

Deniz Yolu Yük Taşımacılığı ve Liman İşletmelerinin Sosyoekonomik Etkilerinin Analizi*

Seçkin GÜN¹ Ahmet KUBAŞ² Feyyaz ZEREN³

¹Dr. Seçkin GÜN, Asyaport Liman Anonim Şirketi, İnsan Kaynakları Departmanı, Tekirdağ/Türkiye, gun.seckin.doktora@gmail.com, ORCID: 0000-0003-3637-5333

²Prof. Dr. Ahmet KUBAŞ, Namık Kemal Üniversitesi, İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi, İşletme Bölümü, akubas@nku.edu.tr, ORCID: 0000-0002-3886-4125

³Doç. Dr. Feyyaz ZEREN, Yalova Üniversitesi, İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi, Uluslararası Ticaret ve Finansman Bölümü, feyyaz.zeren@yalova.edu.tr, ORCID: 0000-0002-0024-3518

Özet: Tekirdağ'da sanayi işletmelerinin sayısının artması ile deniz taşımacılığı sektöründe gemi acentelerinin sayısının artması bölgede ekonomik değişimleri de beraberinde getirmektedir. Tekirdağ'da faaliyet gösteren sanayi işletmelerinin çeşitli sektörlerden ihtiyaç duydukları hammaddeleri tedarik etme veya ürettikleri ürünleri ulaştırma konusunda daha ucuz fırsatlar sunan deniz taşımacılığının etkileri ön plana çıkmaktadır. Bundan dolayı Tekirdağ'da sanayi, deniz taşımacılığı ve liman işletmelerinin entegrasyonu artmaktadır. Tekirdağ, kıyı şeridi ve boğazlara yakın konumundan dolayı bölgede deniz taşımacılığı hizmeti veren işletmelerin sayısının artmasında önemli bir etkiye sahiptir.

Bu çalışmanın amacı, Tekirdağ'da deniz taşımacılığının önemini, bölgedeki sosyoekonomik etkilerinin analizini ve sanayi işletmelerinin deniz taşımacılığı ile etkileşimini belirlemektir. Tekirdağ'daki sanayi işletmelerinin ithalat ve ihracat yaptıkları bölgelerin dağılımları tespit edilmiştir. Araştırma kapsamında bölgede faaliyet gösteren limanlar, deniz yolu yük taşımacılığı yapan acenteler ve sanayi işletmeleri esas alınmıştır. Deniz taşımacılığının sanayi işletmeleri ve liman tesisleri ile ilişkisi ortaya konulmuş ve bölgeye sağladığı sosyoekonomik etkiler değerlendirilmiştir.

Kategorik değişkenler arasındaki ilişkiyi incelemek için ki-kare analizi yapıldı. Çalışmada, işletmenin mülkiyet durumu ile uluslararası ithalat bölgeleri arasındaki ilişkiye ait ki-kare analizi, işletmenin sahiplik durumu ile uluslararası ihracat bölgeleri arasındaki ilişkiye ait ki-kare analizi, işletmenin mülkiyet durumu ile yük taşımacılığında etkili olan güvenlik etmenlerine ait ki-kare analizi, cinsiyet ile iş pozisyonu arasındaki ilişkiye ait ki-kare analizi sonucu ve yaş ile iş pozisyonu arasındaki ilişkiye ait ki-kare analizi sonucu araştırılmıştır.

Anahtar Kelimeler: Deniz Taşımacılığı, Liman İşletmeciliği, Sosyoekonomik Etkiler

Analysis of Socioeconomic Impacts of Maritime Freight Transportation and Port Operations

Abstract: The increase in the number of industrial enterprises in Tekirdağ and the increase in the number of shipping agencies in the maritime transport sector bring along economic changes in the region. The effects of maritime transportation, which provides cheaper opportunities for industrial enterprises operating in Tekirdağ to supply the raw materials they need from various sectors or to transport the products they produce, come to the fore. Therefore, the integration of industry, maritime transport and port enterprises is increasing in Tekirdağ. Due to its close location to the coastline and straits, Tekirdağ has a significant impact on the increase in the number of enterprises providing maritime transportation services in the region.

The aim of this study is to determine the importance of maritime transport in Tekirdağ, the analysis of its socio-economic effects in the region and the interaction of industrial enterprises with maritime transport. The distribution of the regions where the industrial enterprises in Tekirdağ import and export has been determined. Within the scope of the research, ports, maritime freight transport agencies and industrial enterprises operating in the region were taken as basis. The relationship of maritime transport with industrial enterprises and port facilities has been revealed and the socio-economic effects of the region have been evaluated.

Chi-square analysis was performed to examine the relationship between categorical variables. In the study, the chi-square analysis of the relationship between the ownership status of the enterprise and the international import regions, the chi-square analysis of the relationship between the ownership status of the enterprise and the international export regions, the chi-square analysis of the ownership status of the enterprise and the safety factors effective in freight transportation, gender

* Bu çalışma Namık Kemal Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İşletme Anabilim Dalı'nda Prof. Dr. Ahmet KUBAŞ ve Yalova Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi, Uluslararası Ticaret ve Finansman Bölümünde Doç. Dr. Feyyaz ZEREN' in danışmanlığında yürütülmüş olan ve Seçkin GÜN tarafından hazırlanan "Tekirdağ İlinde Deniz Taşımacılığının Önemi ve Sosyo-Ekonomik Katkılarının Analizi" isimli Doktora tezinden türetilmiştir.

