



Görsel 1.7: Dozvola ve UBAK İzin Belgesi

İntermodal Taşımacılık: Taşınacak malın, mal üzerinde herhangi bir fiziki işlem yapılmadan ve konteyner veya treyler hiç açılmadan birden fazla taşıma modeli kullanılarak (Ro-Ro, Ro-La vb.) nihai varış noktasına ulaştırılmasıdır (Görsel 1.8).

İstifleme: Hacmi dikey yönde kullanarak yerden tasarruf etmek amacıyla malzemelerin üst üste yığılmasıdır (Görsel 1.9).



Görsel 1.8: İntermodal taşımacılık



Görsel 1.9: İstifleme

Kabotaj: Deniz ticaretinde bir ülkenin kendi içinde taşımacılık yapma yetkisini salt kendi bayrağını taşıyan taşıyıcılara vermesidir. Ayrıca kara yolu taşımacılığında, ticari araç sürücülerinin başka ülkelerde çalışma hakkı olarak da kullanılmaktadır. Kabotaj Kanunu'nun; "Türkiye limanları ve sahilleri arasında yük ve yolcu taşınması ile kılavuzluk ve römorkaj hizmetleri, Türk vatandaşları ve Türk bayrağı taşıyan gemilerce yapılır." maddesi ile yabancı devletlerin gemileri, sadece Türkiye limanları ile yabancı devletlerin limanları arasında taşıma yapabilmektedir.



BİLGİ KUTUSU

Denizcilik ve Kabotaj Bayramı: Lozan Antlaşması (24 Temmuz 1923) gereğince kapitülasyonlar kaldırılmış ve Türkiye, kabotaj hakkını elde etmiştir. 1 Temmuz 1926 tarihinde Kabotaj Kanunu'nun yürürlüğe girmesiyle her yıl 1 Temmuz'da Denizcilik ve Kabotaj Bayramı kutlanmaktadır.

Katma Değerli İşlemler (VAS): Müşteri talebi üzerine yapılan etiketleme, ambalajlama, katlama, ısı ölçme, aktarma, karıştırma, birleştirme, ayırma, paletleme, hafif montaj, iade, imha, kullanım kılavuzu ekleme, barkodlama, bakım-onarım gibi işlemlerdir.

Kontrat Lojistiği: Büyük üretici veya dağıtıcı şirketlerin, üretim dışında kalan işleri yürütmesi için lojistik firmaları ile iş ortaklığı kurmasıdır.

Lojistik Operasyon Sorumlusu: İş sağlığı ve güvenliği ve çevre ile ilgili önlemleri alarak kalite sistemleri çerçevesinde lojistik operasyonları ile ilgili planlama, organizasyon ve müşteri ile ilgili ilişkileri yürütür; lojistik teklif hazırlayarak raporlama yapar. Eşya, araç ve belgelerle ilgili tüm hazırlıkları, güzergâh planlama kapsamında rezervasyonları gerçekleştirir; sahip olduğu donanım ile mesleki eğitim faaliyetlerini yürütür.

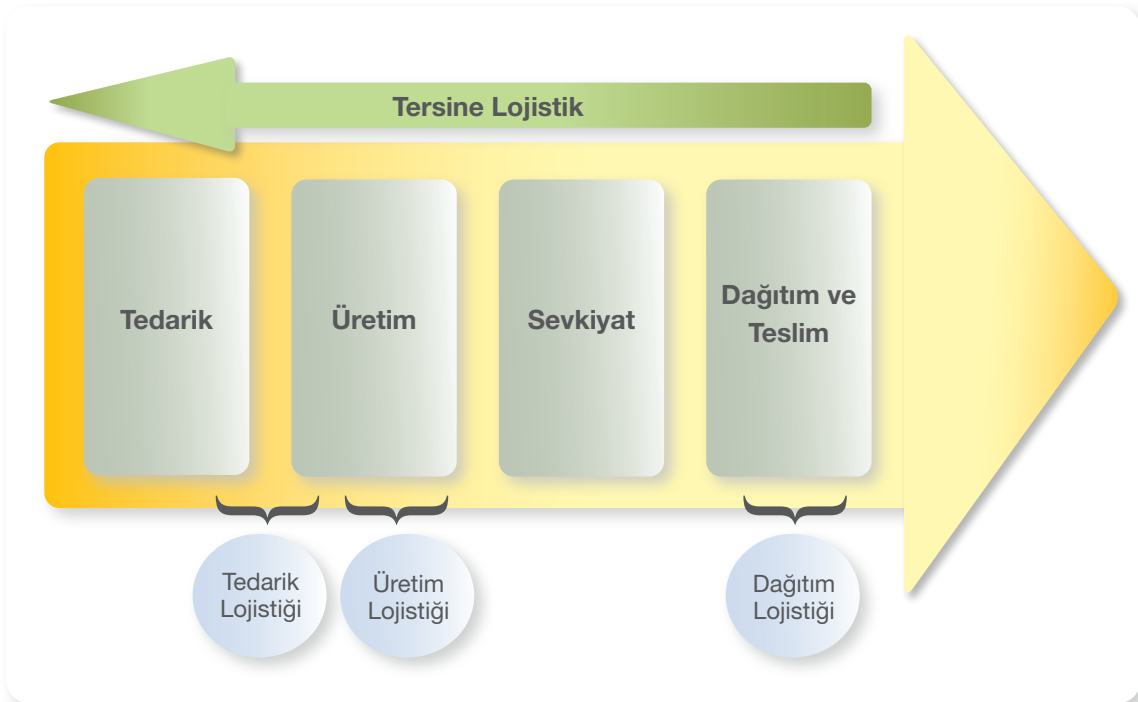
Muayene: Gümrüklü alanlarda (antrepo, geçici depolama yeri, sundurma vb.) ya da eşyanın, bulunduğu yerde, eşyanın iç ya da dış görevliler gözetiminde, gerektiğinde numune alınıp analiz edilerek kontrol edilmesidir. Gümrük Yönetmeliği'ne (182. Madde) göre muayene; kapların cins, marka, numara ve adetlerini; eşyanın vergiye esas olan ağırlık ve diğer ölçüleri ile gümrük tarife istatistik pozisyonu, menşe ve kıymetine ilişkin beyanın doğruluğunun tespitini kapsar.



ARAŞTIRMA

Gümrük muayene işlemleri beyan kontrol türüne göre yapılmaktadır. Bu kontrol türlerini araştırınız ve sınıfta arkadaşlarınızla paylaşınız.

Tedarik Lojistiği: Ham maddenin tedarikçiden alınıp üreticiye ulaştırılmasına kadar geçen süreçte, yapılan ikincil işlemleri ifade eder. Malın alınması, yüklemesi, kontrolden geçmesi, stok kontrolünün sağlanması; depolama ve ulaştırma gibi aşamaların planlanması işlemlerini kapsar (Şekil 1.2).



Şekil 1.2: Tedarik lojistiği

Tedarik Zinciri: Ürün ya da hizmetin, tedarikçiden müşteriye doğru hareketini kapsayan ve bu süreç içerisindeki örgüt, insan, teknoloji, kaynak sistemlerinin oluşturduğu faaliyetler bütününe verilen isimdir.

Tersine Lojistik: Yeniden üretim, geri kazanım, yok etme veya kaynakları etkin şekilde kullanmak üzere ürün veya parçaların akışını yönetmek için yeniden tasarlanmış süreçtir.



SIRA SİZDE

Aşağıda yer alan açıklamalarla ait olduğu kavramları; açıklamanın başında bulunan rakamı kavramın yanında yer alan parantezin içine yazarak eşleştiriniz.

KAVRAMLAR	AÇIKLAMALAR
Geçiş Belgesi ()	1. İşletmelerin temel yetenekleri dışında kalan faaliyetlerini, kendi alanlarında uzmanlaşmış diğer işletmelerden tedarik etmesidir.
Kontrat Lojistiği ()	2. Hacmi dikey yönde kullanmak amacıyla malzemelerin üst üste yığılmasıdır
Dış Kaynak Kullanımı ()	3. Yeniden üretim, geri kazanım, yok etme veya kaynakları etkin şekilde kullanmak üzere; ürün veya parçaların akışını yönetmek için, yeniden tasarlanmış süreçtir.
Tutanak ()	4. Ortak ve ulusal transit rejimi hükümleri çerçevesinde kullanılan geçiş belgesidir.
TIR Karnesi ()	5. İkili anlaşmalar gereği yabancı ülkelerden temin edilen ve uluslararası taşımalarda (ikili, transit, üçüncü ülke, dönüş yükü vb.) kullanılan izin belgeleridir.
Tedarik Zinciri ()	6. Birden fazla taşıma türünün (Ro-Ro, Ro-La vb.) kullanıldığı taşıma şeklidir.
Tersine Lojistik ()	7. Belirli bir olayı veya durumu belirlemek üzere ilgililerce imzalanmış belgedir.
İstifleme ()	8. Ürün ya da hizmetin tedarikçiden müşteriye doğru hareketini kapsayan ve bu süreç içerisindeki örgüt, insan, teknoloji, kaynak sistemlerinin oluşturduğu faaliyetler bütününe verilen isimdir.
İntermodal ()	
Transit Refakat Belgesi ()	

Transit Rejimi: İthalat vergileri ve ticaret politikası önlemlerine tabi tutulmayan serbest dolaşıma girmemiş ve ihracatla ilgili gümrük işlemleri tamamlanmış eşyanın gümrük gözetimi altında;

- Yabancı bir ülkeden yabancı bir ülkeye,
- Yabancı bir ülkeden Türkiye'ye,

- Türkiye'den yabancı bir ülkeye,
- Bir iç gümrük idaresinden diğeri bir iç gümrük idaresine taşınmasına denir.

Transit beyanı olarak;

- Ortak ve ulusal transit rejimi hükümleri çerçevesinde **Transit Refakat Belgesi**,
- TIR Sözleşmesi kapsamında kullanılan **TIR Karnesi**,
- Geçici İthalat Sözleşmesi kapsamında kullanılan **ATA Karnesi**,
- Kuvvetlerin Statüsü Hakkında Kuzey Atlantik Anlaşmasına Taraf Devletler Arasındaki Sözleşme ile öngörülen **Form 302**,
- Demir yolu taşımalarında basitleştirilmiş usulde **CIM Taşıma Belgesi**,
- Deniz yolu ve hava yolu taşımalarında basitleştirilmiş usulde **Manifesto** kullanılır.

Tutanak: Bir olayı veya durumu tespit etmek üzere ilgililerce imzalanmış belgedir (mal kabul tutanağı, sayım tutanağı, eksik veya fazla tutanağı vb.).

Üretim Lojistiği: Bir üretim işletmesinde ham madde depolarından başlayarak üretim aşamalarına ve oradan da nihai ürün depolarına kadar olan ürün ve bilgi akışını kapsar. Üretim öncesi ve sonrası lojistik faaliyetler de tamamlayıcı unsur olarak üretim lojistiği içinde yer alabilmektedir.

1.1.2. Küresel Ulaştırma Stratejileri

Ülkelerin gelişmişlik ve kalkınmışlık düzeyinin anlaşılmasını sağlayan en önemli yapı taşlarından biri, o ülkenin ekonomik göstergeleridir. Bu göstergelerin pozitif yönlü olması psikolojik, sosyal ve kültürel yapıyı da olumlu yönde etkilemektedir. Toplumdaki bireylerin kültür, yaşam ve refah seviyeleri yükselmektedir. Söz konusu ekonomik göstergelerin yükselmesi ve iyileşmesine etki eden önemli sektörlerden biri de ulaşım ve lojistik sektörüdür (Tablo 1.1).

Tablo 1.1: Türkiye'nin Hizmet İhracatı Gelirleri (2018-2021)

Türkiye Hizmet Gelirleri (Milyon ABD Doları) (2018-2021)				
	2018	2019	2020	2021
TOPLAM	59.341	67.217	38.243	61.408
Lojistik ve Taşımacılık	24.342	23.396	16.087	24.419
Seyahat (Sağlık ve Eğitim de bu kısma dahil)	25.934	34.305	13.330	26.634
Diğer İş Hizmetleri	2.739	3.184	2.906	3.521
Sigorta ve Emeklilik Hizmetleri	1.279	1.292	959	1.010
Telekomünikasyon, Bilgisayar ve Bilgi Hizmetleri	1.430	1.462	2.113	2.566
Bakım ve Onarım Hizmetleri	1.133	1.234	1.163	1.420
Finansal Hizmetler	554	472	382	388
İnşaat	560	364	239	260
Kişisel, Kültürel ve Eğlence Hizmetleri	127	178	153	192
Resmî Hizmetler	778	796	367	341
Başkasına Ait Fiziksel Girdiler İçin İmalat Hizmetleri	298	339	284	282

Özellikle son yıllarda ekonomik kalkınmayla birlikte ülkelerin dış ticaret eğilimlerinin artması, dış ticaret işlemlerinin daha karmaşık bir hâl alması lojistiğin önemini artırmıştır. Bu bağlamda, ekonomik faaliyetlerin devamı açısından ülkelerin sürdürülebilir bir iç ve dış ticaret sistemine sahip olması, bu ticaretin de mutlaka lojistik stratejileriyle desteklenmesi gerekmektedir.

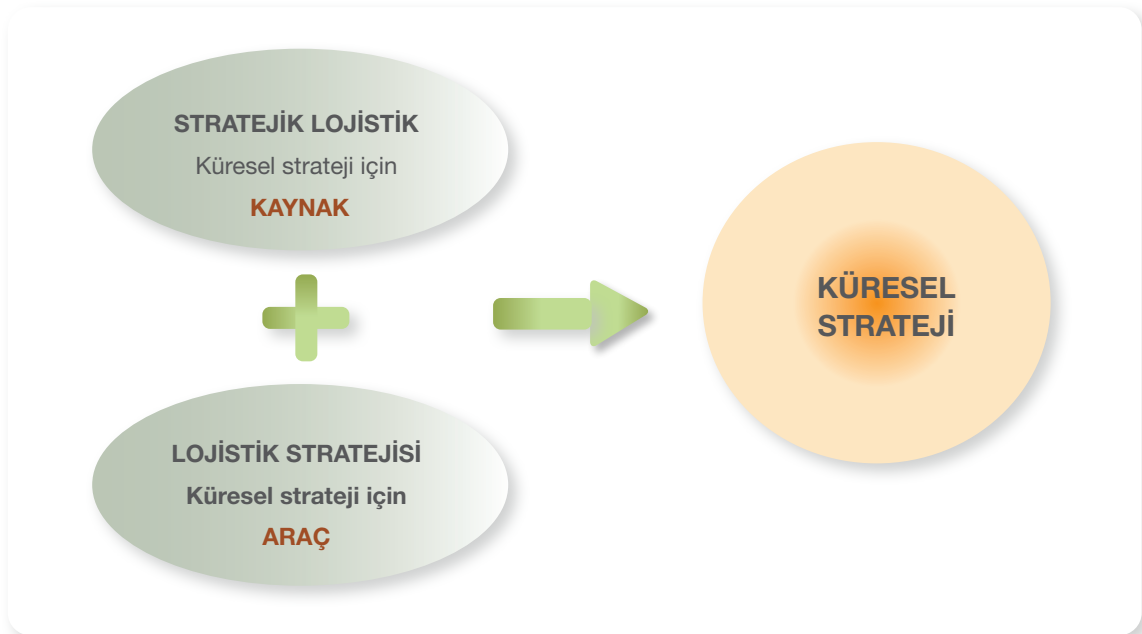
1.1.2.1. Lojistik Stratejisi

Lojistik stratejisi, “herhangi bir tedarik zincirinde farklı paydaşlar arasındaki planları, hedefleri ve politikaları koordine etmeye yarayan bir dizi yol gösterici ilke, tutum ve prensipler” olarak tanımlanabilir. Lojistik entegrasyonu, tedarik zinciri organizasyonunu sürekli etkileyen bir faktördür. Tedarik zincirinin esnekliğine uyum sağlamak için uygun bir lojistik stratejisi kurgulanması gerekir. Lojistik stratejisi, hizmet düzeylerini düşürmeden gerekli kurumsal ve işlevsel değişikliklerin işletmeyi nasıl etkilediğini belirlemeyi sağlar. Tedarik zinciri sürecinin değişken yapısı, lojistik operasyonları da etkilemektedir. Tedarik zincirinin esnekliğine uyum sağlayabilmek için kurumsal bir lojistik stratejisi geliştirilmeli ve uygulanmalıdır. Bu, işletmelerin olası değişikliklerin etkilerini tanımlamayı ve hizmet düzeylerini düşürmemeyi sağlayacaktır. Ayrıca, lojistik süreçlerde kurumsal veya işlevsel değişiklikler yapılabilmesini de sağlayacaktır.

1.1.2.2. Stratejik Lojistik

Stratejik lojistik, rekabet edebilme gücünü artırma ve rekabet üstünlüğü sağlama amacıyla yeni stratejiler geliştirilmesi ve bu stratejilerin eyleme geçirilmesidir. Stratejik lojistik yönetiminin temelinde, doğru stratejilerinin belirlenmesi ve uygulanması söz konusudur. Lojistik faaliyet süreçlerinde doğru ürünün, doğru zamanda, doğru miktarda, doğru koşulda, doğru fiyat, doğru dağıtım kanalı ile doğru müşteriye ulaştırılması ve bu konuda sürekliliğin sağlanması, belirlenen stratejilerin etkin ve verimli olduğunu kanıtlar.

Küresel lojistik için lojistik stratejisi araç, stratejik lojistik ise kaynaktır (Şekil 1.3).



Şekil 1.3: Lojistik stratejisi ve stratejik lojistik

Küresel ticari faaliyetlerde lojistik stratejisi, tedarik zinciri sürecinin yapısını geliştirirken stratejik lojistik, köklü değişimlerle süreci yeniden yapılandırmaktadır. Küresel pazarlarda yaşanan değişim ve gelişimler, lojistik stratejisinden stratejik lojistiğe geçişi gerekli kılmaya başlamıştır (Tablo 1.2).

Tablo 1.2: Lojistik Stratejisinden Stratejik Lojistiğe Geçiş

	Lojistik Stratejisi	Stratejik Lojistik
Maliyet Üstünlüğü	Lojistik maliyetlerin düşürülmesi	Bütün maliyetlerin düşürülmesi
Farklılaştırma	Lojistik hizmetlerin kalitesi	Farklılaştırma için lojistik
Yenilik	Yenilik için destek	Yenilik için kaynak, bileşen
Ortaklık	Ortaklığın amacı	Ortaklığın nedeni
İş Dağılımı	Koordinasyon için destek	Yeni bir koordinasyon
Misyon Yayılımı	Yeni müşterilere ulaşma	Yeni müşteriler kazanma
Çeşitlendirme	Sinerji oluşturma	Çeşitlendirme ölçütü

1.1.2.3. Dünyada ve Türkiye’de Küresel Ulaştırma Stratejileri

Dünyada teknolojik ulaşımın başlangıcı, makineleşme dönemine dayanmaktadır. Bölgesel çapta başlayan taşımacılık faaliyetleri, ülkeler arasında sınırlandırma ve engellemelerin hafifletilmesiyle küresel çapta yapılmaya başlanmıştır. Doğru stratejiler geliştirerek ulaşım sistemlerini oluşturan ve bu sistemlere teknolojik gelişmeleri etkin şekilde uyarlayabilen ülkeler, küresel ulaşım pazarından daha çok pay almaktadır. Küresel çapta ulaşım sistem ve politikalarının geliştirilmesi, sürdürülebilir ekonomik gelişmenin de temel yapı taşlarından. Dünyada Asya Pasifik, Kuzey Amerika ve Avrupa gibi ticaret hacminin yoğun olduğu bölgeler, aynı zamanda küresel lojistiğin de geliştiği bölgelerdir.

Küresel lojistik üs olma hedefiyle yola çıkan Türkiye, Avrupa ile Orta Asya ve Orta Doğu arasında transit bir ülke olarak yeni deniz, kara, demir, hava yolu ve boru hattı ulaşım projeleri ile lojistik altyapısını güçlendirmektedir. Lojistik merkezler ve taşıma modları arası bağlantıların oluşturulması ve intermodal taşımanın geliştirilmesine yönelik yatırımlara hız verilmektedir. Ayrıca mevcut durum analizleri (SWOT gibi) yapılmakta, güçlü ve zayıf yönlerle fırsatlar ve tehditler tespit edilmekte, plan ve stratejiler, elde edilen bulgular doğrultusunda geliştirilmektedir.



BİLGİ KUTUSU

SWOT Analizi, bir proje ya da bir ticari girişimde kurumun, tekniğin, sürecin, durumun veya kişinin güçlü (Strengths) ve zayıf (Weaknesses) yönlerini belirlemekte, iç ve dış çevreden kaynaklanan fırsat (Opportunities) ve tehditleri (Threats) saptamak için kullanılan stratejik bir tekniktir. En sık kullanılan durum değerlendirme tekniklerindedir.



BİLGİ KUTUSU

TÜRKİYE'DE LOJİSTİK SEKTÖRÜNE İLİŞKİN SWOT ANALİZİ

GÜÇLÜ YÖNLER (STRENGTHS)

- Stratejik ve coğrafi konumu
- Doğu - batı, kuzey - güney yönlü güvenli bir ulaşım, ticaret ve enerji koridoru oluşturması
- Ulaşım sistemlerinin iyileştirilmesi ve bu alanda dev projelerin hayata geçirilmesi
- Tarihî İpek Yolu güzergâhını yeniden canlandırma çalışmaları
- Lojistik merkez ve köylerin hızla oluşturulması
- Önemli boru hatlarının ve enerji depolama tesislerinin bulunması
- Avrupa'nın en büyük kara yolu taşıt filolarından birine sahip olması
- Lojistik sektörünün genç, dinamik bir yapıda olması
- Uluslararası stratejik iş birlikleriyle lojistik sektörünün gelişmesi ve büyümesi

ZAYIF YÖNLER (WEAKNESSES)

- Özellikle demir yolu ve deniz yolu yük taşımacılığına yönelik yatırımların henüz hedeflenen düzeyde olmaması
- Lojistik işletmelerin dijital yapılanma ve uyum gibi konularda hızlı aksiyon gösterememesi
- Uluslararası kalite ve standartlara uyum sürecinin zaman alması
- Sektörde kayıt dışı faaliyetlerin devam etmesi ve bu durumun haksız rekabete yol açması
- Lojistik işletmelerin aile şirketi olarak kalması ve kurumsallaşamaması
- Sektörel yatırımların yüksek sermaye gerektirmesi ve krediye ulaşım zorluğu
- Gümrük ve sınır işlemlerinin yeterince etkin yürütülememesi

FIRSATLAR (OPPORTUNITIES)

- Küresel ticaret hacminin giderek artması
- E-ticaret işlemlerinin hız kazanması
- Yapımı planlanan önemli ulaşım koridoru projelerinde (TRACECA, OBOR vb.) Türkiye'nin de yer alması
- Üç tarafı denizlerle çevrili olduğu için yeni deniz yolu taşımacılığı yatırımlarına müsait olması
- Genç ve dinamik nüfus
- Hızla gelişen ulaştırma sektörünün gelecekte büyük bir potansiyele sahip olma beklentisi
- Sayısı gün geçtikçe artan Serbest Ticaret Anlaşmaları'na (STA) taraf olunması
- Yakın gelecekte sektöre uyarlanması beklenen teknolojik gelişmeler (otonom araçlar, IOT vb.)
- Sektörel eğitimlerle ve ortaöğretim ve lisans düzeyinde açılan bölümlerle sektörde çalışan nitelikli personel sayısının gün geçtikçe artması

TEHDİTLER (THREATS)

- Özellikle kara yolu taşımacılığında uygulanan kotalar, vize sınırlamaları ve gümrük belgesi yükümlülükleri
- Deniz taşımacılığında Yunanistan'ın, kara taşımacılığında ise Bulgaristan'ın önemli rakipler olarak Türkiye'nin pazar payını azaltma riski
- Yüksek maliyetli ve zaman alıcı olan ulaştırma ve lojistik projelerinin gecikmesi sonucu yaşanabilecek pazar kayıpları
- Enerji fiyatlarındaki artış
- Küresel ekonomik krizler
- Bölge coğrafyasında bitmek bilmeyen savaş, terör, iç karışıklık ve mülteci sorunları

Türkiye’de lojistik sektörü, 2023 hedefleri ile 2053 ve 2071 vizyonunda önemli bir yer tutmaktadır. Türkiye’nin, kendi lojistik potansiyeli ile birlikte Karadeniz Bölgesi ve Orta Asya’nın merkezinde olması, bunun yanında Tarihi İpek Yolu’nun da devreye girmesi, potansiyelin büyüklüğünü ortaya koymaktadır. Türkiye’nin gelecekte küresel bir lojistik üs olması için belirlenen hedefler, T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığının yayımladığı 2053 Ulaştırma ve Lojistik Ana Planı’nda belirtilmektedir.

Lojistik faaliyetler için belirlenen hedefler:

Lojistik üs sayısının 13’ten 26’ya çıkarılması

Lojistik Performans Endeksi sıralamasında ilk 10 ülke arasında yer alınması

Kuru liman sisteminin geliştirilmesi ve yaygınlaştırılması

Orta koridorda lojistik bir üs hâline gelmesi

Uluslararası standartlarda etkin işletme yönetiminin benimsendiği lojistik üslerin artırılması

Dijital dönüşümün desteklenmesi

Gümrük kontrol süreçlerinin hızlandırılması ve etkinliğinin artırılması

Kara yolu taşımacılığı için belirlenen hedefler:

% 67,23 olan özel araç yolculukları payının % 68,35’te tutulması, otobüs yolculukları payının ise % 26,29’dan % 20,79’a düşürülmesi

Yıllık yük taşımacılığı payının % 71,39’dan % 57,47’ye düşürülmesi

Akıllı ve otonom teknolojiler ile donatılmış, hızlı, emniyetli yol altyapısı ile kaza oranlarının azaltılması

Elektrikli araçlar için uygun altyapıların oluşturulması

Fosil yakıt yerine elektrik ve alternatif enerji kullanımının artırılması

Demir yolu taşımacılığı için belirlenen hedefler:

Yolcu taşımacılığı payının % 6,20’ye, yük taşımacılığının % 21,93’e çıkartılması

Yüksek hızlı tren ve hızlı tren bağlantısına sahip olan il sayısının 8’den 52’ye yükseltilmesi

Yıllık yolcu taşımacılığının 19,5 milyondan 269,8 milyona çıkartılması

Yıllık yük taşımacılığında 55 milyon tondan 448 milyon tona ulaşılması

Sektörün sürdürülebilir, serbest, ekonomik olarak kârlı ve teknolojik hâle getirilmesi

Sektördeki değişen mega trendlerle uyumlu ve sektör dinamiklerini esas alan altyapılar oluşturulması

Emniyetli, hızlı, verimli ve etkin bir demir yolu sistemine sahip olunması

Toplam enerji ihtiyacının % 35'inin yenilenebilir enerji kaynaklarından karşılanması

Deniz yolu taşımacılığı için belirlenen hedefler:

Liman tesisi sayısının 217'den 255'e çıkarılması

Yeşil liman uygulamalarının yaygınlaştırılması

Limanlarda yenilenebilir enerji kaynakları kullanımının artırılması

Otonom gemi seferlerinin geliştirilmesi ve limanlarda otonom sistemler ile elleçleme verimliliğinin artırılması

Limanların aktarma hizmeti kapasitesinin artırılması ve bölge ülkelere hizmet verebilecek çok modlu ve kısa mesafeli deniz taşıma altyapılarının geliştirilmesi

Hava yolu taşımacılığı için belirlenen hedefler:

56 olan havalimanı sayısının 61'e çıkarılması

Yıllık yolcu sayısının 112,4 milyondan 202,8 milyona yükseltilmesi

Emisyon izleme, raporlama, doğrulama altyapısının oluşturulması ve karbon emisyonlarının stratejik bir şekilde yönetilmesi

Hava yolu taşımacılığında çevre dostu bio-yakıt veya sentetik yakıt üretiminin yapılması

Bölgesel hava yolu kargo taşımacılığının geliştirilmesi

Belirlenen hedefler gerçekleştikçe Türkiye, bulunduğu bölgenin önemli küresel üslerinden biri olma hedefine biraz daha yaklaşacaktır.

1.2. KÜRESEL ULAŞTIRMA STRATEJİLERİNDE LOJİSTİK ÜSLER

Lojistik, küresel ticaretin artmasıyla ülkelere stratejik rekabet üstünlüğü sağlamada önemli bir bileşen hâline gelmiştir. Rekabet yeteneğinin artırılması ve sürdürülebilmesine yönelik faaliyetler, lojistik hizmetlerin etkinleştirilmesi, bu hizmetler arasında entegrasyonun sağlanması ve uzun vadeli stratejik planların oluşturulmasını kapsamaktadır. Lojistiğin öneminin artması ve hizmet faktörünün ön plana çıkmasıyla birlikte geleneksel terminaller büyümekte, teknolojik gelişmeler doğrultusunda modernize edilmekte, yeni lojistik üsler açılmakta, entegre lojistik sistemleri kurulmakta, güvenli koridorlar oluşturulmakta; ekonomik, operasyonel ve lojistik faaliyetlerin devamlılığı için önemli altyapılar inşa edilmektedir. Bu eylemlerin en önemlilerinden biri, stratejik bölgelerde lojistik üslerin faaliyete geçmesi ve bu üslerin verimli bir şekilde işletilebilmesidir. Lojistik üsler, özellikle bölgesel ve küresel pazarlara erişimin gerçekleştirilebilmesi açısından, küresel ticaret akışının devamını ve taşımacılık alternatifleriyle lojistiğin koordinasyonunu sağlamaktadır.

1.2.1. Lojistik Üsler

Lojistik üs; taşımacılık, dağıtım, depolama, elleçleme, konsolidasyon, ayrıştırma, gümrükleme, ihracat, ithalat ve transit işlemler, altyapı hizmetleri, sigorta ve bankacılık, danışmanlık ve üretim gibi birçok entegre lojistik faaliyetin bir arada gerçekleştirilebilmesi için organize edilmiş bölgeyi ifade eder (Görsel 1.10).



Görsel 1.10: Liman bağlantılı küresel bir lojistik üs (Singapur)

Lojistik ve taşımacılık şirketleri (dağıtım şirketleri, taşımacılık şirketleri, lojistik hizmet sağlayıcılar vb.) ve sektörel anlamda ilişki içerisinde olunan tüm resmî kurumlar, bu bölgenin içinde yer almaktadır. Ulaştırma modları arası bağlantıları ile ticarete konu olan her türlü yükün, farklı taşımacılık sistemleri arasında düşük maliyetli, hızlı ve güvenli aktarma veya elleçleme işlemleri yapılabilmektedir. Tüm taşımacılık süreçleri, başlangıç noktasından bitiş noktasına kadar organize edilmektedir.

Özellikle küreselleşme ile birlikte deniz ve hava limanlarının entegre şekilde çalışmaya başlaması; ilk aşamada daha küçük boyutlu taşıma merkezlerini, zamanla dağıtım merkezlerini ve sonunda ise lojistik üsleri oraya çıkarmıştır. Lojistik üslerin kurulumunu etkileyen önemli faktörler, lojistik üslerde gerçekleştirilen lojistik faaliyetler ve destek hizmetler Şekil 1.5'te gösterilmiştir.



Şekil 1.5: Lojistik üslerin kurulumunu etkileyen önemli faktörler, lojistik üslerde gerçekleştirilen lojistik faaliyetler ve destek hizmetler

1.2.1.1. Lojistik Üslerin Genel Özellikleri

Lojistik üslerde bulunması gereken özellikler şunlardır:

- Küresel ulaştırma koridorlarıyla bağlantılı, bölge ülkeleri arasında stratejik açıdan uygun bir coğrafi konumda yer alma
- Gümrük işlemlerinin yapılabilmesi için gerekli olan şartları taşıma

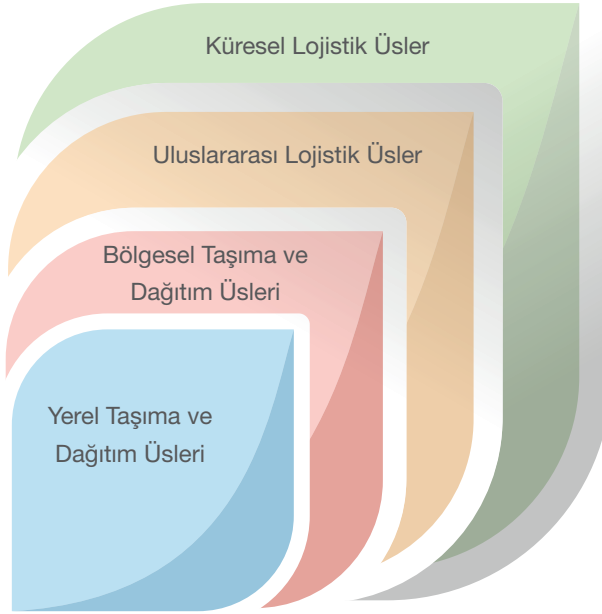
- İhracat, ithalat, transit ve antrepo işlemleri için uygunluk
- Hem yurt içi hem de yurt dışı taşımalar için uygunluk
- Kombine taşımacılık için güçlü bir altyapı
- Uzman insan kaynağı ve standartlaştırılmış iş süreçleri
- Açık ve basit yasal düzenlemeler
- Güçlü ve gelişmiş bilgi ve iletişim teknolojileri
- Hem açık hem de kapalı yeterli alan
- Soğuk hava depoları ve tehlikeli madde depoları gibi özel depolama ve dağıtım sistemleri
- Katma değerli hizmetler
- 7/24 bakım ve onarım hizmetleri
- Sigortacılık ve bankacılık gibi finansal hizmetler
- Uluslararası standartlarda eğitim hizmetleri

1.2.1.2. Lojistik Üs Bileşenleri

Lojistik üs bileşenleri; altyapı, dış çevre, arz ve talep olmak üzere dört sınıfa ayrılmaktadır (Şekil 1.6).



Şekil 1.6: Lojistik üs bileşenleri



Şekil 1.7: Boyutlarına göre lojistik üsler

ticari potansiyellerinin sınırlı olması nedeniyle entegre lojistik faaliyetlerinde pek ilerleme kaydememiş bölgelerdir. Ağırlıklı olarak bir taşıma türünün baskın olduğu bu üslerde, deniz yolu veya kara yoluna dayalı bir tarihsel gelişim gözlenmektedir. Yerel taşıma ve dağıtım üslerinin sahip olduğu en önemli özellik, faaliyetlerin genellikle ulusal olması nedeniyle yasal çerçevenin daha yalın olmasıdır. Ulusal lojistik operasyonlarda, bürokratik işlemler ve doküman işlemleri de daha azdır.

Hasanbey (Eskişehir) Lojistik Merkezi: Merkez, uluslararası taşımacılık sürecine katkı sağlamanın yanında, Eskişehir Organize Sanayi Bölgesi'nden demir yolu bağlantısıyla dış ticarete (ihracat-ithalat) yönelik taşıma işlemlerinin yapılmasını sağlamaktadır. Merkez, Eskişehir Organize Sanayi Bölgesi'nin yanında toplam 540 bin m² alan üzerine kurulmuştur (Görsel 1.11).



Görsel 1.11: Hasanbey Lojistik Merkezi

1.2.1.3. Lojistik Üs Türleri

Dünyada faaliyette olan birçok lojistik üs bulunmaktadır. Lojistik üsler; coğrafi konumu, teknik ve hukuki altyapısı elverdiği ölçüde, yerel ölçekten başlayarak bölgesel, uluslararası ve küresel boyutta bir cazibe merkezi olabilmektedir. Buna göre lojistik üsler; ticaret hacmi ve verilen entegre lojistik hizmetlerin çeşitliliğine göre yerel, bölgesel, uluslararası ve küresel olmak üzere dört boyuta ayrılmaktadır (Şekil 1.7).

Yerel Taşıma ve Dağıtım Üsleri

Yerel taşıma ve dağıtım üsleri genellikle ulusal bazda faaliyet göstermektedir. Buldukları ülkenin üretim ve tüketim merkezleri ile yurt dışı ithalat ve ihracat faaliyetlerine katkı sağlar. Bu tür bölgeler,

Çevre illerin yanı sıra İstanbul, Ankara ve Bursa illerine yakın olması nedeniyle bölgede oldukça etkindir. Kara yolu ve demir yolu bağlantısı ile bölgede ticareti yapılan demir, seramik, inşaat malzemeleri, beyaz eşya, kömür gibi ürünlerin taşıma ve depolama işlemlerini kolaylaştırmaktadır.

Karasu (Sakarya) Lojistik Merkezi: İçinde Marmara Bölgesi'nin Karadeniz'e açılan kapısı konumundaki Karasu Limanı'nı barındıran merkez, yaklaşık 250.000 m² den fazla alan içerisinde 1108 m yanaşma yeri ve 11 m su derinliği ile kaliteli ve müşteri odaklı hizmetler sunmaktadır. Konumu gereği, İstanbul Boğazı'ndaki gemi trafiğinin azalmasını sağlayan Karasu Limanı, aynı zamanda taşıma maliyetleri ve taşıma sürelerinin azalmasına da önemli katkılar sağlamaktadır (Görsel 1.12).



Görsel 1.12: Karasu Lojistik Merkezi

Hizmet sunduğu geniş hinterland, sahip olduğu yüksek kapasite ve dünyanın en modern altyapı ve standartları ile sunduğu çok modlu taşıma avantajlarıyla Karadeniz'den dünyaya açılan modern bir liman konumunda olan Karasu Limanı, yıllık 1.500.000 ton genel kargo-dökme yük ve 110.000 Adet Ro-Ro ve 50.000 TEU konteyner yük kapasitesine sahiptir.

Kaklık (Denizli) Lojistik Merkezi: Merkez, Denizli'nin 40 km kuzeydoğusunda, İzmir - Isparta demir yolu hattı üzerinde 120 bin m² arazi üzerine kurulmuş ve 2014 yılında faaliyete geçmiştir (Görsel 1.13).



Görsel 1.13: Kaklık Lojistik Merkezi

Konumu itibarıyla Akdeniz, Ege ve İç Anadolu Bölgesi arasında bir bağlantı noktasıdır. Ege Bölgesi'nde bulunan limanlara yakın olması sayesinde deniz yoluyla yapılan dış ticaret işlemlerinin yapılmasına imkân sağlar. Merkezde gümrükleme işlemleri de yapılabilmektedir. Bölgede ticareti yapılan fayans, feldispat, mermer, seramik, kömür, demir, bakır, tekstil, beyaz eşya ve gıda maddesi gibi ürünlerin taşıma, depolama ve gümrükleme işlemlerini kolaylaştırmaktadır.



BİLGİ KUTUSU

KAKLIK LOJİSTİK MERKEZİ SWOT ANALİZİ

GÜÇLÜ YÖNLER [STRENGTHS
(SİTREYNT)]

- Üç bölgeyi birbirine bağlayan bir konumda olması
- Sunulan hizmetlerin düşük maliyetli olması
- Depolama, aktarma ve elleçleme sahasının olması
- Gümrükleme işlemlerinin yapılabilmesi
- AR-GE faaliyetlerinin olması
- Yeterli ve nitelikli çalışanlarının olması
- Yüksek tartım kapasiteli vagon kantarı

ZAYIF YÖNLER [WEAKNESSES
(VİKNİSİS)]

- Yerleşim alanlarına yakın olması
- Hava ve deniz limanlarına uzak olması
- Bazı servis hizmetlerinin olmaması
- İç nakliye giderleri
- Araç, gereç, ekipman eksiklikleri
- Temel yapı eksiklikleri

FIRSATLAR [OPPORTUNITIES
(OPIÇİNİTİS)]

- Mermer ocaklarına yakın olması
- Sanayi bölgelerine yakın tek demir yolu yükleme merkezi olması
- Denizli Serbest Bölgesi'ne yakın olması
- Bölge sanayisi ve ticaretinin büyüme potansiyeli
- Demir yolu yük taşımacılığının serbestleştirilmesi

TEHDİTLER [THREATS (TİRETS)]

- Bölgenin iklim şartları
- Dış ticaret işlemlerinin kısıtlı olması
- Türkiye'nin sınır komşularında yaşanan sorunlar
- Tunçbilek linyit yüzey rezervlerinin azalması
- Bürokratik engeller
- Ekonomik krizler



ARAŞTIRMA

Sınıfta 5 farklı çalışma grubu oluşturunuz. Gelemen (Samsun), Gökköy (Balıkesir), Palandöken (Erzurum), Türkoğlu (Kahramanmaraş) ve Uşak Lojistik Merkezi'nden birini seçiniz ve seçtiğiniz lojistik merkezle ilgili akademik makaleleri araştırınız. Lojistik merkezin kurulma amacı, önemi, kapasitesi, bulunduğu bölgeye olan katkıları ve gelecekteki beklentileri hakkında bilgi toplayınız. Elde ettiğiniz bilgilerle bir sunu hazırlayınız ve bunu sınıfta sununuz.

Bölgesel Taşıma ve Dağıtım Üsleri

Bölgesel lojistik üsler, belirli bir bölge için faaliyet gösteren merkezlerdir. Bölgesel bir lojistik üs, bulunduğu bölgede birçok hizmeti en uygun şekilde sağlamaktadır. Özellikle ithalat ve ihracat faaliyetlerinde gerekli görülen lojistik operasyonlar için o bölgedeki en uygun alternatiftir. Ayrıca bölgesel lojistik üsler, yerel talepleri karşılamak için en az taşıma kapasitesini kullanarak etkili bir dağıtım hizmeti de sağlar. Bu sayede bölgedeki faaliyetler düzenli bir şekilde sağlanmaktadır.

Kayacık (Konya) Lojistik Merkezi: Tarihi İpek Yolu güzergâhında bulunan Kayacık Lojistik Merkezi, kara yolu, demir yolu ve hava yolu ağlarının kesiştiği bir noktada bulunmaktadır (Görsel 1.14).



Görsel 1.14: Konya Kayacık Lojistik Merkezi

Ayrıca Konya-Ankara demir yolu hattına ve Konya-Ankara kara yoluna bitişik ve Konya Havalimanı'na oldukça yakındır. Ayrıca Konya-Mersin demir yolu ile Mersin Limanı'na bağlanmaktadır. Anadolu'nun en büyük lojistik merkezi olmaya aday olan merkez, 2020 yılında 1,7 milyon ton/yıl kapasite ile açılmıştır. 1 milyon m² alana sahiptir. 450 bin m²'lik beton konteyner stok alanı, tır parkı, gümrük alanı, akaryakıt istasyonları, yükleme ve boşaltma alanları, 30 km uzunluğundaki demir yolu hattı, bakım atölyeleri, depolar, hizmet tesisleri ve sosyal tesisler bulunmaktadır. Sanayi ve tarım makineleri, konteyner, askerî malzeme; kömür, mermer, çimento; saman, yem, gübre ve un, şeker gibi gıda maddesi ürünlerin taşıma, depolama ve gümrükleme işlemlerini kolaylaştırmaktadır.

Halkalı (İstanbul) Lojistik Merkezi: Halkalı Lojistik Şefliği adıyla Gümrük Ambar ve Bölge Müdürlüğüne bağlı olarak 1970 yılında İstanbul'da kurulmuştur. Daha sonra İstanbul ve tüm

Trakya Bölgesi'nin gümrük ve demir yolu taşıma işlerini yapan, TCDD Halkalı Lojistik Müdürlüğü hâline gelmiş, 2004 yılında da Halkalı Lojistik Merkezi olarak yapılandırılmıştır (Görsel 1.15).



Görsel 1.15: Halkalı Lojistik Merkezi

Halkalı Lojistik Merkezi toplamda, 181.000 m² alana sahiptir. Bu alanda 47.900 m² kapalı alan, 60.000 m² konteyner sahası, 19.000 m² ihracat alanı, 20.000 m² ithalat alanı, yeşil alanlar ve yollar bulunmaktadır. Merkezde, demir yolu ve kara yolu taşımacılığı bağlantılı intermodal taşımacılık, gümrükleme işlemleri, depolama ve antrepo işlemleri, bazı katma değerli hizmetler ve sosyal hizmetler sunulmaktadır.

Ulaştırma ağlarından olan 4. Koridor'un (Berlin-Nürnberg-Prag-Budapeşte-Köstence-Selanik-İstanbul) bitiş noktasında yer alan merkez, Avrupa ile Çin arasındaki ticaretin geliştirilmesini sağlayacak olan ve Pekin'den (Çin) Londra'ya (Birleşik Krallık) kadar uzanacak olan orta koridorun Türkiye ayağında yer alan önemli bir parçası konumundadır (Harita 1.1).



Harita 1.1: Kuşak Yol Girişimi'nde bulunan (OBOR) koridorlar

Çin'den Avrupa'ya uzanan 3 büyük ticaret koridoru göz önüne alındığında bir konteyner, Türkiye üzerinden 7 bin km yol alarak 10-15 günde, Rusya Kuzey Ticaret yolu üzerinden 10 bin km mesafe kat ederek 15-20 günde, Süveyş üzerinden 20 bin km seyrederek 45-60 günde Avrupa'ya ulaşmaktadır. Dünya ticaretinde zaman kavramının önemi düşünüldüğünde yakın gelecekte merkezin iş yoğunluğunun daha da artması ve daha önemli bir merkez hâline gelmesi hedeflenmektedir.



BİLGİ KUTUSU

HALKALI LOJİSTİK MERKEZİ SWOT ANALİZİ

GÜÇLÜ YÖNLER (STRENGTHS)

- Coğrafi konumu
- AB ülkeleri ile bağlantılı olması
- Merkezde Gümrük Müdürlüğü'nün olması
- Yeterli ve nitelikli iş gücü
- İş gücü maliyetlerinin düşüklüğü
- Bürokratik sürecin yalın olması
- Etkin sipariş yönetimi
- Memnuniyet odaklı müşteri ilişkileri
- Teknik ve donanım altyapısı
- Modern araç, gereç, ekipman kullanımı
- Teknolojik donanım altyapısı

ZAYIF YÖNLER (WEAKNESSES)

- Hava ve deniz limanları ile bağlantının olmaması
- Diğer lojistik merkezlerle entegre olamaması
- Organize sanayi bölgelerine (OSB) uzak olması
- Sistemli bir kurulum planının olmaması
- İnternet adresinin olmaması
- İş gücü yaş ortalamasının yüksek olması
- Hinterlandının genişlemeye müsait olmaması
- Bazı destek hizmetlerin eksikliği (bankacılık, sigortacılık vb.)

FIRSATLAR (OPPORTUNITIES)

- Teknolojik yeniliklerin takip edilmesi
- Gümrük ve sınır geçiş işlemlerinin hızlanacak olması
- Komşu ülkelerdeki savaşlara taraf olmama
- Özelleştirmeye gidilecek olması
- Çevre dostu uygulamaların kullanılacak olması

TEHDİTLER (THREATS)

- İstanbul trafiğinin giderek artması
- AB'ye giriş çıkışlardaki zaman kayıpları
- Küresel ekonomik krizler
- Yakın bölgelerde kurulması planlanan lojistik merkezler
- Merkezin zamanla şehir içinde kalacak olması

Yenice (Mersin) Lojistik Merkezi: Türkiye'nin yüksek ticaret hacim potansiyeline sahip lojistik merkezlerinden biridir. Bulunduğu konum ile Mersin Limanı'na ve Adana Havalimanı'na yakındır. Kara, hava, demir ve deniz yolu bağlantıları ile intermodal taşımacılığa oldukça uygundur. Akdeniz'deki konumu sayesinde İtalya'daki lojistik merkezlerle rekabet imkânı sağlayacak olan bir merkezdir (Görsel 1.16).



Görsel 1.16: Yenice Lojistik Merkezi

Mersin Uluslararası Limanı (MIP), Ankara, Gaziantep, Kayseri, Kahramanmaraş, Konya gibi Türkiye'nin sanayileşmiş kentleri ile Suriye, Irak ve Bağımsız Devletler Topluluğu ülkeleri gibi sınır komşusu olan ülkelere, demir yolu ve kara yoluyla bağlıdır. Orta Doğu ve Karadeniz'le olan aktarma ve hinterland bağlantılarıyla Akdeniz Bölgesi'ndeki ana konteyner limanlarından biridir (Görsel 1.17).



Görsel 1.17: Mersin Uluslararası Limanı

Geniş hinterlandı, kolay ulaşım imkânları ve yetişmiş insan kaynaklarıyla Türkiye'nin ihracat-ithalat hacminin önemli bir kısmını karşılamaktadır. MIP, yıllık elleçlenen toplam konteyner yük miktarıyla ve mevcut geri sahasıyla Türkiye'nin en büyük limanlarından biridir. Mersin'de bulunan serbest bölgeye ek olarak lojistik merkezin de kurulmasıyla Mersin Bölgesi, Akdeniz ve Orta doğu'da önemli bir lojistik üssü olacaktır. Ayrıca Silifke demir yolunun Taşucu / Seka Limanı'na bağlanması, otopanın Çeşmeli'den Taşucu'na kadar uzatılması, Konya-Karaman-Mersin hızlı treni, Mersin Ana Konteyner Limanı ve Çukurova Bölgesel Havaalanı gibi doğrudan ya da dolaylı olarak dış ticaret ve deniz taşımacılığı ile bağlantılı projelerin, bölge ekonomisine ivme kazandırması, bölgenin önemini daha da artıracaktır.



