

TÜRKİYE İÇİN LOJİSTİK VE DENİZCİLİK STRATEJİLERİ: ULUSLARARASI ve BÖLGESEL BELİRLEYİCİLER

Yrd.Doç. Dr. Okan TUNA*

* *Dokuz Eylül Üniversitesi, Deniz İşletmeciliği ve Yönetimi Yüksekokulu*

ÖZET

Lojistik, doğru ürünü, doğru zamanda, doğru yere hasarsız bir şekilde ulaştırmayı hedeflemekte, bu çerçevede ürün ya da hizmetler için önemli bir “değer yaratıcı faaliyet” olarak değerlendirilmektedir. Ülkelerin uzun dönemli rekabetçi üstünlüğü gerçekleştirilmesinin ardında “müşteri tatmini” ile birlikte “düşük maliyetleri” de hedefleyen lojistik stratejilerinin geliştirilmesinin büyük bir önemi bulunmaktadır. Dünya ticaretinin küreselleşmesi ve buna bağlı olarak ticaret hacminin artışı, müşterilerin ürün kalitesi yanında lojistik hizmet düzeyi çerçevesinde de sürekli gelişen beklentileri, ürün yaşam dönemlerinin kısalması ve sıfır stokla çalışan sistemlerinin gelişimi, bilişim teknolojisinde yaşanan hızlı gelişmeler, dağıtım kanalları içerisinde yer alan birimlerin lojistik faaliyetler çerçevesinde uzun dönemli işbirliğine girerek “tedarik zincirlerini” oluşturması ve dış kaynak kullanımının artması gibi çeşitli gelişmeler “lojistik stratejilerin” oluşturulmasında önemli bir yer tutmaktadırlar. Türkiye’nin Batı Avrupa - Asya transit taşımacılığında köprü ülke konumu, Bağımsız Devletler Topluluğu, Orta Asya ve Kafkasya’daki ticari gelişmeler, Güneydoğu Anadolu Projesi ile birlikte üretimde verimliliğin artması, Avrupa Birliği ile ilişkilerin ivme kazanması gibi çeşitli gelişmeler göz önüne alındığında, Türkiye’nin lojistik stratejilerini başta deniz taşımacılığı olmak üzere bütünlük yapı içerisinde oluşturmasını gerekli kılmaktadır.

1.GİRİŞ

1990’lı yıllarda birçokları için sadece askeri bir kavram olarak algılanan “lojistik”, günümüzde işletmelerin ve dolayısıyla ülkelerin “rekabetçi üstünlüğü”nü belirlemede en önemli stratejik unsurlardan biri olarak değerlendirilmektedir. Küresel birçok markanın uluslararası pazarlarda kalıcı olmasının ardında “müşteri tatmini” ve “düşük maliyetleri” hedefleyen etkin bir lojistik yönetiminin olduğu bilinmektedir. Yapılan araştırmalar bu tür işletmelerin, “aşırı reklam”, “baskıcı satış”, “düşük fiyat” politikaları yerine

“lojistik etkinliğe” öncelik verdiğini ve ürünlerini/hizmetlerini müşterilerine “elverişli” kıldıklarını göstermektedir (Christopher 1998).

Son yapılan çalışmalar, lojistik hizmetlerinin GSMH içindeki payının Kuzey Amerika ülkelerinde % 10.8, Avrupa Birliği ülkelerinde ise % 11.8 olduğunu göstermektedir. Türkiye'nin 1980 sonrası ihracata dayalı büyüme stratejisini benimsemesi lojistik hizmetler çerçevesindeki talebi de etkilemiştir. Bunun sonucu olarak Türk lojistik pazarının da önemli gelişmeler kaydettiği gözlenmektedir.

2. LOJİSTİK YÖNETİMİ VE DENİZ ULAŞTIRMASI

“Lojistik yönetimi”, doğru ürünü, doğru zamanda, doğru yere hasarsız bir şekilde ulaştırmayı hedeflemekte, bu bağlamda ürün ya da hizmetler için önemli bir “değer yaratıcı faaliyet” olarak değerlendirilmektedir. Ürün ve hizmetler için hem “yer” hem de “zaman” faydası yaratan lojistik, “müşteri hizmet düzeyi” ile doğrudan ilgili bir kavramdır (Ballou 1992). Teknik ve fonksiyonel özellikleri itibarıyla birbirine benzer markaların sayısının artması “müşteri elde etme ve tutma da” lojistik fonksiyonlarının önemini bir kez daha ortaya koymaktadır.

“İşletme lojistiği” üç temel süreçten oluşmaktadır; “tedarik lojistiği”, “materyal yönetimi” ve “fiziksel dağıtım” (Johnson *et al* 1998). “**Tedarik lojistiği**” hammadde, yardımcı malzeme vb. girdilerin tedarik kaynaklarından üretim noktalarına kadar akışıyla ilgilenirken, fiziksel dağıtım yönetimi; bitmiş ürünlerin, üretim noktalarından son alıcı veya tüketicilere kadar iletilmesiyle ilgili etkinlikleri kapsamaktadır. “**Materyal yönetimi**” ise; işletme içerisinde gerçekleştirilen tüm lojistik faaliyetler ile ilgilenmektedir.

Tek bir işletme bünyesinde bütünleşik yapıyı hedefleyen lojistik anlayışın, 1990'lı yıllardan itibaren, hem tedarik kaynaklarına hem de müşterilere doğru yer alan dağıtım kanalı boyunca genişlemeye başladığı görülmektedir. “Tedarik zinciri (supply chain)” olarak adlandırılan bu yaklaşım; sadece tek bir işletme çerçevesinde değil, dağıtım kanalı süreci içinde yer alan tüm tedarikçiler, üreticiler, toptancılar, perakendeciler ve hatta müşteriler boyutunda bütünleşik anlayışın uygulanmasını hedeflemektedir (Chopra ve Meindl 2001).