** Bildiri özeti IBANESS İktisat, İşletme ve Yönetim Bilimleri Kongreler Serisi-Ohrid/Republic of North Macedonia 26-27 Kasım 2022 tarihinde sunulmuştur.

and The result of the chi-square analysis of the relationship between the job position and the chi-square analysis of the relationship between age and job position were investigated.

Key Words: Maritime Transport, Port Management, Socioeconomic Effects

1. GİRİŞ

Deniz taşımacılığı, kargo ve kiralama işlemlerinin olumlu etkileri sektörün canlanmasına ve istihdamına katkı sağlamaktadır. Deniz yolu taşımacılığı şirketlerinin tedarik zinciri bağlantıları aracılığıyla mal ve hizmet alımları gerçekleştirilmektedir. Bu hizmetler sağlanarak işletmeler arasındaki tedarik gücü gelişerek sosyoekonomik kalkınmada rol model olmaktadır. Bu da sanayi işletmelerinin, hizmet işletmelerinin ve üretim işletmelerinin üretim ve hizmet satın alma tercihlerinin bir sonucu olarak faaliyetlerine katkı sağlamaktadır (Rasa, 2012; Morrissey ve O'Donoghue, 2013; Glida, 2013; Georgescu, 2014).

Limanların bulunduğu bölgelerde sanayi işletmelerinin ithalat ve ihracat faaliyetleri özel taşımacılık hizmetlerine ihtiyaç duyabilmektedir. Bu aşamada özel ihtiyaçlara yönelik özel ekipmanlarla yükleme veya boşaltma hizmetleri verilmektedir. Liman işletmecilerinden beklenen bu özel transfer prosedürleri, uzman personelin yetiştirilmesinde de etkilidir. Tarım alanlarının yoğun olduğu bölgelerde, tarım ürünlerinin elleçlenmesinde uzmanlaşmış işletim sistemlerine sahip limanlar bulunmaktadır (Ducruet ve Lee, 2006). Limanların, denizcilik işletmeleri ve küresel alanda iş yapan sanayi kuruluşları ile ilişkileri bulunmaktadır. Katma değeri yüksek çokuluslu gemi acentelerin ofisleri, liman yatırımlarının yoğun olduğu veya olabileceği bölgelerde yer aldığı görülmektedir (Verhetsel ve Sel, 2009).

Tekirdağ, İstanbul ve Avrupa arasında geçiş yolu olan ve çevresinde yoğun sanayi alanlarına sahip hızlı bir şekilde gelişen bir şehirdir. Sakarya, Kocaeli ve İstanbul illerinin tamamlayıcı ve geçiş güzergâhı niteliğine sahip sınır dışına açılan önemli bir jeostratejik konuma sahiptir. Verimli tarım arazileri, sanayi ve turizm alanlarıyla ülke ekonomisine yüksek katma değer sağlamaktadır. Avrupa gibi büyük bir pazar ile ticaretin geliştirilmesi ile yabancı yatırımcının dikkatini çekmektedir. Trakya'nın sınır illerinden olması, İstanbul gibi metropol bir şehre komşu olması, çevresinde büyük organize sanayi tesislerine sahip olması ve denize kıyısının olması ile yerli ve yabancı liman yatırımcılarının dikkatini bu bölgeye çekmektedir. Tekirdağ, bütünleşmiş ulaşım ağları olan; deniz yolu, hava yolu, kara yolu ve demir yolu lojistik ulaşım hatları için uygun bir alana sahiptir.

Tekirdağ, sayısı artan sanayi işletmeleriyle deniz taşımacılığı sektöründe çeşitliliğin artması, bölgede ekonomik olarak değişiklikler meydana getirmektedir. İl'de faaliyet gösteren çeşitli sektörlerin ihtiyaç duydukları hammaddeyi tedarik etmesi veya ürettiği mamullerin taşınmasında daha ucuz imkân sağlayan deniz taşımacılığının etkileri öne çıkmaktadır. Bu yüzden Tekirdağ'da sanayi ve liman işletmelerinin entegrasyonu artmaktadır. Tekirdağ denize kıyısının olması ve boğazlara yakın konumu sebebiyle bölgede deniz taşımacılığı hizmeti veren işletmelerinin sayısının artmasında önemli etkiye sahiptir (Gün, 2022).

Tekirdağ, ulusal ve uluslararası alanda faaliyet gösteren deniz ve liman işletmelerinin bulunduğu bir şehir olarak gelişimine devam etmektedir. Bu aşamalardan dolayı, bölgede sosyal ve ekonomik etkileşim kaçınılmaz olmaktadır. Araştırmada, Tekirdağ'ın farklı boyutlarını ele alarak, deniz ve liman işletmelerinin yatırımları derinlemesine araştırılmıştır.