BİLGİ KUTUSU

YENİCE LOJİSTİK MERKEZİ SWOT ANALİZİ

GÜÇLÜ YÖNLER (STRENGTHS)

- İntermodal taşımacılığa uygun olması
- Kurulduğu arazinin genişlemeye müsait olması
- Organize sanayi bölgelerine (OSB) yakın olması
- ISO 9001 onayı
- SAP destekli altyapı sistemi
- Bürokratik işlemlerin azaltılması
- Yurt içi ve yurt dışı taşımacılığa uygun olması
- Modern araç, gereç, ekipman kullanımı

ZAYIF YÖNLER (WEAKNESSES)

- Denetleyici bir kurumun olmaması
- Aktarma işlemlerinde yaşanan zaman kaybı
- Sosyal hizmetlerin sınırlı olması
- Küresel ölçekte yeterince tanıtım yapılmaması
- Sistemli bir kurulum planının olmaması
- İnternet adresinin olmaması

FIRSATLAR (OPPORTUNITIES)

- Yurt dışı taşımacılık işlemlerinin gerçekleştirilecek olması
- Taşıma kapasitesinin artacak olması
- Bulunduğu bölgenin ekonomik büyümeye yatkın olması
- Gümrük işlemlerinin yapılacak olması
- Depo ve gümrüklü alanların (antrepo, geçici depolama yeri) kurulacak olması
- Havaalanı ve limana yakınlığı
- Çevre dostu uygulamaların kullanılacak olması

TEHDİTLER (THREATS)

- Demir yolu bağlantılı taşımacılığın yavaş olması
- Yükleme-boşaltma ve elleçleme işlemlerinde yaşanan zaman kaybı
- Sosyal altyapı eksikliği
- Orta Doğu'da yaşanan savaş ve iç karışıklıklar
- Akdeniz havzasında bulunan rakip merkezler
- Küresel krizler



ARAŞTIRMA

Sınıfta 2 farklı çalışma grubu oluşturunuz. Köseköy (İzmit) ve Interporto Verona (İtalya) lojistik merkezleri ile ilgili akademik makaleleri araştırınız. Lojistik merkezlerin kurulma amacı, önemi, kapasitesi, bulunduğu bölgeye olan katkıları ve gelecekteki beklentileri hakkında bilgi toplayınız. Elde ettiğiniz bilgilerle bir sunu hazırlayınız ve bunu sınıfta sununuz. Sunumlar yapıldıktan sonra, sınıf tahtasına karşılaştırmalı analiz tablosu çiziniz ve bu iki lojistik merkezin karşılaştırmalı analizini yapınız.

Uluslararası Lojistik Üsler

Uluslararası taşımacılık ve dağıtım ile ilgili faaliyetlerin yürütüldüğü bölgeler olarak tanımlanır. Uluslararası lojistik üsler, coğrafi olarak buldukları bölgede diğer ülkelere bağlantı sağlama konusunda çok avantajlıdır. Bu üslerle birlikte uluslararası ticaretin düzenli ve sistematik olarak yapılması sağlanmaktadır. Birçok ülke, uluslararası lojistik faaliyetlerini düzenli, sistematik ve sürekli hâle getirmek için uluslararası lojistik üsler konusunda çalışmalar yapmaktadır.

Hamburg (Almanya) Lojistik Merkezi: Avrupa kıtası ile denizaşırı ülkeler arasında bir köprü görevi göreceğ konumda bulunması, üretim ve tüketim merkezlerini buluşturması, kuzey-güney ve doğu-batı ticaret hatları üzerinde bulunması gibi ülke ve bölge ekonomisi için sağladığı katkılarla Almanya'nın lojistik üssü olarak kabul edilmektedir (Görsel 1.18).



Görsel 1.18: Hamburg Limanı

Almanya'da yer alan bu merkez, modern yapısı ve ulaşım ağı ile öncelikle Almanya'ya, sonra da bütün Avrupa'ya hizmet vermekte, ekonomik ve lojistik açıdan bölgeye büyük fayda sağlamaktadır. Hamburg'un lojistik üs olarak değerlendirilmesindeki en büyük etken, sahip olduğu liman ile demir ve kara yolu bağlantılarıdır.

Antwerp (Belçika) Lojistik Merkezi: Belçika'nın Antwerp şehrinin bir lojistik merkez olarak değerlendirilmesindeki en büyük etken, şehirde bulunan Antwerp Limanı'dır (Görsel 1.19).



Görsel 1.19: Antwerp Limanı

Antwerp Limanı, Rotterdam Limanı'ndan sonra Avrupa'nın en büyük ikinci limanıdır. Avrupa'nın ikinci en büyük limanı olmakla birlikte özellikle son 20 yılda taşınan ürün anlamında da en çok büyüyen limanlardan biri konumuna gelmiştir.

Antwerp Limanı'nın vizyonunda; hava, su ve toprak kirliliğinin azaltılması ile birlikte atık üretiminin azaltılması ve daha az enerji kullanımı gibi çalışmalar yapılacağı belirtilmektedir. Ayrıca Antwerp Limanı'nın akıllı bir limana dönüştürülmesi de planlanmaktadır. Akıllı liman olarak değerlendirilebilmesi adına, bilgisayar teknolojileri ile ilgili geliştirmelerin yapıldığı ve otonom (insansız çalışan) drone (uçangöz)'lerle ve botlarla taşıma gibi yeni akıllı taşıma yöntemleri ile gelecekte daha hızlı ve güvenilir bir hizmet verilebileceği belirtilmektedir.



BİLGİ KUTUSU

Marmara Bölgesi'nin Uluslararası Lojistik Üs Olma Potansiyeli

Türkiye'nin coğrafi konumundan kaynaklanan avantajı, bazı sorun ve eksikliklere rağmen en önemli lojistik potansiyeli oluşturmaktadır. Asya ve Avrupa kıtalarının geçiş koridoru üzerinde yer alması ve önemli deniz, kara, hava ve demir yolu akslarının kesişim noktalarında bulunması, bölgeye çok önemli bir üstünlük sağlamaktadır. Türkiye'de lojistik merkez olma potansiyelinin en güçlü olduğu eksen İstanbul'un da içinde bulunduğu Marmara Bölgesi'dir. Ancak bu "doğal" üstünlüğün, başta merkezi yönetim olmak üzere tüm paydaşların katılımı ile gerçekleştirilecek bir vizyon oluşumuna yönelik amaç, hedef ve stratejiler bütünü hâline dönüştürülmesi gerekmektedir. Sonrasında, oluşturulmuş stratejileri uygulamaya yönelik birbiri ile uyumlu ve bağlantılı projeler hayata geçirilmelidir. Geliştirilen projeler ve yapılan yatırımlar, sürdürülebilir kalkınma ve çevreye duyarlılık ilkesi çerçevesinde toplam maliyetin düşürülmesi ve müşteriye hizmet düzeyinin artırılmasına yönelik olmalıdır. T.C. Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı Kalkınma Ajansları Genel Müdürlüğü'nün, 2021 yılının Mayıs ayında "Lojistik Sektörü Analiz Raporu ve Kılavuzu"na göre Marmara Bölgesi'nin mevcut durum analizi (SWOT) yayımlanmıştır.



BİLGİ KUTUSU

2021 YILI MARMARA BÖLGESİ'NİN MEVCUT DURUM (SWOT) ANALİZİ

GÜÇLÜ YÖNLER (STRENGTHS)

- İmalat sanayine yakınlık ve hinterland genişliği
- Bölgenin konumu nedeniyle dağıtım merkezi olması
- Hava kargo operasyonlarının merkezi olması
- Güçlü çatı kuruluşların merkezinin bölgede yer alması
- Sektör firmalarının bölgede yoğunlaşması ve yüksek kümelenme potansiyeli
- Nüfus yoğunluğu ve yerel pazar büyüklüğü
- Ana ulaşım güzergâhları üzerinde yer alan avantajlı coğrafi konum
- Diğer bölgelere oranla nispeten gelişmiş olması ve lojistik altyapısı
- Genç ve girişimci iş gücü
- Yerel yönetimlerin sektörü destekleyici yaklaşım ve çalışmaları
- Trakya ve İstanbul gibi düzey 2 bölgeleri "Lojistik Master Planı" hazırlanmış olması ve bölge planlarında sektörün öncelikli olması
- E-ticaret ve yenilikçi, kentçi lojistik uygulamalarının yoğunluğu

ZAYIF YÖNLER (WEAKNESSES)

- Demir yolu alt yapısındaki eksiklikler
- Lokomotif ve yük vagonu sayısındaki yetersizlik
- Yeni İstanbul Havalimanı ile hava kargo operasyon maliyetlerinin artması
- Yavuz Sultan Selim Köprüsü'nü kullanma zorunluluğu ve artan ulaşım mesafelerinin yük taşımacılığına getirdiği ilave yükler
- Özellikle gümrük işlemlerinde ileri seviye bürokrasi ve kırtasiyecilik
- Gümrük faaliyetlerinin tüm gün devam edememesi
- Kurumlar arası iletişim altyapısı eksikliği
- Liman gelişim planlarının doğru yapılmaması ve mevcut limanların gelişimi için yeterli alan kalmaması
- Kıyı bölgelerinin imar planlarının doğru yapılmaması
- Altyapının talebi karşılayacak yeterlilikte olmaması
- İstanbul içi trafik sıkışıklığı
- Yetmiş ve eğitimli insan gücü eksikliği

FIRSATLAR (OPPORTUNITIES)

- COVID-19 süreci nedeniyle Batı ülkelerinin Çin'e alternatif lojistik üssü arayışları
- Avrupa'ya yakınlık sayesinde yerinde dokunuşlarla Avrupa'nın dağıtım merkezi olabile potansiyeli
- Lojistik yazılım ve dijitalleşme konularına yoğunlaşma eğilimi
- Tek pencere sisteminin yaygınlaştırılması
- Ortak kapı modelinin yaygınlaştırılması
- Transit taşımacılık pazarında işlemleri kolaylaştırarak ve hızlandırarak daha fazla pazar payı alma imkanı
- Avrupa Birliği ve Gümrük Birliği'nin devam etmesi
- Uluslararası muadillerine göre daha ucuz arazi ve iş gücüne sahip olma
- Yavuz Sultan Selim Köprüsü'nün üzerinden demir yolu geçişinin sağlanacak olması

TEHDİTLER (THREATS)

- Ekonomik istikrarsızlık ve GSYİH büyüme oranlarının düşük kalması
- Avrupa Birliği'nden uzaklaşma eğilimi
- Altyapı yatırımlarının tamamlanmaması neticesinde uluslararası hub (merkez) olma fırsatının kaçınılması
- Farklı lokasyonlarda birbirine entegre olmayan sistemlerin kurulması nedeniyle yatırımların etkinliğinin kalmaması
- Taşımaların daha çok kara yolu ile yapılması sonucunda daha fazla sıkışıklık ve trafik yoğunluğu oluşması
- Geçiş belgesi sorunu
- Schengen vizesi sorunu
- Yabancı ülkelerde COVID-19 salgını nedeniyle havayolu şirketlerine verilen büyük ölçekli destekler
- Orta Asya'daki ülkelerin COVID-19 salgınına mazeret göstererek çıkardıkları engeller
- Kuşak ve Yol Girişimi (KYG) sonucunda Yunanistan'ın Ege Denizi'ndeki limanlarının ön plana çıkması
- KYG ile birlikte Türkiye'nin kuzeyden geçen kara ve denizkoridorları ile by-pass edilme riski
- Lojistik firmaları, altyapı ve hizmetleri için uygun alanların azalması ve pahalılaşması

Dubai (BAE) Lojistik Merkezi: Orta Doğu'daki en baskın ve en önemli lojistik merkezlerin başında gelmektedir. Basra Körfezi'nin güneyinde Arap Yarımadası'ndaki ayrıcalıklı konumu ile sadece bölgesel ticari faaliyetler için bir üs değil, aynı zamanda Asya ve Avrupa arasındaki ticaret için de önemli bir bölgedir. Dubai'nin lojistik merkez olarak tanımlanmasında sahip olduğu limanlar dikkat çekmektedir. Dubai, Port Rashid ve Jebel Ali Port olmak üzere iki limana sahiptir (Görsel 1.20).



Görsel 1.20: Port Rashid ve Jebel Ali Port

Dubai ayrıca uluslararası bir serbest bölge olan Jebel Ali Serbest Bölgesi'ne ve yine güçlü bir yapı ve hizmet ağı bulunan havalimanına sahiptir.

Dubai'nin deniz ve hava limanları güçlü altyapıya, verimli telekomünikasyon ağına, geniş kapsamlı bilgi teknolojileri kullanımına ve nitelikli bir iş gücüne sahiptir. Bu sayede sadece bulunduğu Arap bölgesine değil, Avrupa ve Asya'ya da hizmet vermektedir. Özellikle Çin ve Doğu Asya'dan Avrupa'ya taşınacak ürünlerin lojistiğinin sağlanması için rekabetçi bir üs konumundadır.



ARAŞTIRMA

Sınıfta 4 farklı çalışma grubu oluşturunuz. Akdeniz, Ege, Karadeniz ve İç Anadolu Bölgesi'nden birini seçiniz ve seçtiğiniz bölgenin uluslararası lojistik üs olma potansiyeli ile ilgili akademik makaleleri araştırınız. Elde ettiğiniz bilgiler doğrultusunda bu bölgelerin mevcut durum analizini (SWOT) yapınız. Hazırladığınız çalışmayı sınıfa sununuz.

Küresel Lojistik Üsler

Küresel lojistik üslerin sahip olduğu en önemli özellik, kıtalar arasındaki taşımacılık faaliyetinin temel bağlantı noktaları olmasıdır. Dünya üzerinde birçok kıtalar arası taşıma hattı bulunmaktadır. Trans Atlantik Hattı, Trans Pasifik Hattı ve Avrupa-Uzak Doğu Hattı bunlardan bazılarıdır. Küresel lojistik üsler, ticari faaliyetlerin yoğun yapıldığı bölgelere yakın konumda olup tüm taşıma türleri

ile desteklenen bir yapıya sahiptir. Ayrıca birçok farklı coğrafya ve bölgeye, aynı anda hizmet sunabilmektedir (Şekil 1. 11).



Şekil 1.11: Küresel lojistik üslerin genel özellikleri

Küresel lojistik üsler, sağladıkları tüm bu hizmetlerle buldukları bölgede yoğun bir ticari akış sağlamakta ve bir cazibe merkezi hâline gelmektedir. Bu ticari akış bölgenin ekonomik açıdan gelişmesini sağlamaktadır. Bu nedenle ülkeler, ulaşım ve lojistik altyapılarını (özellikle deniz ve hava limanları, kara ve demir yolu ağları vb.) geliştirerek bulunduğu bölgede küresel bir lojistik üs olmayı amaçlamaktadır.

Shanghai (Çin) Lojistik Merkezi: Çin'in nüfusu en fazla şehri olmasının yanında ülkenin ekonomi, finans, ticaret, ulaşım ve lojistik merkezidir. Shanghai, komşu eyaletler Jiangsu, Zhejiang ve Anhüi'ye bağlı birçok şehrin de oluşturduğu "Yangtze Nehri Deltası Ekonomik Bölgesi"nin önemli

bir parçasıdır. Şehirde dünyanın en büyük konteyner limanı olan **Shanghai Limanı** bulunmaktadır (Görsel 1.21).



Görsel 1.21: Shanghai Limanı

Shanghai Limanı, Yangtze Nehri Deltası için önemli bir ulaşım merkezi ve dış ticaretin en önemli geçidi olma özelliğini taşımaktadır.

Shanghai Limanı, 1842 yılında açılmıştır. 2017'den beri limanın hacmi 40 milyon TEU (konteyner ölçü birimi)'yu aşmaktadır. Liman, son yıllarda dünyanın en işlek konteyner limanı olma özelliği konumundadır (Tablo 1.3).

Tablo 1.3: Dünyanın En İşlek Konteyner Limanları (2019-2021)

Limanlar	Sıralama (2021)	Sıralama (2020)	Sıralama (2019)	2021 yılında Elleçlenen Konteyner Miktarı (Milyon TEU)
Shanghai	1	1	1	47,03
Singapore	2	2	2	37,5
Ningbo	3	3	3	31,08
Shenzhen	4	4	4	28,77
Guangzhou	5	5	5	24,18
Qingdao	6	7	7	23,71
Busan	7	6	6	22,7
Tianjin	8	9	9	20,27
Hong Kong	9	8	8	17,77
Rotterdam	10	10	10	14,08

Limanda ağırlıklı olarak metal cevherleri, petrol ve türevleri, makine ve inşaat ekipmanı, kömür ve çeliğin toplu sevkiyatı yapılmaktadır. Hem deniz hem de nehir limanına sahiptir. Liman, Çin'in dış ticaretinin 1/4'ünü gerçekleştirmektedir.



ARAŞTIRMA

Türkiye'deki limanlarda son yıllarda elleçlenen konteyner miktarı ile ilgili bir araştırma yapınız. Dünyadaki limanlarla Türk limanlarını işlem yoğunluğu açısından karşılaştırınız. Elde ettiğiniz bilgileri sınıfta paylaşınız.

Singapur Lojistik Merkezi: Singapur, Güney Doğu Asya'da Malezya ve Endonezya arasında bulunan bir ada ülkesidir. Bu ülke, bölgede bulunan Malezya, Tayland, ABD, Hong Kong, Japonya ve Çin gibi ülkeler başta olmak üzere Filipinler, Tayvan, Endonezya ve Avustralya ile yakın ticari ilişkilere sahiptir ve bulunduğu bölgenin ticareti için son derece önemli bir merkezdir (Görsel 1.22).



Görsel 1.22: Singapur Limanı

Lojistik açıdan Singapur'un bu kadar başarılı olmasının ve bir lojistik üs olarak nitelendirilmesinin nedeni sahip olduğu coğrafi konumu ve limanlarıdır. Coğrafi konumu sayesinde lojistik koridorlar üzerinde bulunması ve daima bir aktarma limanı olarak kullanılması, lojistik açıdan ülkenin gelişmesini sağlamıştır. Zaman içerisinde sahip olduğu bu lojistik gücü, bilgi teknolojilerini kullanarak da destekleyen Singapur, deniz limanlarına diğer taşımacılık türlerini de entegre ederek bir lojistik sistem oluşturmuştur.



BİLGİ KUTUSU

UNCTAD tarafından hazırlanan **Liner Taşımacılık Bağlantı İndeksi (LSCI)**, bir ülkenin küresel hat taşımacılığı ağlarındaki konumunu gösterir. Gemilerin uğrak sayıları, konteyner taşıma kapasiteleri, hizmet ve şirket sayıları, en büyük geminin büyüklüğü ve direkt hat taşımacılığı hizmetlerine göre hesaplanır. Türkiye'nin 2010 yılındaki endeks puanı 40 civarında iken 2022 yılında yaklaşık 65'e yükselmiş ve Türkiye 24. sırada yer almıştır.

Hong Kong Lojistik Merkezi: Hong Kong, Güney Çin Denizi kıyısında, İnci Nehri Deltası'nda bulunan ve Çin'e ait olan metropoliten alan ve özel idari bölgedir. Bulduğu konum itibarıyla ticari ortakları; başta Çin ve ABD olmak üzere Japonya, Güney Kore, Singapur, Malezya ve Tayvan'dır. Hong Kong'un hinterlandı ise Asya-Pasifik Kuşağı'dır.

Hong Kong'un yüz yıldan fazla süregelen "serbest liman" olma özelliği, bulunduğu bölge olan Asya'da, onun bir uluslararası ticaret ve finans merkezi olarak anılmasını sağlamıştır. Bu özellik, uluslararası lojistik faaliyetlerine doğrudan yansımış ve Hong Kong günümüzde bir lojistik üs konumuna gelmiştir.

Hong Kong'un bu denli lojistik açıdan gelişmesinin temel nedeni Çin'e açılan bir kapı olmasıdır. Özellikle dünya üretiminin ucuz iş gücü nedeniyle Çin'e kaymasından sonra, Çin'den dünyaya yapılan ticaretin büyük bir kısmı Hong Kong üzerinden gerçekleştirilmiş ve Hong Kong lojistik açıdan büyük gelişim sağlamıştır. Hong Kong'un lojistik açıdan gelişimini sağlayan baskın taşıma modu ise deniz yolu taşımacılığıdır. Hong Kong Limanı, dünyanın en yoğun ve en verimli uluslararası konteyner limanlarından biridir (Görsel 1.23). 2021 yılında yaklaşık 18 milyon TEU konteynerin elleçlendiği liman, dünya çapında 600'den fazla varış noktasına bağlanan, haftada yaklaşık 280 konteyner gemisine hizmet sağlamaktadır.



Görsel 1.23: Hong Kong Limanı

Rotterdam Lojistik Merkezi: Rotterdam, sahip olduğu liman ve entegre taşımacılık imkânları ile Avrupa'nın en önemli lojistik üslerinden biridir. Rotterdam'ın lojistik üs olarak değerlendirilmesinde baskın olarak kullanılan taşıma türü ise deniz yolu taşımacılığıdır. Rotterdam Limanı, Avrupa'nın en büyük deniz limanıdır. Liman, farklı yapılarda gemi türlerine hizmet sunmaktadır. Ayrıca liman, yaklaşık 385.000 kişiye doğrudan ya da dolaylı olarak istihdam sağlamaktadır (Görsel 1.24).



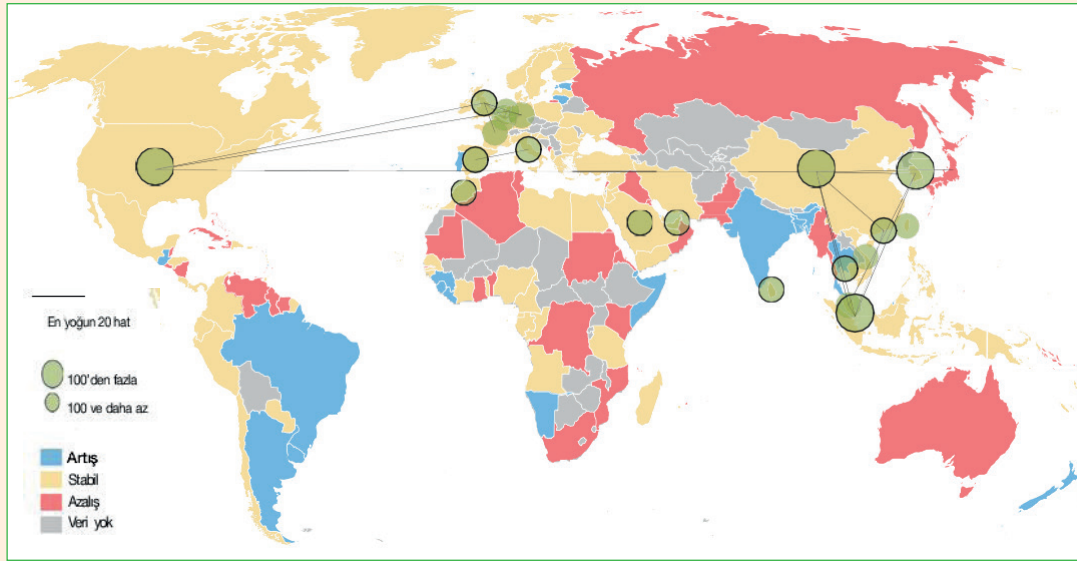
Görsel 1.24: Rotterdam Limanı

Küresel bir lojistik üs, bulunduğu bölgenin ve ülkenin ekonomisine çok büyük katkılar sağlayabilmektedir. Rotterdam lojistik merkezi de Hollanda'nın sahip olduğu gayrisafi yurt içi hâsılanın yaklaşık % 3,7'sini oluşturmaktadır.



ARAŞTIRMA

2022 yılı Liner Taşımacılık Bağlantı İndeksi (LSCI) verilerine göre Çin (171), uluslararası ticarete küresel deniz taşımacılığını en yoğun kullanan ülke olmuştur. Sıralamayı Güney Kore (112), Singapur (111), A.B.D. (102) ve Malezya (98) takip etmiştir. Avrupa'da İspanya, Hollanda, Birleşik Krallık, Belçika, Almanya, İtalya, Fransa; Uzak Doğu Asya'da Tayvan, Hong Kong, Japonya, Tayland; Arap Yarımadası'nda B.A.E ve Suudi Arabistan; Latin Amerika ve Karayipler'de Panama ve Kolombiya; Kuzey Afrika'da Fas ve Mısır; Güney Asya'da Sri Lanka ve Hindistan ilk sıralarda yer almaktadır.

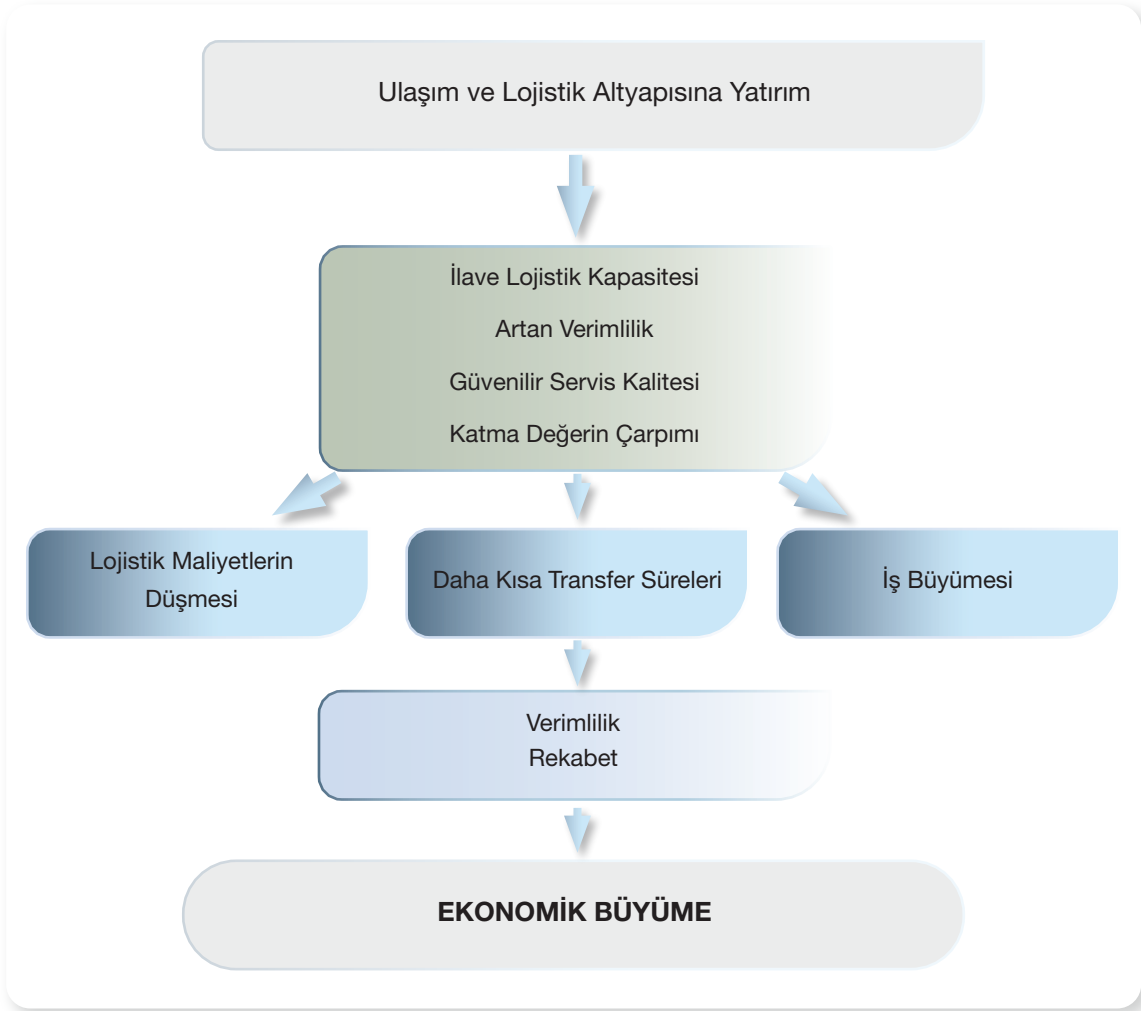


Bu ülkelerde küresel ve uluslararası lojistik üssü olan limanları araştırınız. Elde ettiğiniz veriler yardımıyla ödev olarak bu limanları gösteren bir harita hazırlayınız.

1.2.2. Lojistik Üslerin Uluslararası Ticarete Etkileri

Dünya üzerinde kaynakların her çeşidine sahip bir ülke yoktur. Yani ihtiyaç duyduğu her şeyi kendi kaynakları ile üretebilecek bir ülkeden bahsetmek oldukça zordur. Her ülke değişen oranlarda birbiri ile ticaret yapmaktadır. İthalat ile ihtiyaçlarını karşılayan ülke, ihracatla diğer ülkelerin ihtiyaç duyduğu ürünleri o ülkelere satmaktadır. Ülkeler üretim yaparken gereksinim duyduğu her kaynağa kendi iç piyasasında sahip olmadıklarından diğer ülkelerin doğal kaynaklarına, teknolojilerine, ucuz işçiliğe, insan gücüne zorunlu olarak ihtiyaç duymaktadır. Bu nedenle ulaşım, ülkeler arasındaki bu zaruri ihtiyacı karşılıklı olarak giderme noktasında önemli görevler üstlenir. Ulaşımın bir diğer önemli ekonomik fonksiyonu da bölgeler arası kalkınmışlık farkını eşitleyerek ülke ekonomisinin bütünleşik olarak kalkınmasını sağlamasıdır. Ulaşım, ülkeler arası kalkınmışlık farkını bile eşitleyebilir ve ülkelerdeki üretim verimliliğini artırılabilir. Bu nedenle ekonomi politikalarının önemli unsurlarından biri ulaşım ve lojistik faaliyetleridir.

Bir ülkenin her bölgesinde aynı seviyede ulaşım ve haberleşme altyapısının sağlanması, zenginlik merkezlerinin ülkenin her tarafına yayılması, ülke sanayisinin gelişmesinde büyük öneme sahiptir. Ülke ekonomisinin bölgeleri ile bütünleşmiş biçimde gelişmesi ve büyümesi ancak gelişmiş ulaşım altyapısıyla olur. Ülke ekonomileri; ulaştırma ve sanayi politikalarını desteklemesi ile gelişmekte ve büyümektedir (Şekil 1.12).



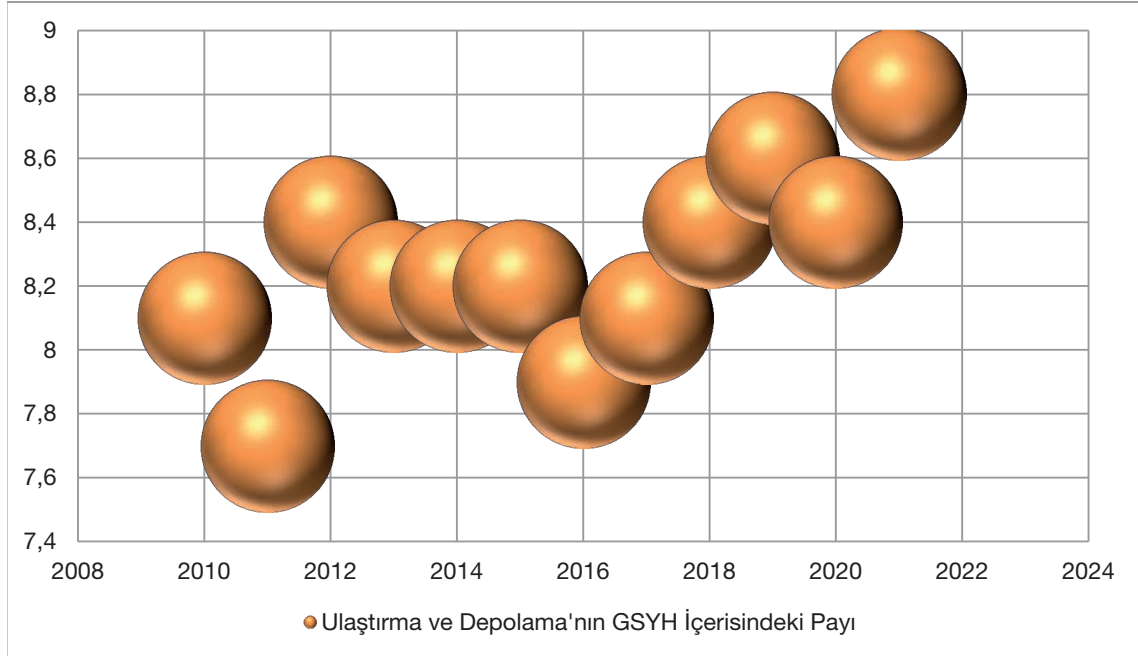
Şekil 1.12: Lojistiğin ekonomik büyüme üzerindeki etkisi

Lojistik sektörüne yapılan yatırımlar; lojistik kapasitesinin verimliliği, güvenilirliği ve servis kalitesini yükseltmektedir. Bu durum, lojistik maliyetlerin düşürülmesini, transfer sürelerinin kısalmasını ve sektörün büyümesini sağlamaktadır. Gerçekleşen süreç, verimlilik ve rekabeti artıracığından ekonomik büyüme kendiliğinden gerçekleşmektedir. Diğer taraftan ekonomik büyümenin bir bileşeni olarak dış ticaret hacmindeki artış, ülke içi firmaların lojistik hacmini de artırmaktadır.

Uluslararası taşımacılık sistemleri ve lojistik sektörünün dış ticaret hacmindeki dalgalanmalar paralel bir değişim ve gelişim gerçekleşecektir. Bu nedenle dış ticaret hacminde meydana gelen dalgalanmalar, uluslararası taşımacılık sistemlerinin etkinliğini ve lojistik faaliyetleri doğrudan etkilemektedir. Lojistik üsler, ulusal ve uluslararası ticaretin gelişimi açısından oldukça önemlidir.

Coğrafi konum faktörü, lojistik üslerin en önemli üstünlüklerinden biridir. Özellikle geniş bir ticari coğrafyaya nüfuz edebilirlik, ticari ilişkilerin boyutunu artırarak petrol üsleri, paketlenmiş ürünler gibi ürün gruplarını depolayıp dağıtıma hazır hâle getirmek lojistik üslerin işlevleri arasında yer almaktadır. Türkiye; sahip olduğu jeopolitik konumun avantajlarını gerekli fiziksel, kurumsal, teknolojik ve yasal düzenlemelerle donatarak lojistik performansını artırma potansiyeline sahiptir. Özellikle lojistik sektörünün gelişimine katkıda bulunacak finansal ve teknolojik yatırımların ve düzenlemelerin hayata geçirilmesi, öncelik verilmesi gereken alanlar olarak görülmektedir.

Lojistik üsler; ticaretin, ekonomik kalkınmanın ve aynı zamanda sermaye girişlerinin artışına katkı sunmaktadır. Ülkelerin lojistik altyapıları ve hizmet kalitelerinin gelişmişlik düzeyi ne kadar yüksek olursa dünya ticaret hacmindeki payı da o kadar yüksek olmaktadır. Lojistik üsler, ülke ekonomilerinin sosyo-kültürel çehresini de değiştirmektedir. Ürün ve hizmetlerin etkin bir şekilde hareketi, ulusal ve uluslararası ticaret hacminin geliştirilmesi, lojistik üslerin stratejik önemini artırmaktadır. Ulusal bazda ticaret hacmine ve hedeflere ulaşılması açısından lojistik köylerin kurulması, lojistik üs fikrine katkı sunacaktır. Türk ekonomisinde lojistik sektörünün gayrisafi millî hasıla içindeki payı yaklaşık % 8,8'dir (Grafik 1.3).



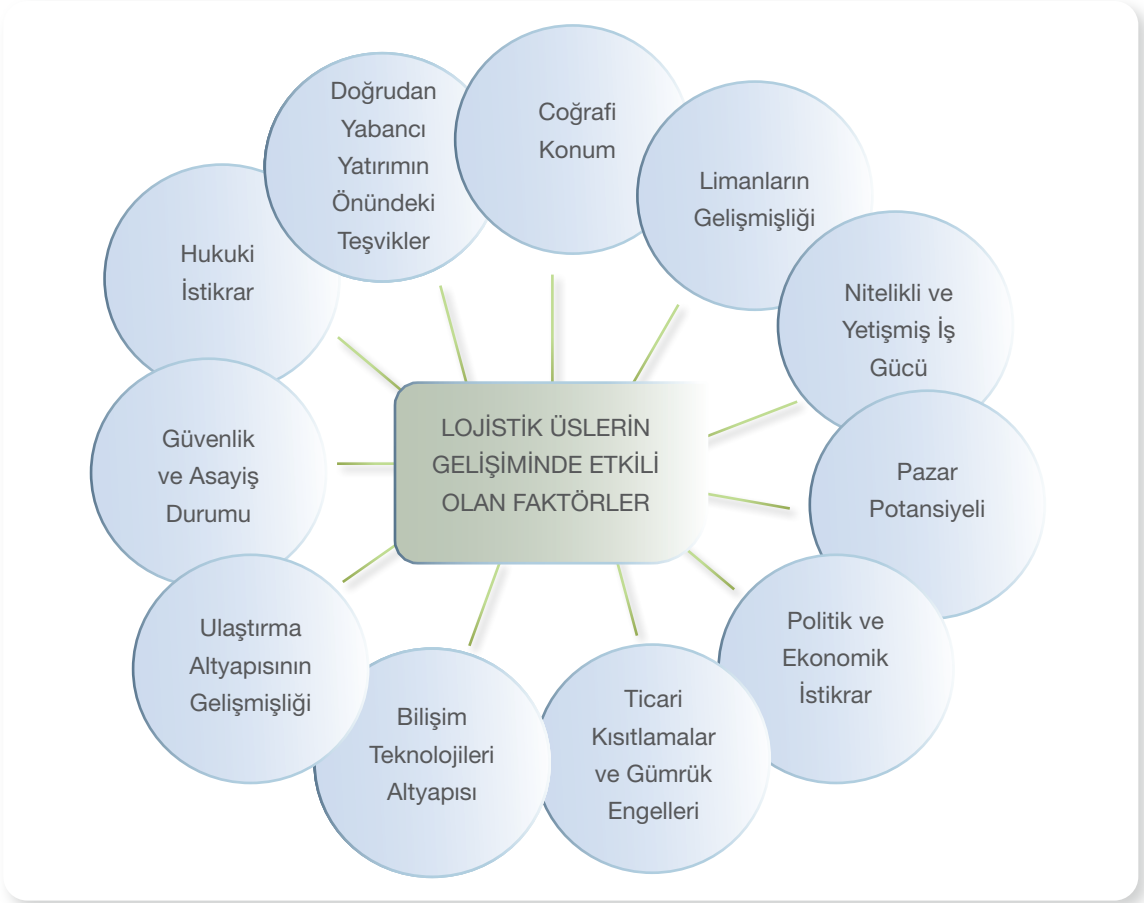
Grafik 1.3: Ulaştırma ve depolama sektörünün GSYH içindeki payı (2010-2021)

Sektör, 2021 yılında üretim yöntemine göre hesaplanan GSYH içinde imalat sanayi (% 22,2) ve toptan ve perakende ticaret (% 13) sektörlerinden sonra 3. sırada yer almaktadır. Lojistik sektörünün 2021 yılında GSYH'ye katkısı, yaklaşık 638 milyar TL (637.703.910.000 TL) civarındadır.

Dünya ticaretinde taşımacılık faaliyetinin yaklaşık % 90'ının su yolu ile gerçekleştiği dikkate alındığında Türkiye'de büyük yük gemilerinin kullanımına imkân sağlayan uluslararası limanların inşası ile Türkiye'nin deniz yolu taşımacılığında bir cazibe merkezi hâline getirilmesi küresel lojistik üs olma hedefi yolunda önemli bir katkı sağlayacaktır. Ayrıca demir yolu taşımacılık sisteminin de bölgesel bağlantıların sağlanması açısından geliştirilmesi gerekmektedir.

1.3. LOJİSTİK ÜSLERİN GELİŞİMİNDE ETKİLİ OLAN FAKTÖRLER

Küresel lojistik hareketliliğinin artmasıyla lojistik iş ve işlem süreçlerinde değişiklikler yaşanmış ve yeni ihtiyaçlar ortaya çıkmıştır. Değişen ihtiyaçlar doğrultusunda entegre taşımacılık sistemlerinin kurulması, trafik sorunlarının çözümlenmesi ve lojistik maliyetlerinin düşürülmesi gibi çözüm önerileri geliştirilmiştir. Belirtilen unsurlar temelinde lojistik üsler, özellikle bölgesel ve küresel pazarlara erişimin gerçekleşebilmesi açısından küresel ticaret akışının devamını ve taşımacılık alternatifleriyle lojistiğin koordinasyonunu sağlamaktadır (Şekil 1.13).



Şekil 1.13: Lojistik üslerin gelişiminde etkili olan faktörler

Lojistik üsler, taşımacılık faaliyetlerinin belirli bir merkezden yürütülmesine imkân tanımaktadır. Lojistik üslerin etkinliğinde ve tercih edilmesinde, teknik ve hukuki altyapı önemlidir. Bunun yanı sıra coğrafi konum da üslerin tercih edilmesini belirlemektedir. Coğrafi konum, lojistik üslerin geniş bir ticari coğrafyaya ulaşabilmesini sağlamakta ve bu şekilde ticari ilişkilerin hacmini artırmaktadır. Bu durum, üslerin çeşitli ürün gruplarının depolanması ve dağıtılması hususunda işlevselliğini güçlendirmektedir. Seçilecek yerin kara, demir, deniz ve hava yolu bağlantılarının olmasına dikkat edilmelidir. Farklı seçim kriterleri göz önünde bulundurularak lojistik merkez kurulması için en uygun karar alınmalıdır.

Coğrafi Konum: Lojistik merkezlerin, taşıma ve depolama gibi temel lojistik faaliyetlerin merkezinde kurulması hem bölgeye stratejik bir önem kazandıracak hem de o bölgeyi cazibe merkezi hâline getirecektir.

Limanların Gelişmişliği: Lojistik merkezde bulunan limanlar, bölgede bulunan diğer limanlarla etkin bir bağlantı noktasında bulunmalı ve gelişmiş altyapı sistemlerine sahip olmalıdır.

Nitelikli ve Yetişmiş İş Gücü: Lojistik merkezlerde istihdam edilen iş gücü küreselleşmenin getirmiş olduğu değişimlere açık olmalı; gerekli uluslararası dili konuşabiliyor olmalı ve gereken mesleki eğitimleri tamamlamış olmalıdır.

Pazar Potansiyeli: Pazar potansiyeli, özellikle sektöre yatırım yapacak olan yerli ve yabancı uluslararası şirketler tarafından analiz edilen önemli bir kriterdir. Dolayısıyla lojistik merkezler açısından bölgenin ve ülkenin pazar potansiyelinin yüksek olması oldukça önemlidir.

Politik ve Ekonomik İstikrar: Lojistik merkezlerin başarılı olabilmesi için hükümetlerin uyguladığı politikaların şeffaf ve istikrarlı olması çok önemlidir. İthalat ve ihracat alanındaki basit ve sade vergi düzenlemeleri ile bürokratik işlemler kolaylaştırılmalı, makroekonomik istikrar sağlanmalıdır.

Ticari Kısıtlamalar ve Gümrük Engelleri: Lojistik merkezlerin başarılı olabilmesi için önemli olan kriterlerden biri de gümrük işlemlerinin lojistik maliyetleri azaltıcı şekilde sürekli olarak iyileştirilmesidir. Bu doğrultuda gümrük süreçlerinin basitleştirilmesi, sınır kapılarının modernizasyonu ve kaçakçılıkla ilgili daha caydırıcı ve sıkı tedbirlerin alınması gibi faaliyetler yapılmalıdır.

Bilişim Teknolojileri Altyapısı: Lojistik maliyetlerinin azaltılması yönündeki çalışmaların büyük kısmı, teknoloji ve enerji altyapılarını geliştirmekten geçmektedir. İnternet altyapılarının sürekli güncellenmesi; e-devlet, e-vergi, e-imza gibi uygulamaların yaygınlaştırılması; akıllı ulaşım sistemleri kullanımı ve lojistik merkezler arasında haberleşme portalı kurulması gibi standartlar uygulamaya geçirilmelidir. Özellikle günümüzde yoğun rekabet ortamında bulunan lojistik merkezler, bilişim teknolojilerini sürekli güncelleyerek kendilerine rekabet üstünlüğü de sağlayacaktır.

Ulaştırma Altyapısının Gelişmişliği: Taşıma modları arasındaki dengesizlikler giderilerek taşımacılık dengesinin sağlanması lojistik merkezlerin temel amaçlarından biridir. Liman hinterlandları ve kara yolu asfalt durumları gibi ulaşımı direkt olarak etkileyebilecek faktörler sürekli olarak iyileştirilmelidir.

Güvenlik ve Asayiş Durumu: Lojistik merkezlerin bulunduğu bölgenin güvenliği ve asayiş durumu son derece önemlidir. Özellikle mamullerin taşınması ve depolanması konusunda gerekli güvenlik önlemleri alınmalıdır.

Hukuki İstikrar: Hukuki istikrar, özellikle yabancı yatırımcılar açısından önemli bir karar verme kriteridir. İstikrarlı bir hukuksal ve ekonomik yapı yatırımcıya güven verecektir.

Doğrudan Yabancı Yatırımın Teşvikleri: Yatırımcıya sunulan devlet teşvikleri ülke ekonomisinin gelişmesi ve istihdam oranının artması açısından oldukça önemlidir. Özellikle uluslararası taşımacılık ve lojistik faaliyetleri yürüten işletmeleri, teşvikler yoluyla ülkeye ve lojistik merkezlere çekmek önemli katkılar sağlayacaktır.



ÖLÇME VE DEĞERLENDİRME

A) Aşağıdaki cümlelerin başındaki boşluğa ifade doğru ise “D”, yanlış ise “Y” yazınız.

1. (.....) Pazarda arzı belirleyen temel faktörler; maliyet, talep, fiyat, coğrafi şartlar ve teknolojidir.
2. (.....) Küresel lojistik faaliyetlerin temel hedefi ürün ve ham maddeleri ihtiyaç duyulduğunda uygun koşullarda, ihtiyaç duyulan yerde ve düşük maliyetle teslim etmektir.
3. (.....) İşletmelerin temel yetenekleri dışında kalan faaliyetlerini, kendi alanlarında uzmanlaşmış diğer işletmelerden tedarik etmesine “yalın lojistik” denir.
4. (.....) Avrupa'nın en önemli lojistik merkezlerinin başında Hong Kong Lojistik Merkezi gelmektedir.
5. (.....) Ekonomik göstergeler, bir ülkenin kalkınmışlık seviyesini gösteren en önemli yapı taşlarından biridir.

B) Aşağıdaki cümlelerde bulunan boşlukları doğru ifadelerle doldurunuz.

6. Ana ülke göz önünde bulundurulmadan ulusal kimliğin ve ulusal sınırların yok sayıldığı, kararların küresel bir bakış açısıyla verildiği lojistik faaliyetler bütününe _____denir.
7. Yüklerin boşaltıldığı, varış noktasına göre sevk edilenlerin yüklendiği, gün içinde kısa zaman aralıkları ile saklandığı, araçlar arası yük transferinin yapıldığı işlem merkezlerine _____ denir.
8. Dünyanın en büyük konteyner limanı _____ Limanı'dır.
9. Bütün lojistik faaliyetlerinin yanında bankacılık, danışmanlık ve üretim gibi birçok entegre işin bir arada gerçekleştirilebilmesi için organize edilmiş bölgeler _____ olarak ifade edilir.
10. Hamburg (Almanya) Lojistik Merkezi _____ lojistik üs türüne bir örnektir.

C) Aşağıdaki sorularda doğru seçeneği işaretleyiniz.

11. Aşağıdakilerden hangisi küresel lojistiğin gelişiminde öne çıkan temel dinamikler arasında yer almaz?

- A) İletişim ve üretim teknolojisindeki gelişmeler
- B) Fazla stok tutma anlayışı
- C) Sanayi sektöründe etkileşimin artması
- D) Küresel ticaretin artması
- E) İmalat sektörünün düşük maliyetli üretim yapan ülkelere kayması

12. Antrepo, geçici depolama yeri ve lojistik tesisleri gibi yerlerde; yükün yerinin değiştirilmesi, havalandırılması, paket yapısının bozulup yeniden oluşturulması, kap boyutlarının değiştirilmesi, kontrol edilmesi, etiketlenmesi ve paketlenmesi gibi işlemlerin tamamı için kullanılan kavramdır.

Tanımı yapılan kavram aşağıdakilerden hangisidir?

- A) Dağıtım
- B) Depolama
- C) Elleçleme
- D) Konsolidasyon
- E) Paketleme

13. Aşağıdakilerden hangisi lojistik üslerin gelişiminde etkili olan faktörler arasında yer almaz?

- A) Coğrafi yüz ölçümü
- B) Ulaşım altyapısı
- C) Politik istikrar
- D) Teknolojik altyapı
- E) Yatırım teşvikleri

14. Aşağıdakilerden hangisi boyutlarına göre sınıflandırılan lojistik üslerden biri değildir?

- A) Bölgesel
- B) Yerel
- C) Kıtalar arası
- D) Küresel
- E) Uluslararası

15. Aşağıdakilerden hangisi lojistik üslerin altyapı bileşenlerinden biridir?

- A) Nüfus
- B) İş gücü
- C) Taşıma modları
- D) Vergiler
- E) Tüketim

16. Rotterdam Lojistik Merkezi hangi ülke sınırları içerisinde yer almaktadır?

- A) Almanya
- B) Belçika
- C) Fransa
- D) Hollanda
- E) İspanya

17. Müşteri talebi üzerine yapılan etiketleme, ambalajlama, katlama, ısı ölçme, aktarma, karıştırma, birleştirme, ayırma, paletleme, hafif montaj, iade, imha, kullanım kılavuzu ekleme, barkodlama, bakım-onarım gibi işlemlerdir.

Bu tanım aşağıdaki kavramlardan hangisine aittir?

- A) Kontrat lojistiği
- B) Katma değerli işlemler
- C) İstifleme
- D) Tedarik lojistiği
- E) Transit rejim

18. Aşağıdakilerden hangisi lojistik üs bileşenlerinden biri değildir?

- A) Altyapı
- B) Arz
- C) Dış çevre
- D) Lojistik
- E) Talep

19. Aşağıdakilerden hangisi küresel lojistik üslerin genel özellikleri arasında yer almaz?

- A) Kombine taşımacılık alanlarına sahip olması
- B) Birçok lojistik faaliyetin bir arada yapılmasına uygun olması
- C) Sigortacılık gibi işlemlerin yapılabildiği altyapıya sahip olması
- D) Güncel bilgi ve iletişim teknolojilerine sahip olması
- E) İçinde eğitim kurumlarını barındırması

20. Küresel lojistikte önemli bir yere sahip olan "Bir Kuşak Bir Yol" projesi Çin'den başlayıp Avrupa'da sona ermektedir.

