

## Küresel Ekonomi Kapsamında Türkiye'nin Deniz Lojistiği Faaliyetlerindeki Rekabet Avantajı

Ertuğrul Recep ERBAY<sup>1</sup>

Aycan CAN<sup>2</sup>

<sup>1</sup> Prof. Dr., Tekirdağ Namık Kemal Üniversitesi, İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi, İktisat Bölümü,  
erbay@nku.edu.tr, ORCID: 0000-0002-7293-9477

<sup>2</sup> Dr., Tekirdağ Namık Kemal Üniversitesi, aycancan1903@gmail.com, ORCID: 0000-0002-4703-4510

**Özet:** Rekabet, hayatın varoluşuyla başlamaktadır. Küreselleşen dünyada var olabilmek için ülkelerin sürdürülebilir rekabet avantajı sağlaması büyük bir gerekliliktir. Bu bağlamda sürdürülebilir bir rekabet avantajı elde etmek için rekabeti etkileyen faktörlerin derinlemesine algılanması ve uygulanması gerekmektedir. Son yıllarda, küresel rekabetin artması ve lojistik yeteneklerin, lojistik hizmet sağlayıcıların başarısı için giderek daha kritik hale gelmesinden dolayı lojistik sektörü karmaşık bir yapıya sahiptir. Küresel ekonomide, sahip olduğu kendine has özelliklerinden dolayı denizyolu taşımacılığı ise uluslararası taşımalarda en fazla tercih edilen taşımacılık türüdür. Türkiye ise, üç tarafı denizle çevrili olup birçok ülke ile deniz bağlantıları bulunmaktadır. Dahası Asya, Avrupa ve Afrika arasındaki ulaşımında çok önemli bir rol oynamaktadır. Bu coğrafi konum hem tarihsel olarak hem de yakın geçmişte lojistik merkezlerin kurulması, paralel ve dengeli taşıma ağlarının oluşturulması gibi lojistik açıdan Türkiye'ye birçok önemli fırsat sunmaktadır. Bununla birlikte, özellikle denizcilik geliştirilmesi, limanların merkezler olarak yeniden yapılandırılması ve kara ve diğer ulaşım ağları ile bağlantılı liman ve hinterlandların desteklenmesi ihtiyacının olduğu denizcilik endüstrisinde yapılacak daha çok yenilik bulunmaktadır. Dolayısıyla, deniz taşımacılığının sadece malların menşee ülkeleri ile değil, aynı zamanda kıyı devletlerinin deniz ticareti rekabetine katılma isteği ile birleştirildiğinde, bu ülkelerin de denizcilik yatırım ve teşvikler gibi gerekli önlemleri alma eğiliminde oldukları görülmektedir. Denizcilik sektöründeki koruma uygulamalarının kaldırılması, denizcilik faaliyetlerinin serbestleştirilmesi gibi gelişmeler bu tür yatırımların desteklenmesinde son derece önemlidir. Denizcilik sektörüne dair korumacı uygulamaların azaltılması, denizcilik faaliyetlerinin serbestleştirilmesi gibi gelişmeler bu tür yatırımların içerisinde son derece destekleyicidir. Bu çalışma, Türkiye'nin küresel ekonomide deniz lojistiği faaliyetlerindeki rekabet avantajlarının, Türkiye'nin küreselleşen dünyada deniz lojistiği faaliyetlerinde sürdürülebilirliğinin sağlanmasına yönelik öneriler ve geleceğe ilişkin varsayımlar üzerine ele alınmıştır.

**Anahtar Kelimeler:** Deniz Lojistiği, Küresel Ekonomi, Rekabet, Rekabet Avantajı.

### Competitive Advantage of Maritime Logistics Activities of Turkey within the Scope of Global Economy

**Abstract:** Competition begins with the existence of life. In order to survive in the globalizing world, it is a great necessity for countries to provide sustainable competitive advantage. In this context, in order to achieve a sustainable competitive advantage, the factors affecting competition need to be perceived and applied in depth. In recent years, the logistics industry has become more complex as global competition has increased and logistics capabilities have become increasingly critical to the success of logistics service providers. In the global economy, maritime transportation is the most preferred mode of international transportation due to its unique characteristics. Turkey is surrounded by sea on three sides and has maritime connections with many countries. Moreover, it plays a very important role in transportation between Asia, Europe and Africa. This geographical location offers Turkey many important opportunities in terms of logistics, both historically and in the recent past, such as the establishment of logistics centers and the creation of parallel and balanced transportation networks. However, there is still much more innovation to be done, especially in the maritime industry, where there is a need to develop shipping, restructure ports as hubs and support ports and hinterlands connected to land and other transport networks. Thus, it is evident that maritime transport is not only linked to the countries of origin of goods, but combined with the willingness of coastal states to participate in maritime trade competition, these countries are also inclined to take the necessary measures, such as investments and incentives in shipping. Developments such as the removal of protectionist practices in the maritime sector and the liberalization of maritime activities are extremely important in supporting such investments. Developments such as the reduction of protectionist practices in the maritime sector and the liberalization of maritime activities are highly supportive of such investments. This study focuses on Turkey's competitive advantages in maritime logistics activities in the global economy, suggestions for ensuring Turkey's sustainability in maritime logistics activities in the globalizing world, and assumptions about the future.