Tekirdağ'da faaliyet gösteren sanayi işletmelerinin ulusal ve uluslararası alanda hangi bölgeler ile yük ticaretinin yapıldığının gösterilmesi ve deniz ve liman işletmelerinin bölgedeki etkilerinin gösterilmesi açısından veriler analiz edilmiştir. Araştırma, Tekirdağ ilinde faaliyet gösteren deniz yolu taşımacılığının mevcut durumunun tespit edilmesi ve geleceğe yönelik projeksiyonlarının gösterilmesine yönelik yapılmıştır. Bölgede yatırımlarını tamamlamış veya devam eden liman ve sanayi işletmeleri hakkında bilgi verilmiştir. Tekirdağ'daki lojistik yapısının ve sanayi işletmelerinin sorunlarına yönelinerek ihtiyaçlar tespit edilmiştir. Tekirdağ ilindeki deniz taşımacılığının, bölgeye getireceği sosyoekonomik etkiler belirlenmiş olup, bölgenin jeostratejik konumu sayesinde elde edeceği farkındalıklar tespit edilmiştir. Deniz yolu taşımacılığının hem işletmelere hem de bölgede ikamet edenlere yapacağı katma değerlerin ortaya konması sağlanmıştır.

2. Tekirdağ İlinde Deniz Yolu Yük Taşımacılığının Sosyoekonomik Etkisinin Araştırılması ve Saha Uygulaması

Yükleyiciler tarafından daha çok tercih edilen deniz taşımacılığı, entegre yapıları ve teknolojik yapılanması sayesinde daha fazla kontrol imkanı sağlanmaktadır. Yüklerin transfer sürecinde sunulan

kolaylık ve alternatif yöntemler sayesinde yükleri müşterilere kolay bir şekilde ulaştırmak mümkün hale gelmektedir. Düşük enerji tüketimi, çevreye duyarlı ekipmanlar, maliyetleri azaltan olanaklar, çalışma hızı ve kurumsal hizmet anlayışı gibi faktörler bu sektöre olan güveni artırmakta ve daha çok tercih edilir kılmaktadır (Blanc, 1996; Pallis, 2002).

Ülkelerin ve bölgelerin gelişmişlik düzeylerini anlamak için yapılan en önemli değerlendirmelerden biriside sosyoekonomik düzeylerinin ölçülmesidir. Bu ölçümün pozitif düzeyde olması ülke ve bölgenin sosyal, ekonomik, kültürel ve psikolojik açılarından pozitif düzeyde olduğunu göstermektedir. Bu etkilerin temelindeki temel yapılar, o ülke ve bölgede yaşamlarını sürdüren toplumların sosyal, kültürel ve psikolojik yapılarının refah düzeyinin kalitesinin göstergeleridir. Bu göstergelerin artmasında veya azalmasında etkin rol oynayan faktörlerden biri de bir ulaşım türleri ailesi olan deniz taşımacılığı hizmetidir (OECD/WTO, 2013).

Deniz taşımacılığının Dünya ve Avrupa ticari faaliyetlerinde önemli bir yere sahip olması ve yük taşımacılığının büyük bir bölümünü kapsamaması nedeniyle küresel alanda bu sektör, yatırım planları doğrultusunda gelişmeleri bulunmaktadır. Küresel alandaki ithalat ve ihracat oranları dikkate alındığında, bu ticari yüklerin taşınmasında uzun vadeli stratejilerin başında deniz yolu taşımacılığı gelmektedir (Dyna, 2003; Avrupa Birliği, 2003).

Gemi acentelerinin varlıklarını sürdürebilmeleri için navlun getirileri sektörün önemli bir ekonomik getiri

kaynağıdır. Navlun gelirleri, ülkelerin ihracat gelirlerinin ekonomiyi doğrudan etkilemesi ve dış ticaret açığını azaltması açısından önemli bir gelir kaynağıdır. Ayrıca küresel yüklerin ulusal gemilerle taşınmasıyla döviz girişi sağlanarak ekonomik etkiler meydana gelmektedir (Cristian, 2012).

Müşteriler yük taşımacılığında bazı faktörleri göz önünde bulundurarak taşıma şeklini seçmektedir ve bu faktörlere göre karar vermektedir. Bu faktörler; Hızlı, güvenli, ekonomik, çevre dostu, enerji tasarrufu, diğer yardımcı ekipmanlara kolay erişim ve gelişmiş teknolojik akış, ulaşım şekli seçiminin önemini ortaya koyan unsurlardan bazılarıdır. Deniz taşımacılığı bu faktörleri sağlayan ulaşım türlerinden biri olduğu için küresel alanda en çok tercih edilen taşımacılık hizmeti olarak faaliyet göstermektedir. Bu nedenle, bir ülkede deniz taşımacılığı sektörünün gelişmesi, liman işletmecilerinin yatırımlarını buna göre artırmalarına olumlu yönde etki sağlamaktadır (Sudopak, 2006; Grenon ve Batisse, 1998).

Çalışmanın bu bölümünde liman başkanlıkları bazında yük elleçleme verileri ve Tekirdağ bölgesinin yük hareketlerine ait veriler ortaya konulmuştur. Ayrıca, saha çalışmasından elde edilen verilerin nicel göstergeleri tablolar halinde yansıtılıp, yorumlarına değinilmiştir.

Tekirdağ bölgesinde ticari hareketliliğin göstergelerinden olan yük elleçleme verileri, lojistik yapının ne düzeyde geliştiğini ortaya koymaktadır. Bölgeler bazında konteyner elleçleme istatistikleri aşağıdaki tabloda gösterilmektedir.