İçerisinde onlarca ülke ve 3 önemli ticaret koridoru barındıran bu projede, Türkiye coğrafi konum olarak hangi koridorun güzergâhında yer almaktadır?

- A) Kuzey
- B) Güney
- C) Doğu
- D) Batı
- E) Orta

21. Shanghai Lojistik Merkezi hangi ülke sınırları içerisinde yer almaktadır?

- A) Singapur
- B) Güney Kore
- C) Japonya
- D) Çin
- E) Tayvan

22. Aşağıdakilerden hangisi Belçika'da bulunan ve Avrupa'nın en yoğun limanlarından biri olan limandır?

- A) Rotterdam
- B) Antwerp
- C) Trieste
- D) Hamburg
- E) Barcelona

23. Aşağıdakilerden hangisi yerel talepleri karşılamak için belirli bir bölge içinde faaliyet gösteren lojistik üstür?

- A) Bölgesel
- B) Ülkesel
- C) Uluslararası
- D) Coğrafi
- E) Şehirsel

24. Aşağıdakilerden hangisi küresel ticarete Türkiye'nin güçlü yönleri arasında yer almamaktadır?

- A) Coğrafi konum
- B) Genç ve dinamik nüfus
- C) Lojistik yatırımlar
- D) Nitelikli insan kaynağı
- E) Yeryüzü şekilleri

25. Türkiye'nin hizmet ihracatında, son yıllarda en büyük paya sahip olan sektör aşağıdakilerden hangisidir?

- A) Enerji
- B) Finans
- C) İnşaat
- D) Lojistik
- E) Telekomünikasyon

26. Hava yolu taşımacılığında uzmanlaşmış bir lojistik işletmesinin, kara yolu taşımacılığı için işletme dışında başka bir şirket tercih etmesi aşağıdakilerden hangisine örnektir?

- A) Franchising (Bayilik Sistemi)
- B) Leasing (Finansal Kiralama)
- C) Faktoring (Alacak Hakkı Devri)
- D) Outsourcing (Dış Kaynak Kullanımı)
- E) Forfaiting (İhracat Alacaklarının Devri)

27. Aşağıdakilerden hangisi küresel ticaretin gelişmesinin önündeki engellerden biridir?

- A) Ortak pazar
- B) Gümrük vergileri
- C) Devlet teşvikleri
- D) Uluslararası anlaşmalar
- E) Uluslararası örgütler

28. Tedarikçi firmadan gelen ürünlerin; müşteriye ulaştırılmasına kadar geçen süre içinde katma değerli işlemlerin, depolama, elleçleme, ambalajlama ve sevkiyatının yapıldığı lojistik tesislere ne denir?

- A) Dağıtım merkezi
- B) Kontrat lojistiği
- C) Stratejik lojistik
- D) Üretim deposu
- E) Tedarik lojistiği

29. Bir tedarik zincirinde farklı paydaşlar arasındaki planları, hedefleri ve politikaları koordine etmeye yarayan bir dizi yol gösterici ilke, tutum ve prensipler bütününe denir.

Bu tanım aşağıdaki kavramların hangisine aittir?

- A) Küresel lojistik
- B) Lojistik inovasyon
- C) Lojistik stratejisi
- D) Lojistik Yönetimi
- E) Üretim lojistiği

30. 2022 yılı verilerine göre Avrupa'nın yolcu trafiği en yoğun olan (en işlek) havalimanı aşağıdakilerden hangisidir?

- A) Amsterdam Schiphol
- B) Frankfurt
- C) Heathrow
- D) İstanbul
- E) Paris

2.

ÖĞRENME BİRİMİ

AVRUPA BİRLİĞİ ULAŞTIRMA POLİTİKALARI VE TÜRKİYE'NİN STRATEJİK KONUMU

KONULAR

- 2.1. AVRUPA BİRLİĞİ ULAŞTIRMA POLİTİKALARI
- 2.2. KÜRESEL İŞ BİRLİĞİ ÖRGÜTLERİ
- 2.3. ULUSLARARASI TAŞIMA KORİDORLARI

TEMEL KAVRAMLAR

- Avrupa Birliği
- Ulaştırma koridoru
- Enerji koridoru
- Ulaştırma politikası
- Stratejik konum
- Ulaşım ağı
- TEN-T
- TRACECA
- OBOR

NELER ÖĞRENECEKSİNİZ?

- Avrupa Birliği ulaştırma politikaları
- Küresel iş birliği örgütleri
- Uluslararası taşıma koridorları





HAZIRLIK ÇALIŞMALARI

1. Türkiye'nin Avrupa Birliği üyesi olması hâlinde bu ortaklığın ticari, ekonomik ve toplumsal yönden Birliğe ve Türkiye'ye kazanımları neler olurdu? Arkadaşlarınızla değerlendiriniz.
2. Küresel ticari faaliyetler (ihracat, ithalat, transit geçiş vb.) açısından Türkiye'deki lojistik altyapıları ve ulaşım ağlarını yeterli buluyor musunuz? Cevabınızı, nedenleriyle birlikte arkadaşlarınızla tartışınız.
3. Türkiye'nin sahip olduğu coğrafi konumu, ulaştırma açısından Türkiye'ye ne gibi faydalar sağlamaktadır? Örnek vererek açıklayınız.

2.1. AVRUPA BİRLİĞİ ULAŞTIRMA POLİTİKALARI

20. yüzyılda yaşanan Dünya Savaşları, Soğuk Savaş Dönemi ve küresel ekonomik krizler, Avrupa'nın bir dönüşüm ve yeniden yapılanma sürecine girmesine neden olmuştur. Avrupa'nın özellikle küresel ekonomik sistemde önemli güçlerden biri olarak kalması ve bu gücü pekiştirebilmesi, bölge içinde bütünleşmeye bağlı olduğundan "Avrupa Birliği" adında bir oluşum ortaya çıkmıştır. Avrupa Birliği, çok uluslu ve devletler arası bir oluşumdur. Birlik, tüm üye ülkeleri bağlayan standart bir hukuksal altyapı sistemi oluşturarak insan, eşya, hizmet ve sermayenin serbest dolaşımını sağlayan **ortak bir pazar** geliştirmiştir.

Avrupa Konseyi, AGİT, OECD, NATO gibi uluslararası oluşumlarda aktif olarak yer alan Türkiye'nin stratejik hedeflerinden biri de AB'ye üye olarak bu ortak pazarı güçlendirmektir. Türkiye, AB ile yoğun siyasi ilişkilere ve güçlü ekonomik ve ticari iş birliklerine sahiptir. Özellikle coğrafi yakınlıktan dolayı AB ülkeleri, Türkiye'nin dış ticaretinde önemli bir paya sahiptir.

Bu ortak pazarda serbest dolaşımın sağlanması, ekonomik etkinliğin artırılması gibi hedefler doğrultusunda ortak bir Ulaştırma Politikası geliştirilmiştir. **AB ulaştırma politikası**, 2009 yılında Lizbon Anlaşması ile düzenlenen Avrupa Birliği'nin İşleyişi Hakkında Anlaşma'nın 6. bölümünde ele alınmaktadır. Bu politika alanı, üye ve aday ülkeler arasındaki sınırların kaldırılmasına odaklanmıştır. Temel amaçları; ortak pazarın ulaşım altyapısının tamamlanması, kalkınmanın sürdürülebilir hâle getirilmesi, ulaşım ağlarının bütün bölgeyi kapsayacak şekilde genişletilmesi, ulaşımında güvenliğin artırılması ve uluslararası ticari ve ekonomik iş birliklerinin teşvik edilmesidir.

Türkiye, Avrupa ülkeleri ile yüzlerce yıldır iletişim hâlinindedir. Günümüzde Türkiye'nin ticarete en büyük partneri Avrupa Birliği olmuştur. Bunda en önemli unsur, komşuluk ilişkisidir. Türkiye'nin stratejik konumu, Avrupa Birliği ulaştırma politikalarını doğrudan etkilemiştir.

2.1.1. Türkiye'nin Stratejik Konumu

Türkiye, Asya ile Avrupa'nın kesiştiği noktada, Anadolu Yarımadası'nda ve Trakya'da yer almaktadır. Dünyanın doğal gaz ve petrol rezervlerinin önemli bir bölümüne sahip olan Orta Doğu ve Hazar Havzası ile önemli deniz ulaştırma yollarının kavşağında bulunan Akdeniz Havzası içindedir. Ayrıca Karadeniz Havzası, Boğazlar, Balkanlar, Kafkasya ve Orta Asya'nın oluşturduğu coğrafyanın da merkezindedir.

Türkiye, Asya ve Avrupa kıtalarında yer aldığından hem Asya hem de Avrupa ülkesidir. Aynı zamanda bünyesinde barındırdığı topluluklar bakımından Balkanlar, Kafkasya, Orta Doğu ülkeleri, Orta Asya Türk Devletleri ve Afrika ülkeleri ile bağları vardır. Geçmişte Orta Doğu,

Arap Yarımadası, Kuzey Kafkasya, Karadeniz'in kuzeyi, Anadolu, Kuzey Afrika, Balkanlar ve Orta Avrupa'da hâkimiyet kurması; günümüzde de bölgenin önemli bir ticaret ve enerji koridoru ülkesi olması, Türkiye'nin stratejik yönden gücünü ortaya koymaktadır (Harita 2.1).

Türkiye, Avrupa bölgesi ile Orta Asya, Orta Doğu, Kuzey Afrika, Kafkasya bölgeleri arasında köprü konumundadır. Bu konumun fiziki göstergesi taşımacılıkta ortaya çıkmaktadır. Türkiye'nin kıtalar arası bir kavşak, köprü ve geçiş ülkesi olması, Doğu ve Batı kültürleri arasında Türkiye'yi önemli hâle getirmektedir.



Harita 2.1: Türkiye'nin coğrafi konumu



SIRA SİZDE

Türkiye'nin coğrafi konumu, geçmişte olduğu gibi günümüzde de önemini korumaktadır. Türkiye'nin farklı bölgelere komşu olması, bu bölgeleri yakından tanımayı gerekli kılmaktadır.

- 1. Harita 2.2 üzerinde Avrupa Birliği, Orta Asya, Orta Doğu, Kuzey Afrika, Kafkasya bölgelerini daire içinde gösteriniz.**
- 2. Belirtilen bölge sayısı kadar çalışma grubu oluşturarak bu bölgelerin siyasi, sosyal ve ekonomik yapılarını ve Türkiye ile olan ekonomik, ticari ve lojistik ilişkilerini araştırınız.**
- 3. Elde ettiğiniz bilgilerle bir sunu hazırlayınız ve bunu sınıf ortamında arkadaşlarınızla paylaşınız.**



Harita 2.2: Dünya haritası



BİLGİ KUTUSU

Orta Doğu; Afrika ile Avrasya arasında Türkiye'nin komşu olduğu güney ve güneydoğudaki ülkeleri kapsayan kıtalar arası bir bölgedir.

2.1.2. Avrupa Birliği ve Ulaştırma Geçmişi

Avrupa Birliği'nin temelleri Almanya, Belçika, Fransa, Hollanda, İtalya ve Lüksemburg tarafından 1951 yılında, Avrupa Kömür ve Çelik Topluluğu'nu kuran Paris Anlaşması ile atılmıştır. Zamanla dünyanın en büyük ekonomik birliklerinden biri hâline gelen Avrupa Birliği, yüzlerce yıl süren savaş ve karışıklıklar sonucunda kurulmuştur. Avrupa devletlerinin siyasi ve askerî çatışmalarının ana kaynağı olan kömür ve çelik üretimindeki kararlarını bağımsız ve uluslar üstü bir kuruma devretme planı, Avrupa Birliği'ni ortaya çıkarmıştır. Savaş zamanlarında ortaya çıkan yıkımların aksine, bir sonraki dönemde oluşacak barış ortamlarının büyük bir ticari değere ulaşacağı öngörülmüştür. Ulaştırma alanında yaşanan gelişmelerin Avrupa coğrafyasına etkileri, küreselleşme öncesi yaşanan gelişmelerle doğrudan ilgilidir.

2.1.2.1. Küreselleşme Öncesi Gelişmeler (1850 Öncesi)

Avrupa coğrafyasında ulaştırma alanında göze çarpan hareketlerin ilki coğrafi keşifler ile başlamıştır. Coğrafi keşifler sonucu birbirini etkileyen olaylar zinciri, günümüz dünya ekonomisine yön vermiştir.

Avrupa, coğrafi keşifler ve sonrasında başlayan sömürgecilik nedeniyle 1600'lü yıllardan itibaren büyük bir ekonomik ilerleme yaşamış, sömürge topraklarından gelen zenginliklerin oluşturduğu refah ortamı, tüketim talebi ve sermaye birikimi Sanayi Devrimi'nin başlamasında önemli bir rol oynamıştır. James Watt'ın 1763'te buhar makinesini icat etmesi, Sanayi Devrimi'nin en önemli olaylarından biri olmuştur. Buhar makinesi, önce kömür madenlerinde ve tekstil atölyelerinde, sonrasında da ulaştırma alanında kullanılmış; buharlı trenler ve gemilerin kullanılması ile uzak coğrafyalara ulaşım, hem zaman olarak kısalmış hem de kolay hâle gelmiştir (Görsel 2.1).



Görsel 2.1: Buharlı lokomotif

Ham madde gereksinimi ve üretilen mallar için pazar ihtiyacının artması, sanayileşmiş ülkelerin geri kalmış ülkeleri ham madde ve pazar kaynağı olarak konumlandırmalarına neden oldu. Bunun yanında da Sanayi Devrimi'ni yapan Batı

ülkeleriyle dünyanın geri kalan ülkeleri arasında gelişmişlik ve teknoloji farkı ortaya çıktı. Batı, askerî ve ekonomik yönden daha üstün hâle geldi. Tren ve buharlı gemilerle ulaşımın kolaylaşması, sömürge topraklarının askerî ve siyasi kontrolünü kolaylaştırdı. Tüm bu sebepler, sömürgeciliğin yayılmasını hızlandırdı. Ham madde ve pazar arayışı, sanayileşen ülkeler arasında sömürgecilik yarışını doğurdu.

Ulaştırma alanındaki gelişmeler, 1800'lü yıllardan itibaren dünyada öne çıkmaya başladı. Sömürge topraklardaki ham maddeyi daha hızlı tedarik etme isteği, ülkeler arası ulaşım rekabetini başlattı. Avrupa ülkeleri baştan sona demir yolu ağlarıyla örüldü. Kıta Avrupa'sı ve Rusya, doğu-batı eksenli demir yolları ile donatıldı. Komşu ülkeler, yeni tanıştıkları demir yolu teknolojisini birlikte geliştirerek ülkeler arası demir yolu bağlantıları oluşturdu. Avrupa içerisinde demir yolu seferleri hızla artmaya başladı. Rusya, Trans Sibirya Demir Yolu ağı ile tüm Asya'yı Avrupa'ya bağladı. Günümüzde demir yolu güzergâhı ile Çin'den Avrupa'ya oluşturulan modern İpek Yolu'nun temelleri bu altyapı üstüne kuruludur.

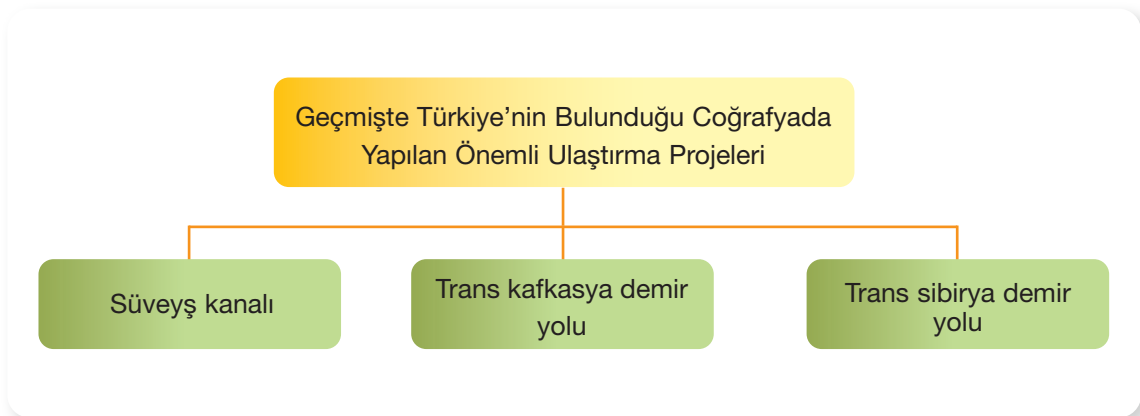
Demir yolu Kuzey Avrupa'dan Balkanlara, oradan da Osmanlı coğrafyasına ulaştı. Batı, Uzak Doğu ülkelerine kolay ulaşmak için komşusu konumunda olan Osmanlı coğrafyasında da lojistik yatırımlar gerçekleştirdi. Avrupa ülkeleri tarafından Süveyş Kanalı ile İskenderiye-Kahire Demir Yolu, İzmir-Aydın Demir Yolu, Anadolu Demir Yolları ve Bağdat Demir Yolu hatlarının yapımına başlandı. Sanayileşme sonucu, üretim öncesi ham madde ihtiyacı ile üretim sonrası pazar ihtiyacındaki rekabet demir yoluna yansdı.



BİLGİ KUTUSU

Bağdat Demir Yolu, Osmanlı İmparatorluğunda Konya'dan Bağdat'a ulaşmak üzere 1903 yılında yapımına başlanan 1597 km uzunluğundaki demir yolu hattıdır. Süveyş Kanalı'na alternatif taşımacılık hedefiyle Almanya'ya yaptırılan hat ile, Berlin'den demir yolu ile Bağdat'a ve son güzergâh olan Basra Körfezi'ne ulaşılması planlanmıştır.

Türkiye açısından geçmişte yapılan, günümüz küresel ulaştırma politikalarını etkileyen ticari ve askerî öneme sahip projeler yer almaktadır. Projelerin geçmişteki yapılış amacını ve faydalarını incelemek, günümüz makro ulaştırma politikalarını anlayabilmeyi kolaylaştırır. Bu projeler, Avrupa ülkelerinin geçmişinde önemli yer tuttuğu gibi yakın zamana kadar Türkiye'nin toprağı olan coğrafyalarda gerçekleşmiştir. Bu yüzden ulaştırma stratejilerini anlamak ve Avrupa ülkeleri tarafından Türkiye coğrafyasında yapılan projeleri incelemek geleceği öngörebilmek adına önem taşımaktadır (Şema 2.1).



Şema 2.1: Geçmişte Türkiye'nin bulunduğu coğrafyada yapılan önemli ulaştırma projeleri

2.1.2.2. Süveyş Kanalı

Süveyş Kanalı, yapımı 1869 yılında tamamlanan, Akdeniz ile Kızıldeniz'i birbirine bağlamak için yapılan yapay su yoludur. Kanal'ın açılmasıyla Akdeniz'den Afrika'nın en uç noktası olan Ümit Burnu'na dolaşma zorunluluğu ortadan kalkmıştır (Harita 2.3).



Harita 2.3: Süveyş Kanalı güzergâhı

Süveyş Kanalı açılmadan önce ortaya çıkan lojistik ihtiyacı, Süveyş Kanalı'nın açılma sürecini hızlandırmıştır. 1830'lu yıllardan itibaren Sanayi Devrimi'ni tamamlayan İngiltere, Napolyon Savaşları sonucu Avrupa'da rakipsiz duruma gelmiş, ekonomik anlamda Avrupa'ya üretim fazlası mallarını satmaya başlamıştır. Kara Avrupa'sı, İngiliz mallarının sınırları içinde dolaşmasından rahatsız olmuş ve bunu yasaklamıştır. İngilizler bu gelişme üzerine dış pazarlara yönelmiş, tüketim fazlası ürünleri için yeni pazarları uzak kıtalarda aramıştır.

Buharlı gemilerle uzaklara gitmek, ilk zamanlar yeterli görünse de sanayi

devrimleri ile ortaya çıkan mal hareketi karşısında mevcut teknoloji yetersiz kalmıştır. Çok fazla yakıt ve su kullanan buharlı gemiler, kârlı olmadıklarından taşımacılıkta kullanılmamakta, bir geminin Londra-Hindistan arası yaptığı sefer iki yılı bulmaktaydı. Bu sebeple Akdeniz'den Hint Okyanusu'na mesafeyi kısaltmak için en elverişli yol, Osmanlı coğrafyasında yer alan Mısır güzergâhı olmuştur.

Akdeniz'den Mısır'a gelen mallar, 24 saatte Süveyş'ten Kahire'ye taşınmaktaydı. Yol, düzensiz ve oldukça kötü olduğundan taşımacılık hayvanlarla yapılıyordu. İklim koşulları yolculuğu olumsuz etkilediği gibi yol, yolcular için çok pahalı ve zordu. Bu yüzden Akdeniz'deki İskenderiye Limanı'ndan Süveyş'e demir yolu yapıldı. Kombine taşımacılık için iyi bir örnek olarak hayata geçirilen bu yatırım ile Batı'dan gelen mallar İskenderiye'ye indiriliyor, demir yolu ile Süveyş'e ve Kızıldeniz'e ulaşıyordu. Buradan da gemilere yüklenip yine deniz yolu ile Hindistan'a, Uzak Doğu'ya götürülüyordu. Demir yolu, Hindistan'da çok fazla askeri bulunan İngiltere için büyük önem taşıdığından Kızıldeniz'i Akdeniz'e bağlayan İskenderiye-Süveyş arası bir demir yolu yapımı planlanmıştır.

Diğer taraftan Fransızlar, aynı tarihlerde Süveyş'e kanal açma teşebbüslerinde bulunmuş ve bunda başarılı olmuştur. Lojistik alanında propaganda örnekleri yaşanmış; İngilizler, Süveyş Kanalı projesini eleştirmiş ve basında Süveyş Kanalı yerine demir yolunu öneren yazılar yazmışlardır. İngiltere, bu kanal ile kendi varlığını ve menfaatlerini riske atacak bir devlete karşı durmuştur.

Osmanlı Devleti'nin denge politikası, Süveyş Kanalı ve bölgede yapılmak istenen demir yolu projeleri ile kendisini göstermiştir.



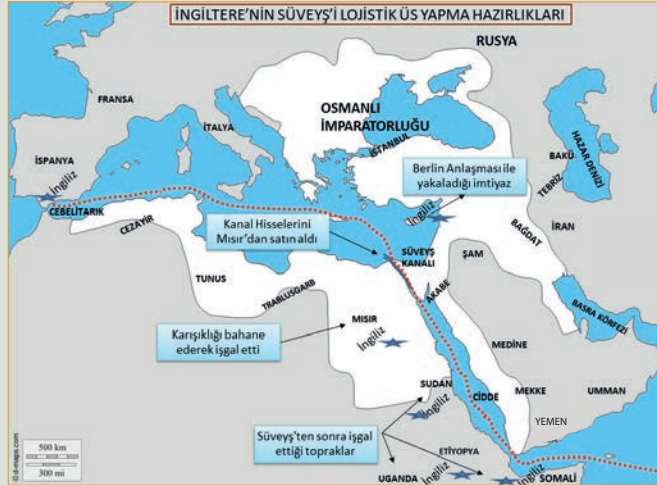
Barışçıl Sızma Politikası Örneği ve İngiltere'nin Süveyş Kanalı'na Sahip Olması

Barışçıl sızma politikası, günümüzde bir ülkenin lojistik ya da altyapı bahanesi ile bir ülkeye nüfuz etmesi anlamında kullanılmaktadır. İlk örnekleri, Süveyş Kanalı gibi zamanın büyük lojistik projelerinde kendini göstermiştir.

Süveyş Kanalı'nda söz ve nüfuz sahibi olmak isteyen İngilizler, kanala hâkim olmak için sürekli fırsat kollamışlardır. İlk fırsat, 1877'de Mısır'ın iflas etmesiyle ortaya çıkmıştır. Mısır yönetimi kanalın hisselerini satışa çıkarmış; kendilerinden başka alıcı olmayacağını zanneden Fransızlar, fiyatların düşmesi için beklerken İngilizler Mısır'ın elindeki tüm hisseleri yüz milyon frank karşılığında satın alarak kanal şirketinin en büyük ortağı olmuştur.

Aynı tarihlerde İngiltere, 93 Harbi sonucu Osmanlı Devleti'nin yanında gözükmeye karşılığında Süveyş'in korunmasında büyük öneme sahip olan Kıbrıs'ı 1878 yılında geçici olarak işgal etti. Yine aynı dönemde Trans Kafkasya politikasını izleyerek Bakü-Batum-Tiflis-Poti Kafkasya Petrol-Demir Yolu ile Karadeniz-Hazar Denizi ticaretine ortak oldu. İngiltere için farklı iki coğrafyada Süveyş ile Hindistan-Akdeniz-Avrupa ticareti; Trans Kafkasya Demir Yolları ile Hazar-Karadeniz-Akdeniz ticaretinin önü açıldı.

İngiltere 1882 senesinde planının son hamlesini gerçekleştirdi. Nasıl meydana geldiği tam olarak aydınlatılmayan bir olay sonucu 50 kadar Avrupalı vatandaş, Mısır'da katledilince İngiltere bunu bahane ederek Mısır'ı da işgal etti. İngilizler, hem Mısır'da hem de Süveyş'te hâkimiyeti sağlamış oldu. Uluslararası tepkinin azaltılması için Kraliçe tarafından yapılan açıklamayla Kanal'dan geçişlere hiçbir şekilde müdahale edilmeyeceği ifade edildi. Kıbrıs'a yerleşerek Kanal'ın Akdeniz güvenliğini sağlayan İngiltere, kısa bir süre sonra Somali, Sudan ve Uganda'yı da işgal ederek Süveyş Yolu'nun batı ve güney yakasını da kendisi için güvenli hâle getirmiştir (Harita 2.4).



Harita 2.4: İngiltere'nin Süveyş ulaştırma güzergâhına hâkim olma çabası

Dünya Savaşlarında Süveyş Kanalı

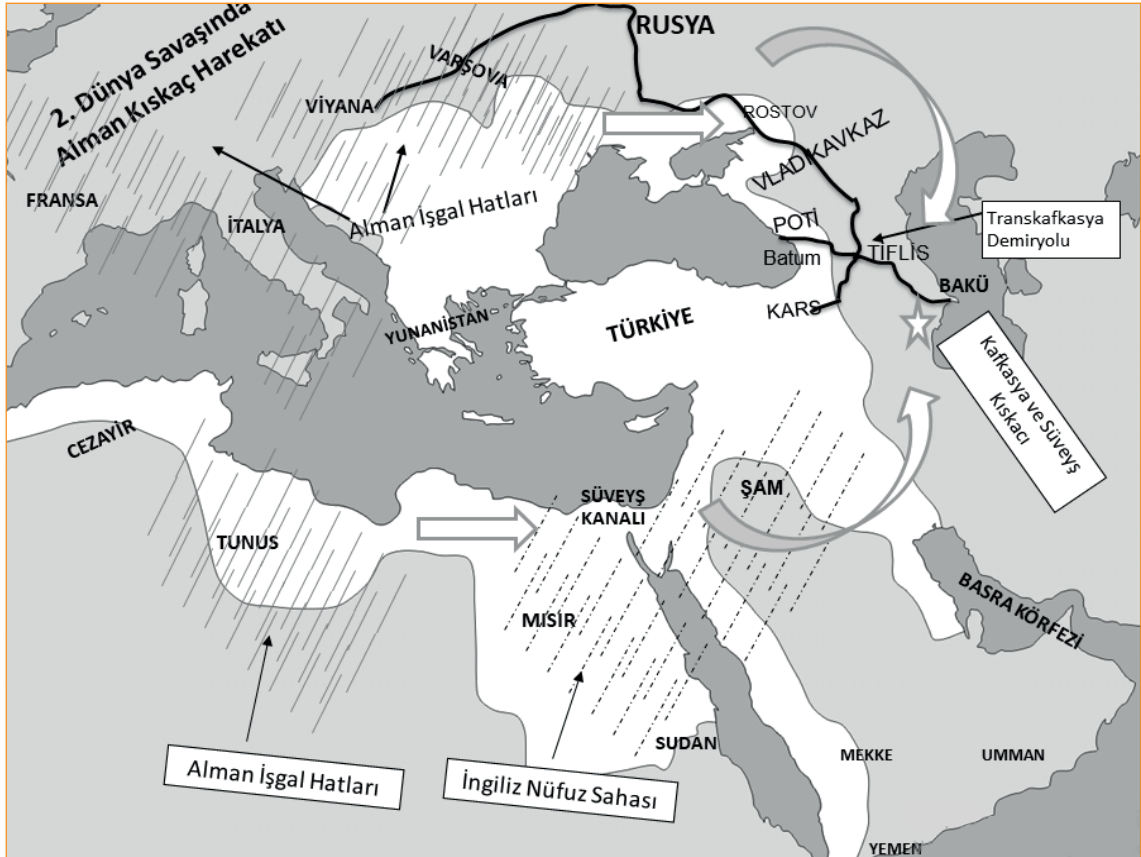
Süveyş, 1. ve 2. Dünya Savaşları'nda İngiltere'nin ticari ve askerî üssü olarak kullanılmıştır. İngilizler, 1. Dünya Savaşı'nda Çanakkale cephesine Süveyş'ten asker sevk etmiş, lojistik desteğini Uzak Doğu'da Kanal vasıtasıyla gerçekleştirmişlerdir.

Kanal cepheleri, 1. Dünya Savaşı'nda stratejik anlamda İngilizlere karşı açılmış fakat başarısızlıkla sonuçlanmıştır. Başarısızlıkla sonuçlanan Kanal Harekâtları, istenen sonuca ulaştırmasa da Osmanlı Devleti'ne askerî anlamda büyük katkılar sağlamıştır.

1. Kanal Harekâtı öncesi çöle demir yolu ve telgraf hatları kurulması, ambarlar yapılması, su yolları açılması gibi büyük lojistik hazırlıklar yapıldı. Savaş öncesi büyük lojistik hazırlığa girilmesi, kaygıya kapılan İngilizlerin burada büyük miktarlarda askerî yığınak yapmalarına neden oldu.

Osmanlı idarecileri tarafından şeklen yapılan Kanal Harekâtı, sürekli lojistik damarlarının kesileceği endişesi taşıyan İngilizlerin büyük bir askerî gücü ve askerî malzemeyi Süveyş'te bekletmesine neden oldu. Osmanlı Devleti, Suriye, Sina ve Filistin cephelerinde yapılan savaşları kazanmayı ümit ediyordu. Gelibolu cephesinden çekilmek zorunda kalan İngilizler, Çanakkale'deki birliklerinin bir kısmını Filistin cephesine nakletti ve bazı isyancı Arapların da etkisiyle Osmanlı ordusu Suriye'ye kadar geri çekilmek zorunda kaldı.

Süveyş Kanalı 2. Dünya Savaşı'nda da önemini korudu. Rusya'ya savaş açan Almanya, Moskova'da durdurulunca asıl darbeyi vurmak amacıyla Güney Kafkasya'ya yöneldi. Rusya'daki ordu, Kafkasya'daki en önemli petrol yataklarına ulaşacak; diğer taraftan Mısır'a ilerleyecek Süveyş Ordusu ile İran'da buluşarak Rusya'yı Türkiye'nin arkasından kuşatacaktı (Harita 2.5). Alman orduları, Süveyş Kanalı'nda İngilizleri yok edecek; tüm lojistik güzergâhı kilitlenen İngilizleri de kayıtsız şartsız barışa zorlayacaktı.



Harita 2.5: 2. Dünya Savaşı'nda Süveyş güzergâhı

Ancak Süveyş ve Kafkasya’da hedeflenen gerçekleşmedi, petrol ve diğer lojistik tedarik kaynakları kesilemedi. Alman komutanlar, lojistik yetersizliği şöyle özetlemiştir: “Önümde düşman var ama ardımda erzak yok.”

Süveyş cephesinde süngü savaşları yaşandı ancak savaşın galibi, 1. Dünya Savaşı’nda olduğu gibi iyi bir sevkiyat ile savaşa hazırlanan İngiltere oldu. İngiltere, Güney Afrika’dan, Avustralya’dan, Yeni Zelanda’dan, Hindistan’dan yaptığı asker sevkiyatları ile Almanlar karşısında sayıca üstün duruma geçmiştir.

Süveyş Kanalı günümüzde de önemini korumaktadır. Kanal, Mısır’ın bağımsızlığını kazanması ile bu devletin kontrolüne geçmiştir. Uluslararası ticarete en önemli deniz kavşakları arasında yer alan Kanal, Çin tarafından ilan edilen yeni İpek Yolu güzergâhında da ana deniz yolu güzergâhını oluşturmaktadır.



SIRA SİZDE

2021 yılında çok büyük bir konteyner gemisi, kum fırtınası ve kötü hava koşulları nedeniyle görüş mesafesinin düşmesi sonucu Süveyş Kanalı’nda kıyıya çarptı (Görsel 2.2).



Görsel 2.2: Gemi kazası (2021, Süveyş Kanalı)

Kanal, geminin dar alanda sıkışarak ulaşımı engellemesi sonucu 6 gün kapalı kaldı. Kanalın iki yakasında da uzun gemi kuyrukları oluştu. Deniz trafiğinin durması ham petrol ve LNG sevkiyatını aksattı. Mısır yönetimi ve gemi firmasıyla uzun süre görüşmeler yapılarak tazminat sorunu çözüldü. Yaşanan bu olay, kanala alternatif taşıma güzergâhı oluşturma fikirlerini yeniden gündeme getirdi.

Sınıfta, iki farklı çalışma grubu oluşturarak Panama ve Süveyş Kanalları’nda taşımanın durmasına yol açabilecek olaylara karşı alternatif taşıma güzergâhları oluşturunuz. Oluşturduğunuz güzergâhların Türkiye için olumlu ve olumsuz etkilerini tartışınız.

2.1.2.3. Trans Kafkasya Demir Yolu

Kafkasya, Karadeniz ve Hazar Denizi arasında yer alan, Avrupa ve Asya sınırındaki bölgedir (Harita 2.6). Kafkas sıradağlarında, Avrupa'nın en yüksek dağı olan ve Kafkas halklarının sözlü edebiyatında önemli yeri bulunan Elbrus Dağı bulunmaktadır.



Harita 2.6: Kafkasya bölgesi

Bölgeye ait ulaştırma stratejileri incelenirken bu incelemelerin, günümüz ulaştırma politikalarına ve uluslararası ilişkilere ışık tuttuğu görülecektir. Trans Kafkasya Demir Yolu ve Rusya Demir Yolları'nı etkileyen tarihî olay Kırım Savaşı'dır. Bu savaşta Osmanlı Devleti, yanına tüm Avrupa devletlerini de alarak Karadeniz, Akdeniz ve Orta Doğu'da güçlenmemesi için Rusya ile savaşmıştır. Savaş sonunda Ruslar yenilmiş; Osmanlı, Avrupa Devleti olarak sayılmıştır. Zaten bozuk olan Osmanlı ekonomisi, savaşın da etkisiyle iyice bozulmuş; borçlar bile ödenemez hâle gelmiştir.

Rusya ve bölge demir yolları açısından bu savaş milat olmuştur. Geniş bir coğrafyaya sahip olan Rusya, Balkanlarda ve Kırım'da demir yolu eksikliği nedeniyle düzenli olarak insan ve cephane sevkiyatı yapamamıştır. Rusya birçok alanda geri kalmışlığın eksikliğini Kırım Savaşı'ndan sonra reformlar yaparak gidermeye çalışmış; özellikle ulaşım konusu, savaş esnasında asker ve malzeme sevkiyatını sekteye uğrattığından halledilmesi gereken önemli sorun olmuştur.

Rusya, Kırım Savaşı'ndan Osmanlı Devleti ile yaptığı 93 Harbi'ne kadar kısa zamanda ülkeye birçok demir yolu yatırımı yapmış, sonradan yapacağı savaşlar için lojistik altyapısını tamamlama yoluna gitmiştir.

Kırım Savaşı'ndan önce Rusya'da çok az demir yolu varken 1875'te demir yolu Kırım'a kadar bağlanmış, demir yolu altyapısı Karadeniz ile entegre edilmiştir. Rusya, Kafkasya bölgesinde demir yolu yatırımları gerçekleştirmiş, 1871'de Gürcistan'daki Poti Limanı'na demir yolu ile bağlantı sağlamıştır. Daha sonra Tiflis, Bakü hatları ile Hazar Denizi-Karadeniz Demir Yolu altyapısını

kurmuştur. Ukrayna'nın verimli toprakları ile Don bölgesi kömür yataklarını Kozlov Limanı'na ulaştırmıştır. Bu dönemde Rus askerinin Karadeniz kıyılarına ve Kafkaslara rahatlıkla ulaşımını sağlayacak yaklaşık 18.000 km'lik demir yolu altyapı yatırımı ülkeye kazandırılmıştır.

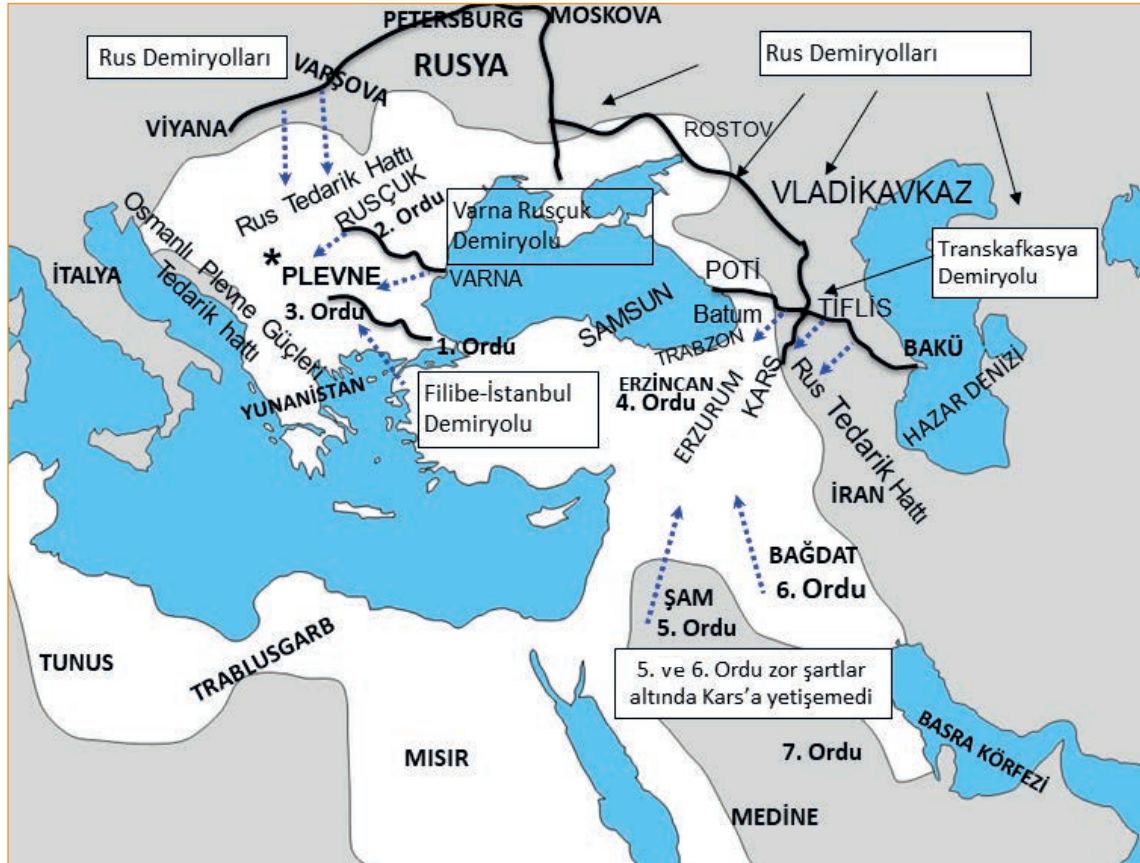
Günümüz Hazar-Karadeniz taşımacılığı bu dönemde başlamış, Hazar Denizi'nden çıkarılan enerji kaynakları demir yolu ile Karadeniz'e nakledilmiş, buradan da dünyaya ulaştırılmıştır. Demir yolu Batum'a geldikten sonra şehirde hareketlilik başlamış; Bakü-Tiflis güzergâhıyla Batum'a petrol sevkiyatının gerçekleşmesi, şehri geliştirmiştir.

Trans Kafkasya'nın Türkiye'ye Etkisi

Rusya, 19. yüzyılda demir yollarını Kafkasya'da Osmanlı sınırına kadar ulaştırmıştır. Bu sayede 1877-1878 Osmanlı Rus Savaşı'nda askerî birliklerini demir yolu ile savaş hattına nakletme kolaylığı sağlamıştır.

Rusya, Doğu cephesinde büyük başarı yakalayarak hızlı bir sevkiyat ile Kars'ı işgal etmiştir. Bu işgalde, Trans Kafkasya Demir Yolu ile hızlı sevkiyat yapılmasının önemli rolü olmuştur. Osmanlı Devleti, zor coğrafi şartlar altında sevkiyat başarısızlıkları sonucu Rus güçlerini Erzurum hattında karşılamak zorunda kalmıştır. Savaştan sonra işgal edilen Batum, Tiflis, Kars, Ardahan şehirleri Rusya tarafından demir yolu döşenerek Trans Kafkasya demir yoluna bağlanmıştır.

Lojistiğin ülke savunmasındaki öneminin anlaşılması, 19. yüzyıla dayanmaktadır (Harita 2.7).



Harita 2.7: 1877-1878 Osmanlı-Rus Savaşı sırasında ülkelerin lojistik sevkiyatları

1877-78 Osmanlı-Rus Savaşı'nda Şam ve Bağdat'tan çıkan Osmanlı orduları Kars'a varmak için yürümek zorunda kalmış; yavaş sevkiyat sonucu şehir, düşman eline geçmiştir. Bu savaşta demir yolunun kullanılması, asker ve mühimmat tedarikinin hızlı bir şekilde gerçekleştirilmesini sağladığından savaşın kaderini de etkilemiştir.

Ruslar aynı başarıyı Batı Cephesi'nde de sağlamış, Rumeli topraklarına kadar döşedikleri demir yolu sayesinde Tuna Nehri'ni aşarak Balkanlar'ı ele geçirmiş ve İstanbul'a kadar ulaşmıştır. Osmanlı Devleti'nin Batı Cephesi'nde başarı sağladığı Plevne Müdafaası'nda da kendi yaptığı demir yolları etkili olmuştur.



Harita 2.8: Berlin-Bağdat Demiryolu

Osmanlı Devleti, demir yolunun önemini 93 Harbi (1877-1878 Osmanlı-Rus Harbi) ile fark etmiş; ülkeyi demir yolu ile donatma fikrine bu savaş sonunda karar vermiştir. Özellikle Rus tehdidine karşı Doğu bölgesine ve Karadeniz'e demir yolu altyapısı kurmayı planlamıştır (Harita 2.8).

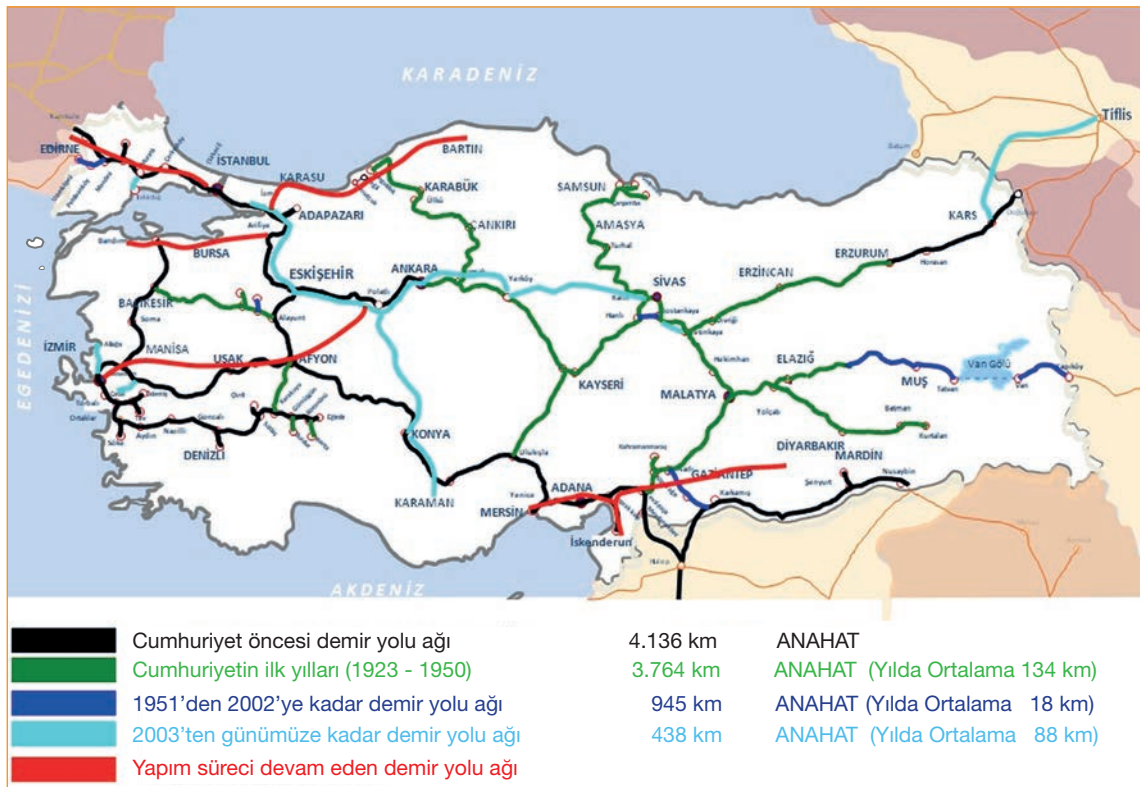
93 Harbi'nden sonra Bağdat Demir Yolu hattı planlanırken demir yolunun ilk başlarda Ankara-Sivas-Diyarbakır üzerinden Bağdat'a ulaştırılması düşünülmüştür. Rusya'nın şiddetle karşı çıkması, şantaj ve tehdidi sonucu Berlin-Bağdat Demir Yolu güzergâhı, Konya-Adana üzerinden devam ettirilmiştir. Rusya, 93 Harbi'ndeki lojistik üstünlüğünü elinde tutmak için Osmanlı'nın demir yolu altyapısı kurarak kendisine karşı hazırlanmasını istememiştir. Rusya, Berlin-Bağdat Demir Yolu'nun Erzurum'a, oradan da bağlantı kolları ile Trabzon'a ulaşarak olası Alman-Osmanlı gücünün Karadeniz'e veya Hazar Denizi'ne hızla sevk edilmesinin önüne geçmeyi düşünmüştür.

Rusya, ele geçirdiği Kars-Tiflis-Batum boyunca da demir yolu hattı döşeyerek lojistik hazırlığını yapmıştır. 1913'te Rusların işgal altında bulundurduğu Kars'a demir yolu yapmaları, büyük savaş için nasıl bir lojistik hazırlık içinde olduklarını göstermektedir.

Demir Yolu Altyapı Eksikliğinin Türkiye Cumhuriyeti'ne Etkisi

Cumhuriyet'in ilk yıllarında demir yollarının yapımında öncelik, Osmanlı Devleti zamanında başlatılan ancak bitirilemeyen yerlere verilmiştir. Ankara'nın doğusunda demir yollarının bulunmayışı, I. Dünya Savaşı sırasında olduğu gibi Millî Mücadele Dönemi'nde de büyük bir eksiklik olarak kendini hissettirmiş, demir yollarının büyük bir bölümü I. Dünya Savaşı sonunda elden çıkmış, Anadolu'da kalan kısmı ise savaş yıllarında oldukça yıpranmıştır.

Cumhuriyetin ilk yıllarında başkent Ankara'nın ülkenin büyük bir bölümü ile demir yolu bağlantısının bulunmaması devlet otoritesinin tesisini güçleştirmişti. Devlet, doğudaki illerde meydana gelen isyan ve ayaklanmaları bölgeye kısa sürede ulaşılamadığı için bastırmakta zorlanmıştı. Türkiye Cumhuriyeti'nin kurulmasından kısa bir süre sonra ortaya çıkan Şeyh Said Ayaklanması'nda, Fransızların kontrolünde bulunan Bağdat Demir yolu, ancak bu devletin izni alınarak kullanılabilmişti. Oysaki demir yolunun doğu illerine ulaşmasıyla bu tür olaylar büyümeden önlenilecekti. Kurtuluş Savaşı boyunca ve Cumhuriyet'in ilk yıllarında demir yollarının önemi anlaşılmış ve bu ulaşım türünü Doğu bölgeleri ile buluşturma gerekliliği ortaya çıkmıştır. Cumhuriyetin ilk yıllarında da demir yolu yapımı ülke savunması açısından bir zorunluluk olarak görülmüş, yapılacak hatların güzergâhlarını belirlemede bu esas dikkate alınmıştır (Harita 2.9).



Harita 2.9: Türkiye'de demir yollarının gelişimi

Ülkenin doğusunu demir yolu ile buluşturmak başta Mustafa Kemal Atatürk olmak üzere dönemin bütün idarecilerinin en büyük ideali olmuştur. Nitekim Gazi Mustafa Kemal, 30 Eylül 1924'te Erzurum ziyaretinde bu arzusunu şöyle dile getirmiştir: "Bu defa Erzurum'a gelirken ayrı ayrı bölgelerden geçtim. Memleketin doğusu ile batısı ve merkezi arasındaki bağlantı, Cumhuriyet idaresinin kâfi göremeyeceği bir derecededir. Bunun için Doğu'yu, diğer vatan parçalarına bağlayacak bir demir yolunun buraya kadar uzatılmasını Türkiye Cumhuriyeti için hayati bir mesele sayıyorum."

Cumhuriyet dönemi ulaştırma stratejileri, Karadeniz ve Doğu Anadolu'yu demir yolu ile entegre etmek, ülke savunmasını lojistik bağlamda garanti altına almak üzerine kurgulanmıştır.