**Key Words:** Maritime Logistics, Global Economy, Competition, Competitive Advantage.

#### 1. GİRİŞ

Literatürde J. Johnson (1999), M. Porter (1998) ve A. Baublys (2003), bir ülkenin etkin ekonomik

kalkınmasının ve üretim ve ticaret şirketlerinin işleyişinin başarısının ulaşım sisteminin etkinliğine dayandığını savunmaktadırlar. Malların

taşınmasının en önemli aşaması, ulaşım araçlarının kullanımı ile ilgili olan ve bir lojistik sistemin temel işlevi olarak kabul edilen taşımacılık olarak kabul edilmektedir. Bu nedenle, bir lojistik sistemde kullanılan ulaşım sisteminin etkinliğinin artırılmasıyla rekabet avantajının en fazla olması sağlanabilmektedir. Bir ülkenin lojistik sisteminin rekabet gücü, bireysel ulaşım türlerinin rekabet gücünün düzeyi ve yoğunluğu ile belirlenmektedir. Teknolojik, çevresel, ekonomik, bilgi teknolojileri ve finansal önlemlerin yardımıyla karşılaştırılır ve onaylanır (Lee vd., 2010:563-583) Küresel ekonomik ilişkilerin konularının coğrafi konumu, lojistik sistemler tarafından sağlanan hizmetler durumunda fayda miktarını etkilemektedir. Etkinlik göstergelerinin ve rekabet edebilirlik parametrelerinin ifadeleri olarak mutlak değerler gerçeklerini doğrulayan mutlak rekabet üstünlüğü ilkesi de vurgulanmaktadır. Öte yandan, verimli bir tedarik sistemi, lojistik sistemin işleyişinin göreceli göstergelerini (iş verimliliği göstergeleri, teknolojilerin kullanım verimliliği vb.) etkilemekte ve bu da küresel ekonomideki göreceli etkinliğin genel göstergelerini belirlemektedir (Anikin, 2011:405). Bu durumda göreceli rekabet benzerliği ilkesi vurgulanmaktadır. Akışların yönetimi ve organizasyonu, minimum maliyetle maksimum nihai sonuca ulaşılacak şekilde uygulanmalıdır. Bu durum bir lojistik sisteminin rekabet üstünlüğünü belirleyen en temel ekonomik kriterdir. Sadece malların miktarını ve kalitesini koruyarak lojistik süreci ve tüketicinin belirlediği yere ulaştırılarak, belirtilen kriteri karşılayan ülkeler hedefe ulaşmaktadır (Rondinelli ve Berry, 2000:398-410).

Bir lojistik sistemin işleyişindeki en önemli kategori ve rekabet gücü etkinliktir. En genel anlamda etkinlik, sonucun ve bu sonuca ulaşılırken ortaya çıkan maliyetlerin oranıdır. Ekonomik etkinlik, makroekonomik sonuçları tanımlayan bir kategoridir. Tüm ekonomi açısından etkinlik, sınırlı kaynak olması durumunda toplumun ihtiyaçlarının daha kapsamlı bir şekilde karşılandığı bir durum olacaktır. (Ahmad vd., 2021:93). Zamandaki değişim faktörleri, bir lojistik sistemin etkinliğini tanımlayan temel parametrelerdir. Bunlara ayrıca maddi, finansal ve bilgi akışlarının nitel parametrelerinin değerlendirilmesi de eşlik eder. Makro ortam değiştiğinde, tüketicilerin ihtiyaçları önemli ölçüde değişir; Bu nedenle, bu yeni kalite standartlarının getirilmesini gerektirebilir.

Bir lojistik sistemin rekabet gücünü değerlendirirken, unsurların, ilişkilerin ve akışların nitel özelliklerini analiz etmek ve belirlemek zorunludur. Sistemi oluşturan ve geliştiren yeni makroekonomik koşullar ve dinamik verimlilik önlemleri ile belirlenmektedir. Bu şekilde, rekabet

üstünlüğünün kazanılması, bir lojistik sistemin başarılı bir şekilde uyarlanma sürecini belirlemektedir. Adaptasyon sürecinde, lojistik sistemini karakterize eden bazı parametreler, çevre koşullarına uyacak şekilde değiştirilir. Literatürdeki bilimsel teoriler dikkate alındığında; bir lojistik sistem geri bildirimli bir sistem olarak tanımlanabilir. Bu nedenle, bir lojistik sistem, geri bildirim ve çevre ile belirli ilişkileri olan açık bir sistem olarak ele alınmaktadır. Lojistik sisteminin parametreleri, çevre faktörlerinin etkisi altındaki standartlardan sapmaktadır. Bu sapmalar nedeniyle anlaşmazlıklar, geri bildirimler, sistemin aktif olma koşulları, gelişim ve adaptasyon sürecine duyulan ihtiyaç ortaya çıkar ve bunun sonucunda rekabet avantajı elde edilir. Bu nedenle, ekonominin küreselleşmesi bağlamında lojistik sistemin gelişim sürecinin bir aşaması olarak rekabet üstünlüğünün kazanılmasının ve rekabet gücünün değerlendirilmesinin tanımlanması uygundur.

Genel olarak günümüz müşterilerine bakıldığında ise, deniz lojistiği işletmecilerinden daha verimli ve etkili bir hizmet vermeleri beklenmektedir. Ayrıca lojistik operatörlerinin müşterilerini memnun etme nihai hedefine ulaşmak için organizasyonel verimliliği ve etkinliği geliştirme ihtiyacını doğurmaktadır. Böylece deniz lojistiği değeri, sunulan denizcilik hizmetlerinin operasyonel verimliliğine ve etkinliğine yansıtılmaktadır (Notteboom vd., 2021:179-210). Lojistik verimliliği, bir kuruluşun hizmetlerini daha düşük maliyetlerle ve daha kısa sürede nasıl sağlayabileceğine bağlıdır ve hizmet etkinliği, kuruluşun malları daha esnek, duyarlı ve güvenilir bir şekilde nasıl teslim ettiğine yansıtılabilir. Deniz lojistiği değeri hem deniz taşımacılığındaki bireysel birimlerin hem de bir bütün olarak lojistik sistemin performansını büyük ölçüde etkilemektedir (Ballou, 1992: 7). Çünkü bir lojistik sistemdeki tüm faaliyetler birbiriyle bağlantılıdır ve işlevleri karşılıklı olarak doğrudan veya karşılıklı olarak etkilenmektedir. Dolayısıyla, deniz lojistiği değerini artırmanın kilit bir yolu olarak deniz lojistiği değerini en üst düzeye çıkarmak, son zamanlarda denizcilik operatörlerinin operasyonlarında dikkate alması gereken önemli bir stratejik konu haline geldi.