Deniz ulaştırması, işletme lojistiği çerçevesinde üç temel süreç boyutunda da kullanılan önemli bir ulaştırma modudur. Dış ticaret taşımalarının miktar olarak % 90'ının denizyolu ile gerçekleştirildiği tahminlenmektedir. 1970'de 2.6 milyar ton olan dünya deniz ticaret hacmi, 1998 yılında 5.23 milyar tona yükselmiştir (UNCTAD 2000)

3. LOJİSTİK VE DENİZ ULAŞTIRMASI: ULUSLARARASI BELİRLEYİCİLER

Lojistik ve onun alt bileşenleri içinde yer alan deniz ulaştırmasını etkileyen çeşitli uluslar arası belirleyiciler bulunmaktadır. Bu çalışmanın

modeli çerçevesinde dış çevre değişkenleri olarak değerlendirilen bu unsurlar; konteyner taşımacılığında yaşanan gelişmeler, envanter politikalarının farklılaşması, müşteri beklentilerinin değişmesi, küreselleşme ve dünya ticaretinin artması, sürdürülebilir kalkınma ve çevre etkenleri ile dış kaynak kullanımının artması olarak değerlendirilebilir (**Bkz. Şekil 1**).

3.1. Konteyner Taşımacılığının Gelişmesi

Ulaştırma “kapıdan kapıya taşıma” ilkesi çerçevesinde büyük bir hızla konteynerleşme sürecindedir. Bu süreç “intermodalite” ve “multimodal” taşıma kavramlarını ön plana çıkarmakta ve tedarik zinciri boyunca etkinliğin artırılmasında önemli bir etken olarak değerlendirilmektedir. Konteynerle taşınan giderek artan çeşit ve miktarlardaki yarı mamul ve mamul yüklerde, taşıma hizmetinin hızı ve güvenlik konularında önemli gelişmeler gözlenmektedir (Tuna 1999).

Şekil 2. Türkiye'nin Lojistik Stratejilerini Etkileyen Uluslararası ve Bölgesel Belirleyiciler

3.2. Envanter Politikalarının Değişmesi

Tedarik zinciri yönetimi, müşteri beklentileri doğrultusunda lojistik fonksiyonların gerçekleştirilmesi ilkesine dayanmaktadır. “Çekme stratejisi (Pull Strategy)” olarak adlandırılan bu yaklaşımda, müşterilerin renk, miktar v.b. çeşitli özellikler çerçevesindeki beklentileri satış noktaları aracılığıyla tedarik zincirinin diğer üyelerine doğru “çekilmekte”, bunun sonucu olarak üretim, tedarik, dağıtım planları şekillenmektedir. Envanter düzeyini minimum ya da sıfır düzeyde tutmayı hedefleyen “Tam Zamanlı Üretim (JIT)”, bitmiş ürünü hızlı bir şekilde tüketiciye ulaştırmayı hedefleyen “Hızlı Tepki (Quick Response)”, “Erteleme (Postponement) İlkesi” yaklaşımları da çekme stratejisinin etkin olarak uygulanmasında kullanılan önemli unsurlar olarak değerlendirilmektedir (Bowersox ve Closs 1996; Christopher 1998).

3.3. Müşteri Beklentilerinin Değişmesi

Rekabetin özellikle küresel pazarlarda artışı müşteri beklentilerinin de değişmesine neden olmuş ve “lojistik hizmet düzeyi” kavramı önem kazanmaya başlamıştır. Müşteri hizmet düzeyi yeterli derecede stok bulundurulması, siparişlerin hızlı bir şekilde karşılanması, dağıtımın hızlı bir şekilde gerçekleştirilmesi ve yapılan işlemlerde doğruluk gibi unsurları içermektedir (Ballou 1992; Inglis 1992; Sharma ve Lambert 1994; Christopher 1998).

3.4. Bilişim Teknolojileri Alanında Yaşanan Değişimler

Lojistiğin bütün fonksiyonlarında olduğu gibi deniz ulaştırması boyutunda da teknoloji kullanımı “hizmet düzeyini” dolayısıyla kaliteyi etkilemektedir. Lojistik sistemini harekete geçiren, işleyişini etkileyen, bilgi, sipariş ve haberle ilgili faaliyetlerin birleştirildiği fonksiyon olarak tanımlanan “lojistik bilgi sistemi” içinde teknoloji boyutunun önemli bir yeri bulunmaktadır (Kaya 1976). Elektronik Veri Değişimi (Electronic Data Interchange - EDI), organizasyonlar arasında gerçekleşen ticari işlemleri, standart bir mesaj formatı kullanarak bilgisayar ekranında gerçekleştirmeye imkan veren ve lojistik faaliyetlerde yoğunlukla kullanılan bir sistem olarak karşımıza çıkmaktadır (Sokol 1989). İnternet alanında ortaya çıkan gelişmeler ile lojistik ve tedarik zinciri uygulamaları için hem etkin hem de ucuz bilişim çözümleri sunulabilmektedir (Crowley 1998).

3.5. Küreselleşme ve Dünya Ticaret Hacminin Artışı

1999 yılı için uluslararası mal ve hizmet ticareti 6.82 trilyon Dolar olarak tahmin edilmektedir (www.wto.org). 1990-2000 yılları arasında dünyada üretim yıllık ortalama yüzde 3 oranında artarken, aynı dönemde dünya mal ticareti ise hacim olarak yıllık ortalama yüzde 5.6 oranında büyüdü (IMF 2000). Bu dönemde nominal ABD doları değeri ile mal ve hizmetler ticaretinde yüzde 55 artış gerçekleşti ve toplam ticaret 4,300 milyar dolardan 1998 sonunda 6,700 milyar dolara yükseldi (IMF 2000, UNCTAD 1999).

3.6. Sürdürülebilir Kalkınma ve Çevre Bilinci

Uygunsuz tasarımılanan ulaştırma stratejileri ve programları çevreye zarar vermekte, kullanıcıların gereksinimlerine çare olamamakta, düşük gelir gruplarında büyük sorunlara yol açmakta, kamu finansmanının verimliliğini olumsuz etkilemektedir. “Sürdürülebilir Ulaştırma” ilkeleri çerçevesinde ulaştırma fonksiyonunda aranan özellikler, 1. Çevresel açıdan uygun ulaştırma, 2. Verimli ulaştırma, 3. Güvenli ulaştırma ve 4. Sosyal olarak kabul edilebilir ulaştırma olarak belirmektedir (Cerit 2001). Sürdürülebilir kalkınma ve çevre bilinci doğrultusunda son yıllarda yaşanan önemli gelişmeler lojistik ve deniz ulaştırması boyutunda da önem kazanmaya başlamıştır.