2.1.2.4. Trans Sibiryâ Demir Yolu

Trans Sibiryâ Demir Yolu, Moskova'dan Vladivostok'a uzanan ve 9.289 km'lik uzunluğuyla Moskova'yı Uzak Doğu Rusya'ya bağlayan dünyanın en uzun demir yoludur. Bağlantı hatlarıyla Rusya'yı Moğolistan, Çin ve Kuzey Kore'ye de bağlar (Harita 2.10).



Harita 2.10: Trans Sibiryâ Demir Yolu

Rus Çarı 3. Aleksandr'ın onayı ile Trans Sibiryâ Demir Yolu'nun yapımına başlanmış, 29 Ekim 1905'te dünyanın en uzun lojistik altyapısı tamamlanmıştır. Bu sayede yolcular, ilk defa demir yolu ile Atlantik Okyanusu'ndan (Batı Avrupa'dan) Pasifik Okyanusu'na (Vladivostok Limanı) taşınmıştır.

Trans Sibiryâ Demir Yolu, geçtiği bütün bölgelerin kaderini değiştirmiş, demir yolu hattının geçtiği şehirlerde yoğun bir endüstrileşme yaşanmıştır. Rusya ve Sibiryâ arasında kuvvetli ve sürekli bir bağ kurulmuş, mesafeler kısalmış, Sibiryâ insanlar için daha cazip bir yer hâline gelmiş ve bölgedeki nüfus artmıştır.

1906-1914 yılları arasında Rusya ve Ukrayna'nın batı bölgelerinden yaklaşık 5,2 milyon köylü, doğu bölgelere göç ettirilmiş ve bunlardan 4 milyonu kalıcı olarak Sibiryâ'ya yerleşmiştir. Hükûmet, göçü cazip kılmak için bedava toprak dağıtmış ve vergi kolaylıkları sağlamıştır. Sibiryâ Demir Yolu'nun açılmasından sonra bölgede nüfus yoğunluğu ve ekonomik faaliyet artmıştır. Rusya, en batısı ve en doğusu arasındaki kaynak dağılımını dengeli hâle getirerek ülkenin en uzak coğrafyasındaki doğal kaynakların bile kullanılmasına imkân sağlamıştır.

Demir yolunun hizmete girmesinden sonra 5 yıl içerisinde Vladivostok Limanı'nda kargo cirosu 30 kat artmış; liman, demir yolunun çıkış kapısı olmuştur. Trans-Sibiryâ Demir Yolu, Rusya'nın uçsuz bucaksız toprakları arasında önemli bir ticaret ve lojistik hattı olmuştur. Uzak Sibiryâ bölgesindeki tahılın sevk edilmesi, ayrıca yer altı kaynaklarının ucuz, ekonomik ve güvenli bir şekilde taşınması önem kazanmış; Hristiyanlığın Asya'ya yayılması amaçlanmıştır.

Trans Sibiryaya Demir Yolu ile bölge Moskova'ya doğrudan bağlanmış, 1. ve 2. Dünya Savaşları'nda demir yolu altyapısı oldukça işe yaramıştır. 1917 Rus Devrimi'nde demir yolu ortaya çıkan iç savaş sırasında iktidarın güçlendirilmesi için de kullanılmıştır. 1917'de Rus Devrimi'ne katkıda bulunan Trans Sibiryaya Demir Yolu, doğuya doğru göçü arttırmış; kömür, kereste ve başka ham maddelerin Sibiryadan Rusya'nın büyük şehirlerine nakledilmesini sağlamıştır.

2. Dünya Savaşı'nda Alman saldırısı karşısında soğuklara karşı dayanıklı Kazak tümenleri, Trans Sibiryaya Demir Yolu ile Moskova'ya sevk edilmiştir. Savaş sırasında Alman işgaline uğrayan Batı Rus toprakları, hızlıca boşaltılarak fabrikalar demir yolu ile Sibiryaya nakledilmiş; Rusya, ağır sanayisini işgalden kurtararak geri cepheye çekmiştir.

Yeni İpek Yolu ve Türkiye'ye Etkisi

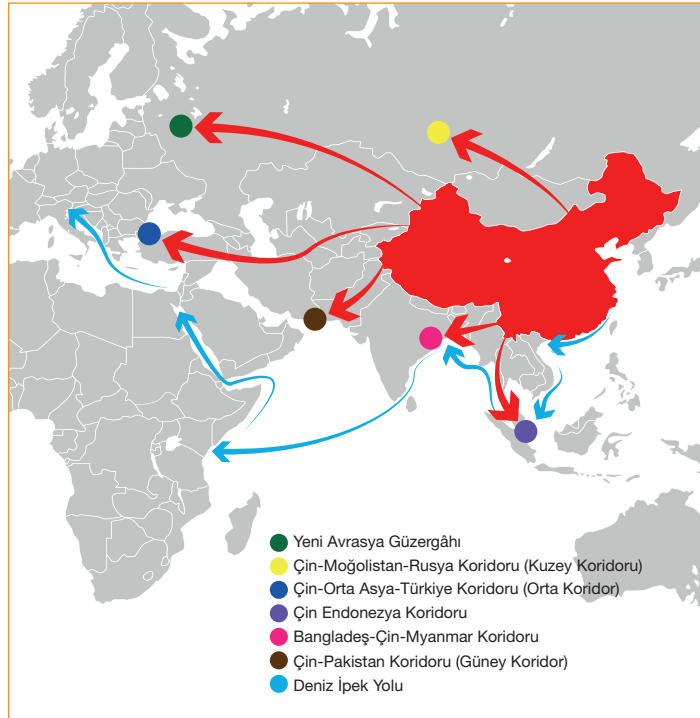
Kuşak Yol Girişimi [OBOR-One Belt One Road (van belt van rod)], 2013 yılında Çin tarafından ilan edilmiş, bununla eski İpek Yolu'nun canlandırılması ve Doğu-Batı arasında alternatif taşımacılık sisteminin kurulması hedeflenmiştir. OBOR girişiminin temel amacı, Asya-Avrupa hattındaki önemli ekonomiler arasında bir ulaştırma altyapısı, ticaret ve yatırım bağlantısı kurmaktır.

Trans Sibiryaya ve Trans Kafkasya Demir Yolu projelerinin günümüz ticaretinde önemi, yeni İpek Yolu projeleri ile daha da artmıştır. Yüz seneden fazla kullanılan Rusya'nın demir yolları, günümüzde dünyanın en büyük lojistik projelerinden olan İpek Yolu'nun bir parçası olarak hizmet vermektedir.

Aynı zamanda altyapısı en hazır demir yolu sistemi olması, bu demir yollarını diğer alternatif güzergâhlar arasında önemli hâle getirmektedir.

Günümüzde Çin ve Avrupa arasındaki demir yolu konteyner trafiğinin yaklaşık %77'si Kuzey Koridoru'nda (Çin, Kazakistan, Rusya, Beyaz Rusya ve Avrupa Birliği güzergâhi) gerçekleşmiştir. Son yıllarda Türkiye'den geçen Orta Koridor alternatif olarak gelişmeye ve giderek daha fazla küresel lojistik şirketlerin ilgi alanına girmeye başlamıştır.

Türkiye doğu-batı ekseninde artan ticaret hacimleri ile ilan edilen Yeni İpek Yolu içinde kendine ticari ve stratejik fayda sağlayacak Orta Koridor güzergâhi için çalışmalar yapmaktadır (Harita 2.11).



Harita 2.11: Orta Koridor güzergâhi

Türkiye son yıllarda Edirne'den Kars'a demir yolu ağı kurmaya çalışmaktadır. 2018 yılında açılan Kars-Tiflis-Bakü Hızlı Demir Yolu hattı, Çin'den Londra'ya Demir İpek Yolu'nda önemli bir güzergâh oluşturmuştur. Buna rağmen yüz sene önce altyapısı tamamlanan Poti Liman bağlantılı Trans Kafkasya ve daha yukarıdaki Trans Sibiryaya Demir Yolu, bu yatırımlar karşısında önemli rakip güzergâhlardır.

2.1.3. Avrupa Birliği Beyaz Kitap

Beyaz Kitap, bir çeşit yönerge'dir. Devletler tarafından resmî olarak yayımlanır. Son zamanlarda iş dünyasında da müşterileri eğitmek, piyasa eğilimlerini belirtmek ya da alış kararlarına yardımcı olmak için de kullanılmaya başlanmıştır.

Avrupa Komisyonu tarafından 2001 yılında yayımlanan Beyaz Kitap'ta ana hedef; **Ortak Ulaştırma Politikası** oluşturma olarak belirtilmiş, ulaşımı sürdürülebilir kalkınmaya uygun hâle getirme amaçlanmıştır. Kitapta hava kirliliği ve karbondioksit emisyonunun yol açtığı iklim değişikliğinin önlenmesi, kaynakların güvenliği ve gürültü kirliliğini önlemeye yönelik yaptırımların artırılması gibi konular diğer önemli başlıklar olarak yer almıştır. Beyaz Kitap ile AB'nin 2050 yılı ulaşım vizyonu belirlenmiştir (Tablo 2.1).

Tablo 2.1: AB'nin 2050 Yılı Ulaştırma Vizyonu

Şehir içi ulaşımda 2030 yılına kadar "geleneksel yakıt tüketimli" otomobil kullanımını yarıya indirmek, bu araçların şehirlerde kullanımını 2050 yılına kadar aşamalı olarak sona erdirmek, 2030 yılına kadar önemli şehir merkezlerinde karbondioksitsiz şehir içi lojistiği sağlamak

2050 yılı itibarıyla hava yollarında düşük karbonlu sürdürülebilir yakıt kullanımını %40'a çıkarmak, yine 2050 yılına kadar gemi yakıtlarından çıkan karbondioksit emisyonlarını %40 (mümkünse %50) oranında azaltmak

Daha fazla enerji tasarrufu sağlayan modların kullanımı da dâhil olmak üzere multimodal lojistik zincirlerinin performansını uygun duruma getirmek

Verimli ve yeşil taşıma koridorları sayesinde 300 km'nin üstündeki kara yolu taşımacılığının 2030 itibarıyla %30'unu, 2050 yılı itibarıyla da %50'sini demir yolu veya deniz yoluna kaydırmak

2050 yılına kadar Avrupa yüksek hızlı demir yolu ağını tamamlamak

2030 yılına kadar mevcut yüksek hızlı demir yolu ağının uzunluğunu üç katına çıkarmak ve tüm üye ülkelerde yoğun bir demir yolu ağı oluşturmak

2050 yılında orta mesafeli yolcu taşımacılığının çoğunluğunu demir yolu ile sağlamak

2030 yılına kadar tam fonksiyonel ve AB çapında multimodal TEN-T 'çekirdek ağı', 2050 yılına kadar da yüksek kalitede ve kapasitede bir ağ ile bunlara ilişkin bilgi hizmetleri geliştirmek

2050 yılı itibarıyla tüm çekirdek ağ havalimanlarının tercihen yüksek hızlı demir yollarına, tüm çekirdek deniz limanlarının da yeterli şekilde demir yoluna ve mümkün olan yerlerde de iç su yolu sistemlerine bağlanmasını sağlamak

2050 itibarıyla kara yolu taşımacılığına bağlı ölümleri sifıra yakın bir seviyeye çekmek

AB'yi tüm taşıma modlarındaki güvenlik açısından dünya lideri konumuna getirmek

2.2. KÜRESEL İŞ BİRLİĞİ ÖRGÜTLERİ

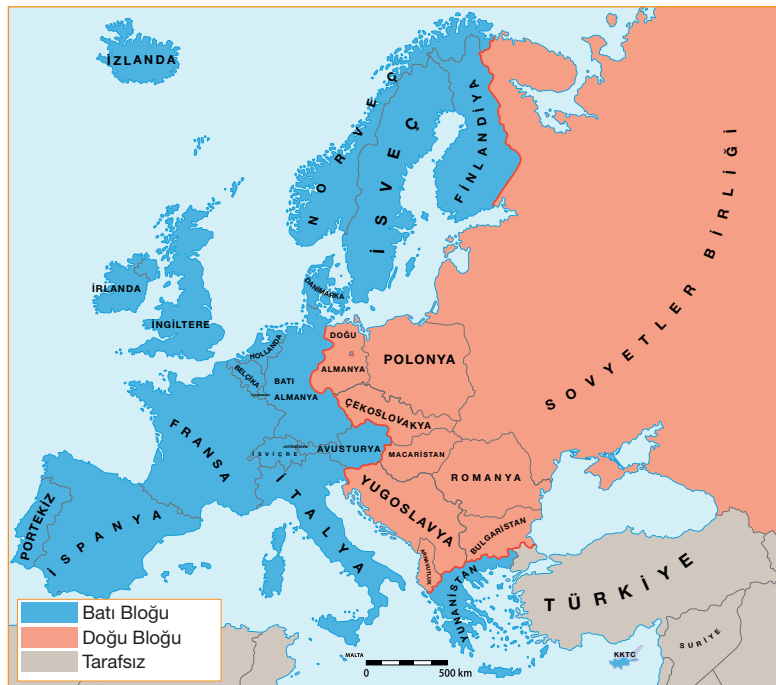
1. Dünya Savaşı'ndan itibaren dünyada ülkeler arasında iş birliklerinin oluşturulmasına başlanmış, 2. Dünya Savaşı'ndan sonra da bu iş birlikleri hızlanmış ve çeşitlenmiştir. İş birliklerinin büyük yıkımlar sonucu ortaya çıkmasının nedeni, yıkımlardan sonra barış ortamını sağlama, yeniden yapılanma, ekonomik ve ticari ilişkileri geliştirme isteğidir.

Diplomatik ve askerî yardımlaşma üzerine kurulan bu tür girişimler, bazen resmî anlaşmalar ile pekiştirilirken bazen resmî dayanağı olmadan da devam ettirilebilmektedir. Bu girişimler, her ne kadar ülke bağımsızlığını sınırlıyor gibi görünse de çıkarı olan aktörler tarafından oluşturulduğundan söz konusu tarafların belli başlı çıkarlarını da karşılamaktadır.

İş birliği projelerinin taraf devletlere yönelik doğurduğu etkiler, söz konusu projenin işlevsel niteliğine ve iş birliği düzeyine göre değişmektedir. Projeler, bu bakımdan iş birliği [cooperation (kopireyşin)], entegrasyon, ortaklık [partnership (partnişip)], ittifak [alliance (ılayıns)] veya koalisyon olmak üzere çeşitli çatılar altında yürütülmektedir. Devlet tarafından bakıldığında güçlü devletler için diğer bir gücü dengeleme söz konusu iken zayıf devletlerin güçlü olana karşı bağımsızlıklarını koruma amacı taşıdığı ortaya çıkmaktadır.

Dünya, 2. Dünya Savaşı'ndan sonra Soğuk Savaş Dönemi'ne girmiştir. Bu dönemde Sovyet Sosyalist Cumhuriyetler Birliği (SSCB) ve Amerika Birleşik Devletleri'nin başı çektiği iki kutuplu dünya göze çarpmaktadır. ABD, SSCB'nin yayılmacı politikası karşısında güçlü olmak için NATO ittifakını kurmuş, SSCB ise bu ittifaka Varşova Paktı'nı kurarak karşılık vermiştir. Türkiye, Rusya'nın yayılmacı politikası karşısında 1952 yılında NATO ittifakına katılmış, o zamandan beri Batı eksenli ekonomik, askerî ve ticari politikalar yürütmüş, Avrupa Birliği'ne katılmak için müzakereleri devam ettirmiştir. Gümrük Birliği'ne katılarak Avrupa ile serbest taşımacılık ve gümrük sistemine dâhil olmuştur.

2. Dünya Savaşı'ndan itibaren başlayan Soğuk Savaş Dönemi, 1991 yılında SSCB'nin dağılması ile sona ermiş, Varşova Paktı dağılmıştır. Varşova Paktı'nın dağılması ile Rusya önderliğinde Bağımsız Devletler Topluluğu gibi örgütlenmeler öne çıkmıştır (Harita 2.12).



Harita 2.12: Soğuk Savaş Dönemi'nde Avrupa

Diğer taraftan dünyanın birçok yerinde bölgesel, kültürel ve etnik kimliğe dayalı iş birlikleri kurulmuştur. Kümelenme hâlinde kurulan iş birlikleri, zamanla ekonomik ve siyasi örgütlenmeye dönüşmüştür.

İş birlikleri değerlendirildiğinde Türkiye'nin coğrafi açıdan bazı iş birliklerine girdiği, bazılarına ise daha mesafeli olduğu görülmektedir. Türkiye, coğrafi konumu itibari ile iş birlikleri arasında denge politikası izleyerek doğrudan seçimlere mesafeli yaklaşmakta, bazı iş birliklerine ise gözlemci ya da stratejik ortak olarak katılmaktadır.



Görsel 2. 3: Birleşmiş Milletler amblemi

2.2.1. Birleşmiş Milletler

2. Dünya Savaşı'ndan galip çıkan büyük devletlerin liderliğinde oluşturulan bir dünya örgütü olan Birleşmiş Milletler (BM), 20. yüzyılın ilk yarısında yaşanan savaşların ve barışa yönelik tehditlerin tekrarını önlemek ve uluslararası barış ve güvenliği korumak amacıyla kurulmuştur (Görsel 2.3).

Örgütün genel merkezi New York'tadır. Üye ülkelerle her yıl düzenli toplantılar yapılır. Birleşmiş Milletler'in yönetim yapısında 6 ana organ vardır (Şema 2.2).



Şema 2.2: BM'nin ana organları

Konseyin 5 daimi üyesi olan ABD, Çin, İngiltere, Fransa ve Rusya'nın veto hakkı bulunmaktadır. 10 geçici üye ise iki yıllık bir süreç için seçilir ve geçici üyelere 5'i her yıl yenilenir. Geçici üye seçimlerinde coğrafi denge esas alınır. Türkiye kurucu üyeler arasındadır. Birleşmiş Milletler'in ekonomik ve sosyal çalışmalarını yürütmek için bünyesinde çok sayıda kuruluş faaliyet göstermektedir (Tablo 2.2).

Tablo 2.2: Birleşmiş Milletler'e Bağlı Kuruluşlar

Gıda ve Tarım Örgütü (FAO)
Uluslararası Atom Enerjisi Kurumu (IAEA)
Uluslararası Sivil Havacılık Örgütü (ICAO)
Uluslararası Tarımsal Kalkınma Fonu (IFAD)
Uluslararası Çalışma Örgütü (ILO)
Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO)
Uluslararası Para Fonu (IMF)
Uluslararası Telekomünikasyon Birliği (ITU)
Birleşmiş Milletler Eğitim, Bilim ve Kültür Örgütü (UNESCO)
Birleşmiş Milletler Endüstriyel Gelişme Örgütü (UNIDO)
Dünya Turizm Örgütü (UNWTO)
Dünya Posta Birliği (UPU)
Dünya Bankası (WB)
Dünya Gıda Programı (WFP)
Dünya Sağlık Örgütü (WHO)
Dünya Fikri Mülkiyet Örgütü (WIPO)
Dünya Meteoroloji Örgütü (WMO)



ARAŞTIRMA

Sınıfta farklı çalışma grupları oluşturarak Birleşmiş Milletler'e bağlı kuruluşlardan uluslararası ticaret ve taşımacılıkla ilgili olanları seçiniz. Seçtiğiniz kuruluş hakkında araştırma yaparak elde ettiğiniz bilgilerle bir çalışma hazırlayınız ve bu çalışmayı sınıfta anlatınız.

2.2.2. NATO (Kuzey Atlantik Antlaşması Örgütü)

2. Dünya Savaşı'ndan sonra 1945-1949 yıllarında, Batı Avrupa ve Kuzey Amerika ülkeleri, SSCB'nin yayılmacı politikalarına karşı Kuzey Atlantik (Vaşington) Antlaşması ile 12 ülke tarafından 1949'da kurulmuştur (Görsel 2.4).



Görsel 2.4: NATO amblemi

18 Şubat 1952'de Türkiye ve Yunanistan, 1955'te Almanya ve 1982'de İspanya ittifaka üye olmuştur. NATO, soğuk savaşın sona ermesinden sonra dört genişleme dalgası yaşamıştır. 1999'da Çek Cumhuriyeti, Macaristan ve Polonya,

2004'te Bulgaristan, Estonya, Letonya, Litvanya, Romanya, Slovakya ve Slovenya,

2009'da Hırvatistan ve Arnavutluk,

2017'de Karadağ, 2023 yılında ise Finlandiya NATO'ya üye olmuştur.

Kuzey Makedonya, 2020 yılında 30. müttefik olarak ittifaka katılmıştır. NATO'nun asli görevi, üye ülkelerin özgürlük ve güvenliklerini siyasi ve askerî yöntemlerle korumaktır. Türkiye'yi de yakından ilgilendiren 4. ve 5. maddeler, askerî ve siyasi savunma amaçlıdır. Bu iki maddede özetle aşağıdaki hususlar yer alır:

- **4. Madde:** Taraflardan herhangi biri, taraflardan birinin toprak bütünlüğü, siyasi bağımsızlığı ya da güvenliğinin tehdit edildiğini düşündüğü zaman tüm taraflar birlikte danışmalarda bulunacaklardır.
- **5. Madde:** Taraflar, içlerinden bir veya daha çoğuna yöneltilecek silahlı bir saldırıyı hepsine yöneltilmiş bir saldırı olarak değerlendireceklerdir. Saldırı olursa BM Yasası'nın 51. maddesinde tanınan bireysel ya da toplu öz savunma hakkını kullanacaklardır. Kuzey Atlantik bölgesinde güvenliği sağlamak ve korumak için bireysel olarak ve diğerleri ile birlikte, silahlı kuvvet kullanımı da dâhil olmak üzere gerekli görülen eylemlerde bulunarak saldırıya uğrayan taraf(lar)a yardımcı olacakları konusunda anlaşmışlardır.



ARAŞTIRMA

NATO Genel Sekreterliğinin ortak savunma maddesi olan 5. madde, "NATO'nun çekirdeği"ni oluşturmaktadır. Herhangi bir NATO üyesi ülkeye yapılmış bir saldırıyı tüm üye ülkelere yapılmış kabul edilmektedir.

Türkiye'nin NATO içindeki askerî gücünü ve NATO'nun kuruluşundan bu yana 5. maddenin hangi saldırılarda işletildiğini araştırınız. Elde ettiğiniz bilgileri sınıfta arkadaşlarınızla paylaşınız.

2.2.3. Avrupa Birliği

Dünyadaki en önemli siyasi ve ekonomik kuruluşlardan biri Avrupa Birliği'dir. 1800'lü yıllardan itibaren savaş eksik olmayan Avrupa kıtasında, günümüz barış ortamı oluşturularak dünyanın

en büyük ticari ve politik iş birliği sağlanmıştır. Birlik, günümüzde kapsamlı bir dizi olaylar zinciri ile büyümüştür.

2. Dünya Savaşı sonrasında, Avrupa'da kalıcı bir barış oluşturma çabaları hız kazandı. Avrupa devletlerinin, kömür ve çelik üretiminde alınan kararları bağımsız ve uluslar üstü bir kuruma devretme planı, Birliğin ana çıkış noktası oldu (Görsel 2.5). Avrupa'da bir barış ortamının sağlanabilmesi için Fransa ve Almanya arasında yüzyıllardır süregelen çekişmenin son bulması gerekiyordu. Bu da ulus üstü kurumun gözetiminde ortak kömür, çelik üretimini sağlamak ve örgütlenmeyi tüm Avrupa devletlerinin katılımına açık tutmakla mümkündür.



Görsel 2.5: Avrupa Birliği bayrağı



BİLGİ KUTUSU

“Avrupa, tek seferde ya da tek bir plana göre oluşturulmayacaktır. İlk önce fiili bir dayanışma ortaya çıkaracak olan somut başarılar yoluyla inşa edilecektir.”

Robert Schuman, 9 Mayıs 1950

1951 yılında, Belçika, Federal Almanya, Lüksemburg, Fransa, İtalya ve Hollanda'dan oluşan 6 üye ile Avrupa Kömür ve Çelik Topluluğu (AKÇT) kuruldu. Söz konusu Topluluğun Yüksek Otoritesi'nin ilk başkanı, birliktelik fikrinin sahibi **Jean Monnet** oldu. Böylece savaşın ham maddeleri olan kömür ve çelik, barışın araçları oluyor; dünya tarihinde ilk defa devletler kendi iradeleri ile egemenliklerinin bir kısmını ulus üstü bir kuruma devrediyordu. Altı üye devlet, 1957'de iş gücü ile mal ve hizmetlerin serbest dolaşımına dayanan bir ekonomik topluluk kurma amacıyla Roma Anlaşması'nı imzaladı ve birlikteliği Avrupa Ekonomik Topluluğuna (AET) dönüştürdü. Ticari mallarda gümrük vergileri, 1968'de kaldırdı; tarım ve ticaret politikaları oluşturuldu.



ARAŞTIRMA

İzlanda, Norveç ve İsviçre birer Avrupa ülkesidir. Schengen bölgesinin de ortak üyeleridir ancak bu üç ülke de Avrupa Birliği'ne üye değildir.

Bu ülkelerin AB'ye üye olmama nedenlerini araştırınız. Elde ettiğiniz bilgileri sınıfta arkadaşlarınızla paylaşınız.

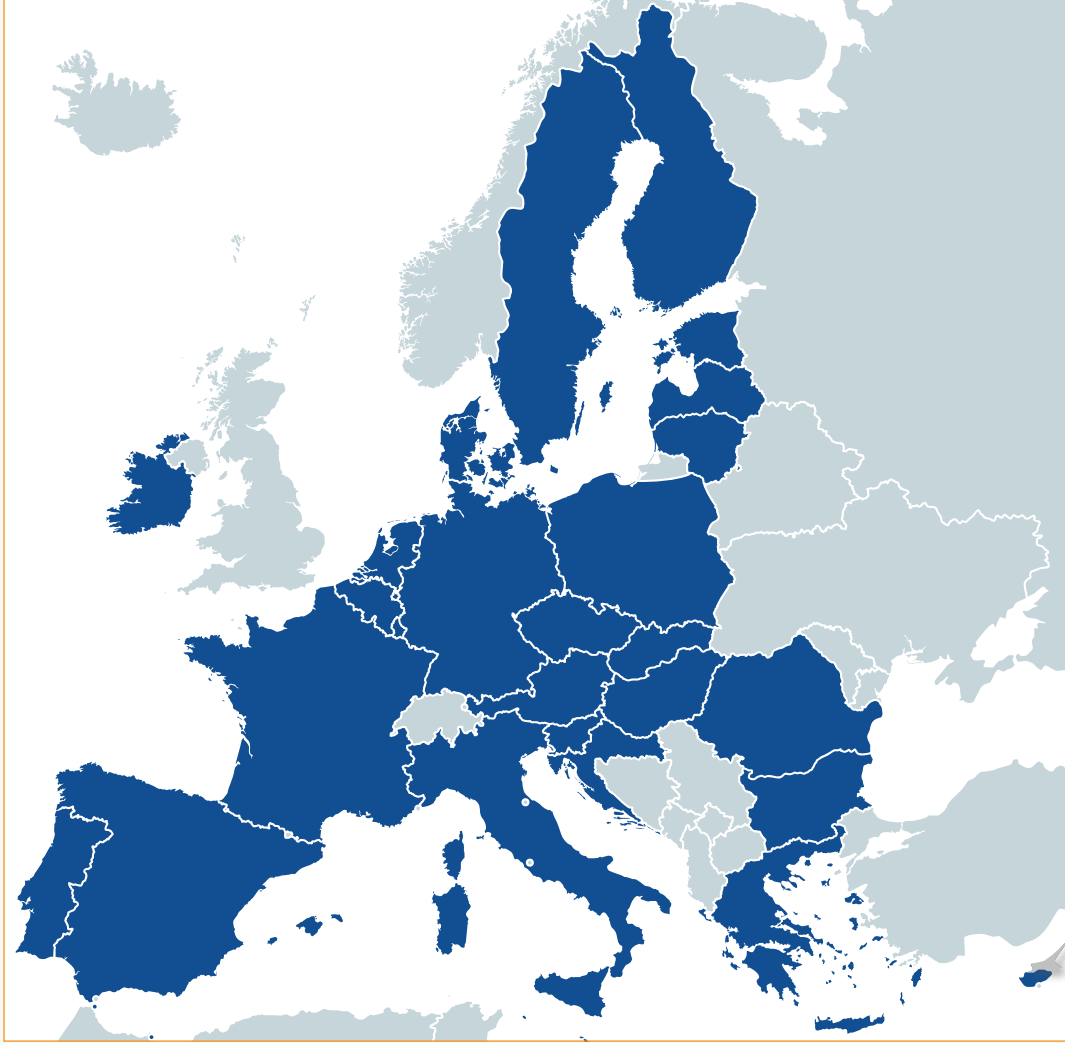
Berlin Duvarı'nın yıkılmasının ardından 1990'da iki Almanya'nın birleşmesi, Merkezi ve Doğu Avrupa ülkelerinin Sovyetler Birliği'nden ayrılması Avrupa'nın siyasi yapısını baştan aşağı değiştirdi. Üye devletler, bağlarını güçlendirme kararlılığıyla Avrupa vatandaşlığını hedefleyen Maastricht Anlaşması (Avrupa Birliği Anlaşması)'nı 1 Kasım 1993 tarihinde imzaladı. 1999'da parasal birlik sağlandı.

Ocak 2020 tarihinde Birleşik Krallık'ın AB üyeliğinden resmen çekilmesiyle ilk defa Avrupa Birliği'nden üye bir ülke çıkmış oldu.



SIRA SİZDE

Avrupa Birliği ülkelerini aşağıda yer alan harita üzerinde yazarak gösteriniz (Harita 2.13).



Harita 2.13: Avrupa Birliği haritası

Gümrük Birliği Anlaşması

1995 yılında Türkiye, Avrupa Birliği'ne girme amacıyla 40 yıldır yürüttüğü faaliyetlerde önemli bir adımı gerçekleştirmiş, Avrupa Birliği ile Türkiye arasında Gümrük Birliği Anlaşması imzalanmıştır. Gümrük Birliği Anlaşması, Avrupa Birliği'nin üye olmayan bir ülke ile kurduğu ilk önemli ve işlevsel ticari anlaşmadır.



ARAŞTIRMA

Türkiye, günümüzde Gümrük Birliği Anlaşması'nın yeniden yapılandırılmasını ve güncellenmesini talep etmektedir.

Türkiye'nin hangi nedenlerle böyle bir talepte bulunduğunu araştırınız. Elde ettiğiniz bilgileri sınıfta arkadaşlarınızla paylaşınız ve konu üzerinde tartışınız.

Gümrük Birliği kapsamında Türkiye, tarım ürünlerinin sanayi bileşenleri ile sanayi ürünlerinin büyük bir kısmı için Avrupa Birliği'nin Ortak Dış Tarifesi'ni (ODT) kabul etmiştir. Buna ek olarak taraflar arasında yapılacak ticari işlemlere ilişkin tüm gümrük vergileri, nicel kısıtlamalar ve ücretler de kaldırılmıştır. Gümrük Birliği'nin uygulamaya girmesiyle birlikte, AB ile Türkiye arasındaki ticaret hacmi ve yatırımlar oldukça artmıştır.



ARAŞTIRMA

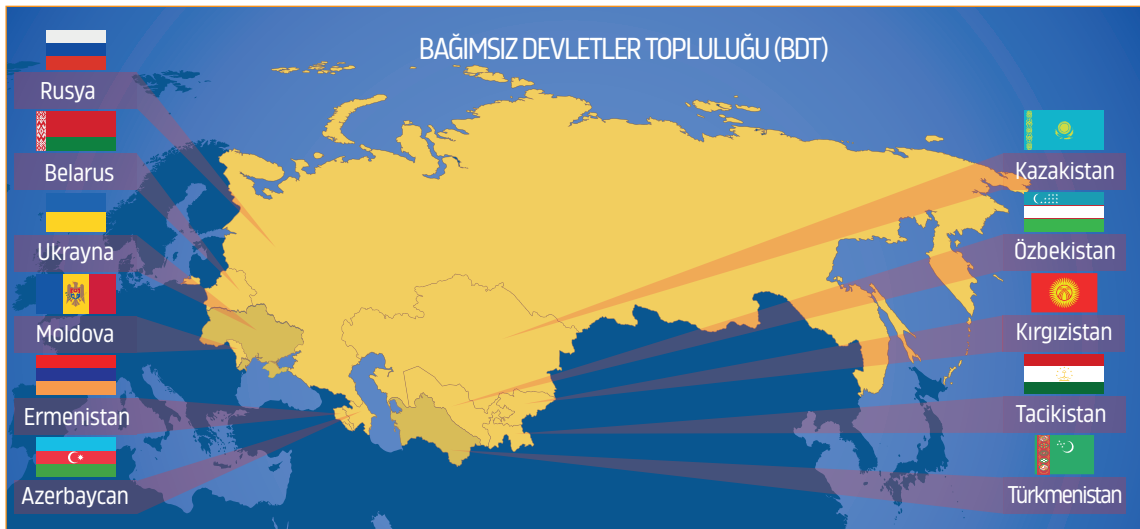
İngiltere'nin Avrupa Birliği'nden çıkması ile ilk defa birlik içerisinde bir üye ayrılmıştır.

- 1. İngiltere, sizce neden birlikten çıkma ihtiyacı duymuştur?**
- 2. İngiltere'nin küresel ekonomik düzende ve taşımacılıkta yeni hedefleri neler olabilir?**
- 3. İngiltere'nin birlikten çıkmasının, Türkiye'nin birliğe girmesinde etkisi olabilir mi? Nedenini belirtiniz.**

Araştırma sonucunda edindiğiniz bilgileri sınıfta paylaşınız.

2.2.4. Bağımsız Devletler Topluluğu

1991 yılında Rusya, Ukrayna ve Belarus arasında imzalanan anlaşma ile kurulmuş devletler topluluğudur. Anlaşma ile Sovyetler Birliği sonrası yeni bir oluşum gerçekleşti. 21 Aralık 1991 tarihinde de Estonya, Letonya, Litvanya, Ukrayna ve Gürcistan hariç tüm eski Sovyet Cumhuriyetleri bu anlaşmayı imzaladı. Üye ülkeler sırasıyla Azerbaycan, Belarus, Ermenistan, Kazakistan, Özbekistan, Moldova, Rusya, Kırgızistan ve Tacikistan'dır (Görsel 2.6).



Görsel 2.6: Bağımsız Devletler Topluluğu



ARAŞTIRMA

Bağımsız Devletler Topluluğu'na üye Rusya ile eski üye Ukrayna arasında yaşanan savaş ortamı (2022 savaşı) Bağımsız Devletler Topluluğu Serbest Ticaret Bölgesini de olumsuz yönde etkilemiştir. **Topluluğa üye olan Orta Asya ülkelerinin savaşa bakış açıları ve savaşın bu ülkelere olan etkileri ile ilgili bir araştırma yapınız. Elde ettiğiniz bilgileri sınıfta tartışınız.**

2.2.5. Karadeniz Ekonomik İş Birliği Örgütü (KEİ)

Karadeniz Ekonomik İş Birliği Örgütü [Black Sea Economic Cooperation Organization (Black Sea Economic Cooperation Organization)], 25 Haziran 1992 tarihinde İstanbul'da düzenlenen zirvede imzalanan anlaşma ile kurulan ve Karadeniz Havzası'ndaki ülkelerin ekonomik iş birliğini amaçlayan uluslararası kuruluştur (Harita 2.14).



Harita 2.14: Karadeniz Ekonomik İşbirliği Örgütü ülkeleri haritası



ARAŞTIRMA

Karadeniz Ekonomik İşbirliği Örgütü'nün (KEİ) temel hedeflerini ve hangi ülkelerin örgüte üye olduğunu araştırınız. Elde ettiğiniz bilgileri sınıfta arkadaşlarınızla paylaşınız.

2.2.6. Türk Devletleri Teşkilatı

Türk Devletleri Teşkilatının temeli, 1992 yılında Ankara'da Türkçe Konuşan Devletlerin Devlet Başkanları Zirvesi ile atılmıştır. Daha sonra Nahçıvan Anlaşması ile teşkilat hâlini almıştır. Öncesinde Türk Dili Konuşan Ülkeler İş Birliği Konseyi, sonrasında Türk Konseyi olan örgütün adı, 2018'de "Türk Keneşi" adını almış ve son olarak 12 Kasım 2021 tarihinde adının "Türk Devletleri

Teşkilatı” olarak değiştirildiği duyurulmuştur (Harita 2.15).



Harita 2.15: Türk Devletleri Teşkilatı üye ve gözlemci ülkeler



SIRA SİZDE

Türk Devletleri Teşkilatına Türkiye, Azerbaycan, Kazakistan, Kırgızistan, Özbekistan üye; Türkmenistan Macaristan ve KKTC ise gözlemci statüsündedir.

Türkiye için Türk Devletleri Teşkilatı, Anadolu coğrafyası ile Orta Asya coğrafyası arasında kültür, dil birliği içinde olan ülkelerin bir araya geldikleri önemli bir teşkilattır. Buna göre TIR sistemi, ortak gümrük iş birliklerine katılım gibi maddelerin yer alması Türkiye ile farklı uygulamaları olan Orta Asya coğrafyası için birliktelik hedeflendiğini göstermektedir.

Bağımsız Devlet Topluluğu içinde yer alan Orta Asya Türk devletleri uzun zamandır Rusya'nın içinde olduğu ticari ortaklıklar içerisinde yer alırken Türkiye TIR sistemi, Gümrük Birliği ekseninde Avrupa ve Batı'ya yakın ortaklıklar içindedir. Türk Devletler Teşkilatı için ticaret, taşımacılık, gümrük gibi alanlarda ortak uygulamalar yapılabilmesi büyük bir ticari yapılaşmanın temellerine işaret etmektedir. Ulaştırma alanında yapılacak ortak uygulamalar, ticaretin ve etkileşimin önünü açacak; devamında siyasi ve ekonomik bir güce dönüşebilecektir. Hedeflenen iş birliğine ulaşılabilmesi için bölge ülkelerinde siyasi istikrar devam etmeli ve karışıklık çıkmamalıdır.

1. Yukarıdaki bilgiler doğrultusunda Türk Devletleri Teşkilatı oluşumunun Türkiye'ye ve bölge coğrafyasına sağlayacağı yararları tartışınız.
2. Türkiye ile Orta Asya Türk Devletleri arasında iş birliğini artıracak hangi taşımacılık projeleri uygulanabilir?

Ticaret, ulaşım, yatırım ve bölgesel bağlantı ile ilgili girişimlerin teşvik edilmesi hedefiyle yola çıkan Teşkilat'ın 12 Kasım 2021 tarihinde yayınladığı bildiriye ulaştırma alanında aşağıdaki hususlar öne çıkmıştır:

- Hazar Geçişli Fiber Optik Projesi'nin uygulanmasının hızlandırılması
- Üye ülkelerde TIR pilot projelerinin başlatılması ve IRU ile iş birliği içinde gümrük makamlarının uzmanlarına yönelik eğitim programları da dâhil olmak üzere üyeler arasında e-TIR konusunda iş birliğinin geliştirilmesi
- İlgili makamları, Dünya Gümrük Örgütü ile yakın iş birliği içinde olarak üye devletler arasında dış ticaret işlemlerini kolaylaştırmaya yönelik ulusal Yetkilendirilmiş Ekonomik Operatör Programları'nın geliştirilmesi
- Türk Devletleri Teşkilatı üye ülke hükümetleri arasında Basitleştirilmiş Gümrük Koridoru Kurulmasına İlişkin Protokol'e yönelik kolaylaştırıcı tedbirlerin uygulanması
- Hazar Geçişli Uluslararası Doğu-Batı Orta Koridoru'nun tüm potansiyelinden yararlanmak için gerekli çalışmaların yapılması
- Gümrük ve idari usulleri kolaylaştıracak ve sınır geçiş işlemlerinin uyumuna ve sadeleştirilmesine katkı sağlayacak olan Kervansaray Projesi ile İpek Yolu'nun canlandırılması
- Ulaştırma koridorlarının, gümrük-sınır kontrol noktalarının ve lojistik merkezlerin kesintisiz faaliyet göstermesinin sağlanması
- Türk Devletleri Teşkilatı Kardeş Limanları'nın yanı sıra diğer Türk dili konuşan ülkelerin kara ve deniz limanları arasında daha kapsamlı iş birliklerinin teşvik edilmesi
- Hazar Geçişli Uluslararası Doğu-Batı Orta Koridoru boyunca taşımacılık işlemlerini kolaylaştırmak için önemli bir adım olan "Türk Devletleri Teşkilatı Üye Ülkeleri Arasında Uluslararası Kombine Yük Taşımacılığı Anlaşması"nın bir an önce yürürlüğe girmesi
- Zengezur Koridoru'nun Hazar Geçişli Uluslararası Doğu-Batı Orta Koridoru kapsamında bağlantısallığın daha iyi sağlanması için Koridor'un en kısa sürede faaliyete geçirilmesi
- Kazakistan'ın, Hazar Geçişli Uluslararası Doğu-Batı Orta Koridoru da dâhil olmak üzere Türk devletleri arasındaki ekonomik iş birliğini ve bağlantısallığı güçlendirmek amacıyla Türkistan'da Türk devletleri için kurulacak "Turansez Özel Ekonomik Bölgesi"ne dâhil edilmesi
- Asya ve Avrupa arasında fiber optik yüksek hızlı internet hattının inşasını öngören Dijital Aktarım Merkezi Projesi'nin hayata geçirilmesi



ARAŞTIRMA

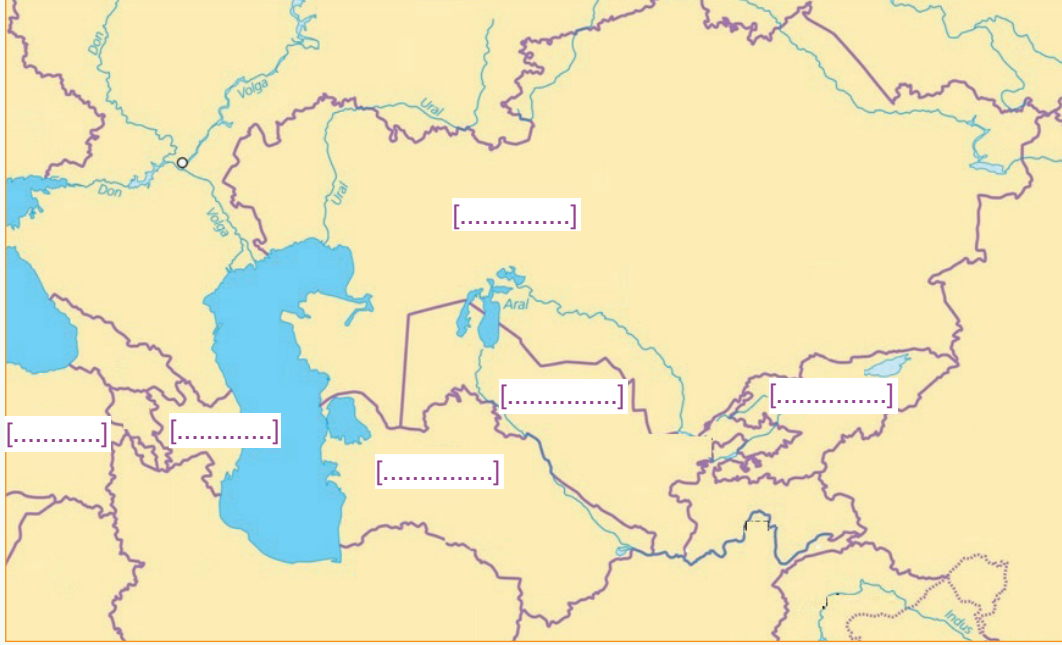
Ermenistan-Azerbaycan arasında yapılan anlaşma ile Zengezur Koridoru açılma aşamasına gelmiştir. Bu koridor açıldığında bölgeye ve Türkiye'ye sağlayacağı olumlu etkiyi, ekonomik, ticari ve taşımacılık ekseninde araştırınız.



SIRA SİZDE

Harita 2.16'da yer alan Türk devletlerinin adını [.....] ile belirtilen kısma yazınız.

1) Türkiye, 2) Azerbaycan, 3) Kırgızistan, 4) Özbekistan, 5) Türkmenistan, 6) Kazakistan



Harita 2.16: Türk devletleri

2.2.7. Afrika Birliği

Afrika Birliği, Afrika kıtasında yer alan ülkelerin tek çatı altında toplanmasıyla 2002 yılında oluşturulan uluslararası kuruluştur. 1963 tarihinde Etiyopya'da bir araya gelen 32 bağımsız Afrika ülkesinin imzaladığı anlaşma ile Afrika Birliği Örgütü kurulmuştur. 9 Temmuz 2002 tarihinden itibaren Afrika Birliği adını alan örgütün temel amacı; Afrika ülkeleri arasında dayanışma ve iş birliğini artırmaktır. Birliğe Afrika'da bulunan tüm ülkeler üyedir. Türkiye 2005 yılında gözlemci üye, 2008 yılında stratejik ortak olmuştur.

Afrika, yakın zamana kadar doğrudan sömürge olması sebebi ile geri kalmışlığın simge kıtasıdır. İstikrarsızlık, kıtlık ve iç savaşlarla birçok ülke karışıklık içindedir. Ayrıca birçok ülkede hâlâ darbeler yapılarak istikrarsızlık derinleşmekte, bu durum başka ülkelerin, kıta ülkelerinin iç işlerine karışmalarına sebep olmaktadır.

Ümit Burnu, Süveyş Kanalı, Kızıldeniz, Babül Mendep Boğazı gibi stratejik geçiş güzergâhlarının bu kıtada yer alması, Afrika'yı önemli hâle getirmektedir. ABD, Çin, Fransa, Rusya, İngiltere gibi birçok gelişmiş ülkenin kıtaya yatırımları vardır.

Türkiye'nin tarihten gelen birleştirici ve hâkim olduğu ülkelerde kurduğu medeniyet ile adil yönetim sistemleri, hiçbir zaman sömürgeci anlayış taşımadığından kıta ülkelerini, Türkiye'ye yakınlaştırmaktadır. Batı ülkeleri yerine Türkiye ile askerî, ticari, tarım iş birlikleri kurulmaktadır.



SIRA SİZDE

Sınıfta 5 gruba ayrılınız. Her bir grup olarak Harita 2.17'de farklı renklerde gösterildiği gibi Kuzey, Güney, Doğu, Batı, Merkez Afrika ülkelerini seçerek sunum hazırlayınız. Sunumu hazırlarken aşağıdaki yönergeyi dikkate alınız.

- Her bir grup eşit sayıda ülke almalıdır. Ülke paylaşımı yapılabilir.
- Sunumda, ülkelerin nüfus ve yüz ölçümü bilgileri, para birimi, başkenti, ticari faaliyetleri ile dikkat çekici ekonomik faaliyetleri yer almalıdır. Bu ülkelerin günümüzde Türkiye ile ekonomik, ticari, askerî ilişkilerini araştırarak gelecekte bu ilişkilerin geliştirilmesi için neler yapılabileceğini sunum sonunda tartışınız.



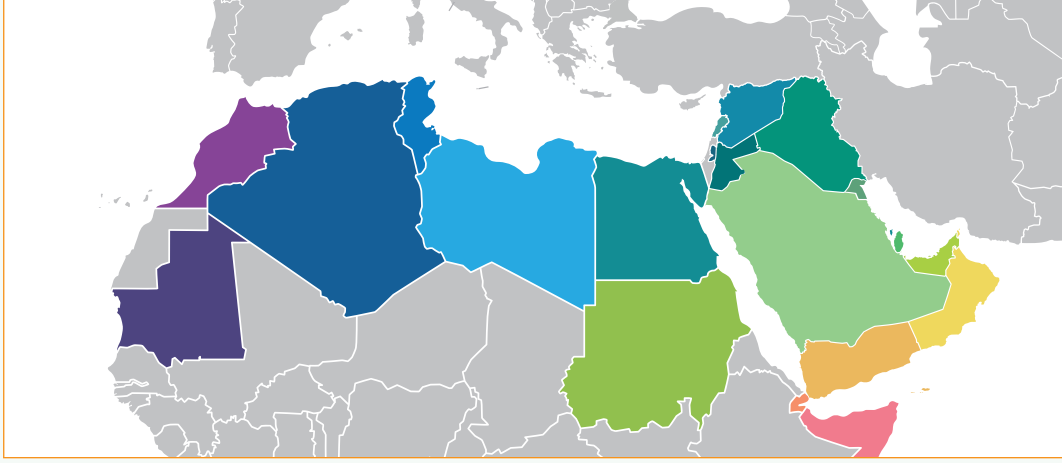
Harita 2.17: Afrika ülkeleri



SIRA SİZDE

Aşağıda Türkiye'nin bölgesel anlamda komşu olduğu ve ticari ilişkilerinde öne çıkan bazı Orta Doğu ve Afrika ülkeleri verilmiştir. Bu ülkeleri Harita 2.18'de üzerine yazarak belirtiniz.