Son zamanlarda yapılan çalışmalar, tüm lojistik faaliyetlerin oldukça entegre bir şekilde gerçekleştirildiğinde lojistik performansın maksimize edildiğini belirtmektedir. Buna göre, deniz taşımacılığı işletmecileri, küresel bir lojistik entegrasyon sisteminin merkezi bir üyesi olarak diğer lojistik işlevlerine ayak uydurmaya teşvik edilmektedir. Deniz taşımacılığı hizmetinin yanı sıra depolama, malzeme elleçleme, envanter ve

paketleme gibi ilgili lojistik hizmetleri sunarak lojistik entegrasyon taleplerine cevap veren deniz taşımacılığı, bir deniz lojistik sistemi olarak adlandırılabilir (Charlampowicz, 2021:93-99).

Günümüze kadar Türkiye'nin yüzyıllar boyunca varlığını sürdürmesinde lojistiğin önemli bir rol oynadığı yadsınamaz bir gerçektir. Türklerin tarihine bakıldığında, İpek Yolu ve Baharat Yolu gibi ticaret yollarındaki deneyimler, yeni çağları açan kavimler göçü ve karadan gemilerin taşınmasıyla birlikte gerçekleştirilen İstanbul'un fethi de dahil olmak üzere göçebe bir kültür doğmuştur. Türk tarihindeki bu kilometre taşları, lojistiğin bütün bir ulusun kaderinin şekillenmesindeki rolünün son derece önemli olduğunu vurgulamaktadır (Kuşular, 2020:27-86).

Türkiye kıtalar arasında bir köprüdür ve Asya, Avrupa ve Afrika arasındaki ulaşımında çok önemli bir rol oynamaktadır. Bu coğrafi konum hem tarihsel olarak hem de yakın geçmişte lojistik merkezlerin kurulması, paralel ve dengeli taşıma modlarının kurulması gibi lojistik açıdan birçok önemli fırsat sunmuştur. Bununla birlikte, özellikle denizcilik geliştilmesi, limanların merkezler olarak yeniden yapılandırılması ve kara ve diğer ulaşım modları ile bağlantılı liman ve hinterlandların desteklenmesi ihtiyacının olduğu denizcilik endüstrisinde yapılacak daha çok inovasyon bulunmaktadır (Boscheck, 1994: 132-151). Lojistik merkezlerle sağlanacak verimlilik, ülke ekonomisine fayda sağlayacak ve Türkiye'nin gelecekte lojistikte küresel bir merkez olma rolünü kolaylaştıracaktır. Bu tür lojistik merkezlerin oluşturulması Türkiye'nin 5 yıllık yatırım programlarında yer almakta ve bu plan doğrultusunda şimdiden bazı adımlar atılmış durumdadır. Dolayısıyla bu çalışma, Türkiye'nin küresel ekonomide deniz lojistiği faaliyetlerindeki rekabet avantajlarının, Türkiye'nin küreselleşen dünyada deniz lojistiği faaliyetlerinde sürdürülebilirliğinin sağlanmasına yönelik öneriler ve geleceğe ilişkin varsayımlar üzerine ele alınmıştır.

## 2. Uluslararası Lojistik ve Rekabet Avantajı

Ekonomik sistemin bir parçası olarak bir lojistik sistem, doğrudan ekonomik sistemin denge durumunun sağlanmasına bağlıdır. Bu durumda lojistik sisteminin makro ortamının ve verimlilik önlemlerinin değerlendirilmesi uygun olur. Ayrıca makro çevre faktörlerini ve bunların verimlilik ölçülerini gruplara ayırmak gerekir: lojistik sistemin unsurlarını etkileyen faktörler, sistem unsurları arasındaki ilişkileri etkileyen faktörler ve lojistik sistemi karmaşık bir şekilde etkileyen ve oluşturan faktörler. Lojistik sistemin denge durumu bozulursa, lojistik sistemlerin yapısı, biçimi ve

hedef yönleri ile unsurlar arasındaki ilişkilerin nicel ve nitel ifadesi değişir. Bu nedenle, lojistik sistemlerin rekabet gücünü değerlendirirken, lojistik sistemin var olma aşamasını ve sistemin durumunun dengeye yaklaşımını tanımlayan oranları belirlemek zorunludur. (Rodrigue, 2017:1-7). Porter (1985)'in dış etkenlere yaklaşımı, onları endüstri rekabetini belirleyen beş rekabet gücüne ayırmaktır.

- **Sektördeki Rekabet:** Bu güç, sektördeki rekabetin ne kadar yoğun olduğunu incelemektedir. Mevcut rakiplerin sayısını ve her birinin neler yapabileceklerini dikkate almaktadır. Rakiplerin sayısı ve sundukları eşdeğer ürün ve hizmetlerin sayısı ne kadar fazla ise bir şirketin gücü o kadar az olur.
- **Sektöre Yeni Girenlerin Potansiyeli:** Bu güç, rakiplerin sektöre katılmasının ne kadar kolay ve zor olduğunu dikkate almaktadır. Yeni giren rakibin sektöre girmesi ne kadar kolaysa, köklü bir şirketin konumu o kadar önemli ölçüde zayıflayabilmektedir.
- **Tedarikçilerin Gücü:** Porter (1985) modelindeki bir sonraki faktör olan tedarikçilerin ne kadar güce sahip olduğunu ve fiyatlarını yükseltme potansiyeli üzerinde ne kadar kontrole sahip olduğunu araştırmaktadır. Bu durum da bir işletmenin karlılığını düşürmektedir.
- **Müşterilerin Gücü:** Müşterilerin fiyatları veya güç seviyelerini düşürmeleri, beş rekabet gücünden biridir. Bir şirketin kaç alıcısı veya müşterisi olduğundan, her bir müşterinin ne kadar önemli olduğundan bir şirkete üretimi için yeni müşteriler veya pazarlar bulmanın ne kadara mal olacağından etkilenmektedir.
- **İkame Ürün Tehdidi:** Porter (1985) 'in beş rekabet gücünden sonuncusu ikamelere odaklanmaktadır. Bir şirketin ürün ve hizmetlerinin yerine kullanılabilecek ikame mal ve hizmetler tehdit oluşturmaktadır. Yakın ikamelerin mevcut olduğu durumlarda, müşteriler bir şirketin ürününü satın almaktan vazgeçme seçeneğine sahip olacak ve şirketin gücü zayıflayacaktır.