3.7. Lojistikte Dış Kaynak Kullanımının Artması

İşletmelerin lojistik stratejilerini yeniden yapılandırdığı ve çeşitlendirdiği, bunun sonucu olarak da lojistik faaliyetler çerçevesinde “**dış kaynak kullanımı (outsourcing)**”na doğru eğilim göstermeye başladıkları gözlenmektedir (Razzaque ve Sheng 1998). Lojistik hizmetlerin seçiminde “**tek bir yerden satın alma (one stop shopping)**” eğilimin önemli artış gösterdiği göz önüne alındığında, üçüncü taraf lojistik işletmelerin bu beklentiler doğrultusunda yeniden yapılanmaları, müşterilerinin lojistik ve tedarik zinciri stratejilerini oluşturmalarına yardımcı olmaları ve bu çerçevede etkin çözümler üretmeleri gerekliliği ortaya çıkmaktadır. Üçüncü taraf lojistik hizmetleri pazarında yaşanan bu gelişmeler, deniz ulaştırma işletmelerini de etkilemiş ve bu işletmelerin deniz ulaştırması yanında diğer lojistik hizmetleri de müşterilerine sunmaya başladıkları gözlenmeye başlamıştır.

4. TÜRKİYE’DE LOJİSTİK VE DENİZ ULAŞTIRMASI: ULUSAL VE BÖLGESEL BELİRLEYİCİLER

Daha önce de belirtildiği gibi Türkiye’nin 1980 sonrası ihracata dayalı büyüme stratejisini benimsemesi lojistik hizmetler çerçevesindeki talebi de etkilemiştir. Bunun sonucu olarak Türk lojistik pazarının önemli gelişmeler kaydettiği gözlenmektedir. Türk lojistik pazarının 2000 yılı itibarıyla büyüklüğünün 1,5 milyar dolar olduğu tahmin edilmekte ve lojistik faaliyetlerin GSMH içerisindeki payı % 1.5 olarak hesaplanmaktadır. Bunun yanı sıra, pazarın her yıl % 20 büyümesi ve 2005 yılı içerisinde 7 milyar dolarlık bir hacme ulaşması öngörülmektedir (Dünya Gazetesi 2001).

Türkiye’nin Batı Avrupa - Asya transit taşımacılığında köprü ülke konumu, Bölgesel kalkınma projeleri ve yeni ekonomik merkezlerin ortaya çıkması, lojistik ve ulaştırma alt yapısının durumu, dış ticaretin gelişimi, Avrupa Birliği ile yaşanan gelişmeler, eğitim ve insan kaynaklarının durumu gibi unsurlar Türkiye’nin lojistik stratejilerini başta deniz taşımacılığı olmak üzere etkilemektedir (Bkz. Şekil 1).

4.1. Türkiye’nin Dış Ticaret Hacmi ve Yapısı

2000 yılı itibarıyla Türkiye’nin ithalatı 54,149 Milyar Dolar olarak gerçekleşmiş olup en büyük payı yaklaşık 38 milyar dolarla sanayi ürünleri

almaktadır. İhracat miktarı yine 2000 yılı için 27,485 milyar dolar olarak gerçekleşmiş olup en büyük payı 22,476 milyar dolar ile yine sanayi ürünleri almaktadır. Türkiye'nin dış ticaretinde, Ekonomik İşbirliği ve Kalkınma Teşkilatı (OECD) ülkeleri içinde yer alan Avrupa Birliği (AB) üyesi ülkeler ağırlığını korumaya devam etmektedir. 2000 yılı itibarıyla Türkiye'nin en fazla ihracat yaptığı üç ülke Almanya (5,473 milyar Dolar), ABD (2,436 milyar Dolar) ve İtalya'dır (1,685 milyar Dolar). En çok ithalat yaptığımız ülke ise 7,163 milyar Dolar ile Almanya'dır (www.die.gov.tr).

4.2. Türkiye'nin Batı Avrupa - Asya Transit Taşımacılığında Köprü Ülke Konumu

Türkiye coğrafi konumu itibarıyla Batı Avrupa-Asya transit taşımacılığı çerçevesinde birçok önemli ulaştırma şebekesi ve koridorunun içerisinde yer almaktadır. Son yıllarda uluslararası ticareti çerçevesinde Asya Kıtası'nın öneminin artması nedeniyle Avrupa ile Asya arasındaki ulaşım koridorları, özellikle demiryolu koridorları, kritik bir rol oynayacaktır. Türkiye'nin bu gelişmelerin içerisinde yer alması kaçınılmazdır.

Avrupa Birliği ülkelerinin Doğu Avrupa ve diğer çevre ülkelerle ulaştırma alanında bütünleşmesini sağlayacak olan Pan-Avrupa kavramı, Trans-Avrupa Şebekesinin (TEN) ortaya çıkmasına neden olmuştur. 2004 yılına kadar tamamlanması öngörülen TEN, dokuzu demiryolu ile ilgili olmak üzere on dört ulaştırma projesini uygulamaya almıştır. Pan-Avrupa kavramı çerçevesinde belirlenen on öncelikli koridorlardan birisi de Berlin/Nüremberg-Prag-Budapeşte-Köstence/Selanik/İstanbul koridorudur. Avrupa Komisyonu tarafından Batı Avrupa ile Asya'yı birbirine bağlamak amacıyla ortaya atılan diğer bir koridor da TRACECA (Transport Corridor Europe Caucasus Asia/Avrupa-Kafkasya-Asya Ulaştırma Koridoru) 'dır.