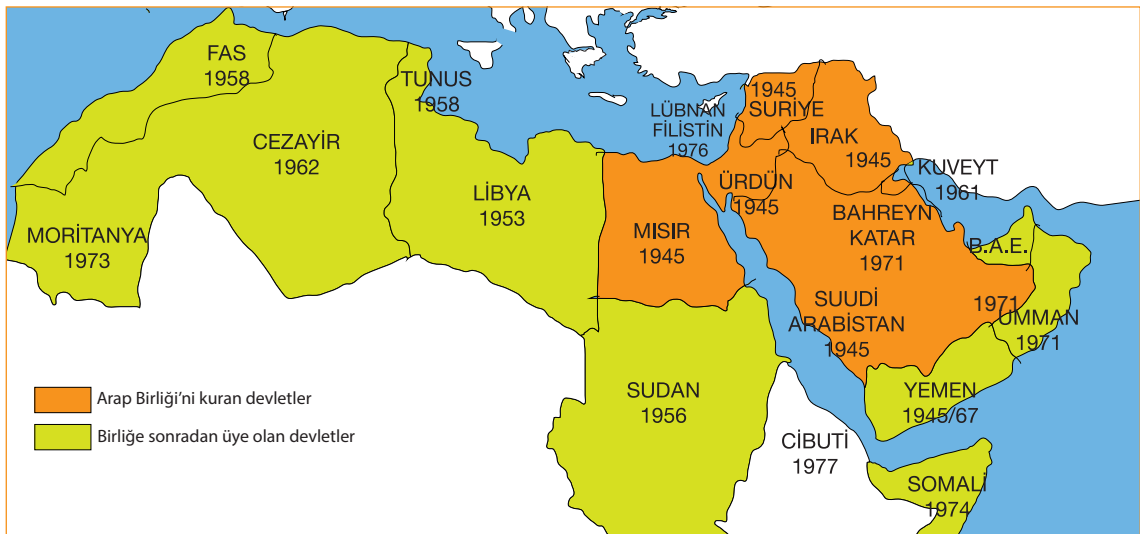
- 1) Fas 2) Cezayir 3) Mısır 4) Libya 5) Tunus 6) Sudan 7) Batı Sahra, 8) Moritanya 9) Lübnan 10) Irak 11) Suriye 12) Suudi Arabistan 13) Yemen 14) Umman 15) Somali 16) Cibuti 17) Birleşik Arap Emirlikleri 18) Katar



Harita 2.18: Kuzey Afrika ve Orta Doğu ülkeleri

2.2.8. Arap Birliği

Arap Birliği; Mısır, Irak, Ürdün, Lübnan, Suudi Arabistan ve Suriye tarafından 22 Mart 1945'te Kahire'de kuruldu (Harita 2.19). Merkezi Kahire'de olan Arap Birliği'nin bugün 22 üyesi mevcuttur. Suriye'nin üyeliği Kasım 2011'den bu yana askıya alınmıştır. Örgüt, Arap ülkeleri arasında ekonomik, siyasi, sosyal ve kültürel ilişkileri düzenlemek amacıyla kurulmuştur. Ortak Pazar ise 1965 yılında kurulmuştur. Türkiye, 2006'dan itibaren Ortak Pazar'da daimi gözlemci statüsündedir.



Harita 2.19: Arap Birliği ülkeleri ve birliğe katılım tarihleri

Selçuklu ve Osmanlı dönemlerinden gelen tarihî mirası sebebiyle Türkiye'nin Arap coğrafyası ile büyük kültürel ortaklıkları vardır. Arap coğrafyası, dünyada en çok doğal gaz ve petrole sahip bölgelerden biridir. Türkiye'nin, enerji ihtiyacı olan Avrupa ülkeleri ile Arap bölgesi arasında yer alması, her iki coğrafya ile yakın ilişkiler kurulmasını sağlamaktadır. Türkiye, Arap coğrafyası ile rekabet hâlinde olan İran arasında askerî, siyasi, lojistik denge unsuru olarak yer almaktadır.



SIRA SİZDE

Aşağıdaki ülkeleri, bulunduğu bölge ya da üyesi olduğu oluşum ile numaralarını ortadaki sütuna yazarak eşleştiriniz (Bir ülke birden fazla eşleşmede olabilir).

NO	ÜLKELER	ÜLKE NUMARALARI	BÖLGE - OLUŞUM
1	Irak	Orta Doğu
2	İran	
3	Suriye	
4	Azerbaycan	Arap Birliği
5	Özbekistan	
6	Rusya	Türk Devletleri Teşkilatı
7	Belarus	
8	Yunanistan	
9	İspanya	Kafkasya
10	Mısır	
11	Katar	Avrupa Birliği
12	Somali	
13	Cezayir	Afrika Birliği
14	Suudi Arabistan	

2.3. ULUSLARARASI TAŞIMA KORİDORLARI

Uluslararası ticaret, 21. yüzyılda güçlü bir organizasyon ve ulaşım altyapısı gerektirmektedir. Bunun için yapılan ulaşım stratejilerinin ve koridor geliştirme çalışmalarının temel amacı, uluslararası ticareti kolaylaştırmak, müşteriye kaliteli hizmet sunarken maliyetleri düşürmektir. Avrupa ile Asya arasında giderek artan ticaret için deniz taşımacılığının yanında kara ulaşım koridorlarını geliştirme çalışmalarına da hız verilmiştir.

Demir yolu koridorları son yıllarda önemli hâle gelmiştir. 1990 yılından itibaren Avrupa-Asya arasında demir yolu taşımacılık koridorlarını geliştirmek Avrupa Birliği, Birleşmiş Milletler Avrupa Ekonomik Komisyonu (UNECE), BM Asya Pasifik Ekonomik ve Sosyal Komisyonu (UNESCAP)

gibi birçok uluslararası kuruluşun temel gündemi olmuştur. Türkiye'yi de ilgilendiren uluslararası çapta önemli taşıma ve enerji koridoru projeleri geliştirilmektedir (Şema 2.3).



Şema 2.3: Türkiye'yi de ilgilendiren önemli taşıma ve enerji koridoru projeleri

2.3.1. TEN-T Trans-Avrupa Ulaşım Ağları

Trans-Avrupa Ulaştırma Ağı, Avrupa Birliği'nde planlanmış kara yolları, demir yolları, havaalanları ve su altyapısı ağlarıdır. TEN-T ağı, bir telekomünikasyon ağı (eTEN) ve önerilen bir enerji ağı (TEN-E veya Ten-Energy) dâhil olmak üzere daha geniş Trans-Avrupa Ağları (TEN'ler) sisteminin bir parçasıdır.

Avrupa ulaşım politikasının ana temasını Trans-Avrupa Ulaşım Ağları (TEN-T) oluşturmaktadır. Birliğin Trans-Avrupa Ulaşım Ağları (TEN-T) politikasının ana hedefi, yeni üye ülkelerle geniş-leyerek taşımacılık entegrasyonunu sağlamak ve tek pazarın gerçekleştirilmesine katkıda bulunmaktır. 2017 yılında, Trans-Avrupa Ulaştırma Ağları'nın Doğu Avrupa'ya genişletilmesine ve Doğu Ortaklığı üye devletlerini içermesine karar verilerek 2019'da Ermenistan'a ulaşması sağlandı.

2013 yılında TEN-T politikası revize edilmiş ve 9 ana koridor belirlenmiştir. Daha sonra Strasbourg-Tuna Koridoru'nun eklenmesiyle koridor sayısı 10'a yükseldi. Bu 10 koridor aşağıda yer almaktadır:

- Baltık-Adriyatik Koridoru (Polonya-Çekya / Slovakya-Avusturya-İtalya)
- Kuzey Denizi-Baltık Koridoru (Finlandiya-Estonya-Letonya-Litvanya-Polonya-Almanya-Hollanda / Belçika)
- Akdeniz Koridoru (İspanya-Fransa-Kuzey İtalya-Slovenya-Hırvatistan-Macaristan)
- Doğu / Doğu Akdeniz Koridoru (Almanya-Çekya-Macaristan-Romanya-Bulgaristan-Yunanistan-Kıbrıs)
- İskandinav-Akdeniz Koridoru (Finlandiya-İsveç-Danimarka-Almanya-Avusturya-İtalya)
- Ren-Alp Koridoru (Hollanda / Belçika-Almanya-İsviçre-İtalya)
- Lizbon-Strazburg Koridoru (Portekiz-İspanya-Fransa)
- Kuzey Denizi-Akdeniz Koridoru (Brexit nedeniyle İrlanda-Belçika-Hollanda ve İrlanda-Fransa olarak değiştirilen İrlanda-İngiltere-Hollanda-Belçika-Lüksemburg-Fransa'nın güneyi)
- Ren-Tuna Koridoru (Almanya-Avusturya-Slovakya-Macaristan-Romanya)
- Strasbourg-Tuna Koridoru (Strazburg-Mannheim-Frankfurt-Würzburg-Nürnberg-Regensburg-Passau-Wels / Linz-Viyana-Budapeşte-Arad-Braşov-Bükreş-Köstence-Sulina)



SIRA SİZDE

Temin ettiğiniz büyük bir harita üzerinde Trans-Avrupa Ulaşım Ağları (TEN-T) kapsamında belirlenen 10 koridoru çizerek gösteriniz. Seçtiğiniz haritayı sınıftaki panoya asınız.

Daha rekabetçi yük taşımacılık sistemi hedefiyle Avrupa Demir Yolu Yük Koridorları (RFC) oluşturulmuştur. 9 ana yük koridorundan Orta-Doğu Akdeniz RFC 7 [RFC 7 Rail Freight Corridor (Rayil Fireyt Sii)], Koridoru Bulgaristan-Svilengrad'dan Türkiye-Kapıkule sınırına uzanmaktadır. Svilengrad-Kapıkule sınırı Avrupa ile Asya arasında önemli dört demir yolu bağlantı noktasından biri olarak kabul edilmektedir.

Türkiye, hızlı, güvenilir çok modlu (multi-modal) ulaştırma altyapısının oluşturulmasına ve Karadeniz, Asya, Orta Doğu ve Akdeniz bölgeleri ile Avrupa arasında gerekli ulaştırma bağlantılarının sağlanmasına büyük önem vermektedir. **Türkiye TEN-T Haritası**, "21 Numaralı Trans-Avrupa Ağları Faslı" çalışmaları kapsamında hazırlanmış ve 21 Haziran 2016 tarihinde Rotterdam'da gerçekleştirilen bakanlar toplantısında onaylanmıştır.

Türkiye TEN-T kapsamlı kara yolu ağı uzunluğu toplam 16.799 km'dir. Bunun 9.212 km'sini çekirdek kara yolu ağı oluşturmaktadır (Harita 2.20).



Harita 2.20: Türkiye TEN-T kara yolu ağı

2.3.2. Avrupa, Kafkasya ve Asya Ulaştırma Koridoru (TRACECA)

TRACECA Avrupa, Karadeniz, Kafkasya ve Orta Asya ülkelerinde İpek Yolu'nun yeniden canlandırılarak uluslararası ulaştırmanın geliştirilmesini hedefleyen hükümetler arası bir örgüttür. Örgütün amacı, Bağımsız Devletler Topluluğunu Kafkasya veya Karadeniz üzerinden Avrupa'ya bağlamak ve Avrupa Birliği (AB) önderliğinde üye ülkeler tarafından Doğu-Batı koridoru oluşturmaktır (Harita 2.21).



Harita 2.21: TRACECA güzergâhı

TRACECA'ya üye ülkeler; Azerbaycan, Bulgaristan, Ermenistan, Gürcistan, İran, Kazakistan, Kırgızistan, Moldova, Özbekistan, Romanya, Tacikistan, Türkiye ve Ukrayna'dır. Avrupa Komisyonu da TRACECA ile iş birliği yapmaktadır.

TRACECA aynı zamanda çok modlu bölgesel bir ulaştırma ağı olarak ekonomik ilişkileri, ticareti ve ulaştırma bağlantılarını geliştirmeyi amaçlamaktadır. TRACECA Türkiye kara yolları ağı uzunluğu, 2017 yılında yapılan veri güncelleme çalışmalarına göre 11.582 km'dir. Türkiye'deki TRACECA kara yolu hatları ile Kapıkule'den giriş yapılmakta, yüksek standartlı Karadeniz Sahil Yolu takip edilerek Sarp Sınır Kapısı'na erişen ana hatta bağlantı sağlayan liman (İzmir, Bandırma, Mersin, Filyos) ve sınır kapılarına (Gürbulak, Türkgözü, Kapıköy, Esendere) ulaşılmaktadır.



BİLGİ KUTUSU

Türkiye'nin TRACECA ile İlişkileri

Türkiye, ulaşım altyapısıyla TRACECA'nın en aktif üyelerindedir. Türkiye, ulaşım potansiyelini Avrasya ulaşım ağının hizmetine sunmak amacıyla çalışmalar yürütmekte, sınır geçişlerinde yaşanan tıkanıklarının giderilmesine öncelik vererek bir dizi büyük yatırımlar gerçekleştirmektedir. Marmaray, BTK Demir Yolu, hızlı tren projeleri, Karadeniz Sahil Yolu, Avrasya Tüneli ve lojistik merkezlerinin kurulması gibi birçok proje TRACECA hedefleri ile paralellik göstermektedir.

2.3.3. Yeni İpek Yolu (OBOR)

Avrupa ile Asya arasında giderek artan ticaret, deniz yoluna alternatif yeni ulaşım yolları arayışını hızlandırmıştır. Özellikle Asya limanlarında yaşanan sıkışıklık ve deniz taşımacılığında yaşanan fiyat dalgalanmaları, atıl kapasite ile işleyen demir yollarının geliştirilmesi konusunu gündeme taşımıştır. Demir yolu koridorlarının geliştirilmesi çalışmaları, Çin'in 2013 yılında açıkladığı Yeni İpek Yolu (OBOR) ve 2017 yılında **Kuşak ve Yol** olarak yeniden adlandırdığı girişimi ile ivme kazanmıştır. Avrupa-Asya arasında coğrafi açıdan çok avantajlı bir konumda olan Türkiye, bölgede daha etkin olabilmek ve devam eden ticaret savaşlarından kazanımlarla çıkabilmek için demir yolu taşımacılığını geliştirmeyi ve bu sayede rekabet avantajı sağlamayı hedeflemektedir.

Genel olarak Avrasya demir yolu koridorlarına ilişkin çok çeşitli haritalar bulunmaktadır. Bu haritalar incelendiğinde temel olarak Avrupa ve Asya arasındaki demir yolu koridorlarını iki ana grupta toplamak mümkündür: 1. Kuzey Koridorları-Trans-Sibirya, 2. Güney Koridorları.

Kuzey Koridoru

Trans-Sibirya Koridoru adı verilen Kuzey Koridoru, Rusya üzerinden Avrupa'ya ulaşmakta olup yaklaşık 13.000 km uzunluğundadır. Trans-Sibirya Koridoru ilk **Avrupa-Asya Kara Köprüsü** olarak adlandırılmıştır. Şu anda aktif olarak demir yolu taşımacılığının yapıldığı koridordur. Taşıma süresi yaklaşık 16 gün sürmektedir. Trans-Sibirya Koridoru'nun iki ayağı bulunmakta, trenler demir yolu hattı daha iyi olduğu için çoğunlukla Rusya-Kazakistan ayağını kullanmaktadır. Çin, mevcut Kuzey Koridorlarını, trenleri sübvans ederek (maddi destek sağlayarak) ve yeni varış yerleri açarak desteklemektedir.

Güney Koridoru

Avrupa-Çin ticaretinde kullanılan bir diğer demir yolu koridoru, Türkiye'den de geçen Güney Koridoru'dur. Güney Koridoru'nda yer alan ülkeler Kazakistan, Özbekistan, Türkmenistan, İran, Azerbaycan, Gürcistan ve Türkiye'dir. Güney Koridoru'nun bir ayağı TRACECA Hattı üzerinden Kazakistan'ın Aktau ve Kuryk Limanları'ndan Hazar Denizi'ni geçerek Azerbaycan'ın Bakü Limanı'na, oradan Bakü-Tiflis-Kars Hattı üzerinden Türkiye'ye ulaşmakta ve Kapıkule Sınır Kapısı'ndan Bulgaristan'a ya da Gürcistan'ın Poti ve Batum Limanları ile Karadeniz üzerinden Bulgaristan ve Romanya'ya bağlanmaktadır. Güney Koridoru'nun diğer ayağı Kazakistan, Özbekistan, Türkmenistan (Türkmenbaşı Limanı) üzerinden Hazar Denizi'ne ve Azerbaycan'a, nihayet Bakü Tiflis Kars (BTK) Hattı üzerinden Avrupa'ya bağlanmaktadır. Diğer koridor da İran üzerinden Türkiye'ye uzanmaktadır.

Güney Koridoru'ndan geçecek trafik potansiyelinin 2027 yılında 19.000 TEU'ya ulaşacağı ve Avrasya Demir Yolu trafiğindeki payının %3'e erişeceği tahmin edilmektedir.

Özellikle Rusya ile Ukrayna arasındaki sorunlardan dolayı Kuzey Koridoru'nda yaşanan sıkıntılarla Türkiye ve İran'ın yaşayacağı muhtemel taşımacılık sıkıntılarına alternatif olarak Orta Koridor öne çıkmaktadır. 2017 yılında hizmete açılan 826 km uzunluğundaki Bakü-Tiflis-Kars (BTK) Demir Yolu hattı bu önemli yatırımlardan biridir. Söz konusu hat, Avrupa'yı Türkiye üzerinden Gürcistan ve Azerbaycan'a bağlamakta, bu şekilde Çin'e ulaşılabilir.

2015 yılında Kazakistan, Azerbaycan ve Gürcistan tarafından başlatılan, Türkiye'nin de üye olduğu Trans-Hazar Uluslararası Transit Hattı (TITR) dinamik bir gelişim göstermektedir. Bu girişimin amacı, Çin-AB ve Çin-Türkiye arasındaki konteyner ticaretini kolaylaştıracak çözümleri geliştirmek ve bu hatta demir yolu taşıma maliyetlerini düşürerek Trans-Sibiry Koridoru'na alternatif oluşturabilmektir (Harita 2.22).



Harita 2.22: Türkiye BTK Demir Yolu hattı

Avrupa-Kafkasya-Asya Ulaştırma Koridoru TRACECA, Avrupa ve Asya arasında ulaşım koridorlarının geliştirilmesi konusunda en eski girişimlerden biridir. TRACECA, Bağımsız Devletler Topluluğu ülkelerini Kafkasya ve Karadeniz üzerinden Avrupa'ya bağlamak amacıyla kurulmuştur. 1998 yılında Bakü Zirvesi'nde imzalanan ve programa Hükümetler Arası Komisyon statüsü kazandıran "Avrupa-Kafkasya-Asya Ulaşım Koridoru'nun Geliştirilmesi için Çok Taraflı Temel Uluslararası Ulaştırma Anlaşması (MLA)"na Türkmenistan taraf olmamıştır. Diğer taraftan AB'nin TRACECA programından kısmen çekilmesi ve Karadeniz geçişindeki problemler, koridorun kullanımının sınırlı kalmasına neden olmaktadır.

2.3.4. Enerji Koridorları

Enerji bir ülkenin ekonomik ve sosyal kalkınmasının en önemli girdilerinden biridir. Sanayileşme, şehirleşme, nüfus artışı ile birlikte küreselleşme ticaret ve üretimi arttırmakta, buna bağlı olarak enerjiye olan talep katlanmaktadır. Türkiye de enerji kaynaklarına olan talebin yoğun olarak yaşandığı ülkelerdendir.

Enerjinin önemli kısmı boru hatları ile taşınmaktadır. İlk yatırım maliyetleri, demir yolu taşımacılığında olduğu gibi boru hattında da yüksektir. Yatırım maliyetlerinin aksine taşıma maliyetleri açısından boru hattı, oldukça avantajlı olup çok yüksek miktardaki ürünlerin taşınmasında da ekonomik ve güvenilirdir. Hem kısa hem de uzun mesafelerde kullanılabilirdiği gibi genellikle sürekli taşımacılıkta da tercih edilmektedir. Boru hattı taşımacılığı, diğer taşıma türlerine göre çoğunlukla sıvı ve gaz taşıma özelliğiyle farklılık göstermektedir. Boru hattı taşımacılığının en büyük dezavantajı ise esneklik derecesinin yok denecek kadar az olmasıdır.



BİLGİ KUTUSU

LNG (Liquefied Natural Gas), sıvılaştırılmış doğal gaz kimyasal bileşimidir. %90 oranında metan ile beraber etan, propan ve diğer ağır hidrokarbonlar bulunur. İçinde LNG sıvılaştırılırken kirleticiler uzaklaştırıldığından doğal gazdan daha temizdir. Ülkeler enerji ve enerji hatlarını koz olarak kullandıkça enerji ihtiyacı olan ülkeler, LNG taşımacılığı ile başka ülkelere enerji ihtiyaçlarını karşılamaya çalışmaktadır.

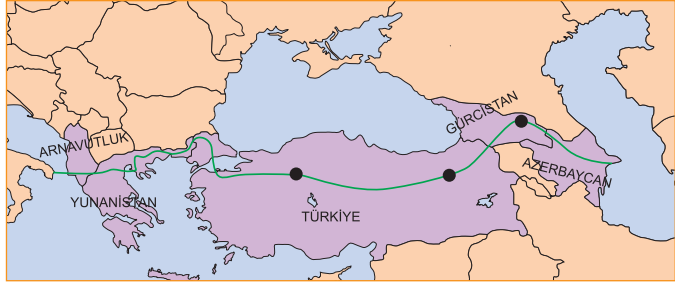
Dünya petrol rezervlerinin %62'si, petrol üretiminin ise %30'u Orta Doğu'da bulunmaktadır. Dolayısıyla Türkiye'nin bulunduğu coğrafi konum nedeniyle uluslararası ham petrol ve doğal gaz boru hatlarının büyük bir kısmı, Türkiye sınırlarından geçmek zorundadır. Hazar ve Orta Asya bölgelerinde bağımsızlığını kazanan devletlerin açık denizlerde kıyıların olmaması, petrol ve doğal gaz ihracatında transferin boru hatlarıyla gerçekleştirilmesini gerekli kılmaktadır. Mevcut boru hatlarının çoğu, Sovyetler Birliği döneminden kalma, kapasiteleri yetersiz ve eski hatlardır. Artan üretime bağlı olarak ihracat için yeni boru hatlarına ihtiyaç duyulmaktadır. Türkiye ile beraber bölge enerjisinin dünyaya sevk edilmesi noktasında projeler üretilmektedir.

Rusya ile siyasi çatışma içerisinde olan Avrupa ülkelerinin politik çekişmeleri, Türkiye'nin enerji gücünü pekiştirmektedir. Türkiye, politik kaynaklı Rusya ve Batı çekişmesinde denge politikası izlemeye çalışmaktadır.

Rusya'nın Karadeniz limanlarından dünya pazarlarına ulaştırdığı petrolün büyük bir kısmı, büyük tonajlı petrol tankerleriyle Türkiye'nin boğazlarından geçerek Akdeniz'e ulaştırılmaktadır. Bu

durum boğazlardaki trafiği her geçen gün artırmakta, boğazların güvenliğini ciddi bir şekilde tehdit etmektedir. Yoğunluğun önlenmesi için boğazlardaki yükü azaltacak ya da devre dışı bırakacak boru hatları alternatifleri dile getirilmektedir.

Türkiye'nin enerjide dışa bağımlı bir ülke olması, üzerinden geçecek enerji koridorlarını önemli hâle getirmektedir. Türkiye, son yıllarda kendi sismik araştırma ve yeni nesil sondaj gemileri ile doğal gaz ve petrol araştırma sürecine girmiş, yenilenebilir enerji kaynaklarına yatırımlar yapmış, nükleer enerji santrali inşasına başlamıştır. Rusya ve İran'dan aldığı gazı, bu ülkelere bağımlı olmamak adına çeşitlendirmekte; Trans Anadolu doğal gaz boru hattı (TANAP) gibi Azerbaycan doğal gazını hem Türkiye'ye, hem de Türkiye üzerinden Avrupa'ya ulaştırmaktadır (Harita 2.23).



Harita 2.23: TANAP güzergâhı

Akdeniz deniz yetki alanları tartışması, son yıllarda Türkiye'yi uluslararası alanda oldukça büyük tartışmaların içine sokmaktadır. Doğu Akdeniz ülkeleri, bölgede yatan zengin doğal gaz rezervleri yüzünden büyük çekişme içerisindedir (Harita 2.24).

Türkiye, "Mavi Vatan" anlayışı çerçevesinde kara sularından doğan haklarını uluslararası alanda büyük bir özveri ile savunmaktadır. Bu savunmanın arkasında sadece doğal gazın değil, çıkarılacak doğal gazın boru hattı ile nakledilmesi projelerinde Türkiye'nin deniz yetki alanlarının kullanılacak olması da yer almaktadır.



Harita 2.24: Doğu Akdeniz ülkeleri



ÖLÇME VE DEĞERLENDİRME

A) Aşağıdaki cümlelerin başındaki boşluğa ifade doğru ise “D”, yanlış ise “Y” yazınız.

1. (.....) TANAP Doğal Gaz Projesi, Türkiye ile İran arasında yapılmıştır.
2. (.....) Türkiye, Rusya ve Batı ülkeleri arasındaki siyasi nedenlerden dolayı yaşanan enerji krizlerinde denge siyaseti izlemektedir.
3. (.....) Süveyş Kanalı, Kızıldeniz ile Akdeniz'i birbirine bağlamaktadır.
4. (.....) Türkiye, OBOR Projesi'nde Kuzey Koridor üzerinde yer almaktadır.
5. (.....) Avrupa Birliği Beyaz Kitap ile ulaştırma başta olmak üzere birçok alanda 10 yıllık strateji belirlemektedir.
6. (.....) Mısır, hem Arap Birliği'ne hem de Afrika Birliği'ne üye bir ülkedir.
7. (.....) Avrupa Birliği, dünyadaki askerî ittifaklar arasında yer almaktadır.
8. (.....) Çin tarafından gerçekleştirilen OBOR Projesi ile güzergâhtaki ülkelere altyapı yatırımları yapılması, günümüz barışçıl sızma politikalarına örnektir.
9. (.....) Trans Sibiryâ ve Trans Kafkasyâ Demir yolları Kuzey Koridor üzerinde yer almaktadır.

B) Aşağıdaki cümlelerde bulunan boşlukları doğru ifadelerle doldurunuz.

10. Asya, Avrupa ve Afrika'nın birbirlerine en çok yaklaştığı bölgeye _____ denir.
11. Türkiye, Orta Asya Türk Devletleri ile beraber _____ organize etmektedir.
12. Atlantik-Pasifik okyanusları arasında hizmet veren _____ demir yolu hattı, dünyanın en uzun demir yolu güzergâhıdır.
13. Afrika kıtasını dolaşmak yerine Akdeniz'den Kızıldeniz vasıtasıyla güzergâhı kısaltan _____ Kanalı, günümüzde de en fazla kullanılan geçiş yolları arasındadır.
14. Süveyş Kanalı'na alternatif olarak Osmanlı Devleti, Almanya'ya _____ imtiyazını vermiştir.
15. Avrupa Komisyonu tarafından yayımlanan _____ ile ortak ulaştırma politikası oluşturulması hedeflenmiştir.
16. 2. Dünya Savaşı'ndan itibaren ABD ve SSCB'nin başını çektiği _____ dönemi, SSCB'nin dağılmasına kadar devam etmiştir.
17. İngiltere'nin barışçıl sızma politikası olarak kullandığı _____ tarihteki ilk sızma politikası örnekleri arasında yer almaktadır.

C) Aşağıdaki sorularda doğru seçeneği işaretleyiniz.

18. Aşağıdaki ülkelerden hangisi TRACECA teşkilatına üye ülkeler arasında yer almaz?

- A) Bulgaristan B) Ermenistan C) İran
D) Irak E) Gürcistan

19. I. NATO
II. Birleşmiş Milletler
III. BDT
IV. Avrupa Birliği
V. Karadeniz Ekonomik İş Birliği Örgütü

Türkiye yukarıdaki numaralanmış oluşumlardan hangilerine üyedir?

- A) I, IV B) I, II ve III C) I, II ve V
D) I ve III E) II ve IV

20. Türkiye, petrol ve doğal gaz geçişinin transit noktasında olmakla beraber, üreten ve tüketen ülkelerin de kesişim güzergâhında yer almaktadır. Bu durum Türkiye'yi bölgesel anlamda önemli kılmaktadır.

Buna göre, aşağıdakilerden hangisi Türkiye'nin transit konumu ile ilgili değildir?

- A) İklim koşullarının bir çok alanı destekleyici şekilde elverişli olması
B) İsrail gazının Avrupa'ya sevki noktasında, Türkiye üzerinden geçecek olan güzergâhın daha elverişli olması
C) Türkiye'nin yer aldığı konumun, tarihî ticaret yollarına ev sahipliği yapması
D) TANAP Gaz Boru Hattı'nın Türkiye'nin sınırları içinden geçerek, Türkiye'ye transit ülke imkanı vermesi
E) Doğu-Batı eşya ticaretinin Marmaray üzerinden demir yolu ile kesintisiz yapılacak olması

21. Aşağıdakilerden hangisi Türkiye'nin jeopolitik konumuyla açıklanamaz?

- A) Üç tarafının denizlerle çevrili olması
B) Kapasitesi yüksek konteyner limanlarına sahip olması
C) Doğal geçiş noktalarına sahip olması
D) Transit taşıma güzergâhları üzerinde bulunması
E) Ülkelerin enerji koridorlarını Türkiye üzerinden oluşturmayı planlaması

22. Türkiye'nin dış ticaretinde Avrupa'nın önemli bir yere sahip olmasında aşağıdakilerden hangisinin doğrudan etkisi vardır?

- A) Coğrafi yakınlık
B) Ortak tarihi geçmiş
C) Türkiye'nin yüz ölçümü
D) Türkiye'nin genç nüfusu
E) Gümrüklerdeki hız

23. I. Marmaray'ın Asya ve Avrupa arasında kesintisiz demir yolu taşımacılığı sunması
II. Bakü-Tiflis Kars Demir Yolu Hattı'nın transit taşımacılığa hizmet vermesi
III. İstanbul Havalimanı'nın hava taşımacılığında Türkiye'yi sivil havacılığın merkezi hâline getirmesi
IV. Yunanistan'a ait Pire Limanı'nın işletmeciliğini satın alarak burayı Orta Doğu'nun en büyük konteyner limanlarından biri hâline getirmesi

Yukarıdaki numaralanmış ifadelerden hangilerinin Türkiye'nin taşımacılığı ve ticareti üzerinde olumlu etkisi vardır?

- A) Yalnız I B) I, II ve III C) I ve III
D) I, II, III ve IV E) II ve IV

24. Aşağıdaki ülkelerden hangisinin Kafkasya bölgesinde toprakları bulunmaz?

- A) Azerbaycan
- B) Ermenistan
- C) Gürcistan
- D) Rusya
- E) Irak

25. I. Cezayir
II. Suriye
III. İran
IV. Mısır
V. İspanya
VI. Çin

Aşağıdakilerin hangisinde Orta Doğu ülkelerinin tamamı yer almaktadır?

- A) I, II ve III
- B) I, II, III ve IV
- C) I, II, ve VI
- D) II, III ve IV
- E) II, III, V ve VI

26. Taşımacılık faaliyetleri, küresel ekonominin ayrılmaz parçalarından biri olduğuna göre aşağıdakilerden hangisi doğrudur?

- A) Yenilenen altyapılar, taşımacılık faaliyetlerini yavaşlatmaktadır.
- B) Küresel ekonomide yaşanan finansal sorunlar, taşıma faaliyetlerinden kaynaklanmaktadır.
- C) Gelişmekte olan ekonomiler geniş ulaşım ağlarına sahiptir.
- D) Ekonomik gelişmenin asıl itici gücü, hava yolu taşımacılığıdır.
- E) Ulaşım ve taşımacılık faaliyetleri, küresel düzeyde ülkelerin ekonomik ilişkilerinin artmasına ve daha da gelişmesine imkân tanımaktadır.

27. Bir ülkede ulaşım ve taşımacılık faaliyetlerinin gelişmiş olması, aşağıdakilerden hangisine yol açmaz?

- A) İş olanaklarının artması
- B) Toplam refahın artması
- C) Ülkenin gelişmişlik düzeyinin artması
- D) Ülkeler arası ekonomik ilişkilerin artması
- E) İnsanlar arası sosyo-ekonomik farkların artması

28. Aşağıdaki ülkelerden hangisi Avrupa Birliği'nde yer almaz?

- A) Arnavutluk
- B) Fransa
- C) İsveç
- D) İspanya
- E) İtalya

29. Bakü-Tiflis-Kars Demir Yolu güzergâhında aşağıdaki ülkelerden hangileri yer almaktadır?

- A) Azerbaycan-Yunanistan-Türkiye
- B) Azerbaycan-Gürcistan-Türkiye
- C) Azerbaycan-İrak-Türkiye
- D) Lübnan-Suriye-Türkiye
- E) Azerbaycan-Ermenistan-Türkiye

30. I. Mavi Akım
II. Şahdeniz
III. Türk Akım
IV. TANAP
V. Kuzey Akım

Yukarıda belirtilen enerji projelerinden hangileri Türkiye üzerinden geçmektedir?

- A) I, II ve III
- B) I, II ve IV
- C) I, II, III ve IV
- D) I, III ve IV
- E) II, III ve V

31. Aşağıda verilen bilgilerden hangisi yanlıştır?

- A) Trans Sibirya Demir Yolu, Atlas Okyanusu ile Hint Okyanusu arasında demir yolu ulaşımı sağlamıştır.
- B) Süveyş Kanalı, Akdeniz ile Hint Okyanusu arasında deniz yolu taşımacılık güzergâhını kısaltmıştır.
- C) Osmanlı-Almanya ortak yapımı Bağdat Demir Yolu, Süveyş Kanalı'na rakip bir güzergâh olarak projelendirilmiştir.
- D) Osmanlı Devleti, Süveyş Kanalı yapılırken İngiltere ve Fransa arasında denge politikası izlemiştir.
- E) Rusya'nın Karadeniz limanlarından dünya pazarlarına ulaştırdığı petrolün büyük bir kısmı, boru hatlarıyla Akdeniz'e ulaştırılmaktadır.

32. Aşağıdaki ülkelerden hangisi Arap Birliği'ne üye değildir?

- A) Bahreyn
- B) İnan
- C) Katar
- D) Mısır
- E) Suriye

33. Aşağıdaki ülke ve bağlı bulunduğu bölge-iş birlikleri eşleşmelerinden hangisi yanlıştır?

- A) Libya-Afrika Birliği
- B) İtalya-Avrupa Birliği
- C) Türkiye-NATO
- D) Özbekistan-Türk Devletleri Teşkilati
- E) Rusya-NATO

34. Aşağıdaki ülkelerden hangileri Türk Devletleri Teşkilati'nda gözlemci statüsünde yer almaktadır?

- A) Azerbaycan- Özbekistan
- B) Türkiye-Türkmenistan
- C) Macaristan-Kırgızistan
- D) Özbekistan-Türkmenistan
- E) Macaristan-Türkmenistan

- 35.** I. NATO: 2. Dünya Savaşı'ndan sonra ABD'nin öncülüğünde kurulan siyasi birliktir.
- II. Avrupa Birliği: Ekonomik temelli başlayan birliktelik; siyasi, ticari ve parasal birlikteliğe dönüşmüştür.
- III. Türk Devletleri Teşkilati: Türk Devletleri arasında kurulan askerî birliktir.
- IV. Birleşmiş Milletler: Dünya barışı ve güvenliğini korumak, uluslararası alanda ekonomik, toplumsal ve kültürel bir iş birliği oluşturmak için kurulmuştur.
- V. Bağımsız Devletler Topluluğu: SSCB sonrası kurulmuş bir topluluktur.

Yukarıdaki numaralanmış örgütlerle ilgili ağıklamalardan hangileri doğrudur?

- A) I, II ve III
- B) I, II ve IV
- C) II, III ve IV
- D) III, IV ve V
- E) II, IV ve V

36. Aşağıdaki ülkelerden hangisi Soğuk Savaş Dönemi'nde farklı bir tarafta yer almıştır?

- A) Avusturya
- B) Doğu Almanya
- C) Macaristan
- D) Polonya
- E) Romanya

37. I. Trans Sibiryaya Demir Yolu: Rusya'nın uçsuz bucaksız toprakları arasında önemli bir ticaret ve lojistik hattı olmuştur.

II. Bağdat Demir Yolu: Güzergâh bölgelerinde tarım ürünlerinin ülke içerisine dağılımını sağlamıştır.

III. Hicaz Demir Yolu: Yafa, Hayfa, Beyrut gibi limanların canlanmasını sağlamıştır.

IV. Süveyş Kanalı: Afrika üzerinden yapılan ticaretin yeniden Akdeniz üzerinden yapılmasını sağlamıştır.

Yukarıdaki lojistik projeler ekonomik fayda açısından değerlendirildiğinde hangileri doğrudur?

- A) I ve II
- B) I ve III
- C) II, III ve IV
- D) I, III ve IV
- E) I, II, III ve IV

38. Atatürk dönemi demir yolları incelendiğinde aşağıdakilerden hangisi, bu dönemin özellikleri arasında yer almaz?

- A) Ülkenin doğusunu demir yolu ile buluşturulması
- B) Yabancı sermayenin teşvik edilerek demir yolu yapımının sağlanması
- C) Demir yollarının Karadeniz ile bağlantısının kurulması
- D) Yapılacak hatların belirlenmesinde ülke savunmasına sağlayacağı faydaların göz önünde bulundurulması
- E) Demir yollarının devletleştirilmesi

3. ÖĞRENME BİRİMİ

TÜRKİYE'NİN LOJİSTİK VİZYONU VE ULAŞTIRMA POLİTİKALARI

KONULAR

- 3.1. ULUSLARARASI TAŞIMACILIK VE LOJİSTİK ALTYAPISININ TEMEL DİNAMİKLERİ
- 3.2. TÜRKİYE'NİN LOJİSTİK ÜS YOL HARİTASI VE ULAŞTIRMA EYLEM PLANLARI



TEMEL KAVRAMLAR

- Çevresel altyapı
- Donanım altyapısı
- Kurumsal altyapı
- Lojistik eylem planı
- Lojistik üs yol haritası
- Mali altyapı
- Yazılım altyapısı

NELER ÖĞRENECEKSİNİZ?

- Kurumsal, mali, çevresel, donanımsal altyapıları ve yazılım altyapılarını
- Taşıma türlerine göre ulaştırma eylem planlarını





HAZIRLIK ÇALIŞMASI

Türkiye, dünyadaki önemli enerji kaynaklarına sahip ve yoğun şekilde enerji ihracı gerçekleştiren bir ülke olsaydı, bu durumun ulaşım sektörüne ne gibi katkıları olurdu? Arkadaşlarınızla değerlendiriniz.

3.1. ULUSLARARASI TAŞIMACILIK VE LOJİSTİK ALTYAPISININ TEMEL DİNAMİKLERİ

Dünya ekonomisini ve uluslararası ticareti doğrudan etkileyen ulaştırma hizmetleri sektörü, küreselleşmeyle birlikte önem kazanmıştır. Ucuz iş gücünün yanında lojistik faaliyetler de üretim üsleri için belirleyici faktörlerden biri olmuştur. Türkiye, ekonomik ve ticari bölgelerin güzergâhı üzerinde olduğundan bu özel konumunu siyasi, ekonomik ve kültürel anlamda bir fırsata dönüştürmeyi ve kazanç sağlamayı hedeflemektedir.

Türkiye'nin 2023 hedeflerinde ve 2053 vizyonunda, uluslararası ulaşım koridorlarını ve altyapısını sürekli geliştirmeye yönelik ulaşım politikaları da yer almaktadır. Bu politikalar doğrultusunda Avrasya Tüneli, Marmaray, Yavuz Sultan Selim Köprüsü, Osmangazi Köprüsü, 1915 Çanakkale Köprüsü, Filyos Limanı, İstanbul Havalimanı, İzmir-İstanbul, Ankara-Niğde ve Kuzey Marmara Otoyolları, demir yolu hatlarının yenilenmesi, bölünmüş yol uzunluğunun artırılması gibi önemli ulaştırma projeleri hayata geçirilmiştir (Görsel 3.1).



Görsel 3.1: Türkiye'nin önemli ulaştırma projeleri

Türkiye, yapılan yatırımlarla Avrupa, Asya, Kuzey Afrika, Orta Doğu, Kafkaslar ve Karadeniz ülkeleri arasında ulaşım türlerinin entegrasyonunun sağlandığı uluslararası bir koridora dönüşmeye başlamıştır.

Çeşitli taşıma türleriyle (hava yolu, kara yolu, demir yolu, deniz yolu vb.) ülkeler arasında yapılan taşımacılığa **uluslararası taşımacılık** denir. Uluslararası taşımacılığın etkin ve sorunsuz

yapılabilmesi için lojistik altyapılar, kamu sektörü ve özel sektör iş birliği ile oluşturulmalıdır. Altyapı iyileştirmeleri ve gelecekte ihtiyaç duyulacak yeni altyapı dinamikleri önceden planlanarak zamanında hizmete sunulmalıdır.

Uluslararası taşımacılığın ve lojistik sektörünün başarısı, temel altyapı dinamiklerinin etkinliğine bağlıdır (Şekil 3.1).



Şekil 3.1: Uluslararası taşımacılık ve lojistiğin temel altyapı dinamikleri

Kurumsal ve hukuki altyapıları sağlam ve güvenilir olan, sürdürülebilir ekonomik kalkınma politikalarını benimsemiş, donanım ve yazılım sistemlerini sürekli güncelleyerek lojistik faaliyetlere entegre etmiş ülkeler; uluslararası taşımacılık ve lojistik faaliyetlerini başarıyla gerçekleştirecektir. Özellikle lojistik üs olma hedefine sahip ülkeler, bu temel altyapı dinamiklerine stratejik önem vermektedir. Türkiye'nin de lojistik üs olma vizyonu doğrultusunda bu altyapı dinamiklerini koordineli şekilde hizmete sunması gerekmektedir.

3.1.1. Kurumsal Altyapı

Kurumsal yapı, bir kamu kurumunun ya da özel sektör işletmesinin kısa, orta ve uzun vadede başarıyı arttırmaya yönelik yaptığı yapısal faaliyetlerdir. Kurumsal yapı oluşturulurken belirlenen hedefler doğrultusunda politikalar, hiyerarşik düzen, iş tanımları ve gerekleri, birimler arası yetki ve sorumluluklar belirlenir ve çalışanların bu yapıyı benimsemesi sağlanır.

Uluslararası taşımacılık ve lojistik sektöründe kurumsal yapı, sürdürülebilir ekonomik büyümeyi, ticaret bölgelerine ulaşımı, tüm dünya ile entegrasyonu, hizmet ve sermaye akışlarının kolaylaştırılmasını, gümrük işlemlerinin ve sınır geçişlerinin kolaylaştırılmasını sağlayacak şekilde oluşturulmalıdır.

Uluslararası taşımacılığın ve lojistik faaliyetlerin düzenlenmesinde ve geliştirilmesinde öne çıkan yapılar, genel olarak uluslararası örgütlerdir (Tablo 3.1). Bu örgütler sektörün en yetkili yapıları ve yasal çerçeveye düzenleyicileridir.

Tablo 3.1: Lojistik Sektöründe Yer Alan Uluslararası Örgütler

Hava Yolu Kargo Taşımacılığı

- Uluslararası Havayolu Taşımacılığı Örgütü (IATA)
- Uluslararası Sivil Havacılık Teşkilatı (ICAO)
- Uluslararası Hava Kargo Birliği (TIACA)
- Uluslararası Hava Taşıyıcıları Birliği (IACA)

Deniz Yolu Eşya Taşımacılığı

- Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO)
- Baltık Bölgesi Uluslararası Denizcilik Konseyi (BIMCO)
- Gemi Brokerleri ve Acenteleri Ulusal Birlikleri Federasyonu (FONASBA)
- Uluslararası Limanlar Birliği (IAPH)
- Uluslararası Gemi Sınıflandırma Kuruluşları Birliği (IACS)

Demir Yolu Eşya Taşımacılığı

- Uluslararası Demiryolu Birliği (UIC)
- Demiryolu ile Uluslararası Taşımacılar için Devletler Arası İşbirliği Örgütü (OTIF)
- Uluslararası Özel Vagon Sahipleri Birliği (UIP)
- Uluslararası Kombine Taşımacılık Şirketleri Birliği (UIRR)

Kara Yolu Eşya Taşımacılığı

- Uluslararası Karayolu Taşıma Birliği (IRU)
- Avrupa Ulaştırma Bakanları Konferansı (ECMT)

Diğer

- Ekonomik İşbirliği ve Kalkınma Örgütü (OECD)
- Dünya Ticaret Örgütü (WTO)
- Dünya Gümrük Örgütü (WCO)
- Birleşmiş Milletler Avrupa Ekonomik Komisyonu (UNECE)
- Birleşmiş Milletler Ticaret ve Kalkınma Örgütü (UNCTAD)
- Uluslararası Freight Forwarder Dernekleri Federasyonu (FIATA)
- Uluslararası Konteyner Bürosu (BIC)

3.1.2. Mali Altyapı

Uluslararası taşımacılık ve lojistikte mali altyapı; özel sektör işletmeleri açısından dönen ve duran varlıkların yeterliliğini, finansal tabloların güçlü ve nakit akışlarının düzenli olmasını ifade eder. Kamusal anlamda ise sektör yatırımları için kaynak yaratmayı, haksız rekabeti önlemek için yasal düzenleme ve denetimler yapmayı ifade eder.

Küresel çapta faaliyet gösterme ve rekabet edebilme yeteneği, güçlü bir mali (finansal) yapı gerektirmektedir. Ulusal düzeydeki çoğu küçük işletme, küresel büyüklükteki firmalarla rekabet edememekte, bu engeli de kendi aralarında iş birliği ve ittifak yaparak aşmaya çalışmaktadır. Türkiye'de bulunan lojistik işletmeler de küresel çapta organizasyon yeteneği ve rekabet gücü açısından uluslararası rakiplerine göre yetersiz kalmaktadır. Bu işletmeler, mali yapılarını güçlendirmeli ve çeşitli ortaklıklarla organizasyon yeteneklerini artırmalıdır. Kamusal alanda ise devlet, yatırımlar (yol, köprü, liman, sınır kapısı, demir yolu hattı vb.) için gerekli kaynağı sağlamalı ve sektörün ihtiyaç duyduğu hukuki altyapıyı oluşturmalıdır.



ARAŞTIRMA

Sınıfta farklı çalışma grupları oluşturarak işletmelerin dönen ve duran varlıkları ve belirli dönemlerde düzenledikleri mali tablolarla ilgili bir araştırma yapınız. Elde ettiğiniz sonuçlardan sınıf ortamında sunum yapınız.

3.1.3. Çevresel Altyapı

Su, hava, toprak ve deniz kirliliği, tehlikeli atıklar, ozon tabakasının tahribatı, çölleşme, ormanların yok olması, biyolojik çeşitliliğin azalması, asit yağmurları, doğal kaynakların tükenmesi, okyanusların asitlenmesi öne çıkan küresel çevre sorunlarıdır. Birtakım ekonomik ve ticari faaliyetlerde olduğu gibi, uluslararası taşımacılık ve lojistik faaliyetlerde de zaman zaman maliyet kaygısı nedeniyle çevreye duyarlılık göz ardı edilmektedir.



BİLGİ KUTUSU

Karbon ayak izi, bir insanın çeşitli faaliyetler (üretim, ulaşım, ısınma, enerji tüketimi vb.) sonucu atmosfere yaydığı karbon miktarıdır.

Sürdürülebilir bir çevre için lojistik faaliyetlerin ekolojik etkisi ölçülmeli ve bu etkileri en aza indirmek için gerekli adımlar atılmalıdır. Ulaşımında fosil yakıtlara olan bağımlılık azaltılmalı, dağıtım faaliyetlerinde trafiği önleyici tedbirler alınmalı, gürültü kirliliği önlenmeli, çevre dostu ve geri dönüştürülebilir ambalaj malzemeleri kullanılmalı, depolama faaliyetlerinde enerji tasarrufu sağlanmalı ve lojistik yapılarda atık yönetim sistemi oluşturulmalıdır.



SIRA SİZDE

Lojistik sektöründe çevreye duyarlılığı sağlamak için aşağıdaki tabloda yer alan konu başlığı kadar sınıfta çalışma grupları oluşturunuz. Beyin fırtınası tekniğini kullanarak her konu başlığı için aşağıda verilen örneklerdeki gibi çözüm önerileri geliştiriniz.

<p>Ulaşımında fosil yakıtlara olan bağımlılığı azaltma</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Elektrikli araçlar kullanılmalı. • •
<p>Dağıtım faaliyetlerinde trafiği önleyici tedbirler alma</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Dağıtım araçlarının kapasiteleri artırılmalı. • •
<p>Ulaşımında gürültü kirliliğini önleme</p>	<ul style="list-style-type: none"> • • •
<p>Çevre dostu ve geri dönüştürülebilir ambalaj malzemeleri kullanma</p>	<ul style="list-style-type: none"> • • •
<p>Depolama faaliyetlerinde enerji tasarrufu sağlama</p>	<ul style="list-style-type: none"> • • •
<p>Lojistik yapılarda atık yönetim sistemi oluşturma</p>	<ul style="list-style-type: none"> • • •

3.1.4. Donanım Altyapısı

Tedarik zinciri sürecinde lojistik faaliyetlerle ürün, hizmet ve bilgi akışlarının gerçekleştirilmesi için donanım altyapısı yeterli olmalıdır. Zamana karşı yarışılan bu süreçte gerekli olan yapı, araç, gereç, malzeme ve ekipmanın temin edilmesi, etkin ve verimli kullanılması kilit önemdedir.



SIRA SİZDE

Dış ticaret (ihracat, ithalat) sürecinde lojistik faaliyetlerin gerçekleştirilmesi için gerekli olan yapı, araç, gereç, malzeme ve ekipmana aşağıdaki gibi örnekler veriniz.

Taşımacılık İşlemleri	<ul style="list-style-type: none">• Hava, kara, deniz ve demir yolu taşıtları••
Depolama İşlemleri	<ul style="list-style-type: none">• İstifleme araçları (transpalet, fork-lift vb.)••
Gümrükleme İşlemleri	<ul style="list-style-type: none">•••
Elleçleme İşlemleri	<ul style="list-style-type: none">•••
Dağıtım ve Teslim İşlemleri	<ul style="list-style-type: none">•••
Paketleme, Etiketleme, Ambalajlama İşlemleri	<ul style="list-style-type: none">•••

3.1.5. Yazılım Altyapısı

Yazılım altyapısı; işletme operasyonlarını, ticari işlemleri, işletme içi hizmet ve süreçlerin elektronik ortamda yapılabilmesini ve takibini sağlayan işe özel tasarlanmış cihaz, ağ donanımı, sunucu, veri merkezi ve programları (veri tabanı programları, iletişim yazılımları, güvenlik uygulamaları vb.) kapsar.