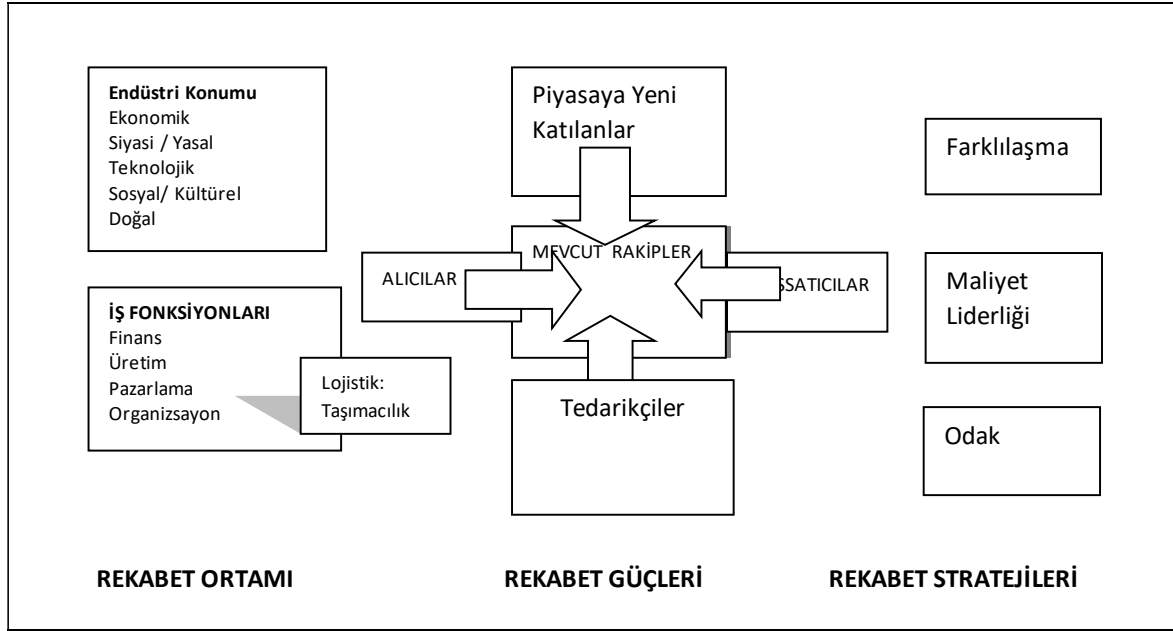
Porter (1985)'in ayrıca belirli bir sektördeki rekabete ilişkin faaliyetleri iki kategoride sınıflandırmaktadır (Psaraftis, 2016: 133-142). Bunlar; birincil faaliyetler ve destek faaliyetleridir. Değer zinciri, bir firmanın birincil faaliyetleri olarak

'gelen lojistik' ve 'giden lojistik'ten oluşur ve taşımacılık her ikisinde de önemli bir rol oynamaktadır. Bir endüstride üstün performans için üç genel strateji Porter (1985) tarafından maliyet liderliği, farklılaşma ve odaklanma stratejileri olarak tanımlanmaktadır.

Uluslararası pazarlarda rekabet eden şirketler için lojistik (ve bunun bir parçası olarak nakliye), diğer birincil faaliyetlerle aynı şekilde, alıcılar için değer

yaratmak için destek faaliyetlerinden yararlanmaktadır (Panayides ve Song, 2013: 295-308). Ulaştırma sistemleri uluslararası pazarlama sisteminin bir parçasıdır ve bu nedenle sistemi çevreleyen tüm dış ve iç faktörlerden etkilenmektedir. Ayrıca, ulaşım sisteminin kendisi rekabet güçlerine tabidir; ulaşım hizmetinin rekabet stratejilerine göre konumlandırılması hizmetin sonuçlarını etkilemektedir.

Şekil 1: Uluslararası Pazarlama Sisteminde Taşımacılığın Rekabetçi Konumu



Uluslararası taşımacılık endüstrisinin hizmet kalitesi, müşterilerinin, yani ihracatçıların ve ithalatçıların rekabet avantajını artırmaya yardımcı olmak için belirli standartları karşılamalıdır (Ivut, 2012:377). Hizmet kalitesinin belirleyicileri, pazarlama uzmanları tarafından temel parametreleri olarak güvenilirlik, yanıt verme, yetkinlik, erişim, nezaket, iletişim, güvenlik, anlama/bilme, müşteri ve somutluk kavramları olarak tanımlanarak on değişken olarak tespit edilmiştir. Daha fazla araştırmanın ardından, bu on boyut birleştirilerek güvenilirlik, yanıt verme, somutluk, güvence ve empati olarak beş grupta kategorileştirilmiştir (Unimar, 2020: 3-19).

### 2.1. Deniz Lojistiği ve Rekabet Avantajı

Uluslararası pazarlamanın bir unsuru olarak, taşımacılık hizmetinin işlevsel yönleri, denizcilik, karayolu, havayolu, demiryolu veya boru hattı taşımacılığı olmak üzere her bir taşıma modunun özel özelliklerine göre taşımacılık işinde gerçekleşen operasyonel faaliyetleri kapsamaktadır. 1997'de dünya deniz ticareti 5,07 4 milyar metrik tona ulaşarak nakliye, açık ara uluslararası mal taşımacılığının ana modu olmaya devam etmektedir. (Waters, 2003: 42-56). Deniz

lojistiği rekabetçi bir endüstridir ve dünya ülkelerinin nakliye hizmetlerine olan talepleri türetilmiş taleptir. Genel anlamda denizcilik sektöründeki kargo hizmetlerinde alternatif uygulamalar yer almamaktadır. Dolayısıyla ülkeler arası deniz lojistiği sektöründe rekabet söz konusu olmaktadır.

