

**KAZAKİSTAN LOJİSTİK SEKTÖRÜ VE
SEKTÖR PAYDAŞLARININ
LOJİSTİK KÖY İLE İLGİLİ GÖRÜŞLERİNİN
SWOT ANALİZ İLE DEĞERLENDİRİLMESİ**

Elman GUNYASHEV

(Yüksek Lisans Tezi)

Eskişehir, 2016

**KAZAKİSTAN LOJİSTİK SEKTÖRÜ VE SEKTÖR PAYDAŞLARININ
LOJİSTİK KÖY İLE İLGİLİ GÖRÜŞLERİNİN SWOT ANALİZ İLE
DEĞERLENDİRİLMESİ**

Elman GUNYASHEV

YÜKSEK LİSANS TEZİ

İşletme Anabilim Dalı

Danışman: Doç. Dr. Gülsen Serap ÇEKEROL

Eskişehir

Anadolu Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü

Mayıs, 2016

JÜRİ VE ENSTİTÜ ONAYI

Elman GUNYASHEV'in "Kazakistan Lojistik Sektörü Ve Sektör Paydaşlarının Lojistik Köy İle İlgili Görüşlerinin SWOT Analiz İle Değerlendirilmesi" başlıklı tezi 21 Haziran 2016 tarihinde, aşağıdaki jüri tarafından Lisansüstü Eğitim Öğretim ve Sınav Yönetmeliğinin ilgili maddeleri uyarınca toplanan İşletme Anabilim Dalında, **yüksek lisans tezi** olarak değerlendirilerek kabul edilmiştir.

İmza

Üye (Tez Danışmanı) : Doç.Dr.Gülşen Serap ÇEKEROL
Üye : Prof.Dr.M.Necdet TİMUR
Üye : Yrd.Doç.Dr.Tolga TORUN

Prof.Dr.Kemal YILDIRIM
Anadolu Üniversitesi
Sosyal Bilimler Enstitüsü Müdürü

Yüksek Lisans Tez Özü

KAZAKİSTAN LOJİSTİK SEKTÖRÜ VE SEKTÖR PAYDAŞLARININ LOJİSTİK KÖY İLE İLGİLİ GÖRÜŞLERİNİN SWOT ANALİZ İLE DEĞERLENDİRİLMESİ

Elman GUNYASHEV

İşletme Anabilim Dalı

Anadolu Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü

Mayıs 2016

Danışman: Doç. Dr. Gülsen Serap ÇEKEROL

Lojistik köyler; ticari operasyonlarda hem ulusal hem de uluslararası bütünleşik lojistik ile ilgili tüm faaliyetlerin çeşitli işletmeler tarafından yürütüldüğü, iyi planlanmış ve yönetilen, yük taşımalarıyla ilişkili faaliyetlerin kümelenildiği ortak alanlardır.

Köy, üs, merkez gibi değişik şekillerde tanımlanan bu yerler küreselleşmenin de etkisiyle sürekli kendini yenilemekte ve sektöre ve yeni teknolojiler ile daha kaliteli hizmet sunmaktadırlar. Lojistik köylerin kurulumunda dikkat edilen en önemli konu - ticari faaliyetlerin yoğun olduğu, taşımacılık modlarına yakın yük dağıtım noktalarını bütünleştiren bir noktada konumlanma zorunluluğudur.

Bu bağlamda coğrafi konumu itibariyle tarihi İpek Yolu gibi önemli ticaret yollarının üzerinde bulunan, günümüzde de kara, demir ve havayollarında birçok uluslararası transit koridorunu barındıran Kazakistan lojistik potansiyeli ile incelenmeye değerdir. Kazakistan, zengin yeraltı kaynakları ve İpek Yolu gibi önemli bir konumda bulunması nedeniyle ciddi bir ihracat ve lojistik potansiyele sahiptir. Bu denli ticari avantaja sahip olmasına karşın sadece lojistik köy/üs/merkez değil lojistik altyapıda dahi henüz emekleme dönemini yaşamaktadır.

«Kazakistan lojistik sektörü ve sektör paydaşlarının lojistik köy ile ilgili görüşlerinin SWOT analizi ile değerlendirilmesi», isimli tez çalışmasında, Kazakistan'ın böylesine stratejik bir noktada olmasına karşın lojistik anlamda beklentileri karşılayamaması irdelenmeye çalışılmıştır. Tez çalışmasının, birinci bölümünde lojistik kavramı, gelişimi, taşımacılık modları, uluslararası ticaret ve

lojistikte yeni uygulamalar hakkında genel bilgi verilmiştir. İkinci bölümde lojistik merkez ve köy kavramları ele alınmış, dünyadan ve Türkiye’den örnekler verilmiş ve Kazakistan’ın ticaret hacmi ile ülkedeki lojistik sektörünün geçmişi, bugünü ve geleceği mercek altına alınmıştır. Son bölümde ise lojistik köy/üs/merkez kurulması açısından Kazakistan’ın potansiyeline yönelik bir SWOT analizi yapılmıştır.

Sonuç olarak, Kazakistan’da lojistik sektörünün kara ve demiryolu taşımacılığı ağırlıklı çalıştığı, PL (Parti Lojistik) uygulamalarının ise henüz başlangıç düzeyinde olduğu vurgulanmıştır. Bu noktada Kazakistan’da intermodal taşımacılık ve tam işlevli lojistik faaliyetler gerektiren lojistik köy/üs/merkez yapılanmaları için öncelikle taşımacılık altyapısının yenilenmesi ve geliştirilmesi gerektiği ortaya çıkmaktadır.

Anahtar Kelimeler: Lojistik, Lojistik Merkez, Lojistik Köy, Taşımacılık, PL (Parti Lojistik) Uygulamaları, Uluslararası Transit Koridoru, Dış Ticaret, Lojistik Altyapı, Kazakistan.

Abstract

MASTER'S THESIS

**EVALUATION OF LOGISTIC SECTOR OF KAZAKHSTAN AND
OPINIONS OF PARTICIPANTS ON FREIGHT VILLAGE THROUGH SWOT
ANALYSIS**

Elman GUNYASHEV

Department of Business Administration

Graduate School of Social Sciences

Anadolu University

May 2016

Adviser: Assoc.Prof.Dr Gülsen Serap ÇEKEROL

Freight villages are nicely planned and smoothly operated complexes where all types of activities in the area of freight handling are carried out by different companies providing all types of complex logistic services for both domestic and international trading operations.

These logistic centers which are also known as villages, bases or parks keep on changing from time to time under the influence of globalization processes. Logistic centers are introducing into industry and providing services to consumers with a wider range of process solutions. Freight villages are located in areas with intense trade activities, in the intersections of cargo distribution systems and near transport junctions.

Kazakhstan has been in the middle of intersections of many trade routes such as the Great Silk Road for a long history. In the present day, many international transit corridors go through Kazakhstan either by motorway, railway or airway. The presence of inexhaustible supplies of material wealth has made Kazakhstan to have a big export potential.