Lojistik sektöründe işletmeler yeterli, hızlı ve etkin bir yazılım altyapısına sahip olmalı ve bu altyapıyı sürekli güncellemelidir. Lojistik sektörü için üretilen bazı yazılımlarla bütün lojistik faaliyetler yapılabilmektedir. Bazı yazılımlar da işe özel (nakliye programı, stok takip programı, gümrük programı, depo programı vb.) tasarlanmaktadır. Kullanılan yazılımlar güvenli olmalı ve bu yazılımlara internet üzerinden erişim sağlanabilmelidir.



BİLGİ KUTUSU

Lojistik ve tedarik zinciri sürecinde Lojistik Yönetim Sistemi (**TMS**), Depo Yönetim Sistemi (**WMS**), Verim Yönetimi Çözümleri (**YMS**) gibi yazılımların kullanımı hızla yaygınlaşmaktadır.

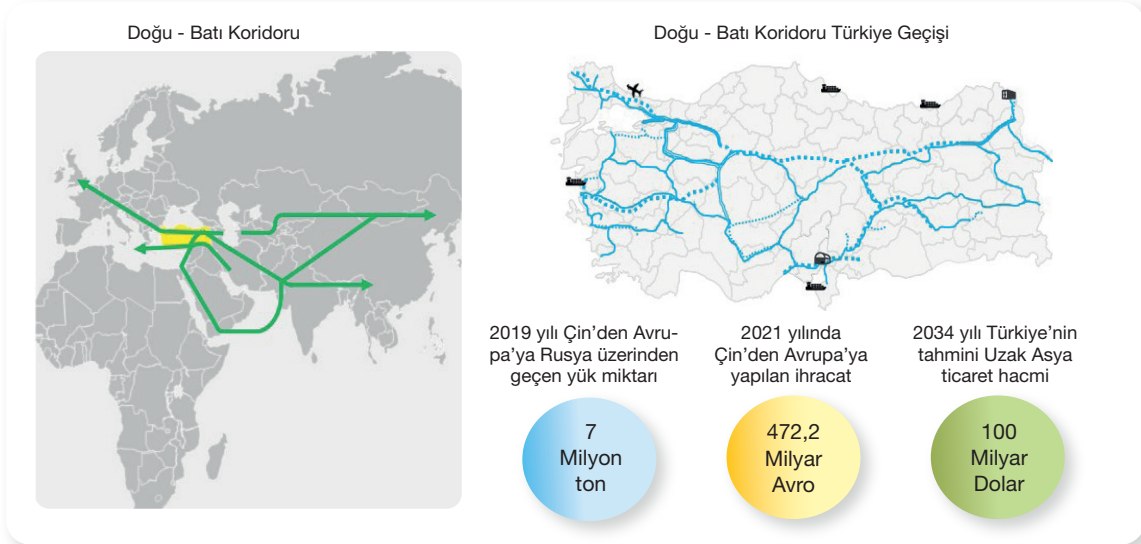
3.2. TÜRKİYE'NİN LOJİSTİK ÜS YOL HARİTASI VE ULAŞTIRMA EYLEM PLANLARI

Günümüzde hizmet sektörünün (turizm, lojistik, sağlık, eğitim, finans, sigorta, adalet, danışmanlık vb.) ekonomideki ağırlığı giderek artmakta ve hizmet sektörünün geldiği nokta, ülkelerin temel gelişmişlik göstergelerinden biri olarak kabul edilmektedir. Türkiye gibi gelişmekte olan ülkelerde hedeflenen ekonomik büyümenin ve sürdürülebilir kalkınmanın gerçekleşebilmesi ve toplumsal refahın artırılabilmesi için yenilikçi ve etkin ulaştırma politikaları belirlenmeli, gerekli yatırımlar bu doğrultuda planlanmalıdır (Şekil 3.2).

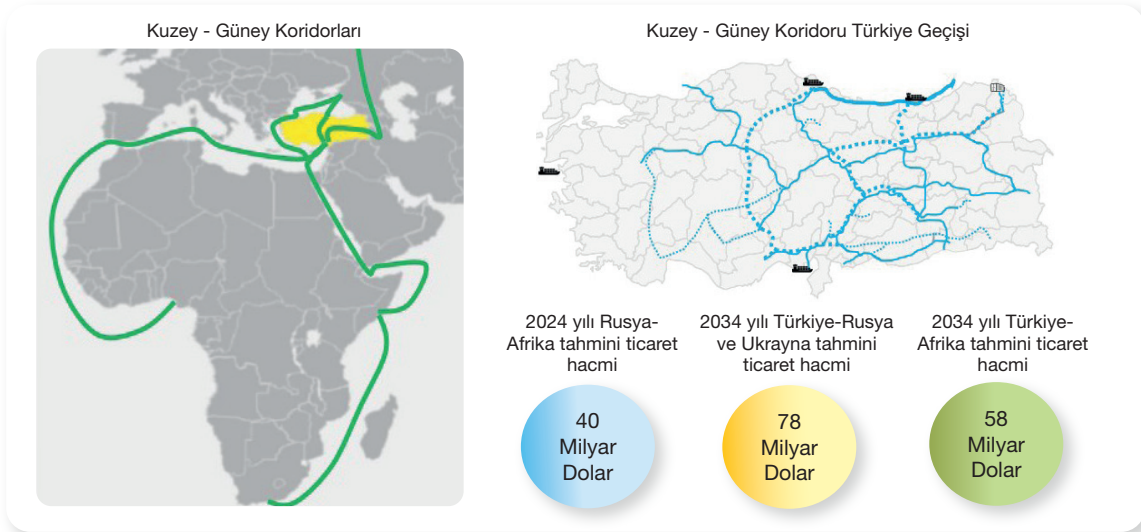


Şekil 3.2: Türkiye Lojistik Master Planı ile Belirlenen Hedefler

Lojistik sektörünün gelişimi için uluslararası standartlar sağlanmalı, taşımacılık (yolcu, eşya, kargo, posta) bir bütün olarak tüm taşıma türleri ile birlikte ulusal ve uluslararası gelişmeler dikkate alınarak değerlendirilmelidir. Özellikle Türkiye için bölgenin lojistik üssü olma fırsatları değerlendirilmeli ve bu doğrultuda ulaştırma eylem planları hazırlanmalıdır (Harita 3.1 ve 3.2).



Harita 3.1: Doğu - Batı yönlü ticaret koridorları ve Türkiye geçişi



Harita 3.2: Kuzey - Güney yönlü ticaret koridorları ve Türkiye geçişi

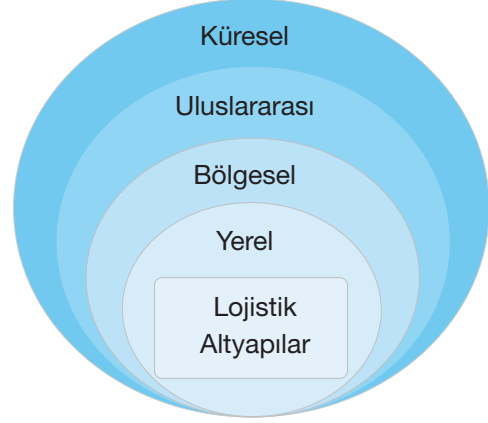


ARAŞTIRMA

Türkiye'nin AB Katılım Müzakereleri, 2005 yılından beri "Müzakere Çerçeve Belgesi" kapsamında 35 fasıl üzerinden yürütülmektedir. 16 fasıl müzakerelere açılmış, 14 fasıl ise AB Konseyi ve Güney Kıbrıs Rum Yönetimi'nin siyasi nitelikli engellemeleri nedeniyle bloke edilmiş durumdadır. Bloke edilen fasıllardan biri de 14. fasıldır.

Taşıma politikalarıyla ilgili olan bu faslın içeriği hakkında bir araştırma yapınız ve araştırma sonuçlarınızı sınıfta tartışınız.

Lojistik üs, tedarik zinciri sürecinde birbiriyle bağlantılı bütün faaliyetlerin (ihracat, ithalat, tedarik, üretim, taşımacılık, depolama, gümrükleme, transit işlemler, dağıtım, elleçleme, bankacılık, sigorta, altyapı hizmetleri vb.) gerçekleştirilebildiği bölgedir. Bu bölgeler, genellikle deniz ve havalimanlarına yakın konumdadır. Lojistik üsler (merkezler) hukuki ve teknik altyapı, coğrafi konum, ticaret potansiyeli gibi etkenlere göre **yerel**, **bölgesel**, **uluslararası** ve **küresel** olmak üzere dört boyutta değerlendirilmektedir (Şekil 3.3).



Şekil 3.3: Lojistik merkezlerin boyutları

Ulaştırma eylem planları, ülkelerin ulaştırma sektörünü geliştirmek amacıyla belirlediği kısa, orta ve uzun vadeli politikalardır. Belirlenen eylem planları; tüm ulaşım türlerini kapsayan, teknolojiyle uyumlu, millî ve yerli kaynakları barındıran, katma değer sağlayan, sürdürülebilir, çevreci, verimli, güvenli ve etkin nitelikte olmalıdır.



BİLGİ KUTUSU

Türkiye'nin lojistik üs olma hedefleri doğrultusunda planlanan 25 lojistik üs tamamlandığında lojistik sektörüne 75,2 milyon ton ve 4,1 milyon TEU ek yük taşıma kapasitesi, 19,9 milyon m² konteyner elleçleme ve depolama sahası kazandırılması hedeflenmektedir.

Lojistik üs vizyonu ve eylem planları hazırlanırken temel taşıma türlerinin her biri ayrı ele alınmalıdır.

3.2.1. Deniz Yolu Taşımacılığı ile İlgili Ulaştırma Eylem Planları



Görsel 3.2: Gemi trafik yönetim sistemi kapsamında insansız gözetleme istasyonu

Dünyada ticaret hacmi sürekli artmakta ve bu ticarete en çok deniz yolu taşımacılığı (yaklaşık %85) tercih edilmektedir. Türkiye'de de bu gelişmelere bağlı olarak deniz yolu taşımacılığını geliştirici yatırımlar (liman yapımı, gemi trafik yönetimi, mevcut limanların iyileştirilmesi, tersanelerin iyileştirilmesi vb.) yapılmaktadır (Görsel 3.2).

Fakat deniz yolu eşya ticareti ve deniz turizmi açısından Akdeniz ülkeleriyle (Yunanistan, İtalya, İspanya vb.) kıyaslandığında Türkiye'nin oldukça geride kaldığı ve yapılması gereken çok şey olduğu görülmektedir.

Deniz yolu taşımacılığı ile ilgili başlıca uygulanması gereken politikalar şunlardır:

“Limanlar Kanunu” ve “Denizde Can ve Mal Koruma Hakkındaki Kanun” gibi temel yasal düzenlemelerin güncellenmesi, seyir ve deniz emniyeti ve güvenliği ile ilgili gerekli yasal altyapıların oluşturulması

Kıyılarda karaya oturmuş, yan yatmış veya batma tehlikesi olan hurda gemilerin (yaklaşık 200 hurda gemi) denizden çıkartılması ve geri dönüşüme kazandırılması

Konteyner, dökme yük ve enerji taşımacılığına yönelik liman ve gemi işletmeciliği konularında uzmanlık sağlanması, gerekli gemi ve liman yatırımlarının yapılması

Limanların, kapasite, depolama alanı, iskele-rihtim uzunluğu ve derinliği, araç, gereç, ekipman gibi altyapı imkânları doğrultusunda tekrar gözden geçirilmesi ve belirlenen eksikliklerin tamamlanması

Entegre lojistik anlayışı doğrultusunda diğer taşıma türlerinin limanlarla bağlantılı hâle getirilmesi

Limanların, yurt içi ve yurt dışı üretim, sanayi ve ticaret merkezleriyle entegrasyonunun sağlanması

Limanların, özellikle Doğu Akdeniz ve Karadeniz Bölgesi için “taşıma, toplama ve dağıtım üssü” hâline getirilmesi

Yurt içi yolcu ve yük taşımacılığında yeni hatlar oluşturularak deniz yolu taşımacılığının ulaşımdaki payının artırılması

Deniz turizmine yönelik tesis ve işletmelerin (krvaziyer gemi limanları ve işletmeleri, yat limanları ve işletmeleri, rihtim / iskele işletmeleri vb.) yeterli ve modern hâle getirilmesi



Görsel 3.3: İstanbul Havalimanı

3.2.2. Hava Yolu Taşımacılığı ile İlgili Ulaştırma Eylem Planları

Hava yolu kargo ve yolcu taşımacılığında kamunun iç ve dış hatlarda kolaylaştırıcı politikalar benimseyerek oluşturduğu düzenlemelerle birlikte köklü değişimler yaşanmaktadır. Hava yolu taşımacılığında gerekli altyapı çalışmaları (havalimanları, kargo terminalleri, aktarma merkezleri vb.) yeterli düzeye gelmiştir (Görsel 3.3).

Bundan sonra yapılması gereken, bu yapıları etkin hâle getirecek politikaların hayata geçirilmesidir.

Hava yolu taşımacılığı ile ilgili başlıca uygulanması gereken politikalar şunlardır:

Hava trafik yönetimi, havacılık emniyeti ve yer hizmetleri gibi konularda uluslararası standartların sağlanması ve gerekli mevzuatın düzenlenmesi

Türk Sivil Havacılığının, emniyet ve güvenlik konularında eğitim kapasitesinin geliştirilmesi

İhtiyaç duyulan havalimanlarında hava kargo taşımacılığına yönelik serbest bölgeler ve hava kargo köyleri (özellikle İstanbul, Ankara ve İzmir'de) oluşturulması

Atıl durumda bulunan çok sayıda havalimanının işlevsel hâle getirilmesi ya da kiralanması

Hava yolu işletmelerinin, farklı özelliklerdeki kargoların (taze sebze ve meyve, canlı bitki, tekstil ve sanayi ürünleri, canlı hayvan, taze ya da dondurulmuş et ve et ürünleri vb.) taşınmasına uygun özelliklerde uçaklardan oluşan bir uçak filosuna sahip olması

Devletin yerli üretimi teşvik ederek yedek parça ve komponent tedariki, değişimi, bakım ve onarımı gibi konularda uygun maliyet, hızlı ve kolay erişim sağlama açısından hava yolu işletmelerine yardımcı olması

Yurt içi yolcu ve kargo taşımacılığında alternatif hava taşıtı kullanımının (helikopter, insansız hava aracı, balon, zeplin vb.) yaygınlaştırılması

3.2.3. Kara Yolu Taşımacılığı ile İlgili Ulaştırma Eylem Planları

Kara yolu taşımacılığı, özellikle kısa mesafelerde (0-300 km) diğer taşıma türlerine göre oldukça hızlı ve esnek olup kapıdan kapıya da teslim imkânı sunmaktadır. Bunun yanında birim yük ve yolcu taşıma maliyeti, tükettiği enerji türü ve miktarı, yüksek kaza riski ve yol açtığı çevre kirliliği gibi nedenlerle hassas ve kırılğan bir yapıya sahiptir.

Ülkemizde kara yolu taşımacılığına yönelik önemli yatırımlar (otoyollar, çift şeritli yollar, köprüler, tüneller vb.) yapılmış ve bu yatırımların çoğu tamamlanmıştır (Görsel 3.4).



Görsel 3.4: Yavuz Sultan Selim Köprüsü ve Kuzey Marmara Otoyolu

Benimsenen politikalar artık altyapı yatırımlarından ziyade kara yolu taşımacılığının üstün yönleri (hız, esneklik, geniş dağıtım ağı vb.) üzerine şekillenmelidir. Ayrıca uluslararası taşımalarda Avrupa ile Asya arasında "transit geçiş ülkesi" olma konumu güçlendirilmelidir.

Kara yolu taşımacılığı ile ilgili başlıca uygulanması gereken politikalar şunlardır:

Tek mevzuat olarak düzenlenen kara yolu yük ve yolcu taşıma mevzuatının birbirinden ayrılması ve uluslararası standartlara uygun hâle getirilmesi

Kara yolu yük ve yolcu taşımacılığının eşit şartlarda rekabet koşulları sağlanarak, emniyetli ve çevreye duyarlı teknik standartlar hazırlanarak, mali ve sosyal gereklilikler asgari düzeyde tutularak daha etkin hâle getirilmesi

Araçların boş beklemesi, tam kapasiteyle sefere çıkamaması, dönüş yükü bulunamaması gibi atıl kapasiteye neden olan sorunlara sürdürülebilir çözümler üretilmesi

Kara yolu yük ve yolcu taşıtı sürücülerinin ve diğer sektör çalışanlarının eğitimine (mesleki yeterlilik eğitimleri, ehliyet alma ve yenileme kuralları, sıkı denetim ve yaptırımlar vb.) gereken özen gösterilerek trafik yoğunluğu ve trafik kazalarının azaltılması

Kara yolu taşımacılık sektöründe kurumsallaşma ve uzmanlığın yaygınlaştırılması, sağlıklı verilere ulaşımı kolaylaştıran veri havuzlarının oluşturulması

Sınır geçişlerinde yaşanan problemlere (sınır kapılarındaki altyapı eksiklikleri nedeniyle oluşan yoğunluk, transit geçiş belgesi sorunları, geçiş ücretlerinin yüksek olması, gümrük kontrollerinin uzun sürmesi vb.) uzun vadeli çözümler geliştirilmesi

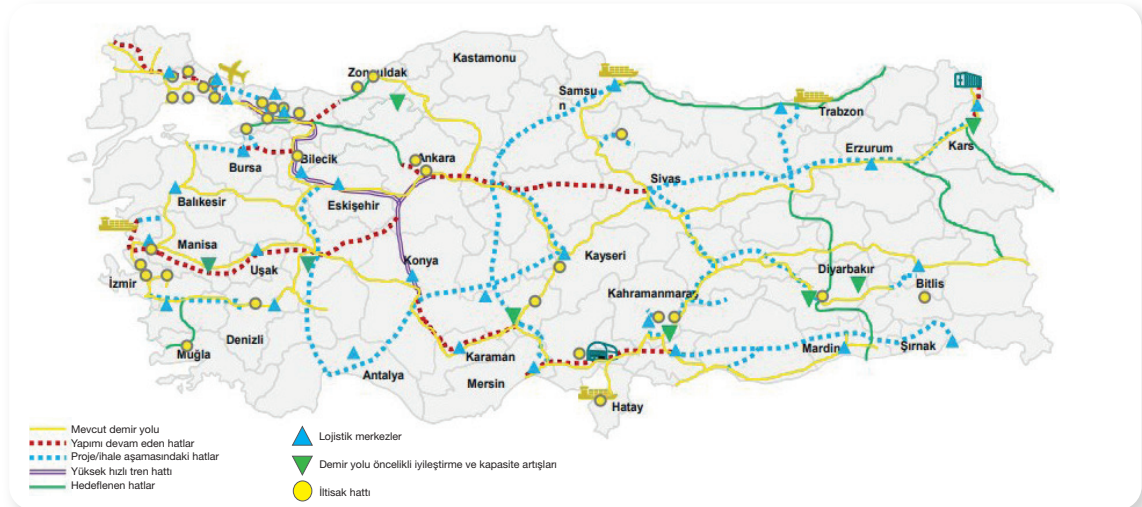
Ulusal düzeyde hazırlanan mevzuatla filo yaş sınırlamalarının yeniden düzenlenmesi (uluslararası taşımalarda yaş sınırına takılan araçların gerekli teknik düzenlemelerle yurt içinde kullanımına devam edilmesi gibi) ve gereksiz taşıt alımlarının önlenmesi

3.2.4. Demir Yolu Taşımacılığı ile İlgili Ulaştırma Eylem Planları

Demir yolu eşya taşımacılığı, uzun mesafeli ve hacimli yük taşımalarında deniz yolu taşımacılığından sonra en uygun taşıma şeklidir. Türkiye’de son yıllarda bu alandaki yatırımlar daha da artmıştır (Harita 3.3 ve 3.4).



Harita 3.3: Türkiye demir yolu yatırımları (2019-2023 arası mevcut görünüm)



Harita 3.4: Türkiye demir yolu yatırımları (2023-2053 arası hedeflenen görünüm)



Görsel 3.5: Kuşak - Yol Projesi Orta Koridor kapsamında Marmaray hattı

Demir yolu taşımacılığı, çevrecilik açısından uygun oluşu ve maliyetinin düşüklüğü bakımından ulaştırma politikalarında ilk sıralarda tercih edilmelidir (Görsel 3.5). AB Müktesebatında, kalkınma planlarında, ulusal programlarda uzun yıllar sonra demir yoluna ayrılan yatırım payı, kara yoluna ayrılan payı geçmiştir. Çevreci olması sayesinde ulaştırma stratejileri, planları, yatırımları ve hedeflerinde demir yolu taşımacılığı ilk sıralarda yer almaktadır.

Demir yolu taşımacılığı ile ilgili başlıca uygulanması gereken politikalar şunlardır:

Demir yolu emniyeti, altyapı kullanımı, iç pazar dinamikleri, yük taşımacılığı, yolcu hakları, istihdam ve çalışma şartları gibi konuları düzenleyen demir yolu taşımacılık mevzuatının uluslararası standartlara uygun hâle getirilmesi

Yurt dışı demir yolu hizmetlerinin engelsiz bir şekilde yürütülmesi için uluslararası teknik standartlara uygun altyapı çalışmalarının yapılması

Çeşitli üstün özellikleri bulunan (çevreye duyarlılık, hava koşullarından az etkilenme, uygun maliyet vb.) demir yolu taşımacılığının yurt içinde ve yurt dışında teşvik edilmesi ve taşıma payının artırılması

Yurt içi ve uluslararası yük ve yolcu taşımacılığında (özellikle sanayi ve ticaret bölgeleri ile deniz limanları arasında, üretim üsleri ve tüketim pazarları arasında, havalimanları ile kent merkezleri arasında) demir yolu taşımacılığının yaygınlaştırılması

Avrupa ve Asya ile bütünleşme stratejisi çerçevesinde demir yolu altyapısının yapılandırılması ve bu amaç doğrultusunda gerekli ulaştırma politikalarının belirlenmesi

Orta ve uzun mesafeli kara taşımalarında kara yolu taşımacılığı yerine demir yolu taşımacılığının geliştirilmesi ve benimsenmesi

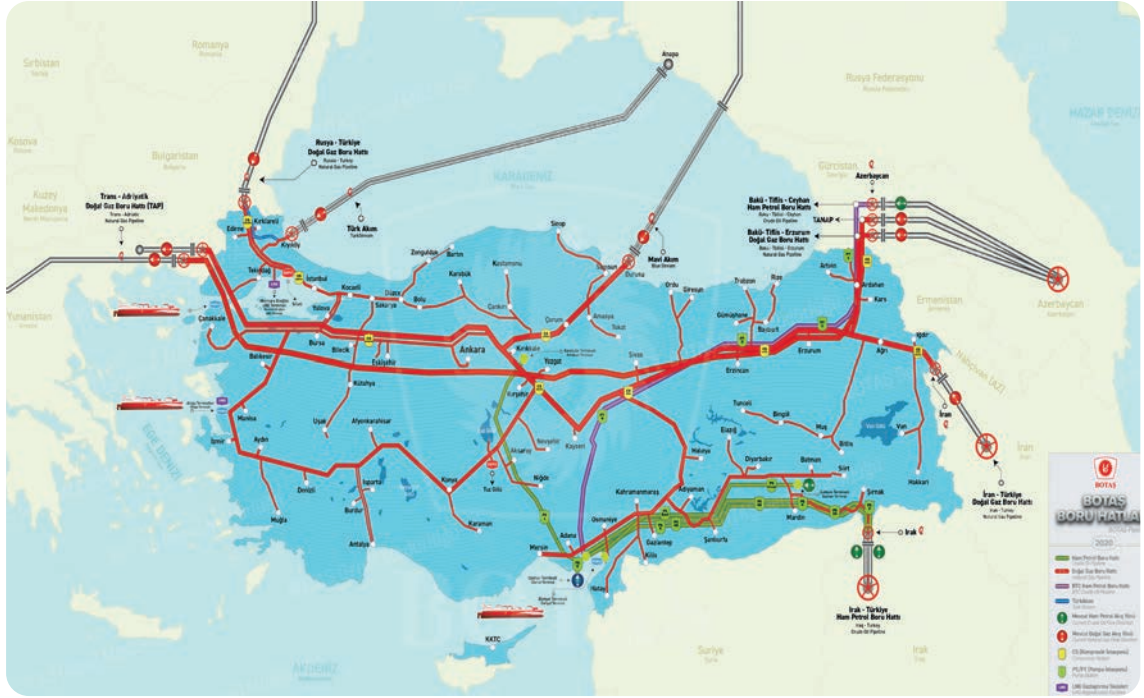
2013 yılında kabul edilen Türkiye Demiryolu Ulaştırmasının Serbestleştirilmesi Hakkındaki Kanun kapsamında demir yolu altyapısı ve tren işletmeciliğine yatırım yapmak isteyen özel sektör temsilcilerinin teşvik edilmesi ve sektörel rekabetin artırılması

3.2.5. Boru Hattı Taşımacılığı ile İlgili Ulaştırma Eylem Planları

Boru hattı taşımacılığı, genellikle sıvı ve gazların (özellikle enerji kaynaklarının) boru ve pompa sistemleriyle nakledilmesidir. Hava basıncı (pnömatik) ya da su ile karıştırılmak suretiyle (bulamaç) bazı katı maddeler (kömür, maden cevherleri vb.) de taşınabilmektedir. Boru hatları fonksiyonel anlamda; **toplayıcı**, **ulaşım** ve **dağıtım** boru hatları olmak üzere üçe ayrılmaktadır.

Türkiye'nin, enerji kaynaklarının bulunduğu bölgeler ile enerji tüketim pazarları arasında yer alması, jeostratejik değerini giderek güçlendirmektedir. Bu jeostratejik fırsatlardan özellikle

ekonomik, siyasi ve askerî anlamda en iyi şekilde istifade edilmelidir (Harita 3.5).



Harita 3.5: 2022 yılı itibarıyla Türkiye'nin aktif petrol ve doğal gaz boru hatları

Boru hattı taşımacılığı ile ilgili başlıca uygulanması gereken politikalar şunlardır:

Boru hattı ve depolama tesislerinin ulusal ve uluslararası standartlara uygun olarak tasarlanması, inşa edilmesi ve güvenli şekilde işletilmesi

Enerji koridoru olma hedefi doğrultusunda arz talep eğilimlerinin gerçekçi ve tutarlı şekilde yapılması

Arz kesintilerine karşı yüksek kapasiteli enerji depolama ve dağıtım merkezlerinin kurulması

Tedarikçi ülkelerle yapılan enerji anlaşmalarının, talep fazlası enerjinin başka ülkelere satılmasına imkân verecek şekilde düzenlenmesi

Enerji koridoru olma hedefi doğrultusunda güçlü, istikrarlı ve güvenilir bir ekonomik ve siyasi yapının inşa edilmesi

Uluslararası ilişkilerin, serbest girişim ve piyasa ekonomisi altyapısının geliştirilerek Orta Asya, Hazar ve Doğu Akdeniz enerji bölgelerinde politik boşluğun değerlendirilmesi

AB'nin tedarikçi çeşitliliğine yönelik politikaları kapsamında Orta Asya, Hazar ve Doğu Akdeniz enerji kaynaklarının alternatif hatlarla Türkiye üzerinden taşınmasının sağlanması



ÖLÇME VE DEĞERLENDİRME

A) Aşağıdaki cümlelerin başındaki boşluğa ifade doğru ise “D”, yanlış ise “Y” yazınız.

1. (.....) Yazılımsal altyapının oluşturulması kapsamında, çevre dostu ve geri dönüştürülebilir ambalaj malzemeleri kullanılmalıdır.
2. (.....) Ulaştırma eylem planları, ülkelerin ulaştırma sektörünü geliştirmek amacıyla belirledikleri kısa, orta ve uzun vadeli politikalarıdır.
3. (.....) Taşımacılıkta araçların boş beklemesi, tam kapasiteyle sefere çıkamaması, dönüş yükü bulamaması atıl kapasite sorununa neden olmaktadır.
4. (.....) Çevresel altyapı, özel sektör işletmeleri açısından dönen ve duran varlıkların yeterliliğini, finansal tabloların güçlü olmasını ve nakit akışlarının düzenli olmasını ifade eder.
5. (.....) Tedarikçi ülkelerle yapılan enerji anlaşmalarında, talep fazlası enerjinin başka ülkelere satılmasını sağlayacak şekilde düzenlemelere gidilmesi Türkiye'nin jeostratejik konumunu güçlendirecektir.

B) Aşağıdaki cümlelerde bulunan boşlukları doğru ifadelerle doldurunuz.

6. Çeşitli taşıma türleriyle (hava yolu, kara yolu, demir yolu, deniz yolu vb.) ülkeler arasında yapılan taşımacılığa _____ denir.
7. Tedarik zinciri sürecinde birbiriyle bağlantılı bütün faaliyetlerin (ihracat, ithalat, tedarik, üretim, taşımacılık, depolama, gümrükleme, transit işlemler, dağıtım, elleçleme, bankacılık, sigorta, altyapı hizmetleri vb.) gerçekleştirilebildiği bölgelere _____ denir.
8. Hiyerarşik düzen, iş tanımları ve gerekleri, birimler arası yetki ve sorumluluklar belirlenerek oluşturulan yapıya _____ denir.
9. Yurt içi ve uluslararası yük taşımacılığında düşük maliyetli ve çevreci bir taşımacılık yapılabilmesi için üretim bölgeleri ve tüketim pazarları arasında _____ taşımacılığı yaygınlaştırılmalıdır.
10. Kara yolu taşımacılığında araçların tam kapasiteyle sefere çıkması ve yüklenmiş olarak geri dönmesi _____ kapasite sorununu ortadan kaldıracaktır.

C) Aşağıdaki sorularda doğru seçeneği işaretleyiniz.

11. Aşağıdakilerden hangisi ulaştırma politikalarına yönelik yatırımlardan biridir?

- A) Şehir hastanelerinin açılması
- B) Müze ve ören yerlerinin açılması
- C) Kayak merkezlerinin kurulması
- D) Yeşil limanların yapılması
- E) Güneş enerjisi tarlalarının yapılması

12. Lojistik üsler, hukuki ve teknik altyapı, coğrafi konum, ticaret potansiyeli gibi etkenlere göre dört boyutta değerlendirilmektedir.

Aşağıdakilerden hangisi bu boyutlardan biri değildir?

- A) Yerel
- B) Yöresel
- C) Bölgesel
- D) Uluslararası
- E) Küresel

13. Aşağıdakilerden hangisi uluslararası taşımacılık ve lojistik altyapısının temel dinamiklerinden biri değildir?

- A) Mali altyapı
- B) Kurumsal altyapı
- C) Çevresel altyapı
- D) Donanım altyapısı
- E) Sosyal altyapı

- 14. I. Tüm ulaşım türlerini kapsaması
II. Millî ve yerli kaynakları barındırması
III. Yap - işlet - devret modeliyle yapılması
IV. Tarımsal üretimi desteklemesi
V. Katma değer sağlaması**

Yukarıdakilerden hangileri ulaştırma eylem planlarının ortak özelliklerindedir?

- A) I-II-III
- B) I-II-IV
- C) I-II-V
- D) II-III-IV
- E) III-IV-V

15. Aşağıdaki eşleştirmelerden hangisi belirtilen taşıma türüne uygun bir eylem planıdır?

- A) Hava yolu taşımacılığı - Yer hizmetlerinde (yük kontrolü ve haberleşme, ramp, de-icing, anti-icing vb.) uluslararası standartların sağlanması
- B) Deniz yolu taşımacılığı - Transit geçiş belgelerinin yeterli sayıda temin edilmesi
- C) Demir yolu taşımacılığı - Kompresör istasyonlarının uygun aralıklarla ve yerli kaynaklarla kurulması
- D) Kara yolu taşımacılığı - Tüm hatların kataner sistemiyle donatılması
- E) Boru hattı taşımacılığı - İskele-rihtim uzunluğu ve derinliğinin uluslararası standartlara uygun hâle getirilmesi

4. ÖĞRENME BİRİMİ

ULUSLARARASI TİCARETTE LOJİSTİK VAKALAR

KONULAR

- 1.1. KÜRESEL LOJİSTİK STRATEJİLERİ ÜZERİNE VAKA ÇALIŞMASI
- 1.2. TÜRKİYE'DE LOJİSTİK ÜSLER ÜZERİNE VAKA ÇALIŞMASI



TEMEL KAVRAMLAR

- Vaka
- Strateji
- Küresel analiz
- Problem
- Çözüm
- Plan

NELER ÖĞRENECEKSİNİZ?

- Küresel lojistikte vaka çalışmasını
- Türkiye'de lojistik üsler üzerine vaka çalışmasını





HAZIRLIK ÇALIŞMALARI

1. Uluslararası ticarete kullanılan ulaşım sistemlerinin nasıl daha verimli hâle getirilebileceği hakkında arkadaşlarınızla fikir alışverişinde bulununuz.
2. Çevrenizdeki işletmeler açısından basit lojistik faaliyetlerde ortaya çıkma ihtimali olan problemler üzerine düşününüz. Bu problemleri ve geliştirdiğiniz çözüm önerilerini arkadaşlarınızla paylaşınız.

4.1. KÜRESEL LOJİSTİK STRATEJİLERİ ÜZERİNE VAKA ÇALIŞMASI

Lojistik süreçler birbirine bağlı pek çok faaliyetin oluşturduğu bütüncül bir yapıdır. Bu faaliyetler zincirinde çoğu zaman aşılması gereken problemler ortaya çıkmaktadır (Görsel 4.1). Bu problemler, bazen anlık çözümlerle bazen de önceden hazırlanmış çözüm planları doğrultusunda çözülmektedir. Ortaya çıkabilecek problemler için çözüm planları oluşturmanın en önemli yollarından biri vaka analizleridir.



Görsel 4.1: Yükleme hatası

“Vaka” kelimesi sosyal medyada ve gündelik yaşamda çok sık kullanılmaktadır. Türk Dil Kurumuna (TDK) göre “olay, hadise” anlamına gelmektedir. Vaka çalışmaları, içinde bir mesaj barındıran hikâyelerdir. Kurgusal olabileceği gibi çoğunlukla gerçek bir olaya dayanır. Vakaların incelendiği çalışmalarda vakayı analiz edenler, olayı kavrama ve karşılaştıkları sorunları çözme ile ilgili becerilerini geliştirir.

İlk olarak 1920’lerde Harvard Business School’da başlayan Vaka Çalışması Yöntemi günümüzde işletme bölümlerinde dünya çapında hızla yaygınlaşmıştır. Vaka çalışmaları sayesinde kuramsal olarak öğrenilen bilgilerin pratikte uygulanması, takım çalışması, hızla değişen ve belirsizliğin yüksek olduğu günümüz iş dünyasında sorunlara doğru teşhis koyulması ve çözüme yönelik kararlar alınması sağlanır. Vaka çalışması eğitimi alanlar iş hayatına daha hızlı uyum sağlar.

Lojistik vaka analizi yapılırken olayın tüm yönleriyle ele alınması gerekmektedir (Görsel 4.2). Yapılan analiz sonucunda daha önce fark edilmemiş ayrıntılar, gereksiz harcamalar, muhtemel tasarruflar, yapılan hatalar ortaya çıkabilir. Yapılan analiz, maddeler hâlinde ya da metin, hikâye şeklinde olabilir. Bu noktada kesin bir şekil yoktur. Önemli olan olayın detaylı şekilde incelenmesidir.



Görsel 4.2: Lojistik vaka analizi

İşletmeler uzun dönemde “sürdürülebilir rekabet üstünlüğü” ve dolayısıyla “ortalama kâr üzerinde getiri” sağlayabilmeyi amaçlar (Görsel 4.3). Bu amaca ulaşabilmek için eldeki üretim kaynakları etkili ve verimli olarak kullanılmalıdır. Kurumsal sürdürülebilirlik doğru stratejilerle sağlanır. Küresel lojistik stratejilerinin temelinde de doğru stratejilerinin belirlenmesi ve uygulanması söz konusudur.



Görsel 4.3: Stratejik yönetim kapsamında ekonomi yönetimi

Bu da lojistik faaliyet süreçlerinde doğru ürünü, doğru zamanda, doğru miktarda, doğru koşulda, doğru fiyat, doğru dağıtım kanalı ile doğru müşteriye ulaştırmakla mümkündür. Lojistik faaliyet süreçlerinde kalite ve standartlara uygunluk ülkelere rekabet üstünlüğü sağlamaktadır.

Dünyada olduğu gibi Türkiye’de de küresel ticarete ulaşım ve lojistiğin önemi gün geçtikçe artmaktadır. Lojistiğin gelişiminde inovasyon çok önemli bir role sahiptir. İnternet üzerinden online iletişim ise süreci hızlandırmakta ve ekonomik değer oluşturmaktadır. Türkiye, küresel rekabet gücünü ve lojistik faaliyetlerin performansını arttırarak Lojistik Performans Endeksi (LPI) sıralamasında üst basamaklara tırmanmayı ve küresel bir lojistik üs olmayı hedeflemektedir (Tablo 4.1).

Tablo 4.1: Türkiye’nin Yıllara Göre LPI Durumu

Yıl	Sıra	Genel LPI Puanı	Gümrük	Altyapı	Uluslararası Sevkiyat	Lojistik Hizmetlerin Kalitesi	Gönderi Takibi ve İzlenebilirlik	Zamanında Teslimat
2007	30	3,15	3,00	2,94	3,07	3,29	3,27	3,38
2010	39	3,22	2,82	3,08	3,15	3,23	3,09	3,94
2012	27	3,51	3,16	3,62	3,38	3,52	3,54	3,87
2014	30	3,50	3,23	3,53	3,18	3,64	3,77	3,68
2016	34	3,42	3,18	4,49	3,41	3,31	3,39	3,75
2018	47	3,15	2,71	3,21	3,05	3,05	3,23	3,63
2023	38	3,40	3,00	3,40	3,40	3,50	3,50	3,60

Dünya Bankası tarafından hesaplanan Lojistik Performans Endeksi (LPI), ülkeler arasında rekabet ortamı oluşturmayı hedeflemekte ve ülkelerin lojistik performanslarını geliştirmeleri için durum tespiti yapmaya çalışmaktadır.



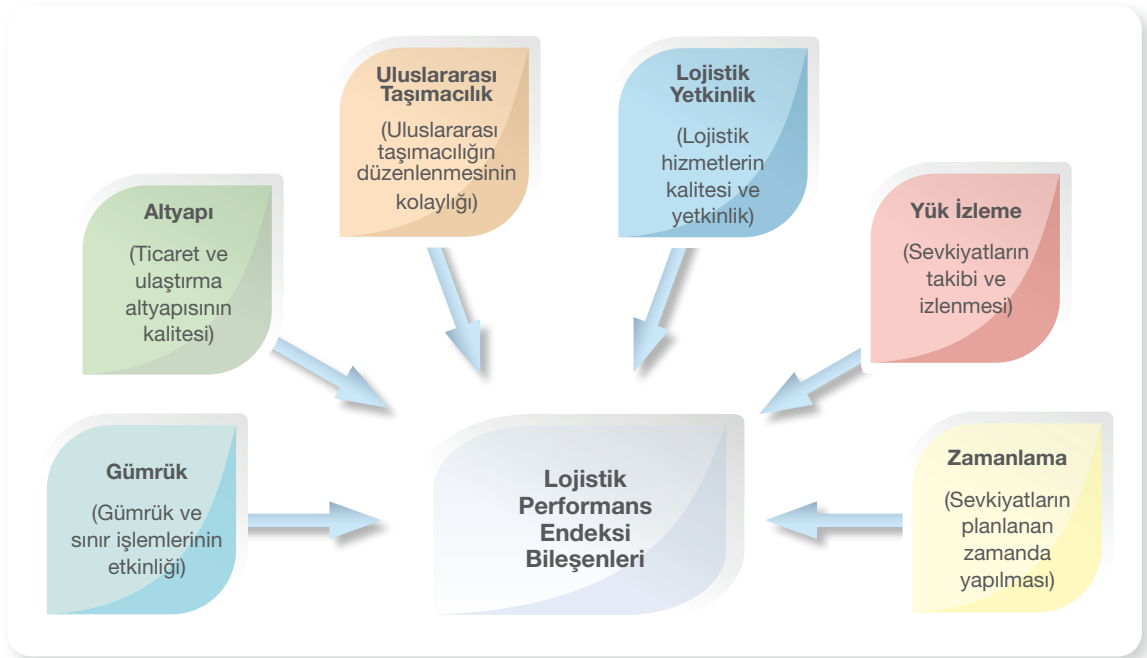
BİLGİ KUTUSU

Dünya Bankası, II. Dünya Savaşı’nın ardından 1945 yılında Uluslararası Yeniden Yapılanma ve Kalkınma Bankası adıyla kurulmuş, 1947 yılında Birleşmiş Milletlerin özerk uzman kuruluşlarından biri olma özelliği kazanmıştır. Günümüzde dünya devletlerinin 188’i Banka üyesidir. En önemli amacı, yoksulluk seviyesi yüksek olan ülkelere ekonomik destek sağlamaktır.

Dünya Bankası’nın başlıca görevleri şunlardır:

- Kalkınma ve sürdürülebilir ekonomik gelişmenin sağlanması için uzun vadeli kredi desteği sağlamak
- Onaylanan projelere sağlanan krediler için garanti vermek
- Sermaye yatırımlarının gerçekleştirilmesini sağlamak

LPI, ülkelerin lojistik çevreleri, temel lojistik süreçleri ve kuruluşları ile zaman ve maliyet performansları hakkında detaylı bir bilgi sunmaktadır. Ülkelere ilişkin açıklanan LPI değerleri, 6 bileşenin ağırlıklı ortalaması alınarak hesaplanmaktadır (Şekil 4.1).



Şekil 4.1: LPI bileşenleri

LPI bileşenlerinden gümrük, altyapı ve lojistik yetkinlik ülkenin tedarik zinciri hizmet dağıtımı için girdi; zamanlama, uluslararası taşımacılık ve yük izleme çıktı niteliğindedir. Dolayısıyla girdi göstergelerindeki olumlu gelişmeler, çıktı göstergelerine de yansiyacak ülkenin lojistik performansı artacaktır.

Günümüze kadar yayınlanan 7 LPI incelendiğinde (lpi.worldbank.org), özellikle Avrupa Birliği ülkeleri (başta Almanya ve Hollanda olmak üzere), ABD ve Uzak Doğu ülkelerinden Singapur ve Hong Kong'un başarılı performansları ve istikrarı dikkat çekicidir. çökmektedir. 2007-2023 yıllarında Türkiye'nin LPI puanları incelendiğinde; daha önceki yıllara göre 2018 yılında Türkiye'nin 48. sıraya kadar gerilediği, 2023 yılına gelindiğinde ise bir miktar yükselerek 38. sırada yer aldığı görülmektedir. Özellikle gümrük ve lojistik hizmetlerin kalitesi bileşenlerine yönelik iyileştirme ve geliştirme çalışmalarına ihtiyaç duyulmaktadır.



SIRA SİZDE

Lojistik Performans Endeksi (LPI); gümrük ve sınır işlemlerinin etkinliği, ticaret ve ulaştırma altyapısının kalitesi, uluslararası taşımacılığın düzenlenmesinin kolaylığı, lojistik hizmetlerin kalitesi, sevkiyatların takibi ve izlenmesi, sevkiyatların planlanan zamanda yapılması esaslarına göre belirlenmektedir. Lojistik performans endeksi sıralamasında Türkiye'nin daha üst basamaklara çıkabilmesi için ne gibi iyileştirme ya da yenilik geliştirilebileceğini araştırınız. Araştırma sonundaki önerilerinizi 124. sayfadaki tabloda boş bırakılan alana yazınız.

Performans Ölçütü	İyileştirme veya Yenilik Önerisi
Gümrük	
Altyapı	
Uluslararası taşımacılık	
Lojistik yetkinlik	
Yük izleme	
Zamanlama	

4.1.1. Gümrük Bileşeni Kapsamında Vaka Analizi

Gümrük hizmetleri, ülkeye giriş-çıkış yapan tüm eşya ve bunları taşıyan araçlara ilişkin başta gümrük idaresi olmak üzere tüm kamu kurum ve kuruluşları ile bunlara hizmet veren tüm özel sektör paydaşlarının mevzuat çerçevesinde sunduğu hizmet, kontrol ve denetimlerin tümünü kapsayan faaliyetlerdir. Günümüzde hemen hemen bütün ülkelerde gümrük hizmetlerinden beklentiler ortaktır. Bu beklentiler; gümrük hizmetlerinin güvenliğe ve kayıt dışılıkla mücadeleye katkı sağlaması, artan ticaret ve seyahat talebi için kolaylaştırıcı rol üstlenmesidir. Bu beklentilerin karşılanması için fiziki altyapının iyileştirilmesi, mevzuatın, kurumsal kapasitenin, insan kaynaklarının ve halkla ilişkilerin geliştirilmesi, bilgi ve iletişim teknolojilerinin kullanımının yaygınlaştırılması, risk temelli etkin kontrol yöntemlerinin uygulanması ve ilgili kurumlar arasında iş birliği ve koordinasyonun güçlendirilmesi gerekmektedir.

Ülkelerde uygulanan gümrük hizmetleri, eşyanın hareketinin yönüne ve amacına göre farklılaşabilmektedir. Örneğin ihracat, ithalat ve transit işlemlerinde uygulanan gümrük hizmetleri farklılık göstermektedir. Gümrük işlemlerinde öne çıkan işlem türleri ve bu işlemlere uygulanacak

prosedürlerle ilgili olarak Revize Kyoto Sözleşmesi ve DTÖ Ticaretin Kolaylaştırılması Anlaşması'nda standartlar ve sınıflandırmalar tanımlanmıştır.

Gümrük idareleri ve diğer ilgili kurumlar, bu çerçevede performanslarını ölçmeli ve kaydettikleri performansları diğer ülkelerle kıyaslayarak gerekli alanlarda iyileştirmeler yapmalıdır.

Singapur Örneği

Singapur Gümrük İdaresi, birçok alanda ve uluslararası geçerliliği olan birçok endekste ilk sırada yer almaktadır. Coğrafi yapının getirdiği avantajların yanında Singapur Gümrük İdaresinin organizasyonu ve faaliyet şekli bu sonucu doğurmaktadır. Singapur Gümrük İdaresinin gümrük işlemlerini gerçekleştirirken kullandığı en önemli unsurlar; firmaların kendiliğinden mevzuata uyum sağlamasını teşvik edici uygulamalar, sonradan kontrol (gümrük işlemlerinin tamamlanmasından sonra), gönüllü bilgilendirme uygulaması ve gümrük danışma konseyi yapılanmasıdır.

Singapur Gümrük İdaresi, uyguladığı ödül ve ceza mekanizmasıyla firmaların gümrük mevzuatına tam uyumlu işlem yapması hususunda firmaları teşvik etmektedir. Gelişmiş risk analizi uygulamasıyla firmaları, kurumsal yönetim ve sistemli iç denetim yapmaya teşvik etmektedir.

Gümrük Mevzuatı'na tam uyumlu çalışan firmalar belirli kolaylıklardan yararlanarak rekabet avantajı elde etmektedir. Örneğin, bu firmalar daha az kontrole tabi tutulmakta ve gümrük işlemleri çok kısa zamanda tamamlanmaktadır. Böylelikle gümrükleme maliyetleri düşürülmektedir. Tekrar eden usulsüzlükleri ve tekrar eden idari cezaları tespit edilen firmalar ithalat, ihracat ve aktarma ayrıcalıklarının askıya alınmasına varan yaptırımlarla karşılaşmaktadır. Singapur Gümrük İdaresi, risk analizi sonucunda bazı firmaları özel olarak takibe almakta ve bu firmaların gümrük işlemleri daha sıkı denetlenmektedir (Görsel 4.4).



Görsel 4.4: Singapur Limanı

Diğer taraftan Singapur Gümrük İdaresi, firmaların Gümrük Mevzuatı'na uygun faaliyet göstermeleri için onlarla tam iş birliği içindedir. Gümrük Mevzuatı ile gümrük işlemlerinin ticari hayatın gereksinimleriyle uyumlu olduğunu takip etmek, ticari ihtiyaçları anlamak ve Gümrük Mevzuatı'nı güncellemek için özel sektörün ilgili birimleriyle düzenli diyaloglar yürütmektedir.

Bununla birlikte Singapur Gümrük İdaresine bağlı Singapur Gümrük Akademisi teknik alanlar, düzenleyici işlemler ve mevzuat uygulamaları ile ilgili özel sektörün bilgi sahibi olması için çeşitli eğitimler düzenlemektedir. Eğitim verilecek konular hakkında akademinin web sayfasında düzenli

olarak bilgilendirme yapılmaktadır. İlgilenen firmalar, eğitim almak istediği konuları takip ederek söz konusu eğitim faaliyetlerine katılmaktadır.

Singapur Gümrük İdaresinin performansını artıran önemli hususlardan biri de sonradan kontroldür. Gümrük işlemleri tamamlandıktan sonra o gümrük işlemine ilişkin firmanın mali ve mali olmayan kayıtları, fiziki stok durumu ve stok kayıtlarının incelenmesiyle o gümrük işleminin uygunluğu kontrol edilir. Gümrük işlemlerinin bir kısmının gümrük sonrası süreçte yapılması, gümrük işlem sürelerinin düşürülerek gümrük idaresinin performansının artırılması kilit rol oynamaktadır.

Singapur Gümrük İdaresi tarafından yapılan diğer bir çalışma da “Gönüllü Bilgilendirme Uygulaması”dır. Firmalar ve bireyler Gönüllü Bilgilendirme Programı aracılığıyla gümrük işlemleri sırasında yaptıkları beyan hatalarını ve eksikliklerini gönüllü olarak açıklar. Singapur Gümrük Mevzuatı kapsamına giren her tür usulsüzlük veya ceza gerektiren her türlü işlem için firmalar gümrük idaresine bildirimde bulunabilir. Bu bildirim incelenerek denetim yapılacağından bildirilmesinden önce veya sonra olması, hata veya eksikliğin niteliği, söz konusu hatanın tekrarlanmaması için alınan tedbirler gibi unsurlar değerlendirilerek söz konusu bildirim hakkında işlem yapılır.