Dünya ülkelerinin deniz lojistiği alanında rekabete girmelerinin birçok nedeni bulunmaktadır. Bunlardan ilki, ülkelerin kıyı sularındaki bazı kısıtlamalar dışında, gemiler serbesttir ve uluslararası rakipleri davet etmektedir. İkincisi deniz lojistiği küçük yatırımlarla başlamaktadır. Nakliye sefere başlamak için küçük bir yatırım gerektirmektedir. Kalıcı yol, işaretler, köprüler, tüneller, menfezler ve platformlar vb. inşaatına yapılan sermaye yatırımı, bir vapur veya gemi satın alırken bulunmamaktadır. Liman otoriteleri tarafından yükleme, boşaltma ve barınma tesisleri sağlanmakta ve bu nedenle armatör tarafından herhangi bir yatırım yapılmamaktadır. Bu tür tesisler, liman ücretlerinin ödenmesiyle kullanılabilir hale gelmektedir. İlk yatırım küçük olduğundan, dünyanın farklı köşelerinden birçok rakibi davet etmektedir. Deniz lojistiğindeki bir

diğer rekabet unsuru ülkelerin bu sektörde oran belirleme özgüğüdür. Demiryolları ve motorlu taşıtlarda oran ve ücretler büyük ölçüde ülke hükümeti tarafından düzenlenir, ancak nakliye oranları ve ücretler herhangi bir düzenleyici hüküm olmaksızın serbest koşullar altında belirlenir. Dolayısıyla, oranların değişmesi gereken minimum veya maksimum limitler bulunmamaktadır. Bu nedenle, nakliye oran düşürme ve tekel ücretlendirme yaygındır (Bukold, 1993: 24-34).

Deniz lojistiğinin en önemli avantajı ise ölçek ekonomilerinde yer almaktadır. Denizcilik sektörünün gücü ulaşım hızına değil, kapasitesine ve kapsamına bağlıdır (Esalco, 2020:3-17). Kısacası demiryolu ve karayolu ulaşımı coğrafi ve hacim boyutlarında trafiği kaldıramamaktadır. Kargo ve gemilerin uzmanlaşması, konteynerleştirme ölçek ekonomilerine büyük ölçüde katkı sağlamaktadır.

### 3. Türkiye'nin Denizcilik Politikaları

Türk denizcilik politikası hem uluslararası hem de ulusal politikalardan oluşmaktadır. Uluslararası denizcilik politikaları, Avrupa Birliği denizcilik sektörüne ilişkin politikalar ile bayrak çekme ve uluslararası gemi sicili, Türk boğazları, ISM Kodu, Ege Denizi'nde 6 millik kıta sahanlığı ve uluslararası konferans ve anlaşmalara ilişkin politikaları kapsamaktadır. Ayrıca, ulusal denizcilik politikaları, bir Denizcilik Bakanlığı kurulması, Türk ticaret filosunun geliştirilmesi, özelleştirme, kabotaj, mali politika, denizcilik eğitimi ve öğretimi ve çevrenin korunmasına yöneliktir (Yercan, 1998).

Türkiye ile Avrupa Birliği arasındaki ilişki 1950'lerin sonlarından bu yana devam etmektedir. Türkiye, Birliğe üyelik için birkaç kez değerlendirmeye alınma girişiminde bulunmuştur; ancak şu anda Türkiye'nin üyeliğinin değerlendirilmesi, ekonomi istikrara kavuşana ve insan hakları, kendini ifade etme ve Kıbrıs'la ilgili Türkiye ve Yunanistan ilişkileriyle ilgili çeşitli sorunlar çözülene kadar askıya alınmıştır. Bu arada, AB ile ilişkilerin ekonomi ve siyaset gibi geniş bir alanda geliştirilmesine yönelik genel bir politika izlenmiştir. Bu nedenle, Türkiye ile AB arasındaki Gümrük Birliği 1 Ocak 1996 tarihinde yürürlüğe girmiş ve Türkiye, AB ile gümrük birliği olan az sayıdaki üye olmayan ülkeden biri haline gelmiştir

Gümrük Birliği'nin bir sonucu olarak, Türkiye ile AB arasındaki ekonomik ilişkiler artmış ve bu nedenle, Türk dış ticaretinin yaklaşık %90'ının deniz ticaretine bağlı olması nedeniyle gemicilik sektörü kaçınılmaz olarak etkilenmiştir. Dolayısıyla, Türkiye ile AB arasındaki ekonomik ilişkilerin artmasını desteklemeye yönelik bir politikanın denizcilik

sektörü üzerinde doğrudan etkileri vardır. Ayrıca, bu politikanın bir diğer konusu da Türkiye'nin denizcilik sektöründe AB'ye karşı haklarının korunması ve zedelenmemesini sağlarken, üçüncü ülkelerle ilişkilerini sürdürmesi ve AB de dahil olmak üzere dünya pazarlarını paylaşmasıdır (Deniz Ticaret Odası, 1995b).

Denizcilik işleri Türkiye'de çeşitli bakanlıklar tarafından kontrol edilmektedir. Örneğin, ana limanlar Ulaştırma Bakanlığı'nın sorumluluğunda olan TCDD'ye aittir ve onun tarafından işletilmektedir. Ayrıca, devlete ait bir şirket olan ve Başbakanlık Denizcilik Müsteşarlığı'nın sorumluluğunda bulunan Türkiye Denizcilik İşletmeleri, ulusal kargo taşıyıcısını ve ro-ro yolcu feribotu operatörünü işletmektedir. Bürokrasi ve sorumluluğun bakanlıklar arasında dağılması ve çeşitli makamlar arasındaki iletişim eksikliği nedeniyle çeşitli sorunlar ortaya çıkmaktadır. Bu nedenle, denizcilik işlerini tek bir ana otorite altında kontrol edecek bir Denizcilik Bakanlığı kurulmasına ihtiyaç olduğu kabul edilmektedir.