In respect to this, a special attention of the logistic potential of Kazakhstan which is historically located in the node of important trade routes of the Great Silk Way and currently consolidates many international transit corridors that use motor, railway and air routes should be paid attention to. Due to the presence of infinite mineral reserves as well as being located in the center of the Great Silk Road, Kazakhstan has a

great potential in export, transport and logistics. Notwithstanding to Kazakhstan possessing great potentials in trade, it is still making its initial steps in improving its freight villages or centers and its logistic infrastructure.

This dissertation titled “Evaluation of Logistic Sector of Kazakhstan and Opinions of Participants on Freight Village through SWOT Analysis” presents an attempt to study the problem of the Kazakh logistic sector which regardless of its significant potential is unable to meet the needs of the logistic arena. In the first part of the study, the general information regarding to the definition, logistic development stages, type of transportation and innovations in the area of international trade and logistics is presented. The second part of the study clarifies definitions such as logistic centers and freight villages by providing examples from the all over the world and Turkey together with a detailed analysis of the Kazakhstani trade volume. An estimate is given to the past, present and future of the logistic industry of the country. The last part of the study presents a SWOT analysis of the potential development of Kazakhstan in the area of logistic centers and freight village’s organization.

The conclusion has highlighted that, basically, the logistic center of Kazakhstan includes automobiles and railway transportation and Part Logistics (PL) services are still in an infancy state of development. In this regard, in order to develop logistic centers and freight villages that can be able to provide intermodal transportation and logistics at a full range, it is necessary to modify the system and modernize the transport infrastructure.

Key words: Logistics, logistic centers, freight villages, cargo transportation, logistic PL services, international transit corridors, external trade, logistic infrastructures, Kazakhstan.

Etik İlke ve Kurallara Uygunluk Beyannamesi

Bu tez çalışmamın bana ait, özgün bir çalışma olduğunu! çalışmanın hazırlık, veri toplama, analiz ve bilgilerin sunumunda bilimsel etik ve kurallara uygun davrandığımı; bu çalışma kapsamında elde edilmeyen tüm veri ve bilgiler için kaynak gösterdiğimi ve bu kaynaklara kaynakçada, yer verdiğimi; bu çalışmanın Anadolu Üniversitesi tarafından kullanılan bilimsel intihal tespit programıyla tarandığını ve hiçbir şekilde intihal içermediğini beyan ederim.

Her hangi bir zamanda, çalışmamla ilgili yaptığım bu beyana aykırı bir durum saptanması durumunda, ortaya çıkacak tüm ahlaki ve hukuki sonuçlara razı olduğumu bildiririm.

Elman GUNYASHEV

Önsöz

Bu araştırmada; lojistik, uluslararası lojistik ve ticari boyutu ile önemi açıklanmaya çalışılmıştır. Lojistik köy/merkez/üs kavramları temel farklılıkları/benzerlikleri ortaya konularak özellikle lojistik köy tüm yönleri ile anlatılmıştır. Lojistik köyün ticari hayattaki önemi ve Kazakistan gibi coğrafi üstünlüğe sahip bir ülkede paydaşların bu kavrama ilişkin görüşleri güçlü yönleri, zayıf yönleri, tehditleri ve fırsatlarının neler olduğu, swot analizi ile saptanmaya çalışılmıştır.

Öncelikle araştırmamın hazırlanmasında ve yürütülmesinde bana her daim yardımlarını sunan, ihtiyaç duyduğum anda bana zaman ayıran, değerli bilgilerini benimle paylaşan, ilgi ve desteğini esirgemeyen, yönlendirme ve bilgilendirmeleriyle çalışmamı bilimsel temeller ışığında şekillendiren değerli danışman hocam Doç.Dr.Gülser Serap ÇEKEROL'a teşekkürlerimi sunarım.

Türkiye'de Yüksek Lisans eğitim alma kararım da dahil hayatım boyunca her zaman yanımda olan, maddi ve manevi olarak hiç bir desteğini benden sakınmayan; karşılaştığım zorluklara karşı mücadele arzumu canlı tutmamı sağlayan kararlı ve sabırlı bir şekilde ilerlememde büyük katkıları olan babam Halit GUNYASHEV ve annem Salvin GUNYASHEV'e saygılarımı sunar; minnettar olduğumu belirtmeyi kendime borç bilirim.

Ayrıca, tez ile ilgili gerekli verilere ulaşmamda yardımcı olan ağabeyim Nevruz GUNYASHEV'e; ülkeye uyum sürecimde gerek mental gerek dil vb. konularda eksik kaldığım noktalarda beni tamamlayan arkadaşlarım Hasret ALTIN ve Mehmet YÜCEKAYA'ya çok teşekkür ederim.

Elman GUNYASHEV

Eskişehir, 2016

Özgeçmiş

Elman GUNYASHEV

İşletme Anabilim Dalı

Yüksek Lisans

Eğitim

Lisans: 2012 University of International Business, Pazarlama ve Turizm Fakültesi,
Pazarlama Bölümü. Almaty, Kazakistan

Lise: S. Berdykulov Orta okulu, Uzynagash, Kazakistan

Kişisel Bilgiler

Doğum yeri/yılı: 25.08.1990 Haçmaz, Azerbaycan

Cinsiyet: Erkek

Yabancı dil: Rusça, Kazakça

İçindekiler

	Sayfa
Özet	Ошибка! Закладка не определена.
Abstract	v
Etik İlke ve Kurallara Uygunluk Beyannamesi....	Ошибка! Закладка не определена.
Önsöz.....	viii
Özgeçmiş.....	ix
Tablolar Listesi.....	xiii
Şekiller Listesi	xiv
Haritalar Listesi	xv
Resimler Listesi	xvi
Kısaltmalar Listesi	xvii
Giriş.....	1

Birinci Bölüm

Kavram olarak Lojistik ve Uluslararası lojistik

1. Lojistik	3
1.1. Lojistik Nedir?	3
1.2. Lojistiğin Amacı	5
1.3. Lojistiğin Tarihsel Gelişimi	6
1.4. Lojistiğin Gelişimi ve Hızlandıran Faktörler	8
2. Uluslararası Lojistik.....	11
2.1. Uluslararası Lojistik Araçları.....	12
2.1.1. Karayolu lojistik araçları.....	14
2.1.2. Demiryolu lojistik araçları.....	14
2.1.3. Havayolu lojistik araçları.....	14
2.1.4. Denizyolu lojistik araçları	15
2.1.5. Uluslararası boru hattı lojistiği	15
2.2. Uluslararası Lojistikte Teslim Şekilleri	15
2.3. Uluslararası Lojistikte Ödeme Şekilleri	18
3. Uluslararası Ticaret ve Lojistik.....	19
3.1. Uluslararası Ticaretin Ülkelere Göre Durumu	20
3.2. Uluslararası Ticarete Tedarik Zincirinin Önemi.....	23