Tablo 1: 2021 Yılı Liman Başkanlıkları Bazında Konteyner Elleçleme İstatistikleri

Liman Başkanlığı / Harbour Master	(TEU / TEUs)			
	Dış Ticaret / Foreign Trade	Kabotaj/ Cabotage	Transit/ Transit	Toplam Konteyner Elleçleme/Total Container Handling
Aliğa	1.356.027	17.735	15.605	1.389.367
Ambarlı	1.850.481	165.744	926.325	2.942.550
Antalya	67.149	49.805	0	116.954
Bandırma	0	7.187	0	7.187
Bartın	14	0	0	14
Gemlik	773.238	129.488	8.886	911.612
İskenderun	662.176	7.699	8.585	678.460
İstanbul	15.697	10.011	922	26.630
İzmir	459.879	56.495	2	516.376

Karabiga	0	1.307	0	1.307
Karadeniz Ereğli	13	0	0	13
Karasu	100	0	0	100
Kocaeli	1.758.657	72.599	136.690	1.967.946
Marmara Adası	0	1.458	0	1.458
Mersin	1.985.392	49.281	72.264	2.106.937
Samsun	71.451	29.431	0	100.882
Tekirdağ	419.656	223.804	1.168.565	1.812.025
Trabzon	1.693	9.944	0	11.637
Tuzla	19	0	0	19
Toplam / Total	9.421.642	831.988	2.337.844	12.591.474

Kaynak: T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, 2022

Yukarıdaki verilerde görüldüğü gibi Tekirdağ bölgesi 2021 yılında 1.812.024 konteyner elleçlemesi ile liman başkanlıkları içerisinde dördüncü sırada yer almaktadır. 2020 döneminde Tekirdağ'ın konteyner elleçleme verileri 1.444.035 konteyner olarak belirtilmiştir. 2019 döneminde ise bölgede 1.413.962 konteyner elleçlenmesi yapılmıştır (T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, 2022). Bu veriler bize bölgenin her yıl konteyner elleçlemesinde bir artış hızını yakaladığını göstermektedir.

Araştırmanın amacına uygun olarak ve araştırma probleminin çözümü için Tekirdağ ilinde faaliyet gösteren sanayi işletmelerinden oluşan bir araştırma evreni belirlenmiştir. Anket, Tekirdağ ilinin 11 ilçesindeki sanayi işletmelerine yönelik uygulanmıştır. Tekirdağ'da faaliyet gösteren sanayi kuruluşları ile yüz yüze veya teams platformu

üzerinden 156 sanayi kuruluşunun çalışanları ile görüşmeler gerçekleştirilmiştir.

Yük hareketliliğinin etkin bir şekilde yönetilmesinde lojistik sektörünün önemli bir etkisi bulunmaktadır. Sanayi işletmelerini yatırımlarını planlarken ulaştırma kanallarına erişim imkanını da göz önünde bulundurmaktadır. Tedarik zincirinin aksamaması için lojistik fizibilite faaliyetlerinin etkinliği vazgeçilmez bir unsurdur. Çalışmanın nicel desenini oluşturan analiz göstergeleri ve ki-kare analizlerinden oluşan bulgular aşağıdaki verilerde gösterilmiştir.

χ^2 'nin hesaplanması: Gözlenen ve beklenen frekanslar Ki-kare (χ^2) değeri aşağıdaki formüle yerleştirilerek hesaplanır (Greenwood, P. E. ve Nikulin, M. S., 1996):

$$\chi^2 = \sum \frac{(G - B)^2}{B} \quad (1)$$

χ^2 : Ki-Kare

G: Her hücrede gözlemlenen frekans

B: Her hücrede beklenen frekans

Tablo 2: İşletmenin Mülkiyet Durumu ile Uluslararası İthalat Bölgeleri Arasındaki İlişkiye Ait Ki-Kare Analizi Sonucu

Uluslararası İthalat Bölgeleri		İşletmenin Mülkiyet Durumu		χ^2	p
		Yerli Sermayeli	Yerli ve Yabancı Sermayeli		
Batı Avrupa	n	32	18	13,812	0,000*
	%	47,10	94,70		
Diğer	n	36	1		

	%	52,90	5,30		
Toplam	n	68	19		
	%	100,00	100,00		

*p<0,05

H₁: İşletmenin mülkiyet durumu ile uluslararası ithalat bölgeleri arasında anlamlı bir ilişki vardır.

İşletmenin mülkiyet durumu ile uluslararası ithalat bölgeleri arasındaki ilişkinin incelenmesi için yapılan ki-kare analizi sonucuna göre değişkenler arasındaki ilişkinin istatistiksel olarak anlamlı olduğu belirlenmiştir ($X^2=13.812$; $p=0.000<0.05$). İşletmenin mülkiyet durumu yerli sermayeli olan

şirketlerin %52,90 oranında büyük çoğunluğunun uluslararası ithalat bölgesinin diğer bölgeler, yerli ve yabancı sermayeli olan şirketlerin %94,70 oranında büyük çoğunluğunun batı Avrupa olduğu belirlenmiştir. Bu sonuçlara göre H₁ hipotezinin kabul edildiği belirlenmiştir.