### 4. Deniz Lojistiğinde Karar Problemleri

Günümüzün rekabetçi piyasasında yöneticilerin vermesi gereken çok sayıda zorlu karar bulunmaktadır. Deniz lojistiğinde kararlar ve yapılacak planlamalar çok farklıdır. Deniz lojistiği planlamasında karar yapıları ve operasyon ortamlarında daha büyük bir çeşitlilik yer almaktadır. Talep, hacim, gemi hızı, yakıt tüketimi, ekipman arızaları, oranlar, maliyetler, gemi büyüklüğü, teslim tarihleri, hava durumu, mekanik sorunlar belirsizlikle ilişkili bazı önemli parametrelerdir. Diğer karar problemlerinde olduğu gibi, deniz taşımacılığı problemleri de planlama zaman ufku göre stratejik, taktiksel ve operasyonel problemler olarak sınıflandırılmaktadır (Caliskan ve Ozturkoglu, 2019:361-392).

Bu doğrultuda stratejik kararlar, uzun vadeli sözleşmelerle bağlantılı olan uzun dönemli kararlardır. En önemli stratejik kararlar; hedef pazar payı, liman seçimleri, liman dizaynı, gemi dizaynı, ticaret yollarının seçimi, filonun büyüklük ve karışım açısından nelerden oluşması gerektiğidir. Deniz lojistiğinde stratejik planlama ile ilgili çalışmalar 50'li yıllara dayanmaktadır (Barnhart ve Laporte, 2007:89-284). Dantzig ve Fulkerson (1954) ilk olarak altı gemiden oluşan farklı büyüklükteki akaryakıt tankerlerinin tasarımı ile ilgili bir model geliştirmiştir. Daha sonra diğer araştırmacılar denizcilik endüstrisi ile ilgili uzun karar problemlerinin çeşitli perspektiflerini incelemiştir.

Deniz taşımacılığında taktiksel planlama kararları orta vadeli sözleşme ile karşı karşıyadır. Temel sorun, denizcilikle ilgili aktörlerin rotalanması ve çizelgelenmesidir. İlk araştırma incelemesi Ronen (1983) tarafından gemi rotalama ve çizelgeleme problemleri üzerine yapılmıştır. On yıl sonra Ronen (1993) ve daha sonra Christiansen ve diğerleri (2004) denizcilik endüstrisinde gemi rotalama ve çizelgeleme problemlerine odaklanan genel incelemeler yapmışlardır. Crainic ve Kim (2007) liman terminallerinin kara tarafındaki lojistik operasyonlarını analiz etmiştir. Kang ve diğerleri (2012), Norstad ve diğerleri (2013), Moon ve diğerleri (2014), Zhen (2014) ve Sahebi ve diğerleri (2014) deniz lojistiğinde taktiksel planlama

kararları problemleri üzerine çalışan önemli araştırmacılardan bazılarıdır. Ortak faydalar elde etmek amacıyla kaynak alışverişi yapmak veya farklı eylemler gerçekleştirmek için en iyi ortağı (nakliye firmaları, acenteler, nakliyeciler vb.) seçerler. Güven, hizmet kalitesi, ödeme garantisi bu seçim problemi boyunca en çok atıfta bulunulan kriterlerdir.

### 5. Literatür

Literatürde küresel ekonomide deniz lojistiği faaliyetlerinin rekabet avantajları üzerinde birçok çalışma bulunmaktadır. Literatür yer alan çalışmalardan başlıcaları Tablo 1’de yer almaktadır.

Tablo 1: Literatür Taraması Özeti

Yazar ve Çalışma Yılı	Ülke	Dönem	Bulgular
Jacks & Pendakur (2008)	İngiltere	19. Yüzyıl Sonları	Çalışma döneminde küresel ticaretteki artışın ana itici gücünün deniz taşımacılığı olmadığını, ancak artan gelirlere bağlı yakınsamanın bu ticaret artışının ana nedeni olduğu tespit edilmiştir.
Topuz (2010)	Türkiye	1923-1980	Navlun gelir giderlerinin odak noktası olarak alındığında uluslararası deniz ticareti taşımacılığının Türkiye ekonomisine katkısının son derece düşük olduğu sonucuna varılmıştır.
Burmaoğlu (2012)	AB Ülkeleri	2009	İnsan kaynakları ve entelektüel varlıkların ülkelerin lojistik performansları üzerinde pozitif etkisi tespit edilmiştir.
Deveci ve Çetin (2013)	Türkiye	2004-2012	Lojistik Performans Endeksi’nde ilk sıralarda olan ülkelerin ağırlık verdiği konteyner taşımacılığının ülkemizde de büyük artış gösterdiği sonucuna varılmıştır.
Sofyalıoğlu & Kartal (2013)	Türkiye ve Avrasya Ülkeleri	2012	Çalışmada Türkiye ile Avrasya ülkelerinin Lojistik Performans Endeksleri karşılaştırılarak Türkiye’nin lojistik faaliyetlerinde nispi üstünlüğü tespit edilmiştir.
Rasa (2014)	Litvanya	2007-2011	Litvanya’da deniz lojistiğinin uluslararası yatırımları çeken en önemli sektörlerden biri olduğu tespit edilmiştir.
Pascali (2017)	İngiltere	1850-1900	Deniz lojistiğinin dünyadaki uluslararası ticaret kalıpları üzerinde önemli bir etkiye sahip olduğu ve seçilen zaman diliminde dünyanın zengin ve fakir bölgeleri arasındaki ekonomik farklılıkların artmasının ana nedeni olduğu sonucuna varılmıştır.