3.3. Lojistik Açından Uluslararası Ticaret.....	24
4. Uluslararası Lojistikte Yeni Uygulamalar	26
4.1. Tersine Lojistik ve Yeşil Lojistik.....	26
4.2. 3PL ve 4PL Lojistik.....	27
4.3. Proje Lojistiği Gibi Trendler	28
5. Lojistik Merkezler ve Lojistik Köyler	30

İkinci Bölüm

Örnekler ile Lojistik Köy Kavramı ve Kazakistan Lojistik Sektörü

1. Lojistik Merkez ve Köy Kavramları Arasında Temel Faktörler.....	31
1.2. Lojistik Merkezlerin Konumları	31
1.3. Lojistik Köylerin Ortak Özellikleri.....	32
1.4. Lojistik Köylerin Fiziksel ve Teknik Özellikleri	32
1.5. Lojistik Köy İşletmeciliği	33
1.6. Lojistik Köylerin Faydaları	33
2. Lojistik Köylerin Kuruluşu	34
2.1. Lojistik Köy İhtiyacını Belirleyen Faktörler.....	34
2.2. Lojistik Köy Kuruluş Yeri Seçiminde Etkili Faktörler	35
2.3. Lojistik Köy Kuruluş Yeri Seçiminde Arazi Faktörü	35
3. Dünyada Lojistik Köyler	36
3.1 Avrupa’da Lojistik Köyler	43
3.2 Amerika’da Lojistik Köyler	48
3.3. Türkiye’de Lojistik Köyler	50
4. Kazakistan Ticaret Hacmi	55
4.1 Kazakistan Lojistik Sektörü	58
4.1.1 Sovyet Sosyalist Cumhuriyetler Birliği'nin (SSCB) yıkılmasıyla lojistiksektöründe değişim	61
4.1.2 Kazakistan’ın bağımsızlık döneminde lojistik sektörünün durumu.....	63
4.2 Kazakistan Lojistik Sektöründe Yenilikçi Projeler	71
4.2.1 Kazakistan'da lojistik merkezler.....	75
5. Kazakistan’da Lojistik Köy Kurulmasına İlişkin Görüşler	82

Üçüncü Bölüm

Kazakistan'da Lojistik Köy/Merkez/Üs Gereksinimi GörüşüneYönelik Lojistik Potansiyeli SWOT Analizi

1. Araştırmanın Amacı ve Araştırma Yöntemi	87
1.1 Araştırmanın amacı	87
1.2. Araştırmanın veri toplama ve analiz yöntemi.....	87
1.2.1. SWOT analizi	87
1.2.2. SWOT analizinde olası kombinasyonlar	88
2. Araştırmanın Bulguları ve Değerlendirme.....	89
2.1. Güçlü yanlar	94
2.2. Zayıf yanlar	95
2.3. Fırsatlar	96
2.4. Tehditler	97
2.5 SWOT Analiz Değerlendirmesi	98
Sonuç.....	101
Kaynakça	104

Tablolar Listesi

	Sayfa
Tablo 1. Lojistiğin Gelişimi	8
Tablo 2. Dünya İhracatında Ülkeler (milyar \$).....	21
Tablo 3. Dünya İthalatında Ülkeler (milyar \$).....	22
Tablo 4. LPI 2007, 2010, 2012 ve 2014 Genel Sıralaması (İlk 10 Ülke).....	39
Tablo 5. Kazakistan'ın Dış Ticaret Hacmi (milyar \$).....	56
Tablo 6. Dış Ticaretin (2014) Ürünler Bazında Dağılımı (%).....	57
Tablo 7. Kazakistan ve Diğer BDT Ülkelerinin LPI Endeksindeki Durumu	61

Şekiller Listesi

	Sayfa
Şekil 1. Lojistiğin 7 Doğrusu.....	5
Şekil 2. Lojistik Araçları	13
Şekil 3. Lojistik Köy Türleri	37
Şekil 4. Korgas-Doğu Kapısı Özel Ekonomik Bölgesi (AEA).....	73
Şekil 5. Korgas AEA'da Yapılanma Planı.....	83

Haritalar Listesi

	Sayfa
Harita 1. Türkiye'deki Lojistik Merkezler Haritası	51
Harita 2. Kazakistan Haritası.....	59
Harita 3. Kazakistan Demiryolu Hatları	65
Harita 4. Kazakistan Karayolları Haritası.....	66
Harita 5. Batı Avrupa-Batı Çin Karayolu	67
Harita 6. Kazakistan Hava Sahasının Kullanıldığı Uçuş Koridorları	68
Harita 7. Kazakistan'daki Doğalgaz ve Petrol Boru Hatları.....	71
Harita 8. Kazakistan'ın Ulaşım-Taşımacılık Ağları	71

Resimler Listesi

	Sayfa
Resim 1. Osaka Kansai (Japonya) Havaalanı	38
Resim 2. Singapur Limanı ve Distriparklar	41
Resim 3. Hong Kong Limanı.....	42
Resim 4. Dubai, Abu Dabi ve Bahreyn'deki Lojistik Üsler	42
Resim 5. Sogaris Lojistik Platformu	44
Resim 6. GVZ Bremen ve GVZ Hamburg	45
Resim 7. Verona Lojistik Merkezi ve Bologna Lojistik Köyü.....	46
Resim 8. Zal Cilsa Lojistik Köyü ve Zaragoza Lojistik Platformu.....	47
Resim 9. Rotterdam Limanı.....	47
Resim 10. Rickenbacker Küresel Lojistik Parkı ve Huntsville Limanı	49
Resim 11. Halifax Lojistik Parkı	49
Resim 12. Hasanbey ve Köseköy Lojistik Merkezleri	53
Resim 13. MOSBAR Lojistik Köyü.....	54
Resim 14. Korgas AEA	76
Resim 15. Aktau Limanı AEA.....	77
Resim 16. Dostık-Alaşankou Doğu Kapısı.....	79
Resim 17. DAMU-Almatı Endüstriyel Lojistik Merkezi.....	80
Resim 18. Çimkent ve Astana Lojistik Merkezleri	81