Tablo 3: İşletmenin Mülkiyet Durumu ile Uluslararası İhracat Bölgeleri Arasındaki İlişkiye Ait Ki-Kare Analizi Sonucu

Uluslararası İhracat Bölgeleri		İşletmenin Mülkiyet Durumu		X ²	p
		Yerli Sermayeli	Yerli ve Yabancı Sermayeli		
Batı Avrupa	n	34	16	6,019	0,049*
	%	49,30	80,00		
Doğu Avrupa	n	12	1		
	%	17,40	5,00		
Diğer	n	23	3		
	%	33,30	15,00		
Toplam	n	69	20		
	%	100,00	100,00		

*p<0,05

H₂: İşletmenin mülkiyet durumu ile uluslararası ihracat bölgeleri arasında anlamlı bir ilişki vardır.

İşletmenin mülkiyet durumu ile uluslararası ihracat bölgeleri arasındaki ilişkinin incelenmesi için yapılan ki-kare analizi sonucuna göre değişkenler arasındaki ilişkinin istatistiksel olarak anlamlı olduğu belirlenmiştir ($X^2=6.019$; $p=0.049<0.05$). İşletmenin mülkiyet durumu yerli sermayeli olan şirketlerin

%49,30 ve yerli ve yabancı sermayeli olan şirketlerin %80,00 oranında büyük çoğunluğunun batı Avrupa'nın uluslararası ihracat bölgesi olduğu belirlenmiştir. Bu sonuçlara göre H₂ hipotezinin kabul edildiği belirlenmiştir.

Tablo 4: İşletmenin Mülkiyet Durumu ile Yük Taşımacılığında Etkili Olan Etmenler Arasındaki İlişkiye Ait Ki-Kare Analizi Sonucu

Güvenlik		İşletmenin Mülkiyet Durumu		X ²	p
		Yerli Sermayeli	Yerli ve Yabancı Sermayeli		
Hiç Önemli	n	2	0	14,545	0,006*
	%	1,60	0,00		
Önemli	n	2	0		
	%	1,60	0,00		
Kararsızım	n	6	7		
	%	4,70	25,00		
Önemli	n	52	6		
	%	40,60	21,40		
Çok Önemli	n	66	15		
	%	51,60	53,60		
Toplam	n	128	28		

	%	100,00	100,00		
--	---	--------	--------	--	--

*p<0,05

H₃: İşletmenin mülkiyet durumu ile yük taşımacılığında etkili olan güvenlik etmeni arasında anlamlı bir ilişki vardır.

İşletmenin mülkiyet durumu ile de yük taşımacılığında etkili olan güvenlik etmeni arasındaki ilişkinin incelenmesi için yapılan ki-kare analizi sonucuna göre değişkenler arasındaki ilişkinin istatistiksel olarak anlamlı olduğu belirlenmiştir ($X^2=14.545$; $p=0.006<0.05$).

İşletmenin mülkiyet durumu yerli sermayeli olan şirketlerin %51,60 ve yerli ve yabancı sermayeli olan şirketlerin %53,60 oranında büyük çoğunluğunun güvenlik etmenini çok önemli bulduğu belirlenmiştir. Bu sonuçlara göre H₃ hipotezinin kabul edildiği belirlenmiştir.

Tablo 5: Cinsiyet ile İş Pozisyonu Arasındaki İlişkiye Ait Ki-Kare Analizi Sonucu

İş Pozisyonu		Cinsiyet		X ²	p
		Kadın	Erkek		
İşçi	n	8	15	13,885	0,016*
	%	20,50	12,80		
Uzman	n	11	11		
	%	28,20	9,40		
Şef	n	6	22		
	%	15,40	18,80		
Yönetici	n	1	15		
	%	2,60	12,80		
Müdür	n	4	26		
	%	10,30	22,20		
Diğer	n	9	28		
	%	23,10	23,90		
Toplam	n	39	117		
	%	100,00	100,00		

*p<0,05

H₄: Cinsiyet ile iş pozisyonu arasında anlamlı bir ilişki vardır.

Cinsiyet ile iş pozisyonu arasındaki ilişkinin incelenmesi için yapılan ki-kare analizi sonucuna göre değişkenler arasındaki ilişkinin istatistiksel olarak anlamlı olduğu belirlenmiştir ($X^2=13.885$; $p=0.016<0.05$). Cinsiyeti kadın olanların %28,20

oranında büyük çoğunluğunun uzman, cinsiyeti erkek olanların %23,90 oranında büyük çoğunluğunun iş pozisyonunun ise diğer olduğu belirlenmiştir. Bu sonuçlara göre H₄ hipotezinin kabul edildiği belirlenmiştir.

Tablo 6: Yaş ile İş Pozisyonu Arasındaki İlişkiye Ait Ki-Kare Analizi Sonucu

İş Pozisyonu		Yaş			X ²	p
		21-30 yaş	31-40 yaş	41 yaş ve üzeri		
İşçi	n	14	5	4	29,442	0,001*
	%	26,40	9,40	8,00		
Uzman	n	12	8	2		
	%	22,60	15,10	4,00		
Şef	n	8	12	8		
	%	15,10	22,60	16,00		
Yönetici	n	2	8	6		
	%	3,80	15,10	12,00		
Müdür	n	3	12	15		
	%	5,70	22,60	30,00		
Diğer	n	14	8	15		
	%	26,40	15,10	30,00		
Toplam	n	53	53	50		
	%	100,00	100,00	100,00		

*p<0,05

H₅: Yaş ile iş pozisyonu arasında anlamlı bir ilişki vardır.