4.3. Avrupa Birliği İle İlişkilerin İyime Kazanması

Türkiye, 10-11 Aralık 1999 tarihlerinde Helsinki'de yapılan AB Devlet ve Hükümet Başkanları Zirvesi'nde, oybirliği ile Avrupa Birliği'ne aday ülke olarak kabul edilmiştir. Bu doğrultuda, Türkiye Cumhuriyeti, Avrupa Birliği'ne tam üyelik sürecinde Katılım Ortaklığı Belgesi çerçevesinde hazırladığı **“Ulusal Programı”** 2001 yılının Mart ayında kamuoyuna duyurmuştur. Ulusal Program, Ortak Taşımacılık Politikası başlığı altında ulaştırma alanında yapılacak olan uyum çalışmalarını belirtmektedir. Türkiye kendi ulaştırma mevzuatını AB ile yakınlaştırma konusunda gerekli çalışmaları on yıl önce başlatmış bulunmaktadır. Denizyolu ulaştırmasında, seyir güvenliği, deniz kirliliğinin önlenmesi, tehlikeli maddelerin taşınması gibi hususlara ilişkin mevzuat, IMO tarafından uluslararası düzeyde hazırlanan ya da yürürlüğe konulan mevzuat ile büyük ölçüde uyumlu hale getirilmiş olmasına karşın, yönetsel etkinlikler hususundaki uyumlaştırma çalışmaları devam etmektedir (DPT 2001).

4.4. Bölgesel Kalkınmada Güneydoğu Anadolu Projesi ve Yeni Ekonomik Merkezlerin Ortaya Çıkması

Türkiye'nin bölgesel kalkınmaya yönelik en kapsamlı planlama çalışması olan GAP; Fırat ve Dicle nehirleri üzerinde yapımı süren baraj ve hidroelektrik santralleri ile sulama tesislerinin yanı sıra kentsel ve kırsal altyapı, tarım, ulaştırma, sanayi, eğitim, sağlık, konut, turizm ve diğer sektörlerdeki yatırımları da kapsayan entegre ve sürdürülebilir bir kalkınma yaklaşımı içinde devam ettirilmektedir (DPT 2000a).

GAP'ın dışında çeşitli bölgesel kalkınma planları da yürütülmektedir; Yeşilirmak Havza Gelişim Projesi, Doğu Karadeniz Bölgesel Gelişim Projesi (DOKAP), Doğu Anadolu Projesi (DAP), Zonguldak-Karabük-Bartın Bölgesel Gelişim Projesi, Çukurova Bölgesi Projesi, Antalya Projesi, Zonguldak Projesi ve Doğu Marmara Projesi bunların belli başlılarıdır.

4.5. Türkiye'nin Lojistik ve Ulaştırma Altyapısının Değerlendirilmesi

Yurtiçi yük taşımaları çerçevesinde bakıldığında karayolu ulaştırma modunun tonxkm temelinde % 89,10'luk bir pay içerdiği gözlenmektedir. Denizyolu ve demiryolu ulaştırma modları ise sırasıyla % 4.76 ve % 4.36'lık oranlarla karayolunu izlemektedir. Karayolu ulaştırma modunun yurt içi yük taşımalarındaki payının 1990'lı yıllardan sonra artış gösterdiği de gözlenmektedir. Nitekim 1990 yılında karayolu ulaştırması toplam taşımalar içinde yaklaşık % 75'lik bir paya sahiptir (DPT 2000)

Uluslararası yük taşımalarında ise ulaştırma modlarının oranlarının farklılık gösterdiği gözlenmektedir. Miktar olarak ele alındığında denizyollarının oranı % 85.4 karayollarının ise % 12.5'dir. Değer olarak ise deniz ulaştırması % 46.5 ile yine en ön sırada yer almakta ve onu % 41.5 ile karayolu izlemektedir (OCDE 2000). 1999 yılında deniz ulaştırması ile gerçekleştirilen uluslararası taşımaların ise ancak % 28.7'si Türk Bayraklı gemiler ile gerçekleştirilmiştir.

Ulaştırma yatırımları içinde en fazla payı karayolu ve otoyol yatırımları almaktadır. Denizyolları için 1999 yılı itibarıyla önerilen yatırım miktarı yaklaşık 21 milyon Dolardır (Kaynak 2000) .

4.5.1. Karayolu Ulaştırması

Türkiye'deki karayolları dört ana gruba ayrılmaktadır; otoyollar, devlet, il ve kasaba yolları. Son yıllarda otoyol yapımındaki artışların sonucunda 1999 yılı itibarıyla 1,749 km'lik karayolu uzunluğuna ulaşılmıştır.

Karayolu ulaştırması çerçevesinde komşu ülkeler ile ilişkili dört ana karayolu ağı bulunmaktadır. Bu karayolu ağları şunlardır ; E-Karayolu Ağı, Kuzey-Güney Avrupa Karayolu (TEM) Projesi, Ekonomik İşbirliği Örgütü (ECO) Karayolu, Karadeniz Ekonomik İşbirliği (BEC) Projesi.

Karayolu ulaştırması çerçevesinde geleceğe dönük yatırımlardan bazıları şunlardır; Sivrihisar-Eskişehir-Bursa Karayolu, Sivrihisar-Afyon-Uşak-İzmir Karayolu, Afyon-Antalya Karayolu.

4.5.2. Demiryolu Ulaştırması

Karayollarındaki hızlı gelişmeye rağmen demiryolları aynı gelişmeyi gösterememiştir. 1999 yılı itibariyle Türkiye’de demiryolu ağının uzunluğu 10,993 km’yi olup, elektrifikasyonu tamamlanmış olan ağların uzunluğu toplam ana hattın %20’sini teşkil etmektedir. (www.tcd.gov.tr). 1998 yılı itibariyle, demiryolu ile yapılan konteyner taşımacılığı uluslararası yükler için 227 bin ton ve yurt içi yükler için 212 bin ton olmak üzere toplam 439 bin ton olarak gerçekleşmiştir.

Demiryolu ulaştırması çerçevesinde geleceğe dönük olarak çeşitli yatırımlar söz konusudur. Bu yatırımlardan bazıları şunlardır; Boğaz Tüp Geçidi Projesi, Kars-Tiflis Demiryolu, Van Gölü Kuzey Geçişi, İstanbul – Ankara hızlı tren projesi.