Kısaltmalar Listesi

AB	Avrupa Birliği
ABD	Amerika Birleşik Devletleri
AEA	Arnayı Ekonomikalık Aymak - Özel Ekonomi Bölgesi
a.g.e	adı geçen eser
AK	Atksionerlik Kogamı - Anonim Şirketi
AO	Aktsionerno Obschestva - Anonim Şirket
AYGM	Altyapı Yatırımları Genel Müdürlüğü
BAE	Birleşik Arap Emirlikleri
BDT	Bağımsız Devletler Topluluğu
CFR	Cost And Freight - Mal Bedeli ve Taşıma Ödenmiş
CIF	Cost, Insurence And Freight - Mal Bedeli, Sigorta ve Taşıma Ödenmiş
CIP	Carriage and Insurance Paid To.. - Sigorta dahil taşıma,'e ödenmiş
CPT	Carriage Paid To.. - Taşıma,..'e Kadar Ödenmiş (Navlun Ödenmiş)
CSCMP	Council of Supply Chain Management Professional - Profesyonel Tedarik Zinciri Yönetimi Konseyi
DAF	Delivered At Frontier - Sınırdaki Belirtilen Yerde Teslim
DAP	Delivery At Place - Yerde teslim
DAT	Delivered At Terminal - Terminalde teslim
DDP	Delivered Duty Paid - Vergileri Ödenmiş Teslim
DDU	Delivered Duty Unpaid - Vergileri Ödenmemiş Teslim
DEQ	Delivered Ex Quay - Belirtilen Varış Limanında Rıhtımda Teslim
DES	Deivered Ex Ship - Belirtilen Varış Limanında Gemide Teslim
DKK	Dış Kaynak Kullanımı
DTD	Demiryolu Taşımacılığı Derneği
DTÖ	Dünya Ticaret Örgütü
EPMM	Encyclopedia of Production and Manufacturing Management - İmalat ve Üretim Yönetimi Ansiklopedisi
EXW	Ex Work - Ticarî İşletmede Teslim
EVD	Elektronik Veri Değişimi
EVRAZES	Evraziyskoe Ekonomicheskoe Soobschestva - Avrasya Ekonomik Birliği

FAS	Free Alongside Ship - Gemi Doğrultusunda Teslim
FCA	Free Carrier - Belirlenen Yerde Taşımacıya Teslim
FOB	Free On Board - Gemi Bordasında Teslim
GCEL	The Global Coalition for Efficient Logistics – Küresel Verimli Lojistik Koalisyonu
GEGA	Global Ekolojik Group Almaty
GPRS	General Packet Radio Service - Paket Kuralına Dayalı Radyo Hizmeti
GSYİH	Gayri Safi Yurt İçi Hâsıla
GTB	Gümrük ve Ticaret Bakanlığı
GTİ	Gümrük ve Turizm İşletmeleri A.Ş.
GVZ	Güterverkehrszentrum
IATA	International Air Transport Association - Uluslararası Havayolu Taşıyıcıları Birliği
ICC	International Chamber of Commerce - Uluslararası Ticaret Odası
ICAO	International Civil Aviation Organization - Uluslararası Sivil Havacılık Örgütü
IMF	The International Monetary Fund - Uluslararası Para Fonu
INCOTERMS	International Commercial Terms - Uluslararası Ticari Terimler
JE	Jetisu Ensiklopediya - Yedisu Ansiklopedisi
KAAB	Kazakistan Azamattık Aviatsiya Baskarması - Kazakistan Sivil Havacılık Dairesi
KedenTransServis	Gümrük Taşımacılık Hizmeti
km	Kilometre
km²	Kilometrekare
KTJ	Kazakistan Temir Jolu - Kazakistan Demiryolları
MIT	Massachusetts Institute of Technolog - Massachusetts Teknoloji Enstitüsü
JIT	Just in Time - Tam Zamanında Üretim
LH	Logistics Handbook - Lojistik El Kitabı
LPI	Lojistik Performans İndeksi
NATO	North Atlantic Treaty Organization - Kuzey Atlantik Antlaşması Örgütü
	Outsource Dış Kaynak Kullanımı
RO-RO	Roll On Roll Off - Tekerlekli Araç Taşıyan Gemi

SEZ	Spetsialnaya Ekonomicheskaya Zona - Özel Ekonomi Bölgesi
SOLE	The International Society of Logistics - Uluslararası Lojistik Birliği
SSCB	Sovyet Sosyalist Cumhuriyetler Birliği
SWOT	Strength-Weaknesses-Opportunities-Threats - Güçlü-Zayıf-Forsat-Tehdit
TCDD	Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları
TDK	Türk Dil Kurumu
TEPAV	Türkiye Ekonomi Politikaları Araştırma Vakfı
TİM	Türkiye İhracatçılar Meclisi
TLO	Transporttık Logistikalık Ortalık - Taşımacılık Lojistik Merkezi
TOBB	Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği
TRACECA	Avrupa-Kafkasya-Asya Ulaştırma Koridoru
TZ	Tedarik Zinciri
TZY	Tedarik Zinciri Yönetimi
UCP	The Uniform Customs and Practice for Documentary Credits - Krediler için Yeknesak Teamüller ve Uygulamalar Broşürü
UKLDO	Ultrık Köliktik Logistikanı Damıtı Ortalığı - Ulusal Lojistiği Kalkındırma Merkezi
UND	Uluslararası Nakliyeciler Derneği
UNESCO	Birleşmiş Milletler Eğitim, Bilim ve Kültür Örgütü
UTİKAD	Uluslararası Taşımacılık ve Lojistik Hizmet Üretenleri Derneği
vb.	Ve Benzeri
vd.	Ve Diğerleri
ZLC	Zaragoza Logistics Center - Zaragoza Lojistik Merkezi
3PL	Third Party Logistics - Üçüncü Parti Lojistik
4PL	Fourty Party Logistics - Dördüncü Parti Lojistiği
5PL	Fifth Party Logistics - Beşinci Parti Lojistiği

Giriş

Günümüzde artık anlık yaşanan teknolojik gelişmeler bir yandan sadece bireyleri, toplumu, şirketleri değil ülkeleri de kendine teknolojiye bağımlı hale getirirken, diğer yandan da ihtiyaçlarını daha uygun şartlarda karşılamanın avantajlarını da sunmaktadır. Ticaretin tamamen küreselleştiği, şirketlerin acımasız rekabet arenasında kıyasıya var olma mücadelesi verdiği dünyada, gelişmelere hızlı bir şekilde ayak uydurma potansiyeline sahip olanlar, bu gelişmelerin sağladığı fırsatları da değerlendirme imkânına kavuşmaktadır.

Küreselleşmeye bağlı olarak ticari sınırların ortadan kalkması şirketlere bir yandan yeni pazarlara ulaşma yolu açarak yeni fırsatlar yaratırken, sahip olduğu pazarı kaybetme hatta şirketlerin yok olma riskini de beraberinde getirmektedir.

Yirminci yüzyılın başında kavram olarak dahi bilinmediğini ifade edebileceğimiz lojistik, 1950'lerden sonra kabul görmeye başlamış, sektöre dönüşmüş, nihayet ticaretin vahşi rekabet ortamında şirketlerin var olma mücadelesinde en önemli kurtarıcı unsur olarak kendini göstermiştir.

Tedarik zincirinde, üretici ile son alıcı arasında vazgeçilmez bir halkaya dönüşen lojistik sektörü de doğal olarak ekonominin diğer sektörlerinde olduğu gibi gelişmeleri yakından izlemekte ve alıcıya/ hizmet sunuma, rekabet ortamında daha mükemmeliyi arama yarışı içinde yer almaktadır.