Gümrük Danışma Konseyi, Singapur gümrüklerini dünya standartlarında bir gümrük teşkilatı olarak geliştirecek stratejiler konusunda tavsiyelerde bulunmak üzere kamu ve özel sektör temsilcilerinden oluşan bir konseydir. Konsey ayrıca Singapur gümrükleri için sanayi trendleri, hükümet politikaları ve Singapur Gümrük İdaresini etkileyebilecek diğer konularda geri bildirim ve tavsiyelerde bulunmak için etkin bir platform olarak görev yapmaktadır.

Son olarak Singapur Gümrük İdaresinde bir hizmet standardı belirlenmiş ve internet sayfası aracılığıyla paylaşılmıştır. Bu düzenlemeye göre e-postalara ve dilekçelere 3 iş günü içinde cevap verilmesi genel kuraldır. Eğer üç iş günü içerisinde başvuru cevaplanmıyorsa bu durum başvuru yapana gerekçeleriyle bildirilir.

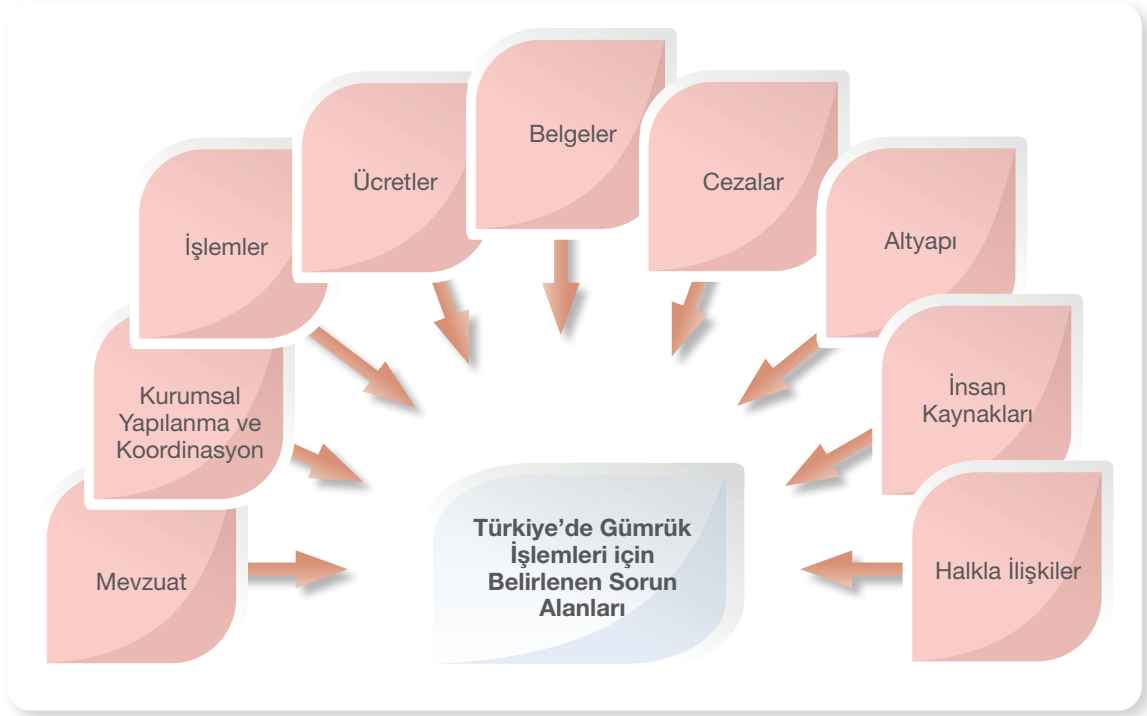
Aşağıda bazı işlemler için Singapur Gümrük İdaresi web sayfasında yer alan hizmet standartları görülmektedir (Tablo 4.2).

Tablo 4.2: Singapur Gümrük İdaresi Hizmet Standartları

Yapılan İşlem	Hizmet süresi
Proses TradeNet Beyanı (ve değişiklikleri)	10 dakika içinde % 99
Proses Depo Lisansı ve Sıfır-GST Depo (Tip I) Lisans Uygulamaları	7 iş günü içinde
Konu Gümrük Vergisi / Mal ve Hizmet Vergisi (GST) İadesi	Destekleyici belgeler varsa 5 iş günü içinde
Menşe İspat Belgeleri Online Uygulamalar	Singapur menşeli ürünler için 2saat içinde Menşe Belgesi
İthalat Sertifikaları ve Teslimat Doğrulama İşlemleri	Başvurunun ardından 2 saat içinde
Turist GST İade Talep Form Onayı	10 dakika içinde % 95

Başta Revize Kyoto Sözleşmesi ve DTO Ticaretin Kolaylaştırılması Anlaşması'nın hükümleri olmak üzere uluslararası yükümlülüklerle bağlı kalınarak ve başarılı ülke uygulamaları takip edilerek gümrük hizmetleri Türkiye'de de tüm yönleriyle ele alınmalı ve yaşanan sorunlar çözülmelidir.

Gümrük hizmetlerini iyileştirme çalışmaları kapsamında uluslararası kuruluşların yaptığı kapasite geliştirme programları ve bazı ülkelerin reform programlarından yararlanılarak sorun alanları belirlenmiştir (Şekil 4.2).



Şekil 4.2: Türkiye'de gümrük işlemleri için belirlenen sorun alanları

On Birinci Kalkınma Planı'nda, bu ana başlıklar altında toplanan sorunlar, detaylı olarak belirlenmiş ve bu sorunların çözümüne yönelik yapılması gerekenler, sorumlu birim / kurum, planlanan çözüm süresi ve hedeflenen amaca ulaşma performansı ile birlikte yer almıştır.



ARAŞTIRMA

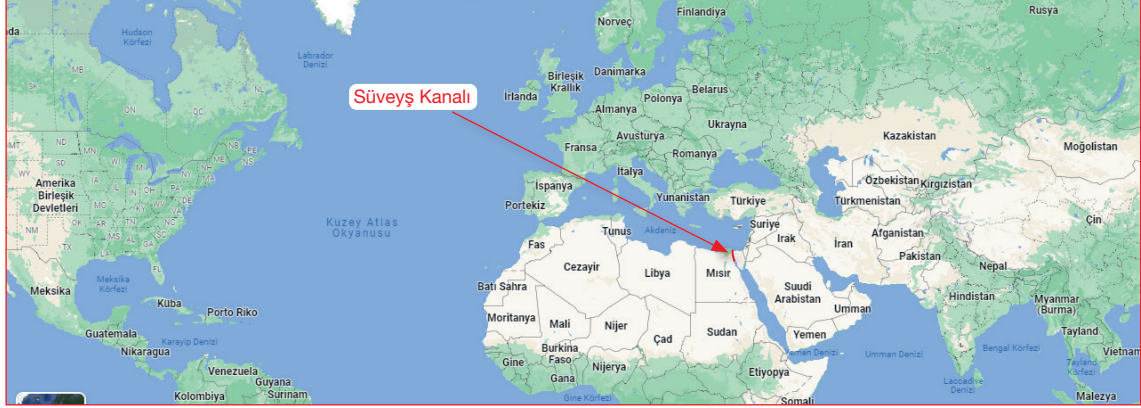
On Birinci Kalkınma Planı'nda, gümrük işlemleri için belirlenen sorun alanlarıyla ilgili yapılması gereken düzenlemeler ayrıntılı olarak yer almaktadır. Sınıfta, her bir sorun alanı kadar çalışma grubu oluşturunuz. Çalışma grubunuzun araştırdığı sorun ile ilgili elde ettiğiniz verilerle bir sunu hazırlayarak sınıfta sununuz.

4.1.2. Altyapı Bileşeni Kapsamında Vaka Çalışması

Lojistik faaliyetlerin başarılı bir şekilde yürütülebilmesi için en önemli ihtiyaçların başında altyapı gelmektedir. Kara yolları, demir yolları, limanlar, gümrükler, depolama tesisleri, havalimanları, lojistik köyler, ticari taşıtlar, sınır kapıları gibi yapılar lojistik altyapıları oluşturmaktadır. Bu unsurların miktar, kalite, ölçü standardı ve güvenilirlik gibi ölçütlerde uluslararası standartlarda olması gerekir.

Süveyş Kanalı Gemi Kazası Örneği

Asya kıtası ile Afrika kıtasını suni olarak ayıran Süveyş Kanalı, Mısır devleti sınırlarında yer almaktadır. 1869 yılında gemi trafiğine açılan Süveyş Kanalı, Akdeniz'i Kızıldeniz'e veya Atlas Okyanusu'nu Hint Okyanusu'na bağlayan bir deniz yoludur (Harita 4.1). Özellikle Batı Avrupa ve Akdeniz'e komşu olan ülkeler için deniz yoluyla Hint Okyanusu'na ulaşımı kısalttığı için çok yoğun şekilde kullanılan kanal, Mısır devletinin de en önemli gelir kaynaklarından biridir.



Harita 4.1: Süveyş Kanalı

İlk yapıldığı yıllarda daha basit bir yapıda olan Süveyş Kanalı, yıllar içinde gemi boyutları büyüdükçe ve ihtiyaçlar arttıkça genişletilmiş, modernize edilmiştir. 2010 yılından itibaren kanal uzunluğu 193,3 km, kanal yüzeyi genişliği 313 m, kanal derinliği 24 m olacak şekilde geliştirilmiştir. 2010 yılında yapılan çalışmalar ile kanaldan geçmesine izin verilen gemilerin ölçüleri en fazla 66 feet draft ve yüklü ağırlığı 240000 DWT olarak düzenlenmiştir.

Bu vakada kazayı yapan Ever Given adlı golden sınıfı konteyner gemisinin yaklaşık uzunluğu 400 metredir ve 20124 TEU taşıma kapasitesine sahiptir. 23 Mart 2021 tarihinde Malezya'dan Hollanda'nın Rotterdam Limanı'na seyahat ettiği sırada Süveyş Kanalı'nda karaya oturmuştur. Boyu kanal genişliğinin yaklaşık iki katı olan bu gemi, kanalda çapraz bir şekilde durarak diğer gemilerin geçişini tamamen engellemiş ve kanalın iki yönünde de gemi trafiğinin durmasına sebep olmuştur (Görsel 4.5).



Görsel 4.5: Süveyş Kanalı'nda meydana gelen gemi kazası

Ever Given gemisi, yaklaşık 1 hafta boyunca Süveyş Kanalı'nı tıkadı. Bu süre zarfında kanaldan geçmeyi planlayan yüzlerce gemi günlerce kanalın açılmasını bekledi. Yine yüzlercesi güzergâh değiştirip çok daha fazla yol yakıt tüketimi ile yola devam etmek zorunda kaldı. Bu tıkanıklık küresel tedarik zincirlerini oldukça kötü etkiledi. Basra bölgesinden Avrupa'ya giden ve petrol taşıyan tankerler zamanında Avrupa'ya ulaşamayınca petrol fiyatlarında artışlar yaşandı. Ayrıca parçalı üretim yapan üreticilerin beklediği ara mallar ve ham maddeler adreslerine ulaşamayınca üretim konusunda ciddi problemler ortaya çıktı. Dünya ticaretinin yaklaşık %12'sinin gerçekleştiği kanaldaki tıkanıklığın dünya ticaretine olan olumsuz etkisi günlük yaklaşık 10 milyar USD olmuştur. Kanalda yaşanan kısa süreli bir tıkanıklık bile "Just In Time" prensibi ile az stok bulunduran üreticileri çok zor durumda bırakmıştır. Bu kazadan sonra küresel ticarete Süveyş Kanalı'nın baskınlığı tartışılır duruma gelmiştir. Ekonomik gerekçelerle kalıplaşan kanal geçişli deniz yolu taşımacılığına alternatifler aranmaya başlanmıştır.



ARAŞTIRMA

Birim yük taşıma maliyeti açısından en ekonomik taşıma modunun deniz yolu olduğu bilinmektedir. Ham madde, yarı mamul ve nihai ürün açısından üretim merkezi olan Uzak Doğu ile tüketim merkezi olan Avrupa arasındaki ticarete en avantajlı geçişi Süveyş Kanalı sunmaktadır. Uzak Doğu – Avrupa ticaretinde kullanılabilecek ya da oluşturulabilecek alternatif güzergâhları araştırınız. Gerekçeleri ile birlikte en az 3 senaryo oluşturup haritalar içeren bir sunum hazırlayınız. Hazırladığınız sunuyu sınıfta arkadaşlarınıza sununuz.



SIRA SİZDE

Süveyş Kanalı zaman içerisinde çok kez genişletme ve yenileme çalışmalarına tabi olmuştur. Yapılan bu çalışmalar sonucu kanalın genişlik, uzunluk, geçebilen gemi ebadı, derinlik, geçiş ücretlerinin yıllara göre nasıl şekillendiğini araştırınız. Ayrıca yaşanan Ever Given kazasından sonra yapılması planlanan genişletme çalışmasını da araştırıp yıllara göre aşağıdaki tabloyu doldurunuz.

Yıllar	Genişlik	Uzunluk	Derinlik	Maks. Gemi Ebadı	Geçiş Ücreti
1869					
1956					
1962					
1980					
1996					
2001					
2010					
2015					
Yeni çalışma					

Trans Sibirya Örneği

Rus Çarı 3. Alexander döneminde ekonomik sıkıntılara rağmen devletin tüm imkânları bölgeye yönlendirilerek çok önem verilen Trans Sibirya Demir Yolu hattının yapımına başlanmıştır. 29 Ekim 1905 tarihinde dünyanın en uzun lojistik altyapısı tamamlanarak ilk defa yolcular demir yolu ile Atlantik Okyanusu'ndan (Batı Avrupa'dan), Pasifik Okyanusu'na (Vladivostok Limanı) taşınmıştır.

Rusya, büyük bir demir yolu hamlesi yapmış ve bu hamleyle Çin'in Uzak Doğu'daki hakimiyetine son vermiştir. Rusya'ya doğrudan bağlandığı için 1. ve 2. Dünya Savaşları'nda demir yolu altyapısı, Rusya'nın oldukça işine yaramıştır. Ayrıca 1917'de Rus Devrimi'nde komünistler demir yolunu Rus Devrimi sonucu meydana gelen iç savaş sırasında iktidarın güçlendirilmesi için de kullanmışlardır. 1917'de Rus Devrimi'ne katkıda bulunan Trans Sibirya demir yolu doğuya doğru göçü artırmıştır.

Rusya ve Sibirya arasında kuvvetli ve sürekli bir bağ kurulmuş, mesafeler kısalmış, Sibirya insanlar için daha cazip bir hâle gelmiş ve buradaki nüfus artmaya başlamıştır. 1906-1914 yıllarında Rusya ve Ukrayna'nın batı bölgelerinden yaklaşık 5,2 milyon köylü doğu bölgelere göç ettirilmiş ve bunlardan 4 milyonu kalıcı olarak Sibirya'ya yerleşmiştir. Hükûmet, göçü cazip kılmak için bedava toprak dağıtmış ve vergi kolaylıkları sağlamıştır. Nüfus yoğunluğu az olan Sibirya'da demir yolu sonrası yoğunluk ve ekonomik faaliyetler artmıştır. Hükûmet ayrıca Rusya'nın en batısı ve en doğusu arasındaki kaynak dağılımının optimize edilmesini sağlayarak ülkenin en uzak coğrafyasındaki doğal kaynakların bile kullanılmasına imkân vermiş; kömür, kereste ve başka ham maddelerin Sibirya'dan Rusya'nın büyük şehirlere nakledilmesini sağlamıştır. Kaynakların etkin kullanılabilirdiği Rusya Sibirya'sında yer altı ve yer üstü kaynakların işlenip piyasaya sunulması için gerekli ulaşım-lojistik ağı sayesinde endüstrileşme ve ardından ekonomik kalkınma yaşanmıştır.

Trans Sibirya Demir Yolu hattı ve bağlantıları öz kaynaklarla yapılmıştır. Bu da Rus ekonomisini olumsuz yönde etkilemiştir. Başlangıçta 350 milyon altın ruble maliyet hesabı tutmamış, toplamda 1,5 milyar altın ruble harcanması Rus borçlarında ciddi artışlara sebep olmuştur. 1913 senesinde ise Rusya, dünyanın en çok borcu olan ülke konumuna gelmiştir.

Ekonomik zorlukların yanı sıra demir yolunda kullanılacak emek çok büyük sorun oluşturmuştur. Demir yollarında çalışacak uzman personel genelde batı şehirlerinden kiralanmıştır. Rusya'da yaşanan kıtlık ve kolera salgını, 17 bölgenin tamamını ve yaklaşık olarak 37 milyon insanı olumsuz etkilemiştir. 1900'lü yıllarda dünya genelindeki ekonomik bunalım ve Rus ekonomik büyümesinin Rus nüfus artışını yakalayamayışı, halkta kıpırdanmalara yol açmıştır. 1902 yılında askerî birlikler toplamda 365 defa isyan potansiyeli taşıyan başkaldırlara müdahale etmiştir. Bu süreç daha sonra politik ve örgütlü bir işçi hareketinin oluşmasına zemin hazırlamıştır. Sendikal örgütler, demir yolu çalışanları, öğrenciler ve köylülerden oluşan halk, birtakım ekonomik ve politik talepler de bulunmuşlardır. Artan borçlar ve ekonomik çöküşe paralel Japon yenilgisi sonucu 1905 senesinde 150.000 insan, Çar'ı devirmek üzere saraya yürüyerek Rus-Japon Savaşı'nın durdurulmasını ve savaştan Rusya'nın acil çekilmesini sağlamıştır. Çarlık Rusya'sının son 30 senesine damga vuran Trans Sibirya Demir Yolları, artan enflasyon, yükselen işsizlik ve süregelen halk isyanlarını tetikleyerek 1917 Devrimi'nin ana omurgası olmuştur. 1. Dünya Savaşı'nda Rusya'nın savaştan çekilmesini sağlayan Halk Devrimi gerçekleşmiş ve Rusya Çarlığı yıkılmıştır. Rusya, Çarlık ve komünizm taraftarları arasında birkaç yıl süren iç savaşa sürüklenmiştir.

Trans Sibirya Demir Yolları zaman içerisinde tamir edilerek modernizasyonu sağlanmış bir şekilde

günümüzde hizmet vermeye devam etmektedir. Ayrıca Çin'den Avrupa'ya yapılan modern İpek Yolu'nda Kuzey Koridor olarak yük taşınmasında öncü bir güzergâh olarak kullanılmaktadır.



BİLGİ KUTUSU

Haliç – Karadeniz Sahra Demir Yolu

1914-1915 yıllarında, 1. Dünya Savaşı koşullarında, Osmanlı Devleti İtilaf Devletleri ile savaş hâlidir. İstanbul'daki Silahtar Elektrik Fabrikası'na gelen kömürlerin ithali durdurulduğundan Devlet, elektrik ihtiyacı için kömür tedarik edemez olmuştur. Bu şartlar altında tek çare Karadeniz'den kömür getirmektir. Ancak Rus denizaltıları, Zonguldak'tan gelen tekneleri batırmaya başlamıştır. Ham maddesiz kalan Silahtar Elektrik Fabrikası, İstanbul'a elektrik veremez hâle gelmiştir. Bu nedenle Ağaçlı Havzası'ndaki orman içinden Ayazağa ve Kâğıthane üzerinden Silahtar Elektrik Fabrikası'na kömür taşımak için demir yolu hattı kurulmasına karar verilmiştir. Hattın ilk bölümü 7 ay, ikincisi ise 8 ay içinde kurulmuştur. Toplamda 15 ay içinde bir kolu Çiftalan Havzası'na diğer kolu Ağaçlı Havzası'na gidecek şekilde Karadeniz'i Haliç'e bağlayan toplamda 60 km'lik demir yolu hattı inşa edilmiştir (Görsel 4.6). Böylece 1. Dünya Savaşı koşullarında İstanbul'un elektriksiz kalması engellenmiştir.

İstanbul'un işgali döneminde bu tren hattı, depolardaki cephane ve silahların Anadolu'ya kaçırılmasında da kullanılmıştır. Haliç kıyısındaki cephanelerin Karaburun'a nakledilmesi ve İnebolu'ya geçirilmesi için yaklaşık 1 yıl hizmet vermiştir. Hat, savaşlardan sonra atıl kalmıştır. 1951-1952 yıllarına kadar sadece asker ve odun nakliyatında kullanılmıştır. Sonra Afyonkarahisar'da bir kömür madeninde kullanılmak üzere sökülüştür. Tabii bu sökölme ve taşınma sırasında birtakım kayıplar yaşanmıştır. Hat, daha sonra Gelibolu'ya taşınmıştır. Orada bir süre askerî bölgede yer alan bir madende kullanılmış; zamanla hattın rayları, vagonları ve lokomotifleri kaybolmuştur.



Görsel 4.6: Haliç - Sahra Demir Yolu Hattı

4.1.3. Uluslararası Taşımacılık Bileşeni Kapsamında Vaka Çalışması

Uluslararası taşımacılık, bir ülkeden başka bir ülkeye mal taşıma işidir. Ticaretin hangi ülkeler arasında olduğuna, ticari beklentilere ve malların özelliklerine göre kara yolu, deniz yolu, hava yolu, demir yolu gibi alternatifler mevcuttur. Farklı özelliklere sahip olan bu taşıma modlarının yönetmelik ve kurallarının da pek çoğu farklıdır. Deniz yolu taşımacılığı, birim fiyat avantajı ve yüksek kapasite konusunda ön plana çıkarken hava yolu taşımacılığı ise hız alanında şimdilik

rakipsizdir. Kara yolu taşımacılığı, tek başına kapıdan kapıya teslim avantajına sahipken demir yolu taşımacılığı, çevreci olması ile ön plana çıkmaktadır. Elbette bu avantajlar standart operasyonlar için geçerlidir. İstisnai olaylarda farklı durumlar ortaya çıkabilmektedir. Ayrıca her bir taşıma modunun birbirinden farklı dezavantajları olduğu unutulmamalıdır.

Türkiye-Avrupa Kara Yolu Taşımacılık Güzergâhı Örneği

Türkiye'nin en önemli ihracat bölgelerinden biri Avrupa'dır. Avrupa ülkelerine de ihracat genellikle kara yolu taşımacılığı ile gerçekleştirildiği için ülkemizin Avrupa'ya açılan en işlek kapısı Kapıkule'dir. Dolayısıyla geçişler Kapıkule ve Bulgaristan üzerinden gerçekleştirilmektedir. Fakat çeşitli sebeplerle sınır kapısında zaman zaman onlarca kilometre uzunluğunda TIR kuyrukları oluşmaktadır (Görsel 4.7).



Görsel 4.7: Sınır kapılarında yaşanan yoğunluk nedeniyle oluşan taşıt kuyruğu

Kapıkule Sınır Kapısı'nın karşısında yani Bulgaristan tarafında bulunan Kapitan Andreevo Sınır Kapısı'nda 2022 Ağustos ayında yaşanan küçük çaplı kriz, yine onlarca km TIR kuyruğunun ortaya çıkmasına sebep olmuştu. Sınır kapısında daha önce kamu kurumlarının yaptığı sebze-meyve denetim işi, 2012 yılında özelleştirilerek özel sektör denetim firmalarından birine verilmişti. 2022 yılına kadar bu denetim özel şirketler tarafından gerçekleştirildi. Fakat Bulgaristan'da hükümet değişince yeni gelen yönetim, özel şirketlerin denetimleri gevşek yaptığı ve devletin son 10 yılda en az 500 milyon USD zarara uğratıldığı gerekçesiyle denetim işini özel sektörden alarak tekrar kamuya kaydirdi. Özel şirket karara itiraz edip mahkeme yoluyla tekrar denetim işine geri döndü. Bunun üzerine devlet kurumları da özel denetim firmasının yaptığı denetimleri denetlemeye başladı. Bu uygulamaya da karşı çıkan denetim firmasının işleri yavaşlatması ve yaşanan gerginliklerden dolayı Tır geçişleri durdu. Fakat sınırın Türkiye tarafındaki tır kuyruğu her geçen saat uzamaya devam etti. Yaşanan soruna (26 saatlik kesinti) çözüm bulmak için iki devlet arasında görüşmeler gerçekleşti. Türkiye'nin talebi ile Bulgaristan hükümeti krize daha ciddi yaklaştı. Jandarmanın Kapitan Andreevo Sınır Kapısı'na müdahalesi sonucu geçişler normal seyrine döndü. Fakat 26 saatlik kesintide oluşan kuyruğun normal seviyeye dönmesi ise günler sürdü.



BİLGİ KUTUSU

Sınır kapısı geçişlerinde sınırı olan iki ülkenin de kendine ait sınır kapısı bulunur ve yapılan işlemler iki ülkede de farklılık gösterebilir. Yani araçlar, geçişte sırasıyla iki ülkenin de onayını almalıdır. Bu sebeple kapılardan birinde yaşanan aksaklık doğal olarak diğer sınır kapısındaki geçiş işlemlerini de etkilemektedir.

Bu vakada da görüldüğü üzere lojistik operasyon faaliyetleri dinamik ve süreklilik arz eden süreçlerdir. Sürecin bir noktasındaki aksaklık, önemli problemlere sebep olabilmektedir. Hele ki bu aksaklık sınır geçişi gibi çok kritik bir noktada yaşanmışsa problem devletler arası sorunlara bile yol açabilmektedir. Globalleşen dünyada tedarik zincirlerinin sağlıklı işleyebilmesi için tüm ülkeler uluslararası ticareti kolaylaştırıcı adımları atmalıdır.



ARAŞTIRMA

Türkiye'den Avrupa bölgesine geçiş yapacak kara yolu yük taşıtlarından istenen geçiş belgelerini araştırınız. Bu geçiş belgelerinin temini sırasında yaşanan problemleri ve çözümlerini konu edinen olaylar tasarlayıp bunları sınıfta arkadaşlarınızla paylaşınız.

4.1.4. Lojistik Yetkinlik Bileşeni Kapsamında Vaka Analizi

Türk Dil Kurumuna göre olgunluk, kemal, mükemmeliyet olarak açıklanan yetkinlik, bir işi hakkıyla yapabilme yeteneği olarak da ifade edilmektedir. Lojistik yetkinlik ise lojistik operasyonların belirlenen ölçüt ve hedefler doğrultusunda gerçekleştirilme düzeyidir. Lojistik faaliyetlerin planlama, uygulama ve kontrol altında tutma aşamalarının profesyonel şekilde yürütülmesi gerekmektedir.

Yeşilli Firması Örneği

Yeşilli Zeytin isimli firma, Bursa Mudanya'da 1998 yılında zeytincilik faaliyetleri yürütme amacıyla kurulmuştur. Firma, ilk yıllarda çiftçilerden çiğ zeytin satın alıp bu zeytinleri işleyerek yurt içi piyasaya satma politikasına göre çalışmaktaydı. Bu dönemde, firmada toplam 15 personel çalışıyordu. Çiftçilerden ürün toplamak ve diğer işlerde kullanmak için firmanın özmal olarak 1 kamyon ve 1 kamyoneti bulunuyordu (Görsel 4.8). Faaliyetlerinin büyük bölümünü zeytin hasatının yapıldığı kış aylarında gerçekleştiren firma yaz aylarını daha sakin geçirmekteydi. Zamanla büyüyüp iç piyasadan dış piyasaya açılan firma, özellikle Rusya pazarından çok yoğun talep almakta ve yoğunluktan dolayı siparişlere tam anlamıyla karşılık verememekteydi. Bu aşamada ürün işleme hacmini artırmak için yeni tesisler inşa



Görsel 4.8: Zeytin taşıma

edildi. Bu tesislerde çalıştırılmak üzere yeni personeller işe alındı. Faaliyetlerde kullanılmak üzere yeni kamyonlar, kamyonetler ve tarım makineleri satın alındı. Ayrıca zamanla iş yapma şeklinde de değişime gidildi. Üreticilerden zeytin satın almak yerine, daha kârlı olması açısından tarlada ürün yetiştirip kendi ürününü işleme yoluna gidildi. Bunun için zeytinlikler satın alındı, bakım ve hasat işleri için yeni işçiler istihdam edildi.

Bu yenilenme ve büyüme sürecindeki satın almalar için gerekli olan finansal kaynak, kısa ve orta vadeli dış borçlanma yoluyla (banka kredileri) sağlanmıştı. Çünkü firmanın bu denli büyük sermayesi yoktu. Bu yenilikçi yatırımlar ilk zamanlarda oldukça verimli olmuştu. Firma, kredi taksitlerini çok rahat bir şekilde öderken giderek artan siparişlerle daha da büyümekteydi. Hatta artık Avrupa ve Uzak Doğu ülkelerinden de siparişler almaktaydı. Fakat Rus firmaları ile çok iyi giden ticari ilişkiler sebebiyle diğer ülke firmalarının siparişlerine karşılık verilmemiş ve bu siparişler önemsiz görülmüştü.

Yeşilli Zeytin firması daha önce yapılan gönderimler için başka firmalardan hizmet satın alırken sonrasında kendi lojistik departmanını kurup kendi araçlarıyla sevkiyat yapmaya başladı. Bu şekilde taşıma maliyetlerinin düşürülmesi planlanmaktaydı. Türkiye'den Rusya'ya gidişte zeytin ve zeytinyağı gibi ürünler taşıyan araçlar dönüş yolunda başka firmalara kiralanıyordu. Bunun için gerekli olan yetki belgeleri ve izinler, daha önceden ödemeleri yapılarak alınmıştı. Böylece hem nakliye maliyetlerinde tasarruf sağlanmakta hem de taşıtlar diğer işletmelere de kiralanarak ek gelir elde edilmekteydi.

Müşterilerden alacakları konusunda ilk başlarda peşin ya da akreditif gibi güvenli ödeme yöntemlerini kullanan firma, artan iş hacmi ve oluşan karşılıklı güven sonucu, mal mukabili ödeme ve uzun vadeli ödeme yöntemlerini kullanmaya başladı. 2015 yılına kadar bu şekilde devam eden büyüme sürecinde zaman zaman yeni banka kredileri de kullanılmıştı.

Rusya, 2015 yılında Türkiye ile yaşanan siyasi kriz sonucu Türkiye'den yapılan ithalatı durdurma kararı aldı. Pek çok sektörde oluşturulan siparişler ve yapılan sözleşmeler iptal edildi. Hatta yola çıkmış birçok taşıt, yüklü şekilde günlerce sınırdaki bekletildi ve sonunda geri gönderildi. Tüm yatırımını Rus pazarı üzerine yapan Yeşilli firması, bu olaydan büyük darbe aldı. Mal yüklü araçları geri geldi. Güven ilişkisi ile oluşan uzun vadeli alacaklar tahsil edilemedi. Kısa sürede başka pazarlardan müşteri de bulamayan firma, elindeki ürünleri planladığından çok daha düşük fiyatlarla iç piyasaya sunmak zorunda kaldı. Zamanla banka kredilerini ve işçilerin maaşlarını bile ödeyemez duruma gelen Yeşilli Zeytin'in tüm araçlarına, zeytin bahçelerine ve mülklerine el konuldu. İflas açıklayan firmanın sahipleri, mevcut borçlar sebebiyle çok zorlu hukuki süreçler yaşadılar.

Bu vakada firmanın yaptığı yanlışlar analiz edildiğinde Yeşilli firması, kontrolsüz bir büyüme sürecine girmiş ve çok fazla banka kredisi kullanmıştır. Sonuçta bu banka kredileri firma sahiplerinin başına çok büyük problemler açmıştır.

Yapılan yatırımlar genellikle satın alma yoluyla yapılmış bu sebeple ciddi miktarlarda ödeme ortaya çıkmıştır. Banka kredilerine de sebep olan çok büyük satın almalar yerine hizmet esaslı dış kaynak kullanımına gidilmesi daha isabetli olacaktır. Bu sayede kriz dönemlerinde eldeki varlıkların sabit giderleri (vergi, sigorta, amortisman vb.) ortadan kalkacaktır.

Firmayı bu duruma iten belki de en önemli hata, tüm yatırımın tek bir pazar üzerine yapılmasıdır. Para yönetimindeki altın kurallardan biri olan **tüm yumurtaları aynı sepete koymamak** kuralına

bu vakada uyulmamış, tüm yatırım Rusya pazarı üzerine yoğunlaşmıştır (Görsel 4.9). Müşteri portföyü başka ülkeler ve iç piyasa arasında dengeli bir şekilde dağılmış olsaydı Rusya pazarındaki kriz firmayı bu denli etkilemeyecek, diğer müşteriler üzerinden faaliyetler devam edecekti.

Vakada firmanın yaptığı bir diğer yanlış ise ödeme yöntemleri üzerinedir. Uluslararası ticarete uzun vadeli alacaklar her zaman çok risklidir. Herhangi bir kriz, afet, bunalım, iflas gibi durumlar bu alacakların önüne geçebilir. Bu sebeple her zaman daha güvenli ödeme yöntemleri tercih edilmelidir.



Görsel 4.9: Risk yönetimi

Yeşilli firmasının diğer hatası ise konusunda uzman olmadıkları zeytin yetiştiriciliği ve lojistik gibi faaliyetleri de kendisinin yürütmek istemesidir. Bu faaliyetlerde ekonomik olarak başarılı sonuçlar alınsa da firma yöneticileri, tüm bu uzmanlık gerektiren faaliyetlere ana işleri gibi odaklanmadıkları için bazen yapılan çok bariz yanlışları bile fark edememişlerdir.



ARAŞTIRMA

Para yönetiminde ve diğer pek çok konuda geçerli olan bütün yumurtalar aynı sepete konmaz kuralının tam olarak ne ifade ettiğini sınıf ortamında örneklerle açıklayınız.

4.1.5. Yük İzleme Bileşeni Kapsamında Vaka Çalışması

Öngörülebilirlik, saydamlık ve izlenebilirlik işlerin daha sistematik bir şekilde yürütülmesi ve yönetilmesini sağlamaktadır. Yürütülen işlerde kontrolün elde tutulabilmesi için operasyonların anlık olarak takip edilmesi gerekir. Lojistik sektöründe de yüklerin izlenebilir olması teslimat sürecini her an kontrol etme imkânı sunmaktadır.

Araç Takip Sistemi (GPS) Örneği

Irak merkezli bir lojistik firmasına ait araç, Mersin Limanı'ndan yüklediği 10.000 kg medikal malzemeyi Kerkük'e (Irak) götürmek üzere yola çıktı. 8 bin dolar (USD) ekonomik değere sahip bu yükleme, lojistik şirketi için büyük önem arz ediyordu. Bu sırada firmanın diğer araçlarında olduğu gibi GPS sistemi bu araçta da aktif olarak kullanılmaktaydı (Görsel 4.10). Bu araç ile ilgilenen şirket çalışanı, aracın uzun süredir Gaziantep'in Nizip ilçesinde durakladığını fark etti. Şoföre telefon eden personel, telefona cevap veren olmayınca yolunda gitmeyen bir şeyler olduğunu anladı. Çünkü yapılan planlamaya göre Nizip'te bir mola yoktu. Hemen Türkiye'deki yetkililerle iletişime geçen şirket GPS sisteminden ulaş-



Görsel 4.10: Araç takip sistemi

tıkları aracın konum bilgisini güvenlik güçlerine iletti. Belirtilen konuma giden güvenlik güçleri aracın yol kenarında durmuş, şoförün de baygın hâlde yatmakta olduğunu tespit etti. Hızlı bir şekilde olay yerine ulaşan ambulans, şoförü hastaneye yetiştirmeyi başardı. Yapılan tetkiklerde şoförün kalp krizi geçirdiği ve biraz daha geç kalınması durumunda hayati tehlike oluşabileceği ortaya çıktı.

Kalp krizi geçirdiği anları az da olsa hatırlayan şoför, araç ile yola devam ederken aniden fenalaştığını ve aracı son anda durdurmayı başardığını ifade etti. Firma, bir süre hastanede tedavi olması gereken şoförün yerine ayarladığı başka bir şoför ile malların nakliyesini gerçekleştirdi.

GPS sayesinde, direksiyon başında kalp krizi geçiren şoförün hayatı kurtuldu. Aynı zamanda ekonomik değeri yüksek olan yükün de hızlı bir şekilde güvenliği sağlandı. GPS ile araçların hızı, kullandığı güzergâh, mola yeri ve zamanı, rölanti süreleri gibi çok sayıda bilgi, harita üzerinden anlık ve geçmişe dönük olarak izlenebilmekte, kayıtlar kontrol edilerek raporlanabilmektedir. Talep edildiği takdirde yük sahipleri de yüklerinin teslimat sürecini her an takip edebilmektedir.

4.1.6. Zamanlama Bileşeni Kapsamında Vaka Çalışması

Ticari faaliyetlerin başarıya ulaşmasındaki en önemli unsurlardan biri zamanlamadır. Doğru zamandan önce ya da sonra atılan adımlar, işlerin yolundan çıkmasına sebep olacaktır. Ticari işlemlerde, ulaşım ve lojistik faaliyetlerinin zamanlaması tedarik zinciri sürecinin hızlı akışı açısından oldukça önemlidir.



BİLGİ KUTUSU

Fason üretim, temel anlamda, bir firmanın başka bir üretici firmaya kendi talepleri doğrultusunda üretim yaptırması demektir (Görsel 4.11). Fason üretimde ürünün üzerinde yazan marka genellikle üretimi yaptıran firmaya aittir. Örneğin bir süt işleme tesisi, aynı anda 5 farklı zincir market adına ayran üretimi yapabilir. Aynı fabrikadan çıkan ürünler 5 farklı marka adı altında piyasada yer alabilir. Tekstil sektöründe yaygın olarak kullanılan fason üretim modeli sayesinde özellikle tanınmış firmalar ürünlerini Uzak Doğu ülkelerinde uygun maliyetlerle üretirmekte, rekabetçi fiyatlarla dünyanın farklı bölgelerine pazarlayabilmektedir.

Fason üretim, iş verenin işçilik maliyetleri başta olmak üzere üretim maliyetlerini düşürebilmektedir. Ayrıca iş verenin çeşitli nedenlerle (yoğun sipariş, üretim bandında yaşanan aksaklık vb.) üretimi yetiştiremediği durumlarda imdadına yetişebilmektedir. Nispeten daha küçük ölçekli olan iş görenin (fason üretim yapan işletme) de müşteri bulamama riskini azaltmaktadır. Fason üretici anlaşma şartlarına göre hareket ettiğinden iş veren ile yapılan anlaşmanın amacı, kapsamı ve hükümleri (kalite, miktar, teslim süresi vs.) doğru belirlenmelidir.



Görsel 4.11: Fason üretim bandı

Pabuçson Firması Örneği

İstanbul'da üretim yapan ve diğer faaliyetlerini burada sürdüren Pabuçson firması, fason ayakkabı üretimi konusunda bazı markalardan sipariş almakta ve o markalar adına üretim yapmaktadır.

Dünyaca ünlü ABCD Style Shoes firması da kendi tasarımları olan erkek spor ayakkabı modelini üretirmek için Pabuçson firması ile görüşme hâlinindedir. Bu anlaşmayı gerçekleştirmek, Pabuçson firması için önemli bir başarı ve gelecek adına büyük bir fırsat olacaktır.

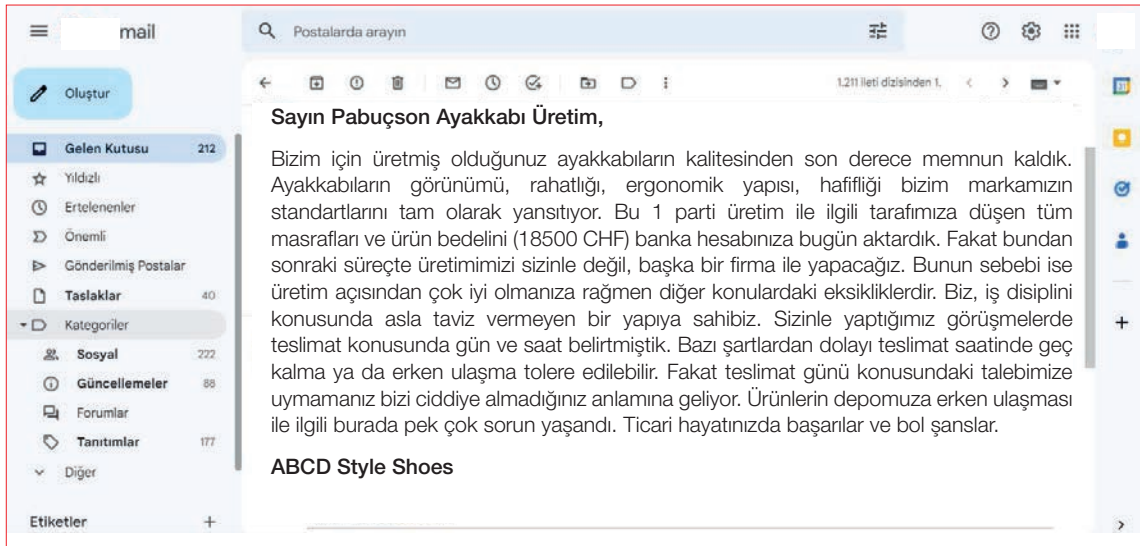
Görüşmeler sırasında ABCD firmasının talebi üzerine nihai sözleşme imzalanmadan önce 1 parti deneme üretimi yapılması ve bu ürünlerin 1 ay süreyle test edilmesi isteniyor. Eğer üretim süreci ve ürünlerden memnun kalınırsa 2 yıllık ve toplam 10.000.000 USD'lik bir fason üretim sözleşmesi imzalanacaktır.

ABCD firması ayakkabı modeli ile ilgili tüm detayları, ihracat süreci ile ilgili dikkat edilmesi gereken konuları, teslimat ve ödeme ile ilgili izlenmesi gereken yolları Pabuçson firmasına yazılı ve sözlü olarak bildirmiş ve sürecin belirlenen şartlara göre yürütülmesini istemiştir. Doğru malzeme kalitesi ile üretilen ayakkabılar, 3. parti lojistik hizmeti almadan Pabuçson'un kendi ambalajları ve aracı ile İBasel'deki (İsviçre) depoya 10 Nisan tarihinde getirilecek ve teslimat yerel saat ile 14.00'te yapılacaktır.

Fason üretim firması, büyük bir heyecan ve istekle mükemmel bir üretim süreci sonunda 4 Nisan tarihinde tüm ayakkabıları hazırlar. Aynı zamanda ihracat ile ilgili süreçleri de tamamlar.

Araca yüklenen ayakkabılar Basel'e doğru yola çıkar ve 6 Nisan tarihinde belirlenen adrese ulaşır. Pabuçson firmasının yetkilileri, ilk defa bu denli büyük bir firma ile çalıştıkları ve ürünleri belirlenen tarihten daha erken teslim edecekleri için büyük bir gurur duymaktadır. Fakat 6 Nisan tarihinde ABCD firmasının deposunda ürünleri koyacak yer yoktur. Ayrıca ürünleri inceleyecek uzmanlar da hâlihazırda başka işlerle ilgilenmektedir. Bu durumda ayakkabıları teslim alamayacaklarını bildiren ABCD yetkilileri, şoföre 10 Nisan'da gelmesini söyler ve ürünleri teslim almayı kabul etmezler. Ürünler araçta 4 gün bekledikten ve şoför bu sürede otelde konakladıktan sonra teslimat gerçekleşir.

ABCD Style Shoes firması, teslimattan bir süre sonra artık Pabuçson firması ile çalışamayacağını e-mail yoluyla firmaya bildirir. Almanca olarak yazılan bu e-posta nın çevirisi şu şekildedir:



Bu vakada görüldüğü üzere ticari faaliyetlerde lojistik operasyonlar çok önemli bir yer tutmaktadır. İstenen ürünün, belirtilen yer ve zamanda teslim edilmesi lojistiğin temel prensiplerindedir.



BİLGİ KUTUSU

Paris'te Taksilerin Askerî Nakil Aracına Çevrilmesi

Avrupa'da 1. Dünya Savaşı'nda savaşın seyrini değiştiren bir olay yaşanmıştır. Fransızlar, Alman askerlerinin başarılı saldırıları karşısında çekilmiş, Paris'in Almanlar tarafından işgal edilmesi an meselesi iken son savunma hattına taksilerle askerler sevk edilmiştir. Fransız hükûmeti yüz bin siville Paris'i terk etmiş, barış görüşmelerine başvurmayı düşündüğü sırada, 6 Eylül 1914 yılında Fransız General Joseph Gallieni Paris'teki bütün taksilerin toplatılmasını, nakliye bölümü hâline getirilmesini emretmiştir. General, daha önce kentin boşaltılması olasılığına binaen nakliye müfrezesi kurulması ve ihtiyat olarak rezervde saklanmasını emretmişti. Kentteki 3 bin taksi toplatılarak komuta altına alındı. Taksilerden kurulu armada, organize edilerek binlerce askeri cepheye sevk edecekti. Askerler taksilere alınarak 50 taksilik konvoylar halinde cepheye gönderiliyordu. Taksilerin ilk grubu akşam karanlığında sevk edildi. Ertesi gün 2. bir taksi ordusu askerler ile Champs-Elysee'den harekete geçti. 7 Eylül günü taksiler tekrar organize olarak askerlerin sevk edilmesinde kritik bir unsur oldu.

General Galliani, "Hiç değilse alıılmamış bir şey yapıyoruz." diyerek onun gözetimi altında askerler, pratik bir şekilde şehir merkezinden cepheye sevk edilmiştir. Galliani, Paris taksileri ile savaş cephesine binlerce askeri taşımaya başarmıştı. 8 Eylül sabahı doğan güneş Fransız hattını bir gün evvelkinden daha kuvvetli, moralleri yüksek hâle getirmişti. Alman ve Fransız çatışmasında taksilerle taşınan askerler, kritik bir denge oluşturarak Fransızların çekilmesini durdurdular.

Pratik ve hızlı olan bu sevkiyat sayesinde Fransa'nın son savunma hattı çökmemiş, asker sevkiyatı başarılı ve hızlı bir şekilde gerçekleştirilmiştir. Savaşta Fransız demir yollarını tahrip eden Almanlara, Fransızlar taksiler vasıtasıyla askerlerini naklederek Fransa'nın savaşın başında teslim olmasını engellemişlerdir.

Savaş Fransa-Almanya arasında cephe savaşları ile uzun müddet devam ederken savaşın sonuna doğru Almanya, Fransa karşısında geri çekilmiştir. Alman yenilgisinin sebepleri arasında araba ve kamyonun mekanize nakliyede gösterdiği yüksek başarı yer almaktadır.

Öyle ki demir yolları ile yapılan nakliyede Almanlar başarılı olurken Müttefik Kuvvetler araba ve kamyonların kullanıma sokulduğu yerlerde üstünlüğü ele geçirmişlerdir. Bu araçlar, savaşın kuvvetlerin ve malzemelerin bir yerden başka bir yere düzenli şekilde nakli için gereken hareket yeteneğini sağlamıştır. Savaş bittiğinde Müttefiklerin Almanya'ya karşı kazandığı zaferin bazı yönlerden kamyonun, lokomotiflere karşı kazandığı zafer olduğu söylenmiştir (Görsel 4.12).



Görsel 4.12: Askerî kamyon ve lokomotif

1. VAKA ÇALIŞMASI

Gümrük ve Sınır İşlemlerinin Etkinliğine Yönelik Vaka Analizi

OLAY

2010 yılından beri yurt içinde doğal cilt ve saç bakım ürünleri üreten ve satan FFF Kozmetik Ürünleri İthalat İhracat San. Tic. Ltd. Şti. 2020 yılı itibarıyla ürünlerini yurt dışına da satmaya başlamıştır. İhracatçı Birlikleri Genel Sekreterlikleri ve Ekonomi Bakanlığına başvuru yapılmış ve İhracat İzin Belgesi alınmıştır. İhracat gümrükleme işlemleri için bir gümrük müşavirliği firması ile anlaşma sağlanmış, vekâletname ve diğer işletme belgeleri bu firmaya teslim edilmiştir. İhracat sıklıkla ve küçük partiler hâlinde yapılmaktadır. Zamanla gümrükleme işlemlerinde yaşanan gecikmeler ve tedarik zinciri sürecinde yaşanan maliyet artışları nedeniyle işletme, rakip firmalarla rekabet edemez duruma gelmiştir.

HEDEFLER

- Gümrükleme işlemlerini hızlandırmak
- Tedarik zinciri sürecinde maliyetleri düşürmek
- Rekabet edebilme gücü elde etmek
- Müşterilere tekrar uygun fiyatlar sunabilmek

GELİŞTİRİLEN ÇÖZÜMLER

İşletmenin dış ticaret sorumlusu Dağhan Bey, yaptığı değerlendirmelerde parti başına yapılan ihracat miktarının %90'dan fazlasının 300 kg'ın altında ve değerinin de 15.000 EUR'dan düşük olduğunu belirlemiştir. İşletmenin ihracat stratejisini baştan sona değiştirerek e-ticaret sistemini ve mikro ihracat modelini kullanmaya karar vermiştir.

SONUÇ

Mikro ihracatta yurt dışına satış yapmak için İhracatçıları Birliği kaydına gerek olmadığı için kayıt ücreti ve her beyannamede ödenen birlik onay ücretleri artık ödenmemektedir. Ayrıca kayıt ve onay işlem süreci artık yaşanmamaktadır.

İhracat beyannameleri artık yetkili operatör tarafından ETGB (Elektronik Ticaret Gümrük Beyanı) ile elektronik ortamda beyan edildiğinden gümrükleme işlemleri hızlı bir şekilde yapılmaktadır.

Mikro ihracatta gümrük müşavirliği hizmeti veren bir firma ile çalışma zorunluluğu olmadığı için gümrük müşavirliği hizmet ücreti, çıkış ambar ücreti, vekâletname noter ücreti gibi masraflardan tasarruf sağlanmaktadır.

İhracatta devletin sağladığı KDV iadesi ve diğer ihracat teşvikleri etkin kullanılmaya başlanmış ve özellikle ihracatta ödenen KDV'nin işletmeye iade süresi kısalmıştır.