4.5.3. Havayolu Ulaştırması

Havayolu ulaştırmasının hem yurt içi hem de yurt dışı taşımaldaki payı çok düşüktür Devlet Hava Meydanları İdaresi (DHMI) tarafından işletilen hava alanı ve hava meydanları sayısı 37’dir. Havayolu taşımacılığı çerçevesindeki faaliyetlerin büyük bir çoğunluğu Atatürk, Esenboğa, Adnan Menderes, Antalya, Dalaman, Adana, Trabzon ve Milas-Bodrum hava meydanlarında gerçekleşmektedir (www.dhmi.gov.tr).

4.5.4. Boru Hatları Ulaştırması

Türkiye’de dört ham petrol boru hattı, bir ana ve iki transmisyon likit doğal gaz boru hattı bulunmaktadır. Türkiye’deki boru hatları şunlardır; Irak - Türkiye Ham Petrol Boru Hattı, Ceyhan – Kırıkkale Petrol Boru Hattı, Batman – Dört Yol Ham Petrol Boru Hattı, şelmo – Batman Ham Petrol Boru Hattı

4.5.5. Denizyolu Ulaştırması ve Limanlar

Denizyolu ulaştırması uluslararası taşımalar çerçevesinde en yoğun kullanılan ulaştırma modu olarak karşımıza çıkmakta ve Türkiye için özel bir önem taşımaktadır. Türkiye’yi doğu-batı, kuzey güney ekseninde ulaşım koridoru ve transit uğrağı haline getirmek için Türk Deniz Ticaret Filosunun nicel ve niteliksel olarak taşıma talepleri ile uyumlu, dünya standartlarına ve teknolojik gelişmelere uygun bir yapıya kavuşturulmasına önem verilmesi gerekmektedir.

Türkiye’nin kabotaj taşımacılığında 1990 yılında yükleme 20.472.464 ton, boşaltma 26.641.339 ton olarak gerçekleşmiştir. 1998 yılı itibariyle 17.185.74 yükleme, 21.529.461 ton boşaltma olmuş, 2000 yılında yükleme ve boşaltma sırasıyla 16.480.210 ve 20.847.595 ton olarak gerçekleşmiştir.

Denizyoluyla taşınan ithalat yükü sıralamasında sanayi mamulleri, ham petrol, kömür ve diğer yükler sırasıyla yer almaktadır. Denizyoluyla taşınan ihracat yükünde ise ilk sırayı sanayi mamulleri almakta daha sonra ise sırasıyla maden cevheri, petrol ürünleri ve diğer yükler yer almaktadır.

2000 yılında denizyoluyla taşınan ithalat yükünün toplamı 85.956.955 ton olarak gerçekleşmiş, ithalat yükünün yüzde 26.6'sı sanayi mamulleri, yüzde 16.6'sı ham petrol yükü olmuştur. 2000'de denizyolu ile taşınan 32.291.100 ton ihracat yükünün yüzde 44.2'sini sanayi mamulleri, yüzde 14.2'sini maden cevheri ilk sıralarda oluşturmuştur.

Deniz ulaştırmasında Türkiye'nin yıllar itibariyle taşımaları artmıştır. 1990 yılında toplam 59.0 milyon ton olarak gerçekleşen dış ticaret taşımaları 2000 yılında toplam 186.3 milyon tona ulaşmıştır (Denizcilik Müsteşarlığı 2001). Ancak Türk Bayraklı gemilerin dış ticaret taşımalarındaki payında son on yıldır gözükmeyen büyümenin en büyük nedeni tarifeli taşımacılığa yeteri kadar önem ve destek verilmemesidir. Türk ticaret filosundaki gemiler daha çok dökme taşımacılığa uygun olduğundan tarifeli taşımacılıkta dış ticaret yüklerinin taşıma payı artmamaktadır.

Türk deniz ticaret filosu'nun tonajı, 1995 yılı sonunda 300 GRT'un üzerindeki gemilerde 9.552 bin DWT'dan 1999 yılı sonunda 10.444 bin DWT'a ulaşmıştır. Filoda son yıllarda Ro-Ro, kimyevi madde, konteyner gemileri gibi özel maksatlı gemilere yönelinmiştir. Uluslararası Ro-Ro seferlerimiz 22 gemi ile sürdürülmektedir. Türk Ro-Ro filosu, Avrupa Birliği ülkeleri arasında birinci konumdadır (DTO 2000).

Dış ticaretimizin % 91,4'ünün denizyolu ile yapıldığı, Avrupa'nın sanayileşmiş ülkelerinden Ortadoğu ülkelerine yapılan transit taşımacılıkta önemli bir yer tutan Türkiye liman ve iskelelerinde, 2000 yılında 186.3 milyon ton yük elleçlenmiştir. Bu miktarın 89.8 milyon tonunu dökme sıvı, 30.7 milyon tonunu dökme katı, 65.8 milyon tonunu ise konteyner karışık eşya, sanayi mamulleri, tarım ürünleri, kereste ve diğer yükler teşkil etmektedir.

5. TÜRKİYE İÇİN LOJİSTİK VE DENİZCİLİK STRATEJİLERİ

5.1. Misyonun Belirlenmesi

Türkiye'nin rekabetçi üstünlüğünü sağlayacak olan lojistik stratejilerin geliştirilmesi ve sürdürülmesinde misyon; **“sürdürülebilir kalkınma ve çevreye duyarlılık ilkesi çerçevesinde toplam maliyetin düşürülmesi ve müşteri hizmet düzeyinin arttırılması”** olarak ele alınmalıdır. Avrupa Birliği'nin de önemli bir gündem maddesi olan **“sürdürülebilir kalkınma kavramı”**, yeşil lojistik uygulamalarını gündeme getirmekte ve bunun sonucunda demiryolu ve denizyolu gibi ulaştırma modlarını ön plana çıkarmaktadır. Misyon çerçevesindeki maliyetlerin düşürülmesi ulaştırma başta olmak üzere envanter yönetimi, depolama v.b. maliyetlerin toplamını göz önüne

almalı ve güvenilirlik, transit zamanların kısalması, hız, hasarsız teslim oranının yükseltilmesi gibi müşteri hizmet düzeyi unsurlarını değerlendirmelidir.