Yakın zamanlara kadar sadece taşımacılık olarak değerlendirilen lojistik, günümüzde dünya ticaretinin odak noktaları haline dönüşmekte, üstlendiği birçok fonksiyonla küresel rekabette işletmelerin varlık/yokluk mücadelesinde asli unsur olarak ortaya çıkmaktadır. Bunun farkında olan ülkeler de hem ulusal ekonomiyi korumak hem de yerli şirketlerin varlıklarını sürdürebilmesine imkân sağlamak için lojistik sektörüne büyük önem vermiştir. Çok büyük maliyetli yatırımlar gerektiren lojistik sektörü altyapısının sadece özel sektör imkânlarıyla gerçekleştirilemeyeceği gerçeğinin farkına varan ülkelerin, değişik adlarla anılsa da lojistik köyler kurma çalışmaları, kamunun bu konuya verdiği önemi göstermektedir.

Lojistik kavramı ve gelişim süreci hakkında bilgi sunarak başlanan çalışmada dünyadaki lojistik merkezlere ilişkin örneklerin yanı sıra küresel olarak nitelendirilen ve

bu şekilde kabul gören lojistik merkezlerden de örnekler getirilmiştir. Asya ve Avrupa gibi iki kıtanın ortasında bulunan ve Afrika'yı da göz önünde bulundurduğumuzda üç kıtanın birleştiği noktada yer alan Türkiye'de lojistik sektörünün henüz küresel rekabette söz sahibi olduğunu söyleyemeyiz. Ancak, özellikle 2000'li yılların başlamasıyla kamunun bu konuya daha farklı yaklaştığı da gerçektir. Devletin bir anda, bir kısmı günümüzde faaliyete geçmiş olan, çok sayıda lojistik merkez kurma projelerini uygulamaya koyması bunun göstergesidir. Dolayısıyla lojistik merkezlerin ele alındığı çalışmanın ikinci bölümünde Türkiye'deki lojistik merkezler de ele alınmaktadır.

Lojistik sektörü, bu kapsamda lojistik merkez ve köylerin incelendiği çalışmamızın üçüncü bölümünde ise Kazakistan dış ticareti ve lojistik sektörü incelenmektedir.

Çalışmada da görüleceği üzere gerek kara, gerekse demir yolları açısından çok sayıda uluslararası transit koridorunu barındıran Kazakistan, Sovyetler Birliği döneminden kalan altyapılarla bu sektörü ayakta tutmaya çalışırken aynı zamanda bu altyapıyı yenileme ve geliştirme çabası içindedir. En büyük ihracat kalemini yüzde 83 gibi bir oranla petrol, petrol ürünleri ve doğalgazın oluşturduğu Kazakistan'da bu ürünlerin taşınması boru hatları ile yapılmaktadır. Ancak ülkede bu taşımacılık türü lojistik taşımacılık türleri arasında değerlendirilmemektedir. Çok geniş bir coğrafyaya sahip olması ancak nüfusu ve buna bağlı olarak yerleşim yoğunluğundaki ters orantı nedeniyle ülkedeki en önemli sorun ulaşım ağlarının yetersizliğidir. Bu nedenle uluslararası veya küresel anlamda lojistik merkez veya köyler kurulmasından önce bu kapsamdaki yapılanmalara başlanması gerçekçi olmamaktadır. Bu yüzden ülke yönetimi için öncelik; lojistiğin parçalarından biri olan taşımacılık sektörünün altyapısını yenilemek, geliştirmek ve yeni ulaşım ağları oluşturmaktır.

Ancak çalışmamıza konu ülkenin lojistik merkezler kurulması konusuna çok uzak olduğunu söylemek de yanlış olacaktır. Kazakistan'da gerek kamu gerekse özel sektör tarafından lojistik merkez kurma faaliyetleri yürütülmektedir. Ancak henüz en gelişmiş 3PL uygulamasının yapılabildiği ülkede, çok daha bütünleşik lojistik merkez ve köyler kurulması hem ekonomik hem de gerçekçi olmayacaktır.

Birinci Bölüm

Kavram olarak Lojistik ve Uluslararası lojistik

1. Lojistik

Günümüzde dünyayı kuşatan küreselleşme, işletmelerin de yol haritalarını gözden geçirmelerine, yeni stratejiler belirlemelerine, sadece ulusal pazardaki rakipleri karşısında değil, büyüklü küçüklü, dünyayı bir örümcek ağı gibi saran uluslararası şirketler karşısında da varlıklarını sürdürme mücadelesine girmelerine yol açmaktadır.

Piyasada rekabet edebilmek için üretim maliyetlerini düşürme arayışındaki işletmeler, temel girdi maliyetlerinde sağlayamadıkları uygun fiyat arayışını, ya ucuz işgücü, ucuz enerji, vergi kolaylıkları gibi bu maliyetlerin daha düşük olduğu coğrafyalara kayarak, ya da üretim dışı maliyetlerde oynamalarla çözüm aramaktadır. Üretim dışı maliyetlerde oynamalarda işletmeler için öncelikli destek ise lojistik hizmetlerdir. İşletmeler için dış kaynak kullanımı olarak ifade edilen lojistik hizmet; pazar payı ve karın artırılabilmesi ve korunmasının en önemli ayağı, düşük maliyetle girdi temini ve ürün veya hizmetlerin rekabet edebilir fiyatlarla, zamanında piyasaya sunulmasını sağlayan faaliyetlerdir.

1.1. Lojistik Nedir?

İş dünyasına 1900'lerin ilk yıllarında adım atan ve zaman içinde sürekli gelişen lojistik, günümüzde dahi tanımı noktasında kesin bir mutabakata varılmamış bir kavram olarak karşımıza çıkmaktadır.

Lojistik kavramı ilk olarak, eski Yunancada “logisticos” ardından da Latince “logisticus” olarak karşımıza çıkıyor. Her iki dilde de “hesaplama” ya da “matematiksel mantık” anlamını taşımaktadır (Demir, 2008:1).

Lojistik, iş dünyasının konuya uzak olduğu dönemlerde, daha doğru bir ifadeyle öneminin henüz iş dünyası tarafından kavranmadığı yıllarda, farklı kavramlarla anılsa da silahlı kuvvetlerin, özellikle 1700'lerden itibaren ana unsurlarından birini oluşturuyordu. Gerek Osmanlı tarihine gerekse dünya tarihine baktığımızda, kaybedilen savaşların asıl nedeninin lojistik destekteki eksiklik olduğunu görürüz. NATO Lojistik

El Kitabı'nda bu kavram, “Başta askeri operasyonlar olmak üzere birliklerle ilgili tasarım ve geliştirme, satın alma, depolama, hareket, dağıtım, bakım, tahliye ve malzeme bertaraf edilmesi, ulaşım, yapım, işletme, eğitim, tıbbi ve sağlık hizmeti sağlama planlama bilimi” olarak yer alıyor (Logistics Handbook, 2012:20).