Çalışkan (2019)	Türkiye, İspanya, Almanya	2011-2017	Araştırma analizinde açıklanan insan kaynaklı şoklar söz konusu olduğunda, ülkeler ortak politikalar oluşturması ve bunlara göre hareket etmesi durumunda deniz taşımacılığını olumsuz etkileyen şokların etkisinin en aza indirilebileceği sonucuna varılmıştır.
Kuşular (2020)	Gelişmekte olan 24 ülke (Mısır, Filipinler, Türkiye vd.)	2009-2018	Ankete katılan 24 gelişmekte olan ülke arasında Mısır en rekabetçi olan ülke olurken, Filipinler en az rekabetçi olan ülke olarak tespit edilmiştir. Ayrıca Türkiye, gelişmekte olan ülkeler arasında en rekabetçi ikinci ülke olarak bulunmuştur.
Usta & Sarı (2021)	Türkiye	2010-2019	Analiz sonuçlarına göre, ekonomik büyüme, dış ticaret koşullarının gelişmesi deniz ticaretini önemli ölçüde etkilemektedir.

## 6. SONUÇ

Deniz taşımacılığı küresel ticaretin uluslararası lojistiği için kritik öneme sahiptir ve etkili bir şekilde yönetilmesi gerekmektedir. Uluslararası lojistiğin entegre bir bileşeni olarak konteynerli yüklerde deniz taşımacılığı, artık sadece deniz taşımacılığı hizmeti değil, depolama, malzeme elleçleme, envanter ve paketleme gibi ek lojistik hizmetler de sunan bir deniz lojistiği sistemi olarak kabul edilmektedir. Nakliye hatları, liman-terminal operatörleri ve nakliye komisyoncuları gibi büyük deniz taşımacılığı operatörlerinden oluşan deniz lojistiği sistemindeki unsurlar, lojistik değerlerinin, hizmetlerinin daha verimli ve etkin bir şekilde sistematik olarak gerçekleştirilmesi için önemli bir paya sahiptir (Yang, 2019: 108-117). Deniz lojistiği değeri, operatörler daha düşük bir fiyatla daha hızlı, daha duyarlı, esnek ve güvenilir hizmetler sunduğunda iyileştirilebilir. Deniz lojistiği değerinin maksimize edilmesi, işletmecilerin sürdürülebilir rekabet edebilirliklerinin iyileştirilmesine ek olarak, tüm lojistik performansının iyileştirilmesine yardımcı olabileceğinden, denizcilik işletmecilerinin ulaşmak istedikleri en önemli stratejik hedeflerden biri haline gelmiştir.

Bir ülkenin lojistik merkez olabilmesi için üç koşul gerekmektedir. Bunlar; coğrafi avantaj, fiziksel altyapı ve kurumsal altyapıdır. Türkiye'nin ilk şartı yerine getirdiği yadsınamaz bir gerçektir. Fakat Türkiye'nin çağdaş standartlara ulaşması için fiziki ve kurumsal altyapısını geliştirmesi gerekmektedir. Bu amaçla Türkiye bir ulaşım planları ve kalkınma stratejileri oluşturmuştur fakat, bu geliştirmeleri tamamlamak için lojistik entegrasyon ve stratejik yaklaşımlara ihtiyaç duyulmaktadır. Türkiye ekonomisi dünya ekonomisinde 20., Türk Ticari Deniz Filosu ise

dünyada 14. sıradadır. Türkiye'nin jeostratejik konumu önemli olmakla birlikte Türkiye ticari ve lojistik gücünü geliştirmeye çalışmalı ve elde edilen fırsatları iyi değerlendirmelidir. Şöyle ki; köprüler kurup geçiş ülkesi olmak zenginlik getirmez. Türkiye ekonomideki yüksek payını ancak lojistikte bir merkez haline gelmesiyle alacaktır. Ancak bu durum, özellikle stratejik planlamada yüksek derecede planlama gerektirmektedir. Lojistik sektörünün Türkiye'nin sanayi politikasına dahil edilmesi bu koordinasyonu kolaylaştırmaktadır.

## 7. KAYNAKÇA

- Ahmad, R. W., Hasan, H., Jayaraman, R., Salah, K., & Omar, M. (2021). Blockchain Applications and Architectures for Port Operations and Logistics Management. *Research in Transportation Business & Management*, 93-162.
- Anikin, B. (2011). *Logistics: Textbook*. Moscow: Prospect, 405.
- Ballou, R.H. (1992). *Business Logistics Management*. New Jersey: Prentice Hall International, 7.
- Barnhaft, C. & Laporte, G. (Eds.) *Transportation, Handbooks in Operations Research and Management Science*. 89-284. North Holland, Amsterdam.
- Baublys, A. (2003). *Transport System: Models of Development and Forecast*, Vilnius: Technika
- Boscheck, R. (1994). *Competitive Advantage: Superior Offer or Unfair Dominance*. *California Management Review*, 37(1), 132-151
- Bukold, S. (1993). *Logistics by Combined Transport*. *International Journal of Physical Distribution and Logistics Management*, 23(4), 24-34.
- Burmaoğlu, S. (2012). Ulusal inovasyon Göstergeleri ile Ulusal Lojistik Performansı Arasındaki İlişki: AB Ülkeleri Üzerine Bir Araştırma, *Ege Akademik Bakış*, 12(2), 193-208.
- Charlampowicz, J. (2021). *Maritime Container Terminal Service Quality in the Face Of COVID-19 Outbreak*. *Pomorstvo*, 35(1), 93-99.