5.2. Stratejiler in Belirlenmesi

Türkiye için dokuz ayrı ulaştırma Ekseni ve geleceğe yönelik yatırımlar belirlenmektedir. Bunlar aşağıdaki gibi şekillenmektedir;

- Avrupa-Asya Koridor Ekseni (Marmara / Ankara / Mersin)
- Ege-Karadeniz Koridor Ekseni (İzmir / Ankara / Samsun)
- Ege Denizi Ekseni (Marmara / Batı Akdeniz)
- Akdeniz Ekseni (Batı Akdeniz/Doğu Akdeniz)
- Karadeniz Ekseni (Doğu Anadolu/Karadeniz/ Akdeniz)
- GAP Ekseni (Doğu ve Güneydoğu Anadolu / Akdeniz)
- İç Anadolu - Doğu Anadolu Ekseni (Doğu Anadolu /Ankara)
- Karadeniz –Güney Doğu Anadolu Ekseni (Karadeniz/Doğu Anadolu)
- Doğu Anadolu Sınır Alt Kapısı Ekseni (Doğu Anadolu/Karadeniz)

Avrupa-Asya Koridor Ekseni, halihazırda en geniş ekonomik faaliyetin olduğu bir akstır. Marmara ve Mersin bölgesinin önemli bir çıkış noktası olması dolayısıyla ileride de ekonominin çekici gücü olmaya devam edecektir. Bu aksın etkinliğinin artması hem Mersin hem de Marmara Bölgesi limanların hizmet düzeyleri ile ilgilidir. Bunun yanı sıra Boğaz Tüp geçişinin de tamamlanması önemli bir alt yapı yatırımı olarak ön plana çıkmaktadır.

Ege ve Akdeniz eksenleri, büyük şehirlere yakınlığı dolayısıyla önemli bir gelişim potansiyeline sahiptir. Ege Denizi ve Akdeniz Ekseni, Avrupa-Asya Ekseni ile birlikte ulusal ekonomiyi sürükleyici önde gelen bir konuma sahip olma potansiyeline sahiptir. Ege Denizi Eksenin, Avrupa, Asya ile bütünleşmesini sağlayan İzmir Limanının kapasitesinin ve verimliliğin de artırılması gerekliliği söz konusudur. Aynı zamanda, Ege Bölgesinde yeni bir konteyner limanına da ihtiyaç duyulduğu gözlenmektedir. Bunun yanı sıra, Akdeniz Ekseni, Doğu Anadolu Bölgesinin de gelişimine katkıda bulunacaktır.

Karadeniz Eksenin, Doğu Avrupa ve Birleşik Devletler Topluluğu (BDT) ülkeleriyle yakın bağlar oluşturması beklenmektedir. Aynı zamanda bu aks, ard bölgesindeki iç kara bölgelerine de önemli bir açılım sağlayacaktır.

GAP Eksenin, GAP gibi bir bölgesel kalkınma planının varlığından dolayı potansiyeli yüksek olarak değerlendirilmektedir. Bu eksenin etkinliğini etkileyecek en önemli alt yapı yatırımı, Doğu Anadolu ile Karadeniz'in bütünleşmesini sağlayacak demiryoludur.

İç Anadolu – Doğu Anadolu Ekseni, gelişmiş bir bölge ile geri kalmış bir bölgeyi birbirine bağlamaktadır. Karadeniz – Güney Doğu Anadolu Ekseni ise Doğu Anadolu Bölgesinin orta bölümleri ile Karadeniz kıyı bölgelerini birbirine bağlamaktadır. Doğu Anadolu Sınır Alt Kapısı Ekseni ise Doğu Anadolu'nun az gelişmiş bölgeleri ile Karadeniz'in kıyı bölgelerini (Trabzon v.b.) birbirine bağlamaktadır.

Türkiye'nin doğu-batı ve Kuzey-Güney çerçevesinde köprü bir ülke olma özelliğini arttıracak olan bu akslarla ilgili yatırımların tamamlanması ve özellikle Avrupa-Asya demiryollarının bağlantısının Türkiye üzerinden gerçekleştirilmesi gerekliliği söz konusudur.

6.SONUÇ VE ÖNERİLER

Lojistik ve tedarik zinciri kavramları tüm dağıtım kanalı sürecinde ulaştırma, depolama, envanter yönetimi, paketleme v.b. fonksiyonlar çerçevesinde bütünleşik bir anlayışı öngörmektedir. Türkiye'nin kalkınma planları ve ulaştırmaya yönelik çabaları gözlemlendiğinde diğer lojistik fonksiyonların bütünleşik bir açıdan ele alınmadığı gözlenmektedir. Ulaştırma master planları geliştirilirken envanter yönetimi kavramının da ele alınması gerekliliği söz konusudur. Özellikle ürün döngü süresini kısaltacak olan ulaştırma ve aktarma sistemlerinin oluşturulması envanter maliyetlerinin düşürülmesinde önemli bir gelişme sağlayacaktır. Bunun yanı sıra, Türkiye'de modern depoculuk anlayışı çerçevesinde uygulamaların ele alınması, lojistik yönetiminde etkinliği arttıracak önemli unsurlardan biri olacaktır.

Türkiye'nin lojistik ve ulaştırma altyapısı planlanırken ürün özelliklerinin göz önüne alınması ve buna göre yapılanmalar gerçekleştirilmesi gerekliliği söz konusudur. Ürün hacmi, ürün değeri ve risk karakteristikleri gibi kavramlar lojistik ve ulaştırma alt yapısını önemli derecede etkilemektedir (Davies and Gray 1985; Slater 1990; Ballou 1992). Türkiye'nin bu çerçevede hem yurtiçi hem de yurtdışı taşımalar bağlamındaki ürün yapılarını gelecek boyutunda da öngörümleyerek lojistik ve ulaştırma alt yapısı ile bütünleştirmesi gerekliliği söz konusudur.