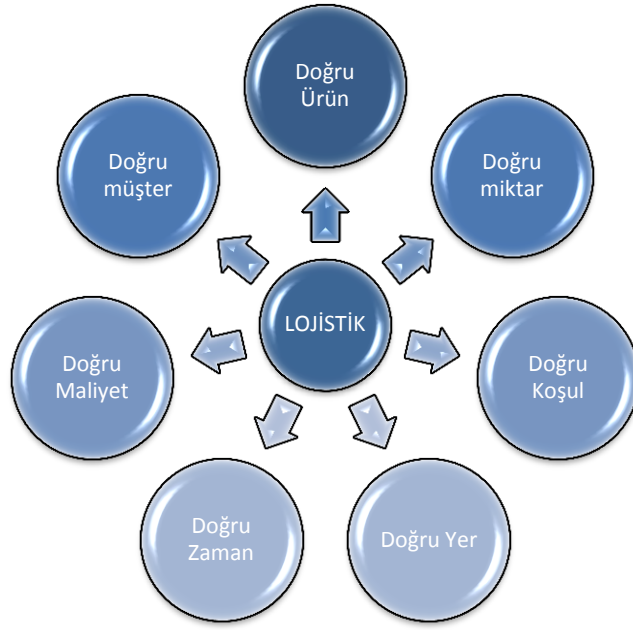
Güncel Türkçe Sözlükte lojistik; askeri alanda “geri hizmet ve geri hizmetle ilgili” olarak ifade edilirken, felsefe bilimindeki kavramında da “mantık”tan “modern mantık”a geçiyor. Sözlükte bu maddenin konumuz ile ilgili kısmı ise “Kişilerin ihtiyaçlarını karşılamak üzere her türlü ürünün, hizmetin ve bilgi akışının çıkış noktasından varış noktasına kadar taşınmasının etkili ve verimli bir biçimde planlanması ve uygulanması” şeklinde açıklanıyor.¹

Bugün dünyanın farklı coğrafyalarında 100'ün üzerinde şubeyle faaliyetlerini sürdüren Uluslararası Lojistik Birliği (The International Society of Logistics – SOLE) lojistik için, “tasarım, tedarik ve kaynakların sürdürülmesine ilişkin ihtiyaç duyulan amaç, plan ve operasyonların desteklenmesi, mühendislik ve teknik faaliyetlerin yönetim bilimi ve sanatı”² tanımını kullanmaktadır.

İmalat ve Üretim Yönetimi Ansiklopedisinde (Encyclopedia of Production and Manufacturing Management/EPMM) lojistik; “Seven Rights: Yedi Doğru” (Şekil 1) olarak tanımlanmakta ve “doğru ürünün, doğru miktarda, doğru şartlarda, doğru yerde, doğru zamanda, doğru maliyetle, doğru müşteri için kullanılabilirliğini sağlamak” şeklinde açıklanmaktadır (EPMM, 2000:684).

¹ http://tdk.gov.tr/index.php?option=com_gts&arama=gts&guid=TDK.GTS.571a7a4f05f1a2.54088402
(Erişim tarihi: 01.02.2016)

² <http://www.sole.org/info.asp> (Erişim tarihi: 01.02.2016)



Şekil 1. Lojistiğin 7 Doğrusu

Kaynak: International Supply Chain Management And Logistics'den uyarlanmıştır.
<http://slideplayer.com/slide/6088224/> (Erişim tarihi: 25.03.2016)

1.2. Lojistiğin Amacı

Tedarikçiler, işletme ve müşteriler zincirinin her bir halkasında rol alan ve zincirin dayanıklılığında büyük önem taşıyan lojistik, günümüzde sadece işletme ve pazar arasında gerçekleşen faaliyetler bütünü olarak görülmemelidir. Küreselleşmenin getirdiği gelişmeleri yakından takip eden sektör, bu gelişmelere ayak uydurarak kendini yenileme ve geliştirmeyi sürdürmektedir.

Lojistiğin bir bilim olarak kabul edilmesini sağlayan ve bu bilimin babası olarak kabul edilen Donald Bowersox, lojistiğin amacını kısaca “sanayi ortalamasının altında bir toplam maliyetle üstün hizmet sunmak” olarak ifade edilmektedir (Bowersox ve Closs, 1996:8).

İşletmelere, belirledikleri üretim ve pazarlama desteği düzeyine en düşük maliyet ve en etkin bir şekilde ulaşmalarını sağlamada ön plana çıkan lojistiğin amaçları şöyle sıralanmaktadır.

1. Hızlı cevap/teslimat yani nakliye sürelerinin kısalması; nakliye süresinin

minimum düzeyde olması için uygun ulaşım yolunu seçmek.

2. En az stok; maliyetleri en aza indirebilmek için sıfır stok ile çalışmak bunun için de just in time (JIT) gibi faaliyetlerin ihtiyaç duyulduğu ya da talep edildiği anda gerçekleştirilmesi temeline dayanan stok kontrol sistemlerinin belirlenmesi gerekmektedir.

3. En az maliyet; lojistikte temel amaç asgari maliyetle kaliteli hizmet anlayışı sürdürmek olduğu için maliyet kalemlerinin gözden geçirilmesi gerekmektedir.

4. Verimlilik; maliyetleri en aza indirebilmek için maksimum verimliliğin sağlanması.

5. Kalite (hasarsızlık, performans); müşteri memnuniyetinden ödün vermemek ve rekabette ayakta kalabilmek için kaliteli hizmet anlayışı.

6. İzlenebilirlik (yük ve araç takibi); yüklerin ve araçların 7 gün 24 saat hem lojistik firması hem de müşterinin takip edebilmesi için yüksek hızlı paket veri iletişimini sağlayan teknoloji olarak tanımlanan GPRS (General Packet Radio Service / Paket Kuralına Dayalı Radyo Hizmeti) gibi sistemlerin kullanılması.

7. Sürdürülebilirlik (yedek parça, ambalaj malzemesi ve hurda geri toplam, çevresel duyarlılık...) şeklinde sıralanabilir (Uçar, 2007:5-6).

1.3. Lojistiğin Tarihsel Gelişimi

İşletmeler, özellikle de üretim yapan işletmeler maliyetlerini azaltma ve müşteri memnuniyetini sağlamak, pazarda rekabet üstünlüğünü elde etmek için faaliyet alanları dışında kalan faaliyetleri başka firmalara yaptırmakta, esas alanı olan üretime daha fazla ağırlık vermektedir. Bu tercih de verimli bir lojistik hizmet isteği, lojistik yönetimini beraberinde getirmiştir.