- Christiansen, M., Fagerholt, K., & Ronen, D. (2004). Ship routing and scheduling: Status and perspectives. *Transportation Science*, 38 (1), 1–18.
- Crainic, T.G. & Kim, K.H. (2007). *Intermodal Transportation. Handbooks in Operations Research and Management Science*, 467– 537, North-Holland, Amsterdam.
- Çalışkan N. (2019). Uluslararası Denizyolu Taşımacılığının Türkiye Dış Ticaretine Etkisinin Analizi ve Diğer Taşıma Modlarıyla Rekabeti. <https://hdl.handle.net/11413/5832>.
- Çalışkan, A. & Öztürkoğlu, Y. (2019). *Maritime Logistics. ResearchGate*, s. 361-392.
- Dantzig, G.B. & Fulkerson, D.R. (1954). Minimizing the Number of Tankers to Meet a Fixed Schedule. *Naval Research Logistics Quarterly*, 1, 217–222.
- Deveci D.A. & Çetin, İ.B. (2013). Gemi Acenteleri ve Forvarder İşletmeleri. A. G. Cerit, D.A. Deveci and S. Esmer (Eds.), *Denizcilik İşletmeleri Yönetimi*, İstanbul: Beta Yayınları, 473- 502.
- Esalco Logistics. (2020). *Denizyolu Taşımacılığı Türleri ve Denizyolu Taşımacılığında Yer Alan Unsurlar. Erişim Adresi: <https://www.esalco.com/denizyolutasimaciligiturleri-ve-denizyolutasimaciligindayer-olan-unsurlar/>*.
- Ivut, R., Kissel, T. (2012), *Transport Logistics: A Teaching Aid (For Schools)*. Minsk: Belarusian National Technical University. p377.
- Jacks D. S. & Pendakur K. (2008). Global Trade and the Maritime Transport Revolution. *Review of Economics and Statistics*, 92(14139). 1-43.
- Johnson, J., Donald W., Daniel W. & Murphy P. (1999). *Contemporary Logistics*, New Jersey: Prentice Hall.
- Kang, K.,W., Zhang, C., Guo, L.Y & Ma, T. (2012). Research on Ship Routing and Deployment Mode for A Bulk. In *Annual Conference Proceedings of the International Conference of Management Science Engineer*, Dallas, TX, USA
- Kuşular A. (2020). Gelişmekte Olan Ülkelerin Lojistik Sektörünün Küresel Rekabet Gücü Açısından Karşılaştırılması. *ResearchGate*, 12(3). 27-86.
- Lee, E. S., & Song, D. W. (2010). Knowledge Management for Maritime Logistics Value: Discussing Conceptual Issues. *Marit. Pol. Mgmt.*, 37(6), 563-583.
- Moon, I.K., Qiu, Z.B. & Wang, J.H. (2014). A Combined Tramp Ship Routing, Fleet Deployment, and Network Design Problem. *Maritime Policy and Management*, doi: 10.1080/03088839.2013.865847.
- Norstad, I., Fagerholt, K., Hvattum, L.M., Arnulf, H.S. & Bjørkli, A. (2013). Maritime Fleet Deployment with Voyage Separation Requirements. *Flexible Services and Manufacturing Journal*, doi: 10.1007/s10696-013-9174-7.
- Notteboom T., Pallis T., & Rodrigue J.-P. (2021). Disruptions and Resilience in Global Container Shipping and Ports: The Covid-19 Pandemic Versus The 2008–2009 Financial Crisis. *Maritime Economics and Logistics*, 23(2), 179-210.
- Panayides, P. M., & Song, D. W. (2013). Maritime Logistics as an Emerging Discipline. *Maritime Policy & Management*, 40(3), 295-308.
- Pascali L. (2017). The Wind of Change: Maritime Technology, Trade, and Economic Development. *American Economic Review*. 107(9).54-2821.
- Psarafitis, H. N. (2016). Green Maritime Logistics: The Quest for Win-Win Solutions. *Transportation Research Procedia*, 14, 133-142.
- Porter, M.E. (1985). *Competitive Advantage*. New York: The Free Press.
- Porter, M. (1998). *On Competition*, Harvard: Williams Publishing House.
- Rasa V. (2014). Lithuanian Maritime Sector's Economic Impact to the Whole Lithuanian Economy. *Procedia-Social and Behavioral Sciences*, 143(2014), 892 – 896.
- Rodrigue J.-P. (2017). Maritime Transport. In *The International Encyclopedia of Geography: People, The Earth, Environment, and Technology*. John Wiley & Sons Publishing, 1-7.
- Rondinelli, D. & Berry A. (2000). Multimodal Transportation, Logistics, And The Environment: Managing Interaction in A Global Economy. *European Management Journal*, 18(4), 398-410.
- Ronen, D. (1983). Cargo ships routing and scheduling: Survey of models and problems. *European Journal of Operational Research*, 12, 119–126.
- Ronen, D. (1993). Ship scheduling: The last decade. *European Journal of Operational Research*, 71, 325–333.
- Sahebi, H., Nickel, S. & Ashayeri, J. (2014). Strategic and Tactical Mathematical Programming Models within the Crude Oil Supply Chain Context—A Review. *Computers and Chemical Engineering*, 68, 56–77.
- Sofyaloğlu, Ç. & Kartal, B. (2013). Türkiye ve Avrasya Ekonomi Topluluğu Ülkelerinin Lojistik Performans İndekslerinin Karşılaştırılması ve Bazı Çıkarımlar. *International Conference on Eurasian Economies*, 524-531.
- Topuz H. (2010). *Uluslararası Deniz Ticari Taşımacılığı ve Türkiye ekonomisindeki Yeri (1923-1980)*. İstanbul: Beta Yayınları.
- Unimar. (2020). The Global Maritime Revolution “IMO 2020” Period Has Begun. Erişim Adresi: <https://www.globelink-unimar.com/the-global-maritime-revolution-imo-2020-period-has-begun>.
- Usta G. & Sarı A. (2021). Denizyolu Ticareti, Ekonomik Büyüme ve Dış Ticaret Haddi Arasındaki İlişkinin İncelenmesi: Türkiye İçin Ardl Yaklaşımı. *Nazilli İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi*, 2(1), 31-44.
- Yang, C. S. (2019). Maritime Shipping Digitalization: Blockchain-Based Technology Applications, Future Improvements, And Intention to Use. *Transportation Research Part E. Logistics and Transportation Review*, 131, 108-117.
- Yercan, F. (1998). Maritime transport policy of Turkey. *Transport Policy*, 5, s. 259–266.
- Waters, D. (2003). *Logistics An Introduction to Supply Chain Management*. New York: Palgrave Macmillan.
- Zhen, L. (2014). Container Yard Template Planning under Uncertain Maritime Market. *Transportation Research Part E*, 69, 199–217