Yaş ile iş pozisyonu arasındaki ilişkinin incelenmesi için yapılan ki-kare analizi sonucuna göre değişkenler arasındaki ilişkinin istatistiksel olarak anlamlı olduğu belirlenmiştir ($X^2=29,442$; $p=0.001<0.05$). Yaşı 21-30 yaş olanların %26,40 oranında büyük çoğunluğunun hem işçi hem diğer iş pozisyonlarında olduğu, yaşı 31-40 yaş olanların %22,60 oranında büyük çoğunluğunun iş pozisyonunun hem şef hem müdür olduğu ve yaşı 41 yaş ve üzeri olanların %30,00 olanların büyük çoğunluğunun hem müdür hem diğer iş pozisyonlarında olduğu belirlenmiştir. Bu sonuçlara göre H_5 hipotezinin kabul edildiği belirlenmiştir.

3. SONUÇ

Lojistik taşımacılığın en çok tercih edilen türü olan deniz yolu taşımacılığı, günümüzde küresel alanda önemli bir taşımacılık işlevidir. Ülkeleri birbirine bağlayan su yolu kanalları sayesinde denizcilik işletmeleri her geçen gün daha fazla tercih edilmektedir. Sektörün güçlü yönleri olan kitlesel ve güvenli yük taşıma hizmetleri tercih edilmesinde önemli bir etkiye sahip olmaktadır. Uzun mesafe yük seferleri deniz yolu taşımacılığı ile kolaylıkla yapılabilmektedir. Bu durum, sanayi işletmelerinin ülkeler arası ticari faaliyetlerini sağlamalarında önemli bir etkiye sahip olmaktadır.

Küresel arenada yük taşımalarının yapıldığı güzergâhlar, ülkeler için de önemli bir göstergedir. Bazı ülkelerin jeostratejik yapısı nedeniyle ulaşım modları için önemli bir geçiş noktası olabilmektedir. Bu avantaja sahip olan ülkeler önemli bir gelir kaynağı elde etmektedir. Ayrıca bu güçlü yönü ile yük taşımacılığında tercih edilen bir konumda olmak, ülkelerin küresel arenada tanınması için bir referans kaynağı olmaktadır.

Güvenlik etmeni ticarete tüm paydaşlar için önemli bir faktördür. Yükün müşteri için istenilen zamanda ve hasarsız teslim alınması ticari faaliyetlerin istenilen düzeyde devamı için önemli bir referans kaynağı olmaktadır. Güvenlik etmenini oluşturan çeşitli faktörler bulunmaktadır. Bunlardan başlıcaları şu şekilde özetlenebilir: Yükün lojistik kanal seyirinde istenmeyen sebepten kaynaklanan hasarı, olumsuz hava koşullarından kaynaklanan nedenlerden ötürü hasarı, insan faktöründen kaynaklanan etmenler ve yükün çalınması gibi güvenlik zafiyetinin oluşması olarak bahsedilebilmektedir. Çalışmada bahsedilen güvenlik etmenlerinin sanayi işletmeleri için etki düzeyleri değerlendirilmiştir. Bu etki düzeyi işletmenin hukuki niteliği Anonim Şirket olan firmaların %75'i yük taşımacılığındaki güvenlik etmeni önemli düzeyde, Limitet Şirketlerin %90,60'ı güvenlik etmeni önemli düzeyde ve Şahıs

işletmelerinin %55,60'ı için ise güvenlik etmeni önemli düzeyde olarak değerlendirilmektedir.

Çalışmada, uluslararası alanda yapılan ithalat ve ihracat ticaretinin Batı Avrupa da yüksek oranda olduğu görülmektedir. Bu veriler ile Avrupa pazarının bölge sanayicisi için öneminin kaçınılmaz olduğu görülmektedir. Bölgenin Avrupa'ya olan yakınlığı ve alternatif ulaştırma kanalları sayesinde yük taşımacılığında kolaylıklar sağlanmaktadır. İşletmenin mülkiyet durumu yerli sermayeli olan firmaların uluslararası ithalat bölgelerinden olan Batı Avrupa ile %47,10'unu sağladığı, yerli ve yabancı sermayeli olan firmaların ise %94,70'inin ticari işlemlerinin olduğu görülmektedir. İşletmenin mülkiyet durumu yerli sermayeli olan firmaların %49,30'u ve yerli ve yabancı sermayeli olan firmaların ise %80'i ihracat bölgesi olarak Batı Avrupa ile ticari faaliyetleri bulunmaktadır.

Tekirdağ'daki sanayi işletmelerinin yaşadığı sorunlardan bazıları, işletmelerin üretkenlik kapasiteleri gelişme göstermesine rağmen bazı iş pozisyonlarında alanında uzman personel bulmakta sorunlar yaşadıkları görülmektedir. Özellikle üretim işletmelerinin teknik personel ihtiyacı ön plana çıkmaktadır. Bu uzmanlık alanları şu şekilde gösterilebilir: Kaynak teknisyeni, kaporta ustası, mekanik teknisyeni, otomasyon ve yenilenebilir enerji sistemleri teknisyenleri ve buna benzer teknik okullarda eğitim verilen mesleklerden mezun olan öğrencilerin, eğitimin alanının dışında başka sektörlere yönelmesinden kaynaklanan yetişmiş teknik eleman bulma tedarikinde sorunlar yaşanmaktadır. Uzman personel ihtiyacının önemi, üretim kapasitesi ve etkinliğine de katkı sağlamaktadır. Tekirdağ'da çeşitli sektörlerden yaklaşık 2537 sanayi işletmesi faaliyet göstermektedir (Bal ve Özil, 2016). Bu ölçekte yoğun bir üretim, imalat ve lojistik hareketliliğinin olduğu yerde personel eksikliği önemli kayıplara sebebiyet vermektedir. Bu durum ile mücadele etmek için bölgedeki eğitim kuruluşları ile birlikte iş dünyasının da ortak girişimler göstererek mesleki ve uygulamalı eğitime destek veren yeni projelerin hayata geçirilmesi önemli bir ihtiyaç olarak görülmektedir.