“Profesyonel Tedarik Zinciri Yönetimi Konseyi (CSCMP)” lojistik yönetimi kavramını “Tüketicinin ihtiyacını karşılamak üzere ürün ve/veya malzemenin, süreç içerisindeki stokların, ürünün veya ilgili bilginin çıkış noktasından son tüketim noktasına kadar etkin ve verimli bir biçimde varabilmesi için planlama, uygulama ve kontrol süreçlerini içeren faaliyetler bütünüdür” şeklinde tanımlamaktadır (Gümüş, 2009:108).

Lojistik yöneticilerinin öncelikli hedefleri; işletmelerine gelen, dışarıya giden ya

da işletmelerin içerisindeki malzemelerin hareketini olabildiğince verimli yapmak ve tüm tedarik zincirine verimli bir akış sağlamaktır. Yöneticiler genelde bu hedeflerden birincisi ile tedarik zincirinde doğrudan ilgili oldukları bölümlere yoğunlaşarak ilgilenmektedirler. Eğer her bir organizasyon kendi lojistik işlemleri ile tam olarak ilgilenirse, malzeme tüm tedarik zincirinde verimli bir şekilde hareket edecek bu da ikinci hedefin başarılmasını sağlayacaktır. (Waters, 2001:17)

Lojistiğin, “sanayi devriminin gerçekleşmesine ve küreselleşmenin gündemi işgal etmesine kadar sadece askeri alanda sınırlı kaldığı, sanayi devriminin, lojistiğin evriminde bir dönüm noktası olduğu” ifade edilmektedir (Dostsever, 2007:3). Ancak bu görüşün aksine sadece bölgesel değil, uluslar arası ticaret ve taşımacılığın, sanayi devriminden çok daha önce yoğun bir şekilde yapıldığını görüyoruz. Uzakdoğu (Çin) ve Güney Asya'dan (Hindistan) Avrupa'ya uzanan İpek Yolu ve Baharat Yolu'nu planlı lojistik faaliyetlerin öncüsü olarak değerlendirebiliriz. İpek Yolu sadece taşımacılığın değil, aynı zamanda doğudan batıya ve batıdan doğuya bilgelerin, orduların, fikirlerin, dinlerin ve kültürlerin de yolu olmuştur.

Çin'den başlayarak Orta Asya, İran ve Anadolu üzerinden Batıya uzanan İpek Yolu, günümüzde de yeniden güncelleşmiş olup, tarihi güzergâhında birtakım değişiklikler olsa da, lojistik kullanım açısından çeşitli projeler üretilmekte, sektörel bazda uluslar arası şirketler de bu projeleri yakından takip etmektedir.

Ticaret ve taşımacılık, depolama, stoklama, ambalajlama/paketleme gibi faaliyetlerin gerçekleştiği bu dönemde de, üretici veya tüccarın, günümüzde lojistik sektörünün verdiği hizmetin sunduğu imkânlardan yararlandığını söyleyebiliriz.

Tarihi süreç içinde lojistiğin gelişimini Tablo 1'de yer verildiği gibi “ilkel lojistik”, “askeri lojistik”, “ticari lojistik” ve “modern lojistik” olmak üzere dört dönem halinde ele alabiliriz.

1. Dönem (ilkel lojistik): İlk lojistik faaliyetlerin başladığı dönemdir. Planlamanın olmadığı bu dönem üretim önceliklidir. İlkel lojistik dönemi olarak adlandırılan bu dönemde depolama, dağıtım gibi operasyonel faaliyetlerde kontrol söz konusu değildir.

Tablo 1. Lojistiğin Gelişimi

1. Dönem	2. Dönem	3. Dönem	4. Dönem
İlkel lojistik	Askeri lojistik	Ticari lojistik	Modern lojistik
<ul style="list-style-type: none">• Planlama yok• Üretim ön planda• Depolama, dağıtım gibi operasyonel faaliyetlerde kontrol sağlanmıyor• İlk lojistik faaliyetlerin başladığı dönem	<ul style="list-style-type: none">• Askeri malzemelerin temini, tedariki, depolanması, ulaştırılması, dağıtılması, bakımı, onarımı, tahliyesi gibi faaliyetleri içeren işlemlerin tümünü kapsamaktadır.	<ul style="list-style-type: none">• Ekonomik ve teknolojik ihtiyaçların değişmesi sonucu lojistiğe materyal yönetimi ve fiziksel dağıtım bağlantıları da eklenmiştir.	<ul style="list-style-type: none">• Yönetimsel lojistik<ul style="list-style-type: none">• Tedarik lojistiği• Lojistik yönetimi• Operasyonel lojistik<ul style="list-style-type: none">• Materyal yönetimi• Üretim-operasyon yönetimi• Dağıtım yönetimi

Kaynak: (<http://slideplayer.biz.tr/slide/2941955/>). (Erişim tarihi: 05.02.2016)

2. Dönem (askeri lojistik): Savaşların kaybedilmesinde asıl nedenin, askeri literatürde geri hizmet olarak ifade edilen faaliyetlerin yeterli olmamasının görülmesi üzerine ordularda, günümüzde lojistik olarak tanımlanan bu alan üzerinde yoğunlaşma gerçekleşmiştir. Askeri malzeme temini, tedariki, depolanması, ulaştırılması, dağıtılması, bakımı, tamiri ve tahliyesi gibi işlemlerin tümünü kapsar.

3. Dönem (ticari lojistik): Ekonomik ve teknolojik ihtiyaçların değişmesi sonucu lojistiğe malzeme yönetimi ve fiziksel dağıtım bağlarının da eklendiği dönemdir.

4. Dönem (modern lojistik): Lojistikte, yönetimsel ve operasyonel olmak üzere iki farklı alanda uzmanlaşmanın yaşandığı dönemdir. Yönetimsel lojistik; tedarik lojistiği ve yönetim lojistiğini, operasyonel lojistik de malzeme yönetimi, üretim-operasyon yönetimi ve dağıtım yönetimini kapsar.

1.4. Lojistiğin Gelişimi ve Hızlandıran Faktörler

Sektörel anlamda lojistiğin gelişimi konusunda farklı görüşler olmakla birlikte, görüşlerdeki ortak nokta, gelişim sürecinin sanayi devrimine dayandırılmasıdır. Sanayi devrimi sonrası, ABD’de kitlesel üretim sonucu ortaya çıkan yüksek mal kapasitesi, dağıtım işlevinin önüne geçmiş, bu da lojistik faaliyetlere ilişkin ihtiyaçları gündeme getirmiştir. 1950’lerden itibaren hızla değişen ihtiyaçlar, 1950-1965 arasında lojistik

kavramını netleştirmeye başlamıştır. 1958'de yaşanan ekonomik durgunluğun getirdiği kar paylarında düşme, iş çevrelerinin daha etkin bir maliyet kontrol sistemi araştırmaları için ortam hazırlamıştır. Birçok firma, lojistik ve fiziksel dağıtım faaliyetlerinde hem dikkatli bir çalışma hem de koordinasyon ihtiyacını hissetmeye başlamıştır (Dostsever, a.g.e.3).