Lojistik etkinliğin en önemli unsurlarından biri bilgi akışıdır. Bu çerçevedeki gelişmelerin büyük bir hızla uygulanması gerekliliği ortadadır. Özel sektör kapsamında özellikle EDI çerçevesinde çeşitli gelişmeler yaşanırken kamu sektörü olarak T.C. Başbakanlık Gümrük Müsteşarlığı bu konuyla ilgili çalışmalarını sürdürmektedir (Deveci 1988). İhracatçıların gümrük beyannamelerini EDI ile gerçekleştirmeye başlamalarına rağmen özellikle liman boyutunda önemli gelişmeler sağlanamamıştır. Türk liman ve gümrüklerinde yaşanan bürokrasi ve sıkışıklık göz önüne alındığında, EDI'nin uygulanmaya başlanması lojistik etkinliği özellikle güvenilirlik ve hız çerçevesinde sağlayacak önemli unsurlardan biri olacaktır. EDI ve benzer bilişim sistemleri uygulamalarının aynı zamanda tüm ulaştırma sektörünü içeren bir veri tabanının oluşturulması boyutunda da kullanılması gerekliliği söz konusudur. Türkiye'nin lojistik hizmetlerle ilgili karar verme ve planlama sürecinde bütünleşik bir veri tabanına sahip olmaması sağlıklı stratejilerin belirlenmesini engellemektedir.

Modern bir limanda katma değer, yük konsolidasyonu ve ayrıştırılması, konteyner içi doldurma/boşaltma, kutulama, paletleme, paketleme, etiketleme, markalama, ölçme, tartma, yeniden paketleme v.b. gibi çeşitli biçimlerde

oluşabilir.1990 yılında Singapur Limanı'ndaki katma değer yaratıcı faaliyetler yaklaşık 63 milyon dolarlık gelir yaratmıştır. Bu, limanın 1990 yılındaki toplam gelirinin %12'sini oluşturmuştur (Japan International Cooperation Agency 1996). Günümüzde modern bir limanlar aynı zamanda bir lojistik dağıtım merkezi olarak da değerlendirilmektedir. Türkiye'deki limanların öncelikle bu çerçevede yapılanmaları gerekliliği söz konusudur.

Limarlarda demiryolu kullanımı tedarik zincirinin etkinliğinin sağlanmasında önemli unsurlardan biri olarak karşımıza çıkmaktadır. Nitekim ,Hamburg Limanında demiryolu kullanımı % 70 iken Anvers limanında bu rakam % 19'dur. Türkiye genelinde bakıldığında liman ard alanı çerçevesinde yapılan taşımaların % 95'inin karayolu ile gerçekleştiği görülmektedir. Bu bağlamda, iç taşıma da demiryolunun payının artırılması hem lojistik etkinliği arttıracak hem de çevre koruma yönlü bir açılım sağlayacaktır.

Lojistik hizmetlerin yürütülmesinde önemli bir işlev gören üçüncü taraf lojistik işletmelerinin yönetsel problemleri bulunmaktadır. Bu çerçevede bu işletmelerin müşteri yönlü olarak yeniden yapılanması gerekliliği söz konusudur. Bu aynı zamanda lojistik, deniz ulaştırması, tedarik zinciri konularında önemli bir eğitim altyapısının da oluşturulmasını ortaya koymaktadır.

Türkiye'nin lojistik hizmetler çerçevesinde yetişmiş insan kaynağına duyacağı ihtiyacın önümüzdeki yıllarda daha da fazla olacağı açık bir şekilde ortaya çıkmaktadır. Türkiye'deki yüksek öğrenim çerçevesinde böylesine özellikli bir konu ile ilgilenen çok az sayıda yüksekokulun olması (Dokuz Eylül Üniversitesi Deniz İşletmeciliği ve Yönetimi Yüksekokulu, İstanbul Üniversitesi Lojistik ve Ulaştırma Yüksekokulu), bu tür özel eğitim programlarının sayısının ve kalitesinin artırılması gerekliliğini ortaya koymaktadır.

KAYNAKÇA

- ASIS-The Association for Structural Improvement of the Shipbuilding Industry (1998), **Shipbuilding Demand Forecast**, Yayınlanmamış Rapor, Tokyo.
- Aşıcı, Ömer ve Ömer Baybars Tek (1985), **Fiziksel Dağıtım Yönetimi**, Bilgehan Basımevi, İzmir.
- Ballou, Ronald H. (1992), **Business Logistics Management**, Third Edition, Prentice-Hall International.
- Barret, M. ve A. Hogenson (1998), "Why and How to become EDI Enabled", **Transportation & Distribution**, V.39, N.8, August.
- Bowersox, Donald J. ve David J. Closs (1996), **Logistical Management: The Integrated Supply Chain Process**, New York: McGraw-Hill.
- Cerit, A. Güldem (1998), "**Uluslararası Pazarlamada Bir Rekabetçi Üstünlük Alanı Olarak Deniz Ulaştırmacılığı**", Çağdaş Denizcilik Stratejileri- İşletme Yönetimi Yaklaşımı, eds. A. G. Cerit, H. Kişi, F. Yercan, A. Özhan Dedeoğlu. İzmir, Dokuz Eylül Yayınları, ss.25-46.
- ve Nil Güler (1998), "Denizcilik Sektörü ve Pazarlama Yönlü Stratejik Yaklaşım", **Çağdaş Denizcilik Stratejileri- İşletme Yönetimi Yaklaşımı**, eds. A. G.