Tekirdağ'daki üretim ve imalatın her geçen yıl artması ile yük sevkiyatının ulusal veya uluslararası alanda hareketliliği görülmektedir. Bu durum lojistik yapısının bölge sanayicisi için önemli bir amaç olarak görülmektedir. Lojistik küresel alanda tedarik zincirinin başarısını veya başarısızlığını etkileyen önemli bir göstergedir. Bundan dolayı sanayi işletmeleri ve paydaşların bu sistemin aksamaması için lojistik kanallara ayrı bir önem vermektedir. Bölgede deniz yolu taşımacılığı yatırımlarının artmasıyla küresel alanda ithalat ve ihracat yapan

sanayi işletmeleri rekabet edilebilirlik faktörlerini artırmaktadır. Demir yolu yapısında özel sektör yatırımlarının artması, küresel gemi acentelerinin bölgede faaliyetlerini artırması da sanayi işletmeleri için alternatif yük taşımacılığı kanallarına ulaşması ve rekabet avantajlarını artırmasına imkan sağlamaktadır. Tekirdağ'da kısa süre içerisinde hızlı bir lojistik hareketliliğe ulaşılması ile lojistik sektörünün kendi içerisinde yeterli personel sayısına ulaşmasında dengeleri bozduğu görülmektedir. Bu yüzden bölge dışından alternatif imkanlar sağlanarak özellikle depo, antrepo, uzun araç sürücüsü, deniz ve liman işletmeleri sektöründe yetişmiş uzman kişilerin transferini sağlamaya yönelik çalışmalar yapılmıştır. Bu süreç, lojistik sektörü ve diğer sektörlerin asıl istihdam kaynaklarına ulaşmalarının önemini ortaya koymaktadır.

Bölgedeki lojistik firmaları Balkan Ülkeleri ile ticari anlaşmalarını artırmak için görüşmelerini hızlandırmaktadır. Yük ticaretindeki demir yolu trafiğinin daha sık kullanılması için her iki bölge içinde iş dünyası yeni projeler geliştirmektedir. Balkan Ülkelerinin küresel alandan tedarik ettikleri yüklere ulaşmak için demir yolu ve deniz yolu hattının Tekirdağ bölgesi üzerinden kullanılması avantaj sağlamaktadır. Tekirdağ'daki küresel lojistik firmalarının acente yapılanmaları ile yük taşımacılığında güvenlik ve aracı kuruluşu en az seviyeye indirerek maliyetleri minimize etme imkanı bulunmaktadır.

Bugün ülkelerin ve bölgelerin ihtiyaç duydukları ürünlere istenilen sürede ve düzeyde ulaşmak küresel alandaki dengelerin sağlanması için önemli bir göstergedir. Tedarik zincirindeki aksamalar günümüzde ihtiyaç kalemlerinin kullanılmamasına etken olmaktadır. Günümüzde lojistik sektörü tedarik zincirinin lokomotifleri olarak ön sırada yerini almaktadır. Sektörde yaşanan aksamalar bugün ticari hayattaki dengeleri bozarak hayat pahalılığını ortaya çıkarmaktadır. Bu yüzden lojistik sektörünün gelişimine uyum sağlayan ülkeler bölgelerinde önemli bir oyun kurucu olarak yerini alabileceklerdir. Bu durumun sağlanması içinde eğitim hayatından başlanarak, bu sektörlerle ilgili olan mesleklerin daha teknik bilgi ile donatılması gerekmektedir (Gün,2022).

Limn işletmeleri ve deniz yolu yük taşımacılığı birbirlerinden ayrı düşünülemez sektörlerdir. Tekirdağ bölgesindeki liman yatırımları, bölgede önemli bir yer edinmektedir. Konteyner, genel kargo ve gaz aktarımına imkan veren farklı özelliklerde faaliyet gösteren limanlar, Tekirdağ'da yük çeşitliliğinin varlığını göstermektedir. Bölgede Hub-Port olarak faaliyet gösteren, mega gemilere

hizmet verebilecek kapasitede konteyner elleçleme operasyonları yapan limanın varlığı sanayi işletmeleri için uluslararası alanda ticari anlaşmalarda rekabetçi avantaja sahip olmalarını sağlamaktadır. Ayrıca, deniz yolu ile gelen proje yükleri veya diğer yüklerin liman içerisine kadar uzanan raylı sistem taşımacılığına entegre edebilme imkanı veren taşımacılık çeşitliliğinin Balkanlarda ve Avrupa'nın diğer bölgelerine kadar yük transferinin sağlanmasında avantajlı hale gelmektedir.