2. VAKA ÇALIŞMASI

Sevkiyat Zamanlaması Kapsamında Tedarik Zinciri Sürecinin Hızlandırılması ve Daha Etkin Yönetilmesine Yönelik Vaka Analizi

OLAY

Önde gelen çok uluslu bir otomobil ve tarım makineleri üreticisi, 2018 yılında ABD pazarına girdi. Zamanla siparişler arttı. Artan siparişler nedeniyle deniz yolu ile Hindistan, Japonya ve Güney Kore'den sevk edilen konteynerlerin sayısı artırılmaya, teslim süreleri kısaltılmaya ve süreç daha etkin takip edilmeye çalışıldı. Fakat bu durum lojistik maliyetleri önemli oranda artırdı. İşletme yöneticileri, maliyet aşımından ve ürünlerin piyasaya çıkış hızının yavaşlamasından endişe duymaya başladı. Pazar payının hızla büyümesi sonucu tedarik zinciri sürecinin hızı, görünürlüğü ve kontrolünü geliştirme ihtiyacı ortaya çıktı.

HEDEFLER

Teslim sürecini hızlandırmak, navlun maliyetlerini azaltmak, stok kontrollerini iyileştirmek ve tedarik zinciri sürecinin görünürlüğünü artırmak için uzun vadeli, ölçeklenebilir çözümler geliştirmek

GELİŞTİRİLEN ÇÖZÜMLER

İşletme, 4P lojistik hizmet sağlayan AAA Logistics firmasıyla çalışmaya başladı. Şirket, eksiksiz bir uluslararası tedarik zinciri hizmet paketi sağlayacaktı. İlk olarak Hindistan'da ve ABD'de bulunan şirket çalışanları, ABD'ye sevk edilen tüm yüklerin ulaşması gereken tarihleri izlemeye ve taşıyıcı transit sürelerini gözlemlemeye, gelen dağıtım merkezi raporlarını sunmaya, gümrük belgelerini önceden doğrulamaya ve hazırlamaya başladı. Daha sonra bu hizmet ve kaynakları Güney Kore ve Japonya'dan ABD'ye yapılan sevkiyatları içerecek şekilde genişletti. Ayrıca yavaş hareket eden yükleri depolamaya karar verdi ve bu amaçla ABD'de bulunan deposunda 20.000 m² lik bir alan hazırladı.

SONUÇ

Uluslararası tedarik zinciri çözüm paketiyle envanter kontrolü sürekli ve düzenli olarak yapılmaya başlandı. Operasyonel maliyetler azaltıldı. Okyanus ötesi yüklerin işletmeye görünürlüğü sağlandı. Her yıl gümrükle ilgili Anahtar Performans Göstergelerini (KPI) iyileştirmeye, geçiş süresini azaltmaya ve işletme operasyonlarını kolaylaştırmaya yönelik stratejik uygulamalar geliştirildi. İşletme 2021 yılında Meksika'dan da sevkiyat yapmaya ve tedarik zincirini sıfırdan oluşturmak için yine 4P lojistik hizmet sunan AAA Logistics firmasıyla çalışmaya başladı.



I. UYGULAMA

Aşağıda verilen örnek olayı inceleyiniz ve belirtilen hedefler doğrultusunda geliştirdiğiniz çözüm önerilerini ve ortaya çıkması beklenen sonuçları belirtiniz.

Stratejik Yönetim ve Lojistik Performansına Yönelik Vaka Analizi

OLAY

Almanya merkezli bir spor giyim firması olan Sportbekleidung işçilik, ham madde ve vergi konularındaki maliyet avantajlarından dolayı üretimlerinin büyük bölümünü Endonezya ve Malezya'da bulunan tesislerinde yapmaktadır. Bu bölgede üretilen ürünler, hem yüksek nüfuslu Uzak Doğu pazarına hem de zengin Avrupa pazarına hitap etmekteydi. Fakat lojistik sektöründe yaşanan fiyatlama ve konteyner krizi ile bölgedeki uygun maliyet ortamı Avrupa pazarı için anlamını yitirmişti. Aşırı yükselen navlun fiyatlarına katlanılsa bile konteyner krizinden dolayı sevkiyatta aksamalar yaşanmaktaydı.

HEDEFLER

Üretim ve sevkiyat konusundaki problemleri çözerek Avrupa pazarındaki ürün talebine yeterince cevap vermek

GELİŞTİRİLEN ÇÖZÜMLER

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

SONUÇ

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....



II. UYGULAMA

Aşağıda verilen örnek olayı inceleyiniz ve belirtilen hedefler doğrultusunda geliştirdiğiniz çözüm önerilerini ve ortaya çıkması beklenen sonuçları belirtiniz.

Ulaştırma Altyapısı Kapsamında Vaka Çalışması

OLAY

Türkiye’de nüfus, sanayi tesisleri, eğitim kurumları, ticari merkezler, ulaşım sistemleri gibi pek çok önemli unsur birbirine bağlı olarak Marmara Bölgesi’nde yoğunlaşmıştır. Fakat gelişmiş ülkelerde olması istenen durum, bu unsurların ülkenin geneline eşit dağılım göstermesidir. Bu noktada ulaşım sistemlerinin de payı önemlidir. Ulaşım ağı kuvvetli olan bölgeler, daha fazla sanayi yatırımı almakta dolayısıyla nüfus o bölgelere yönelmektedir.

HEDEFLER

Nüfusun Marmara Bölgesi’nden diğer bölgelere yönelmesini sağlamak
Alternatif ulaşım sistemleri oluşturmak ve kullanıma sunmak

GELİŞTİRİLEN ÇÖZÜMLER

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

SONUÇ

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....



III. UYGULAMA

Aşağıda verilen örnek olayı inceleyiniz ve belirtilen hedefler doğrultusunda geliştirdiğiniz çözüm önerilerini ve ortaya çıkması beklenen sonuçları belirtiniz.

Uluslararası Ticaret Hacminin Geliştirilmesine Yönelik Vaka Analizi

OLAY

Çeşitli konuları görüşmek için Türkiye Cumhuriyeti ve Irak yetkilileri Bağdat'ta bir araya gelmiştir. Konu ekonomiye geldiğinde iki ülke arasındaki ticaret hacminin 2021 yılı için 19,5 milyar USD olduğu vurgulanmış fakat bu miktarın artırılması gerektiği belirtilmiştir. Tarihî ve kültürel anlamda yakın bağların olduğu iki devletin hemfikir olduğu bu konuda bazı adımlar atılması gerektiği ortaya çıkmıştır.

HEDEFLER

- Ticarete konu olan mal ve hizmet çeşitlerini artırmak
- Ticaret hacmini ekonomik anlamda artırmak
- İki ülke arasındaki ticareti kolaylaştırıcı uygulamalar geliştirmek

GELİŞTİRİLEN ÇÖZÜMLER

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

SONUÇ

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....



IV. UYGULAMA

Aşağıda verilen örnek olayı inceleyiniz ve belirtilen hedefler doğrultusunda geliştirdiğiniz çözüm önerilerini ve ortaya çıkması beklenen sonuçları belirtiniz.

Depolama Sistemlerinin Geliştirilmesine Yönelik Vaka Analizi

OLAY

Gümrüklü ve gümrüksüz depolama hizmeti veren ABCD Lojistik firması deposuna alacağı mallar için şu şekilde bir operasyon süreci izlemektedir:

- Depoya gelen mallar ilk olarak giriş bölümüne alınarak deponun hangi bölümünde raflanacağına karar verilir.
- El terminalleriyle barkod okutularak adresleme işlemi yapılır. Adresleme işlemine göre mallar sırayla doğru raflara yerleştirilir.
- Adresleme ve raflara yerleştirme işlemi, adet olarak fazla koliye sahip operasyonlarda çok uzun sürebilmektedir. Hatta bazı acil durumlarda daha ürünlerin tamamı raflara yerleşmemişken malların tamamının depodan sevk edilmesi gerekmektedir. Bu da ciddi bir karışıklığa sebep olmaktadır.

HEDEFLER

Depoya gelen malların kabul ve adresleme işlemlerinin hızlanmasını sağlamak

Depolama yöntemlerinin ve işlem basamaklarının daha sistematik olmasını sağlamak

GELİŞTİRİLEN ÇÖZÜMLER

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

SONUÇ

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

4.2. TÜRKİYE'DE LOJİSTİK ÜSLER ÜZERİNE VAKA ÇALIŞMASI

Lojistik üsler, bünyelerinde entegre lojistik unsurları bulunduran yapılardır. Yani kara yolu, demir yolu, deniz yolu, hava yolu bağlantı hatları; yüksek kapasiteli depolama tesisleri; bankalar; ilgili devlet daireleri; sosyal tesisler gibi pek çok ihtiyaca cevap verebilecek unsurun bir arada yer aldığı merkezlerdir. Bu üsler, buldukları bölgenin ticaretine önemli ölçüde katkı sağlamaktadır. Lojistik merkezler, buldukları bölgenin ticari kapasitesine ve üssün fiziki imkânlarına göre yerel - bölgesel, ulusal ve uluslararası olarak sınıflandırılabilir. TCDD, lojistik üsleri Türkiye'de yaygınlaştırma ve demir yolu taşımacılığını diğer taşıma sistemleriyle entegre etme amacıyla 2006 yılından itibaren lojistik köy kurma projelerini başlatmıştır (Görsel 4.13).



Görsel 4.13: Taşıma modlarının entegre olduğu bir lojistik üs

Lojistik üsler, ülke ekonomisine önemli katkılar sağlamakta, ihracatı artırıcı etkileri sayesinde ülkeye giren döviz miktarını artırmaktadır. Ülkeye giren döviz miktarının artması özellikle dış ticaret açığı veren ülkelerde ekonomik istikrarın daha sürdürülebilir olmasını sağlamaktadır.

4.2.1. Yerel-Bölgesel Boyutta Lojistik Üs Vaka Çalışması

Yerel-bölgesel olarak nitelendirilen lojistik üsler, daha çok konumlandığı şehir ve bölgede bulunan diğer şehirlerin faydalanması için organize şekilde kümelenmiş merkezlerdir. Bu merkezlerin en önemli işlevi dağıtımın tek merkezden yapılması, akıllı depolama taşıma sistemlerine sahip olması ve gümrük işlemlerinin kolayca yapılabilmesidir. Bu merkezler, ticari ve ekonomik yönden bulunduğu bölgenin büyümesini ve gelişmesini sağladığı için ülke ekonomisine olumlu katkılar sunmakta, istihdamı da artırmaktadır. Ayrıca lojistik hareketlerin hızlı, uygun maliyetle ve en az taşıma akışıyla gerçekleştirilmesi, lojistik fonksiyonların düzenli ve planlı alanlarda toplanması bölgedeki şehirlerin lojistik faaliyetlerden kaynaklanan trafik yoğunluğunu azaltmaktadır.

3. VAKA ÇALIŞMASI

Sakarya Şehrini Yerel-Bölgesel Lojistik Üs Olma Potansiyeline
Yönelik Vaka Analizi

OLAY

Sakarya, ulusal ve uluslararası lojistik faaliyetler açısından bulunduğu coğrafi bölgede son derece değerli bir konumda bulunmaktadır. Asya ile Avrupa arasındaki geçiş güzergâhında yer alması ticari açıdan önemli fırsatlar sunmaktadır. Karadeniz'e kıyısı olan ülkelere deniz yoluyla ulaşma noktasında özellikle Karasu Limanı, hem transit süre hem de maliyetler açısından çok uygun olması muhtemeldir. Ulusal anlamda Anadolu şehirleri ile Trakya arasındaki geçiş güzergâhında yer almaktadır. Buna karşılık çevre şehirlerin (özellikle İstanbul ve Kocaeli) lojistik faaliyetleri, kara ve deniz trafiği oldukça yoğunur. Ayrıca şehirde, çoğunlukla kara yolu yük taşımacılığı sistemleri kullanılmakta; diğer taşıma sistemlerinin de entegre şekilde kullanılmasına, ulaştırma ve lojistik altyapılarının oluşturulmasına ve şehrin lojistik üs potansiyelinin kullanılmasına ihtiyaç vardır.

HEDEFLER

Sakarya şehrini, bulunduğu bölgede yerel-bölgesel bir lojistik üs haline getirmek
Çevre illerdeki ulaştırma ve lojistik faaliyetlerinin iş yoğunluğunu azaltmak
Anadolu illerinden yapılan taşımalarda Sakarya şehrini transit merkez haline getirmek

GELİŞTİRİLEN ÇÖZÜMLER

- Karasu Demiryolu Projesi ile demir yolu ve deniz yolu bağlantısının kurulması
- Yatırım teşviki olarak Sakarya'nın öncelikli iller arasında olması
- Karasu Limanı üzerinden Avrupa'ya bağlantı sağlayacak bir koridor oluşturulması
- Özellikle şehirde otomotiv lojistiğinin geliştirilmesi
- Gümrük alanlarının genişletilerek taşıt üstü gümrük işlemlerinin daha fazla yapılması
- Nitelikli yüklere özel depoların kurulması
- Dağıtım, toplama ve aktarma merkezlerinin kurulması

SONUÇ

- Sakarya'nın lojistik üs potansiyeli ile ilgili bilimsel araştırmalar yapılmış; konum, avantajlı ve baskın taşıma türü, kombine taşımacılığa elverişlilik, pazarlara yakınlık, yatırım teşviki, dağıtım ve toplama ağı, destekleyici ve bağlı endüstriler, lojistik rekabet üstünlüğü, politika ve düzenlemeler, insan kaynakları ve finansal altyapı kriterlerini büyük oranda karşıladığı belirlenmiştir.
- Karasu Limanı, toplam 250.000 m² alan içerisinde 1108 metre yanaşma yeri ve 11 metre su derinliği ile genel ve dökme yük, konteyner, Ro-Ro, Ro-Pax ve proje taşımacılığı gemilerine hizmetle sunmaya başlamıştır.
- Taşıma sistemlerinin birbirine bağlanması için Karasu Limanı'nı İstanbul-Ankara ana demir yolu hattına bağlama ve liman bölgesinde Tren-Ferry terminali inşa çalışmalarına başlanmıştır.
- Sakarya'nın Bilecik, Bolu, Bursa, Kocaeli ve Düzce ile kara yolu bağlantıları bölünmüş yollar ile sağlanmıştır.
- Şehir, Karadeniz'den dünyaya açılan önemli bir ticaret merkezi haline gelmiştir.



V. UYGULAMA

Aşağıda verilen örnek olayı inceleyiniz ve belirtilen hedefler doğrultusunda geliştirdiğiniz çözüm önerilerini ve ortaya çıkması beklenen sonuçları belirtiniz.

Yerel / Bölgesel Boyutta Lojistik Üslere Yönelik Vaka Analizi

OLAY

“Kahramanmaraş’a deniz de gelecek, liman da gelecek.” parolasıyla 2017 Ekim ayında açılışı yapılan Türkoğlu Lojistik Merkezi yüksek kapasitesine rağmen bölgenin ekonomisine beklenen katkıyı sağlayamadı. TCDD işletmesindeki merkez, konumu itibarıyla Kahramanmaraş ve çevre şehirler için çok önemli olmasına rağmen ilk 5 yılında tam anlamıyla faaliyete geçememiştir. 2022 yılı itibarıyla lojistik merkezin bazı etapları hâlâ kullanımda değildir.

HEDEFLER

Türkoğlu Lojistik Merkezi’nin bölge ekonomisine üst düzey katkı vermesini sağlamak

Teknik eksiklikleri gidermek

Çeşitli ulaşım ağlarıyla entegrasyonu sağlamak

GELİŞTİRİLEN ÇÖZÜMLER

.....

.....

.....

.....

.....

SONUÇ

.....

.....

.....

.....

.....

4.2.2. Ulusal Boyutta Lojistik Üs Vaka Çalışması

Ulusal boyuttaki lojistik üsler ekonomik etkileri bakımından tüm ülkeyi etkileyen nitelikte merkezlerdir. Bu üslerin bölgesel nitelikteki üslere göre elleçleme kapasiteleri ile sosyal ve ticari imkânları daha fazla, yayılma alanları ise daha geniştir.

4. VAKA ÇALIŞMASI

Ticari Faaliyetlerin Geliştirilmesi Kapsamında Konya Kayacık Lojistik Merkezi Vaka Analizi

OLAY

Konya ili ve bulunduğu bölge son yıllarda ekonomik anlamda hızlı bir gelişme göstermekteydi. Özellikle bölgenin sanayi ürünleri, motorlu taşıtlar ve tarım ürünleri ihracatı gün geçtikçe artmaktaydı. Bölgenin ihracat yapısı incelendiğinde; özellikle Konya sıradan olmayan, sofistike, çeşitliliği yüksek, orta ve ileri teknoloji ürünlerin ihracatında Türkiye ortalamasının üzerinde yer alıyordu. Buna rağmen bölgenin ulaşım ve lojistik altyapısı yeterli değildi. Dış pazarlara açılma ve ihracat hacmini artırma hedefleri doğrultusunda bölgenin, ulusal ve uluslararası limanlara erişim sürelerinin kısaltılması ve imkânların artırılması gerekiyordu. Konya ve çevresindeki şehirlerin, uluslararası ticaretinin ve uluslararası rekabet edebilme becerilerinin geliştirilmesi gerekiyordu. Bu nedenle Konya'nın ve diğer şehirlerin tarımsal, ticari ve sanayi faaliyetlerini destekleyecek bütün taşıma sistemleriyle bağlantılı bir lojistik merkeze ihtiyacı vardı.

HEDEFLER

- Yük taşımacılığında İç Anadolu Bölgesi'ni Akdeniz limanlarına demir yolu ağı ile bağlamak
- Konya'yı bölgenin yük aktarma merkezi ve lojistik üssü haline getirmek
- Bölgenin dış ticaret sürecini hızlandırarak özellikle ihracat hacmini artırmak
- Lojistik faaliyetlerin tek bir merkezden hızlı bir şekilde yapılmasını sağlamak

GELİŞTİRİLEN ÇÖZÜMLER

- 1,7 milyon ton taşıma kapasiteli ve 1 milyon metrekare lojistik alana sahip Kayacık (Konya) Lojistik Merkezi'nin yapılması
- Lojistik merkezin, bütün taşıma sistemleriyle bağlantılı olacak şekilde Türkiye'de ana ulaşımı sağlayan Doğu-Batı ve Kuzey-Güney aksi yönünde uzanan kara yolu bağlantılarının kavşak noktasında ve Konya Havalimanı'nın hemen yanında konumlandırılması. Ayrıca Konya-Karaman-Mersin yüksek standartlı demir yolu hattına bağlanması
- Yapımı planlanan lojistik merkezin organize sanayi bölgesine yakın konumlandırılması
- Yük depolama ve aktarma kapasitesinin artırılması
- Bağlantı yollarının yapılması

SONUÇ

- Kayacık Lojistik Merkezi, Türkiye'nin uluslararası taşımacılık koridorundaki payını artırmaya başladı.
- Konya, Anadolu'nun lojistik üssü olmaya başladı.
- Lojistik merkezi ve bağlantı yollarıyla birlikte Konya, ulusal ve uluslararası transit geçişin önemli bir noktası haline getirildi.
- Lojistik merkezle bağlantılı Konya Çevre Yolu Projesi ile şehir içi ve transit trafik yoğunluğu azaltıldı.
- Türkiye'nin Orta Anadolu'dan tüm dünyaya bağlanması sağlandı.
- Bölge illerinin ekonomik gelişmişlik düzeyi yükselmeye başladı.



VI. UYGULAMA

Aşağıda verilen örnek olayı inceleyiniz ve belirtilen hedefler doğrultusunda geliştirdiğiniz çözüm önerilerini ve ortaya çıkması beklenen sonuçları belirtiniz.

Ulusal Boyutta Lojistik Üslere Yönelik Vaka Analizi

OLAY

Halkalı Lojistik Merkezi demir yolu entegrasyonu, önemli limanlara ve kara yollarına yakınlığı ile çok işlek bir yapıdaydı. 2013 senesinde ülke ticaretinin %10'u tek başına buradan gerçekleşmekteydi. Fakat zamanla İstanbul'un hızla büyümesi sonucu şehrin içinde kaldı. Bu sebeple faaliyetleri sınırlandırılmak zorunda kaldı. Ülke ekonomisi için çok önemli olan merkez, şehir kalabalığı sebebiyle kapasitesini tam anlamıyla yansıtamamaktadır.

HEDEFLER

Halkalı Lojistik Merkezi'ni yeniden ülke ticaretinin önemli parçalarından biri hâline getirmek
Lojistik Merkezi'nin eski kalan yönlerini modernize etmek

GELİŞTİRİLEN ÇÖZÜMLER

.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....

SONUÇ

.....
.....
.....
.....
.....
.....

4.2.3. Uluslararası Boyutta Lojistik Üs Vaka Çalışması

Küresel ticaretin artmasıyla birlikte lojistik iş yapısında ve iş süreçlerinde bazı değişimler yaşanmış ve yeni talepler ortaya çıkmıştır. Bunlardan en önemlisi entegre bir ulaşım sistemi kurmak, trafik problemlerini önlemek ve lojistik maliyetleri azaltmaktır. Bu talepler, uluslararası lojistik üslerin ortaya çıkmasını sağlamıştır. Bu üsler, küresel ticaret akışlarının devamını ve özellikle bölgesel ve küresel pazarlara erişim açısından lojistik ve ulaşım alternatiflerinin koordinasyonunu sağlamaktadır. Ayrıca bu üsler, geniş bir coğrafi alana hitap ettiğinden ticari ilişkileri geliştirmektedir. Küresel ticarete daha çok hava ve deniz yolu taşımacılığı kullanıldığı için uluslararası lojistik üsler genellikle hava ve deniz limanlarına yakın konumlanmaktadır.

5. VAKA ÇALIŞMASI

Dış Ticaret Akışının Hızlanması Açısından Mersin Limanı'nın Trafik Sorununa Yönelik Vaka Analizi

OLAY

Mersin Limanı; coğrafi konumu, kapasitesi, geniş hinterlandının yanı sıra yurt içi ve yurt dışına çok modlu bağlantı kolaylığının sağladığı avantajlarla, yalnız Türkiye'nin değil aynı zamanda Doğu Akdeniz'in de önde gelen limanlarından biridir. Ayrıca serbest bölgesi, demir yolu ulaşımı, bölgedeki güçlü tır filosu, 69 km mesafedeki Adana Şakirpaşa Havalimanı, geçmişten gelen lojistik kültürü ve bu yönde gelişmiş insan kaynakları yapısıyla lojistik faaliyetler için bütün imkânlarla sahiptir. Mersin Uluslararası Limanı, İç Anadolu, Akdeniz, Doğu ve Güneydoğu Anadolu Bölgeleri'nin dışa açılan ithalat ve ihracat kapısıdır. Orta Doğu Ülkeleri'nin transit merkezi de olan liman, yurt içine ve Orta Doğu'ya kara, hava ve demir yolu ile bağlanmıştır. Bu açıdan bakıldığında geniş hinterlandı ile Mersin Limanı'nın, yapılan yatırımlar ve giderek artan ticaret hacmi ile ilerleyen yıllarda uluslararası açıdan bir lojistik üs olması beklenmektedir. Fakat Mersin şehir merkezine yakın konumda bulunan limana bağlı tesislerin genişlemesi ve artan tır yoğunluğu nedeniyle özellikle şehrin giriş-çıkış noktalarında gürültü-görüntü kirliliği ve trafik problemi ortaya çıkmıştır.

HEDEFLER

Mersin Limanı'nın sebep olduğu tır-kamyon trafiğini ortadan kaldırmak

Çözüm önerilerini, limanın mevcut konumu üzerine geliştirmek

Lojistik üssün gelecekte daha da büyümesini ve ticarî faaliyetlerin yoğunlaşmasını sağlamak

GELİŞTİRİLEN ÇÖZÜMLER

- “Kapılar Projesi” ile şehir girişindeki trafik yoğunluğunun ortadan kaldırılması amacıyla, limana gelen kara taşıtlarının şehir trafiğine karışmadan doğrudan limana giriş ve limandan çıkışının sağlanması
- Proje kapsamında; dere geçişleri, 6 şeritli köprü, demir yolu üst geçidi, kavşak bağlantı yolları inşa edilmesi
- Projenin sonunda kent girişinde oluşan yük trafiği problemi çözümlenerek Mersin'in ticaret hacminin artırılması
- Bölgenin ekonomik yönden kalkınmasına katkı sunulması

SONUÇ

- Mersin Uluslararası Liman İşletmeciliği tarafından hazırlanan Mersin Valiliği, Mersin Büyükşehir Belediyesi, TCDD ve Karayolları Genel Müdürlüğü ortaklığında hayata geçirilen “Kapılar Projesi” özellikle D ve E kapılarında yaşanan tır yoğunluğunu ortadan kaldırdı.
- 132. Cadde'de açılan 3 şeritli yeni bağlantı yolu ile limana daha hızlı giriş yapılması sağlandı.
- Proje kapsamında inşa edilen demir yolu üst geçidi sayesinde taşıtlar üst geçidin altından geçmeye başladı ve trafikte yaşanan zaman kaybı ortadan kaldırıldı.
- Limanın giriş ve çıkış kapıları yeniden düzenlenerek 10 girişli modern bir liman kapısı oluşturuldu. Kapı sistemindeki bu iyileştirme ile kargo elleçleme süreci hızlandı, hizmet kalitesi arttı ve lojistik operasyonlar daha az maliyetli hâle geldi.
- Günlük ortalama 5 bin, yıllık ise 2 milyona yakın yük taşıtının giriş-çıkış yaptığı liman tesislerinde, en az 10 yıl boyunca aynı problemin yaşanması önlenmiş oldu.



VII. UYGULAMA

Aşağıda verilen örnek olayı inceleyiniz ve belirtilen hedefler doğrultusunda geliştirdiğiniz çözüm önerilerini ve ortaya çıkması beklenen sonuçları belirtiniz.

Uluslararası Boyutta Lojistik Üslere Yönelik Vaka Analizi

OLAY

İstanbul Havalimanı, hizmete girdiği tarihten itibaren Avrupa'nın en fazla uçuş yapılan havalimanı olma unvanını elinde bulundurmaktadır. Yolcu taşımacılığı için çok önemli olan bu havalimanı, kargo için de çok önemlidir. Aynı zamanda Atatürk Havalimanı'nda da kargo terminali aktif olarak çalışmaktadır. Hem İstanbul Havalimanı hem de Atatürk Havalimanı'nda operasyon yürütmek zorunda olan lojistik firmalar için bu durum zaman zaman zorlayıcı şartlar oluşturmaktadır.

HEDEFLER

İstanbul ve Atatürk havalimanları arasında farklı ulaşım sistemleri ile entegrasyonu sağlamak
İstanbul'u hava kargo konusunda Avrupa'nın lideri yapmak

GELİŞTİRİLEN ÇÖZÜMLER

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

SONUÇ

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....



ÖLÇME VE DEĞERLENDİRME

A) Aşağıdaki cümlelerin başındaki boşluğa ifade doğru ise “D”, yanlış ise “Y” yazınız.

1. (....) “Vaka” kelimesi TDK’ye göre olay, hadise anlamına gelmektedir.
2. (....) Vaka Çalışması Yöntemi, işletme bölümleri arasında ilk olarak 1970’lerde Harvard Business School’da kullanılmaya başlanmıştır.
3. (....) Türkiye 2007 – 2018 yılları arasında Lojistik Performans Endeksi sıralamasında ilk 20 ülke arasında yer almaktadır.
4. (....) Lojistik Performans Endeksi’ni hesaplayan Dünya Bankası, 1945 yılında Uluslararası Yeniden Yapılanma ve Kalkınma Bankası adıyla kurulmuştur.
5. (....) Süveyş Kanalı, Akdeniz’i Atlas Okyanusu’na bağlamaktadır.

B) Aşağıdaki cümlelerde bulunan boşlukları doğru ifadelerle doldurunuz.

6. Türkiye ile Avrupa arasındaki ticarete _____ Sınır Kapısı en yoğun kullanılan geçiş noktasıdır.
7. Uluslararası ticarete _____ vadeli alacaklar her zaman çok risklidir. Herhangi bir kriz, afet, bunalım, iflas gibi durumlar bu alacakların önüne geçebilir.
8. _____ üretim, temel anlamda bir firmanın başka bir üretici firmaya kendi talepleri doğrultusunda ürün üretmesi demektir.
9. Ülkemizde lojistik üs olarak kullanılan lojistik merkezlerini _____ işletmektedir.
10. _____ boyuttaki lojistik üsler, ekonomik açıdan tüm ülkeyi etkileyen nitelikte merkezlerdir.

C) Aşağıdaki sorularda doğru seçeneği işaretleyiniz.

11. Lojistik Performans Endeksi'ni aşağıdaki kuruluşlardan hangisi hesaplar ve yayımlar?

- A) Birleşmiş Milletler
- B) IMF
- C) UNESCO
- D) Dünya Bankası
- E) IATA

12. Lojistik Performans Endeksi'nin hesaplanmasında aşağıdaki bileşenlerden hangisi kullanılamaz?

- A) Gümrükler
- B) Zamanlama
- C) Fiyatlar
- D) Altyapı
- E) Lojistik yetkinlik

13. Aşağıdakilerden hangisi lojistik vaka analizi yapmanın işletmeler açısından faydaları arasında gösterilemez?

- A) Çalışanların konuya hâkimiyetleri artar.
- B) Yatırımlara finansal kaynak bulma konusunda yardımcı olur.
- C) Oluşabilecek problemlere karşı önceden müdahale planı hazırlanmış olur.
- D) Problem anında çözüme daha çabuk ulaşma imkânı sağlar.
- E) Normalde fark edilmeyecek küçük sorunlar ortaya çıkarılarak sonradan oluşacak büyük sorunlar önlenmiş olur.

14. I. Finansal okuryazarlık
II. Türkiye ve dünya coğrafyası
III. Teknik lojistik bilgisi

Kapsamlı bir lojistik vaka analizi hazırlayabilmek için yukarıdaki yetkinliklerden hangilerine sahip olmak gerekir?

- A) Yalnız I
- B) I ve II
- C) Yalnız III
- D) II ve III
- E) I, II ve III

15. Türkoğlu Lojistik Merkezi aşağıdaki şehirlerden hangisinin sınırları içerisinde yer almaktadır?

- A) Kahramanmaraş
- B) Gaziantep
- C) Şanlıurfa
- D) Malatya
- E) Elazığ

CEVAP ANAHTARI

1. ÖĞRENME BİRİMİ

1	D	6	Küresel lojistik	11	B	16	D	21	D	26	D
2	D	7	Aktarma merkezi	12	C	17	B	22	B	27	B
3	Y	8	Shanghai	13	A	18	D	23	A	28	A
4	Y	9	Lojistik üs	14	C	19	E	24	E	29	C
5	D	10	Uluslararası	15	C	20	E	25	D	30	D

2. ÖĞRENME BİRİMİ

1	Y	10	Orta Doğu	18	D	27	E	36	A
2	D	11	Türk Devletleri	19	C	28	A	37	E
3	D	12	Trans Sibiry	20	A	29	B	38	B
4	Y	13	Süveyş	21	B	30	D		
5	D	14	Bağdat Demir Yolu	22	A	31	E		
6	D	15	Beyaz Kitap	23	E	32	B		
7	Y	16	Soğuk Savaş	24	E	33	E		
8	D	17	Süveyş Kanalı	25	B	34	E		
9	D			26	E	35	D		

3. ÖĞRENME BİRİMİ

1	Y	6	Uluslararası Taşımacılık	11	D
2	D	7	Lojistik Üs	12	B
3	D	8	Kurumsal	13	E
4	Y	9	Demir Yolu	14	C
5	D	10	Atıl	15	A

4. ÖĞRENME BİRİMİ

1	D	6	Kapıkule	11	D
2	Y	7	uzun	12	C
3	Y	8	fason	13	B
4	D	9	T.C.D.D.	14	E
5	Y	10	ulusal	15	A

KAYNAKÇA

- Bu materyalin hazırlanmasında *MEB (2020) Mesleki ve Teknik Ortaöğretim Kurumları Küresel Ulaştırma Stratejileri Dersi Çerçeve Öğretim Programı* esas alınmıştır.
- Akandere, G. (2016). Lojistik köylerin etkin yönetimi: Konya iline yönelik bir model önerisi. *Selçuk Üniversitesi Sosyal Bilimler Meslek Yüksek Okulu Dergisi*, 19(1), 167-184.
- Akbulut Özpay, G. (2018). *Bakü-Tiflis-Kars Demiryolu Ve Türkiye Açısından Jeopolitik Önemi*. Marmara Coğrafya Dergisi , 103-111.
- Akbulut, G. (2012). *Osmanlı Devleti'nin Demir Yolu Projeleri ve Etkileri (1876-1939)*. Atatürk Dergisi, 225-257.
- Akdeniz, S., & Üzümcü , A. (2014). Yeni İpek Yolu: TRACECA ve Bakü-Tiflis-Kars Demiryolu Projesi. *T.C. Türk İşbirliği ve Koordinasyon Ajansı Başkanlığı- Avrasya Etüdüleri*, 171-199.
- Akter, B. (2014). *Küresel Ticaret Temelleri-Riskleri ve Finansmanı*. İstanbul: Gita Yayınları.
- Alperen, A. (2018). *Bağdat Demiryolu: Siyasal Sonuçları Olan Bir Türk-Alman Demiryolu Projesi*. 21. Yüzyılda Eğitim Ve Toplum Eğitim Bilimleri Ve Sosyal Araştırmalar Dergisi.
- Alragheb, H. (2021). *Lojistik Köylerin Analizi ve Planlamasında Coğrafi Bilgi Sistemi Kullanımı: Kayacık Örneği* (Master's thesis). Necmettin Erbakan Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, İnşaat Mühendisliği Anabilim Dalı.
- Ateş, Ç. (2022). *Lojistik üs olma potansiyeli açısından Sakarya ilinin değerlendirilmesi* (Tez No. 738634) [Yüksek lisans tezi, Sakarya Üniversitesi]. YÖK Tez Merkezi.
- Ateş, Ç. ve Esen, S. (2022). Lojistik üs olma potansiyeli açısından Sakarya ilinin değerlendirilmesi. *Sakarya Üniversitesi İşletme Enstitüsü Dergisi*, 4(2), 35-41.
- Aydın, F., & Oral, M. (2018). *Türkiye'de Karayolu Ulaşımının Tarihsel Gelişimi*. Journal of Awareness , 3 (Özel).
- Aydın, G. T., & Öğüt, K. S. (2008). Avrupa ve Türkiye'de lojistik köyleri, 2. *Uluslararası Demiryolu Sempozyumu*, 1471-1481.
- Aydın, M. ve Uysal, M. (2013). Kıyı çizgisi değişiminin uydu görüntüleri yardımıyla izlenmesi: Sakarya-Karasu. *Harita Teknolojileri Elektronik Dergisi*, 5(3), 24-32.
- Balcı, H., & Emirkadı, Ö. (2019). Küresel ticarete lojistik üslerin önemi ve Karadeniz bölgesi lojistik üs potansiyelinin SWOT analizi yöntemiyle değerlendirilmesi. *Kastamonu Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi*, 21(1), 6-30.
- Baştuğ, M.Y. (2021). *Dünya'da Türkiye'nin lojistik sektöründe rekabet gücünü artırmak açısından transit ticarete yönelik model önerisi* (Tez No. 673447) [Yüksek lisans tezi, Kütahya Dumlupınar Üniversitesi].
- Bayraktutan, Y. & Özbilgin, M. (2014). Türkiye'de illerin lojistik merkez yatırım düzeylerinin bulanık mantık yöntemiyle belirlenmesi. *Erciyes Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi*, (43), 1-36.
- Bayraktutan, Y., & Özbilgin, M. (2015). Lojistik maliyetler ve lojistik performans ölçütleri. *Maliye Araştırmaları Dergisi*, 1(2), 95-112.
- Çiçek, E., & Murat, B. A. Y. (2007). Stratejik küresel tedarik zinciri yönetimi ve lojistik. *Sosyal Ekonomik Araştırmalar Dergisi*, 7(13), 91-117.
- Çubuk, M., & Aydemir, H. (2018). Türkiye'nin Küresel Rekabet Gücü Açısından Türkiye Demiryollarının Değerlendirilmesi ve Türkiye'nin Demiryollarında Rekabet Etkisini Artırmaya Yönelik Öneriler. *Demiryolu Mühendisliği Dergisi*, s. 18-29.
- Demir, S.E. (2016). *Türkiye'de lojistik bir merkez olarak Gemlik* (Tez No. 449227) [Yüksek lisans tezi, Bahçeşehir Üniversitesi]. YÖK Tez Merkezi.
- Demirkıran, Y. & Öztürkoğlu, Ö. (2020). Türkiye'deki Bölgelerin Lojistik Köy Kurulması Açısından Potansiyelinin PROMETHEE II Yöntemi ile İncelenmesi. *Yaşar Üniversitesi E-Dergisi*, 15(58), 347-367.
- Demirler, M. (2015). *Tarihi İpek Yolunun Yeniden Canlandırılması ve Türkiye Ekonomisine Etkisi*. Gaziosmanpaşa

Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi .

- Duman, D. (2020). *Birinci Dünya Savaşı öncesi Osmanlı İmparatorluğunda Yapılan Yabancı Yatırımlar ve Alınan Borçlarda Fransa'nın Rolü*. Akdeniz İİBF Dergisi, 1-17.
- Dutak Pamir, İ. (2011). *Ekonomik küreselleşme sürecinde Türkiye'nin küresel lojistik üs ve lojistik mükemmeliyet merkezi olmasına yönelik bir araştırma* (Tez No. 347511) [Yüksek lisans tezi, Kara Harp Okulu]. YÖK Tez Merkezi.
- Earle, E. M. (2000). *Bağdat Demir ve Petrol Yolu Savaşı (1903-1923)*. İstanbul: Örgün Yayınevi.
- Elgün, M. N. & Elitaş, C. (2011). Yerel, ulusal ve uluslararası taşıma ve ticaret açısından lojistik köy merkezlerinin seçiminde bir model önerisi. *Manisa Celal Bayar Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, 9(2), 630-645.
- Elgün, M.N. (2011). *Uluslararası taşıma ve ticarete lojistik köylerin sağladığı rekabet avantajları: bir model önerisi* (Tez No. 296320) [Doktora tezi, Afyon Kocatepe] .
- Erdal, H. & Aydoğmuş, H. Y. (2019). Analitik Hiyerarşi Süreci ile Lojistik Merkezi Yeri Seçimi. *Anemon Muş Alparslan Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, 7(6), 129-136.
- Erdal, M. (2005). *Küresel Lojistik*. İstanbul: UTİKAD yayınları.
- Erdal, M. (2017). *Tasarımdan Süreç İyileştirmeye Tedarik Zinciri Yönetimi*. İstanbul: Beta Yayıncılık.
- Erden Uzun, C. (2022). Küresel havayolu şirketlerinin kültürel boyutlarla ilişkisinin dijital medyada okunması: *Instagram örneği* (Tez No. 714102) [Doktora tezi, Kocaeli Üniversitesi].
- Erdönmez, ES., İncaz, S. (2016). *2018 Yılına Kadar AB Denizyolu Taşımacılığının Stratejik Hedefleri ve Önerilerinin Türkiye'ye Yansması*, *Journal of Emerging Economics and Policy*, 1:111-125.
- Erkan, B. (2014). Türkiye'de lojistik sektörü ve rekabet gücü. *Assam Uluslararası Hakemli Dergi*, 1(1), 44-65.
- Erkan, B. (2014). Türkiye'de lojistik sektörü ve rekabet gücü. *Assam Uluslararası Hakemli Dergi*, 1(1), 44-65.
- Erol, A. (2000). Boğazlarımızda Kaza Olasılığı En Alt Düzeye Nasıl İndirilir?, *Marmara Denizi 2000 Sempozyumu Bildiriler Kitabı*, Bayram Öztürk, Mikdat Kadioğlu, Hüseyin Öztürk (Ed.), Türk Deniz Araştırmaları Vakfı Yayınları, Yayın No: 5, İstanbul, 11-12 Kasım 2000.
- Ertek, A. (2016). *Türkiye'nin Hidrografik Özellikleri*. Meryem Hayır Kanat (Ed.), Türkiye Coğrafyası ve Jeopolitiği, 71-117, Ankara: Nobel Akademik Yayıncılık.
- Frankopan, P. (2018). İpekyolu Alternatif Dünya Tarihi. (M. Gülmen, Çev.) İstanbul: Pegasus Yayınları.
- Geyikdağı, V. N. (2008). *Osmanlı Devleti'nde Yabancı Sermaye (1854-1914)*. İstanbul: Hil Yayın.
- Göleç, Ö. (2019). *Uluslararası ticarete lojistik köyler: Türkiye örneği* (Tez No. 546299) [Yüksek lisans tezi. Bursa Uludağ Üniversitesi].
- Görgün, M. R. (2020). Lojistik Performans Kriterlerinin Sağlanmasında Türk Lojistik Sektörünün Durumu. *Ekev Akademi Dergisi*, (81), 229-246.
- GUNYASHEV, E. (2016). *Kazakistan Lojistik Sektörü ve Sektör Paydaşlarının Lojistik Köy İle İlgili Görüşlerinin SWOT Analizi İle Değerlendirilmesi*. Anadolu Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü. Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi.
- Gülsoy, U. (2010). *Kutsal Proje Ortadoğu'da Osmanlı Demiryolları*. İstanbul: Timaş Yayınları.
- Güner, İ. (2010). *Türkiye'nin Coğrafi Konumu Sınırları ve Jeopolitiği*. Hakkı Yazıcı ve Mehmet Kürşat Koca (Ed.) Türkiye Coğrafyası ve Jeopolitiği (2. Baskı), 1- 40, Ankara: Pegem Akdemi.
- İnan, İ. E. (2019). Kentsel Lojistik ve Lojistik Köy Performansları Arasındaki İlişkinin Araştırılması: Elazığ İli Örneği. *The International New Issues in Social Sciences*, 7(2), 33-56.
- İZKA (2019) *TCDD İzmir Alsancak Limanının Geçmişten Günümüze Bölge Ekonomisi Açısından Değerlendirilmesi*

- Kaplan, K. (2017). *Anadolu Lojistik Tarihi*. İstanbul: UTİKAD (Uluslararası Lojistik Hizmet Üretenler Derneği).
- Karadeniz, V. & Akpınar, E. (2011). Türkiye’de lojistik köy uygulamaları ve yeni bir lojistik köy önerisi. *Marmara Coğrafya Dergisi*, (24), 49-71.
- Keskin, H. (2006). *Lojistik - Tedarik Zinciri Yönetimi*. İstanbul: NOBEL Yayın Dağıtım.
- Kızıldağ, M. Ç. (2016). Ülkemiz Ulaştırma Sistemi Üzerine Değerlendirmeler. İstanbul: Akıl Fikir Yayınları.
- Kocatürk, Ö. (2009). *Balkanlar’dan Ortadoğu’ya Osmanlı İngiliz İlişkileri (1908-1910)*. İstanbul: IQ Kültür Sanat Yayıncılık.
- Köser, Y. (2011). *Avrupa Birliği uyum sürecinde karşılaştırmalı olarak Türkiye lojistik sektörünün incelenmesi* (Master’s thesis, İstanbul Arel Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü).
- Kuşçu, S. (2011). Avrupa Birliği Ulaştırma Politikası ve Türkiye’ye Yansıması. *Gazi Akademik Bakış*, (09), 77-92.
- Kuzucu, S. (2017). *Osmanlı Ordusu ve Sefer Lojistiği (1453-1789)*. İstanbul: Kitabevi Yayınları.
- Küçük, O. (2015). *Uluslararası Lojistik*. Ankara: Detay Yayıncılık.
- Küçükyıldız, C. (2012). Modern İpek Yolunda Bakü-Tiflis-Kars Kesintisiz Demiryolu Hattı Projesi. *Turan Stratejik Araştırmalar Merkezi Dergisi*, 59-64.
- Nebol, E. (2016). *Tedarik Zinciri ve Lojistik Yönetimi*. Ankara: Nobel Akademik Yayıncılık.
- Ortaylı, İ. (2018). *Osmanlı İmparatorluğu’nda Alman Nüfuzu*. İstanbul: Kronik Kitap.
- Önal, M. E. (2018). *Kanal İstanbul Projesi İçin Kılavuzluk Hizmet Modeli Geliştirilmesi*. Ankara: Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı.
- Özdemir, S., Özcan, E., Sacar, Ö., (2021). Dijkstra Algoritması Kullanılarak İpek Yolu Koridorları Arasında En Kısa Ulaştırma Güzergâhının Belirlenmesi (13) *Demiryolu Mühendisliği Dergisi*.
- Pınar, A. & Diken, A. (2020). Lojistik Performans Endeksi Kapsamında Lojistik Üslerin Türkiye Ekonomisine Etkisi Üzerine Bir İnceleme. *İstanbul Ticaret Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, 19(39), 1384-1406.
- Pınar, A. (2019). *Lojistik üslerin küresel ticaret içerisindeki yeri ve Türkiye ekonomisine etkisi üzerine bir inceleme* (Tez No. 551860) [Yüksek lisans tezi, Necmettin Erbakan Üniversitesi].
- Pınar, A., & Diken, A. (2020). Lojistik Performans Endeksi Kapsamında Lojistik Üslerin Türkiye Ekonomisine Etkisi Üzerine Bir İnceleme. *İstanbul Ticaret Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, 1384-1406 .
- Purtaş, F. (2004). *Rusya Federasyonu Ekseninde Bağımsız Devletler Topluluğu (1991-2004)* Doktora Tezi. Gazi Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü.
- Saatçioğlu, C. (2006). *Ulaştırma sistemleri ve Politikaları*. Ankara: Gazi Kitabevi.
- Saatçioğlu, C., Saygılı, MS. (2013). İntermodal Taşımacılıkta Denizyolu – Demiryolu Entegrasyonunun Ekonomik ve Çevresel Açından Değerlendirilmesi, *Journal Of ETA Maritime Science*, 1(2):19-26.
- Sacar, Ö. (2018). İpek Yolu Güzergâhında Yapılan Lojistik Etkinliklerin Günümüz Lojistik Faaliyetleri İle Karşılaştırılması. Balıkesir Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü İşletme Anabilim Dalı Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi.
- TCDD. (2011). *Sektör Raporu 2011*. Ankara: T.C.D.D.
- TCDD. (2019). *Demiryolu Sektör Raporu 2018*. Ankara: TCDD Strateji Geliştirme Dairesi Başkanlığı.
- TCDD. (2020). *TCDD İşletmesi Genel Müdürlüğü’nün 2020 Yılı Performans Programı*. Ankara: TCDD.
- Tekbaş, M. (2019). *BRICS-T ülkelerinde küreselleşme ve ekonomik büyüme ilişkisinin farklı boyutlarla incelenmesi* (Tez No. 563159) [Doktora tezi, Gaziantep Üniversitesi].

- Tunalı H. ve Akarçay N. (2018) Deniz Taşımacılığı ile Sanayi Üretimi İlişkisinin Analizi: Türkiye Örneği. İktisadi İdari ve Siyasal Araştırmalar Dergisi, 2018, 3 (6), 111-122.
- Tuncer, B., & Marangoz, M. (2020). Yeni İpekyolu Projesi Ve Türkiye – Kazakistan - Çin İlişkileri Kapsamında . *Pamukkale Üniversitesi İşletme Araştırmaları Dergisi (PIAR)*, 221-241.
- Tümenbatur, A. (2021). Orta Koridor Üzerindeki Demir İpekyolu Güzergâhı ve Lojistik Merkez Yer Seçimi. *Çukurova Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, 30(3), 102-110.
- UTİKAD. (2020). *UTİKAD Lojistik Sektörü Raporu 2019*. İstanbul: Radika Matbaa Sanayi ve Ticaret Ltd. Şti. <https://www.utikad.org.tr/images/HizmetRapor/utikadlojistiksektoruraporu2019-29007.pdf> adresinden alındı
- Ünalın, M. & Yapraklı, T. Ş. (2016). Küresel lojistik performans endeksi ve Türkiye'nin son 10 yıllık lojistik performansının analizi.
- Yazır, D. & Şahin, B. (2020). Türkiye'deki Olası Lojistik Üs Yerlerinin Seçilmesi İçin Karşılaştırmalı Bir Analiz. *Dokuz Eylül Üniversitesi Mühendislik Fakültesi Fen Ve Mühendislik Dergisi/Dokuz Eylül University Faculty Of Engineering Journal Of Science And Engineering*, 22(66).
- Yergin, D. (1995). *Petrol Para ve Güç Çatışmasının Epik Öyküsü*. (K. Tuncay, Çev.) İstanbul: Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları.
- Yıldırım, M. İpekyolu Ekonomileri. 2013: Hiperlink Yayınları.
- Yılmaz, F. (2019). Mekânsal anlamda lojistik merkez kavramı ve Hadımköy Lojistik Merkezi. *Kent Akademisi*, 12(1), 186-199.
- Yılmaz, M. (2012). *Türkiye'nin Enerji Potansiyeli ve Yenilenebilir Enerji Kaynaklarının Elektrik Enerjisi Üretimi Açısından Önemi*. Ankara Üniversitesi Çevre Bilimleri Dergisi, 33-54.
- Yücel, M., & Yılmaz, Ş. K. (2019). Türkiye'deki Lojistik Köyler ve Seçimine Etki Eden Unsurlar. *Akademik Yaklaşımlar Dergisi*, 10(1), 72-89.
- Zeybek, H. (2007). *Ulaşım sektöründe İntermodalite ve lojistik alanındaki gelişmeler ve Türkiye'ye yansımaları* (Tez No. 221565) [Doktora tezi, Gazi Üniversitesi].
- Zeybek, H. (2020). Yeni İpek Yolunun Kıtalar Arası Demiryolu Konteyner Taşımacılığına Etkisi: pestle analizi. *Ömer Halisdemir Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi*, 724-740.



Ders materyalinde kullanılan görsel kaynakça için bu linke tıklayınız.

<http://kitap.eba.gov.tr/karekod/Kaynak.php?KOD=2579>