- Cerit, H. Kişi, F. Yercan, A. Özhan Dedeoğlu. İzmir, Dokuz Eylül Yayınları, ss.1-17.
- (2001a), “Bölgesel Kalkınma ve Pazarlamada Halkla İlişkiler: İzmir Limanı İçin Bir Odak Grup Araştırması”, **6. Pazarlama Kongresi**, 28 Haziran-1 Temmuz 2001, Erzurum (tebliğ olarak sunulmak üzere hakamler kurulu onayı alınmıştır).
- (2001b) “Promotion of Maritime Transport for Domestic Shipping: A Model for Turkey”, Hong Kong **2001 IAME Conference**, July 18-20, 2001, Hong Kong (sunulmak üzere hakem oluru almıştır).
- Chopra ve Meindl (2001), **Supply Chain Management: Strategy, Planning, and Operation**, New Jersey: Prentice Hall.
- Christopher, Martin (1998), **Logistics and Supply Chain Management**, London: Financial Times Prentice Hall.
- Crowley, James A. (1998), “Virtual Logistics: Transport in the Marketplace”, **International Journal of Physical Distribution & Logistics Management**, Vol.23 No.7.
- Denizcilik Müsteşarlığı (2001), Deniz Ulaştırması Genel Müdürlüğü **EBİM Kayıtları**.
- Deveci, D. Ali, A. Güldem Cerit ve Jacques H.B. Sigura (1998). “Tarifeli Gemi Acenteleri ve Konteyner Limanı Hizmet Kalitesi”, **Çağdaş Denizcilik Stratejileri- İşletme Yönetimi Yaklaşımı**, eds. A. G. Cerit, H. Kişi, F. Yercan, A. Özhan Dedeoğlu. İzmir, Dokuz Eylül Yayınları, ss.85-102.
- Deveci, D. Ali (1998), “Konteyner Taşımacılık Sistemindeki Gelişmeler: Konteyner Limanlarında EDI -Elektronik Veri Değişimi Sistemleri) Uygulamaları”, **Çağdaş Denizcilik Stratejileri- İşletme Yönetimi Yaklaşımı**, eds. A. G. Cerit, H. Kişi, F. Yercan, A. Özhan Dedeoğlu. İzmir, Dokuz Eylül Yayınları, ss.125-135.
- Davies G.J. ve R. Gray (1985), **Purchasing International Freight Services**, Gower Publishing Company Limited, U.S.A.
- DPT- Devlet Planlama Teşkilatı (2000), **Sekizinci Beş Yıllık Kalkınma Planı Ulaştırma Özel İhtisas Komisyonu Raporu**, Ankara, Yayınlanmamış Rapor.
- (2000), **Uzun Vadeli Strateji ve Sekizinci Beş Yıllık Kalkınma Planı**, Ankara.
- (2000), **Sekizinci Beş Yıllık Kalkınma Planı Bölgesel Gelişme Özel İhtisas Komisyonu Raporu**, Ankara.
- (2001), **Ulusal Plan**, Ankara.
- DTO- Deniz Ticaret Odası (1999), **Deniz Sektörü Raporu 1998**, İstanbul, DTO Yayını No:53.
- (2000), **Deniz Sektörü Raporu 1999**, İstanbul, DTO Yayını No:55.
- Dünya Gazetesi (2001), “Kargo ve Yük Taşımacılığı”, 22 Ocak 2001.
- Gray R. (1982), “Behavioural Approaches to Freight Transport Modal Choice”, **Transportation Reviews**, Vol.2 No. 2.
- Handfield, Robert B. ve Ernest L. Nichols Jr. (1999), **Introduction to Supply Chain Management**, London: Prentice Hall International
- IMF (2000), **World Economic Outlook**, IMF Publication. Washington DC, April.
- Inglis, Paul F. (1992), “Quality Logistics: A Key Competitive Advantage”, **Canadian Business Review**, Summer, Vol.19.
- Japan International Cooperation Agency (1994), “For The Third Generation Ports”, **Port and Harbour Engineering II**. Tokyo

- (1996), "Containerization and Liner Shipping, Global Alliance and Port Management", **Seminar on Port Administration and Management**, Tokyo.
- Johnson, James C., Donald F. Wood, Daniel D. Wardlow ve Paul R. Murphy (1998), **Contemporary Logistics**, London: Prentice Hall.
- Kaya, İsmail (1976), **Bir Pazarlama Bileşeni Olarak Fiziksel Dağıtımın Önemi ve Türkiye'deki Durumu**, İstanbul Üniversitesi, İşletme Fakültesi Pazarlama Enstitüsü Yayını : 13, İstanbul.
- Kişi, Hakkı (1998), "Etkin Demiryolu İşletmeciliğinin Liman Verimliliği Üzerine Etkileri", **Çağdaş Denizcilik Stratejileri- İşletme Yönetimi Yaklaşımı**, eds. A. G. Cerit, H. Kişi, F. Yercan, A. Özhan Dedeoğlu. İzmir, Dokuz Eylül Yayınları, ss.65-70.
- OCDI – The Overseas Coastal Area Development Institute of Japan (2000), "**Final Report for the Study on the Nationwide Port Development Master Plan in the Republic of Turkey (ULIMAP)**", Main Report Volume I AND Volume II.
- Razzaque, Mohammed Abdur ve Chang Chen Sheng (1998), "Outsourcing of Logistics Functions: A Literature Survey", **International Journal of Physical Distribution & Logistics Management**, Vol. 28. No.2.
- Sokol, P.K. (1989), **EDI: The Competitive Edge**, Intertext Publications, Mc-Graw Hill, New York, New York.
- Sharma, Arun ve Douglas M. Lambert (1994), "Segmentation of Markets Based on Customer Service", **International Journal of Physical Distribution & Logistics Management**, Vol.24., No.4.
- Slater, A. (1990), "Choice of the Transport Mode", **The Gower Handbook of Logistics and Distribution Management** (ed. Gattorna, J.), Gower Publishing Company, Great Britain, pp. 314-339.
- The World Bank (1998), **Global Economic Prospects for Developing Countries 1998/99: Beyond Financial Crisis**, The World Bank Publication. Washington DC.
- Tuna, Okan (1999), **Örgütsel Pazara Yönelik Hizmetlerde Algılanan Hizmet Kalitesi, Davranışsal Niyetler ve Müşteri Özellikleri İlişkisi: Konteyner Taşımacılığı Hizmetleri Üzerine Bir Araştırma**, Yayınlanmamış Doktora Tezi, İstanbul.
- (2001), "Lojistik ve Tedarik Zinciri Stratejileri", UTA, Şubat.
- UNCTAD (1999). **Review of Maritime Transport 1999**. UNCTAD Publication. Geneva.
- (2000). **Review of Maritime Transport 1999**. UNCTAD Publication. Geneva.
- www.die.gov.tr
- www.tcdd.gov.tr
- www.dhmi.gov.tr