Tekirdağ'daki mevcut kapasite artışı ve yeni yatırımlarına devam eden limanların varlığı, deniz yolu üzerinden gelen yüklerin elleçlenmesine olanak sağlamaktadır. Deniz ve liman işletmelerinin bu faaliyetleri ile bölgede istihdam imkanı, yerel vergi avantajı, bölgesel imaj, katma değeri yüksek ürün zincirinin tedariki, sanayi işletmelerinin üretim kapasitelerini artırması, yeni üretim ve imalat tesislerinin yatırım projeleri, alternatif lojistik imkanlarının çoğalması, depo/antrepo yatırımlarının çoğalması, Balkanlar ve Avrupa pazarı ile etkileşimin artması ve buna benzer gelişmelerin ortaya çıkmasıyla beraber sürdürülebilir ekonomik kalkınma sürekli artmaktadır.

Yapılan analizler sayesinde Tekirdağ'daki lojistik ulaşımının etkileri ortaya konulmaya çalışılmıştır. Anket yöntemi ile sanayi işletmelerinin lojistik taşımacılığına ilişkin yorumları alınmıştır. Bu doğrultuda daha önceki çalışmalardan farklı olarak bölgedeki sanayi kuruluşlarının ulusal ve uluslararası alanda yük temini ve sevkiyatları, sanayi işletmelerinin yapısal özellikleri ve yaşadıkları sorunlar, güvenlik etmeni ve eğitim faaliyetlerinin önemi ve sanayi işletmelerinin hangi bölgeler ile yoğunlukta ithalat ve ihracat faaliyetlerini yönettiği analiz edilmiştir

Lojistik yapısının diğer etkilerinin araştırılmasına yönelik gelecek çalışmalar için öneriler şu şekilde açıklanabilir:

Gemi trafiğinin İstanbul bölgesinden Tekirdağ bölgesine yönlendirilmesi sonucu oluşabilecek yük ticaretinin etki analizi değerlendirilebilir. Gelişen bu yük trafiğinin bölgede oluşturduğu etkileri ortaya konulabilir. Ayrıca, Deniz taşımacılığının doğrudan ve dolaylı etkilediği diğer iş paydaşlarının bu değişime uyumları araştırılabilir.

KAYNAKÇA

- Avrupa Birliği. (2003). White Paper: European Transport Policy for 2010. Brussels.
- Bal, N., & Özil, E. (2016). Tekirdağ İli Ekonomik Görünüm Raporu, Gümrük ve Ticaret Bakanlığı Tekirdağ İl Müdürlüğü. Tekirdağ Ticaret İl Müdürlüğü.
- Blanc, J. (1996). Opinion of the Committee of the Regions on the Communication from the Commission Concerning "The Development of the Short Sea

- Shipping in Europe: Prospects and Challenges. 96/C-129/06, Official Journal of the Communities, No: C 129, Brussels.
- Cristian, D. (2012). Developments of Maritime Transport Economy in Europe. *Constanta Maritime Economy University's Annals*, Vol. 17, p. 72.
- Ducruet, C., & Lee, S. W. (2006). Frontline Soldiers of Globalisation: Port-City Evolution and Regional Competition. *Geojournal*, 67 (2), p. 107-122.
- Dyna, L. (2003). Weekly News Summary and Commentary on Liner Shipping. *Dynamar BV Publishing*, Managing Editor: Dirk Visser.
- Georgescu, C. (2014). The Role of Maritime Transport in the Development of World Economy. *Knowledge Horizons/ Orizonturi ale Cunoasterii*, Vol. 6, Issue 2.
- Glida, G. I. (2013). Changes in Global Economy Influencing the Maritime Industry. *Acta Universitatis Danubius: Oeconomica*, Vol. 9, Issue 3.
- Greenwood, P.E., & Nikulin, M.S. (1996). *A guide to chi-squared testing*, New York: J.Wiley, ISBN 0-471-55779-X.
- Grenon, M., & Batisse, M. (1998). Birleşmiş Milletler Çevre Programı Akdeniz Eylem Programı, Mavi Plan Akdeniz Havzasının Geleceği. T.C. Çevre Bakanlığı, PNUE-CAR, p.1-12.
- Gün, S. (2022). Tekirdağ İlinde Deniz Taşımacılığının Önemi ve Sosyo-Ekonomik Katkılarının Analizi. *Basılmamış Doktora Tezi*, Tekirdağ Namık Kemal Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Tekirdağ.
- Morrissey, K., & O'Donoghue, C. (2013). The Role of the Marine Sector in the Irish National Economy: An Input-Output Analysis. *Marine Policy*.
- Organisation for Economic Co-Operation and Development/World Trade Organization (OECD/WTO). (2013). *Aid for Trade and Value Chains in Transport and Logistics*. OECD Publishing.
- Pallis, A. A. (2002). The Common EU Maritime Transport Policy Policy Europeanisation in the 1990s. *Ashgate Publishing Company*, Burlington, ABD.
- Rasa, V. (2012). Maritime Sector Impact on The Economy of Lithuania. *Economics & Management*. Vol. 17, Issue 1, 3 Charts.
- Sudopak, (2006). *Kabotaj Taşımacılığı Saha Etüdü*. T.C. Başbakanlık.
- T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı. (2022). *Denizcilik Genel Müdürlüğü*.
- Verhetsel, A., & Sel, S. (2009). World Maritime Cities: From Which Cities Do Container Shipping Companies Make Decisions. *Transport Policy*, Vol. 16, No: 5.