1940'lı yıllarda lojistik fikri işletmeciliğe yerleşmeye başlamasına rağmen bu alanda 1950'li yıllarda gelişme görülmemiş, pazarlama yaklaşımının ortaya çıkması, lojistiğin maliyetler üzerindeki olumlu etkilerinin anlaşılması ve teknolojik/ekonomik gelişmelerin etkisiyle 1960 yıllarında işletmecilikte tartışılmaya başlamıştır. Bowersox, yazdığı makalelerle lojistiğin, bilim dünyasına adım atmasına vesile olurken, bu faaliyetler bütününe sektör olarak tanımlamıştır.

1960'ların başına kadar sadece depolama ve taşıma olarak algılanan lojistik işlemler, söz konusu geçen süreçte üretim, pazarlama ve satış işlevlerinden daha az öneme sahip mal ve değerlere ait döküm, depolama, taşıma gibi işlevler olarak görülmüştür (Ross, 2000:78).

1960'lı yıllardan itibaren lojistiğin gelişimi üç aşamada toplanabilir;

1. Parçalanma Dönemi:

Lojistik ile ilgili ilk bilimsel araştırmaların yapıldığı (Bowersox), lojistik fikrinin yerleştiği ve itibar kazandığı, 1960'lardan 1980'lere kadar devam eden bu süreç, "Parçalanma Dönemi" olarak adlandırılır (Koban ve Keser, 2007:35). Lojistiğin sadece taşıma ve depolama olarak düşünüldüğü bu dönemde faaliyetlerin henüz merkezileşmemiş olduğunu, ancak işletmelerin lojistiğe olan ilgisinin arttığını görürüz.

2. Bütünleşme Dönemi:

Lojistik faaliyetlerin "Madde ve Malzeme Yönetimi" ve "Fiziksel Dağıtım" kavramları altında toplandığı bu dönem 1980'lerin başından 2000'lere kadar devam eder. "Bütünleşme Dönemi" veya "Entegre Lojistik Dönemi" olarak adlandırılan bu dönemde lojistiğin artık ciddi anlamda profesyonelleştiğini görmekteyiz.

3. Toplam Bütünleşme (Entegrasyon) Dönemi:

İki binli yıllardan başlayan ve halen devam etmekte olan süreç, "Toplam Bütünleşme (Entegrasyon) Dönemi" olarak adlandırılıyor. Artık lojistik kavramı küreselleşme, tedarik zinciri yönetimi ve kaynak yönetimi gibi kavramlar ile birlikte anılır olmuştur. Lojistik, malların, kişilerin ve bilginin akışının en verimli kullanımı

olarak kabul görmüş ve dış kaynaklama (outsourcing), değer zinciri, dağıtım planlaması vb. kavramların tartışılmasında etkili olmuştur (Koban ve Keser, a.g.e.36).

İş dünyasında lojistik yönetiminin öneminin artması ve bir sektör haline dönüşmesinde rol oynayan faktörleri küreselleşme, yeni ekonomi anlayışı, değişen piyasa koşulları ve talep anlayışı, teknolojik gelişmeler ve farklılaşan rekabet olgusu başlıkları altında toplayabiliriz.³ Bu faktörler daha kapsamlı ele alındığında şöyle bir sıralama yapmak mümkündür: (Demir vd. 2013:5)

- Pazarların küreselleşmesi ile üretim noktası-pazar arasında gerçekleşecek depolama ve malzeme akışlarının artması,
- Üretim ve tedarik süreçlerinin küreselleşmesi ile artan malzeme akışı ve depolama ihtiyaçları,
- Zorlaşan rekabet koşulları altında diğer süreçlerde maliyet avantajı sağlamanın zorlaşması; maliyet avantajı sağlamak için lojistik süreçlerin verimliliğinin artırılması ihtiyacı,
- Dış kaynak kullanımının artması ile süreçler arasında gerek duyulan malzeme, hizmet, bilgi akışının hızlı ve doğru bir şekilde yapılmasına ihtiyaç duyulması,
- Değişen müşteri beklentilerinin öneminin artması, müşteri beklentilerinin tespit edilebilmesi ile ürün çevrim sürelerinin azalması, daha hızlı malzeme, hizmet ve bilgi akışlarına ihtiyaç duyulması. Her bir müşteri beklentisinin karşılanması pazarlama anlayışı, ürün hattında çok büyük bir genişlemeye yol açmış ve ürün bazında envanter kontrolü yapma gerekliliği iyi bir lojistik yönetimini gerektirmiştir (Armstrong ve Kotler. 2001:452-453),
- Tedarik zinciri bileşenlerinin farklı coğrafi bölgelerde olması nedeniyle artan malzeme, hizmet, bilgi akışı ihtiyaçları,
- Müşteri memnuniyetini sağlamak ve güvenceye almak için ihtiyaç duyulan (hızlı kargo, sipariş takibi, memnun olunmayan-iade ürünü adresten iade alma gibi) yeni nesil hizmetler,
- Ulaştırma maliyetlerinin çok hızlı yükselmesi ile lojistik işletmenin en önemli maliyet kalemlerinden biri olmuştur ve yönetimler bu maliyetlerin daha iyi kontrol edilmesi ile sadece şirket için değil müşteri için önemli bir maliyet tasarrufu sağlayabileceklerinin farkına varmışlardır,

³ <https://prezi.com/ur2mnhvv-i1x/untitled-prezi/> (Erişim tarihi: 03.02.2016)

- İşletmeler; paketleme, geri dönüşüm kanallarının geliştirilmesi gibi lojistikle ilgili pek çok kavramla karşı karşıya kalmışlardır,
- Uluslararası üretim veya satış yapan firmaların artması ve ölçeklerin büyümesi, lojistik fonksiyonunun önem kazanmasında etki eden bir diğer faktördür.

Özetle; tarihte eski çağlara kadar uzanan lojistik, işletmeler açısından 20'nci yüzyılın ortalarında önemsenmeye başlamıştır. 1929'da başlayan Büyük Ekonomik Bunalım, ABD'de borsanın çöküşüne bağlanmakla birlikte 1930'ların sonunda küresel anlamda etkisini göstermiştir. Amerika ve Avrupa merkezli kriz, başta sanayileşmiş ülkeler olmak üzere dünyanın diğer ülkelerinde yıkıcı sonuçlara yol açmıştır. 1929 krizinin ardından, birçok ülkede 1950'li yıllarda yaşanan krizler de işletmeleri, maliyetlerini denetim altına almaları ve hatta azaltma yollarına gitmeye zorlamıştır.

Arada yaşanan İkinci Dünya Savaşında askeri alanda başarıyla gerçekleştirilen lojistik faaliyetler, bu alanın sivil hayatta da kullanımına yol açmıştır.

19. yüzyıl sonlarından 1960'lı yılların başına kadar lojistik işlemler, işletmeler için bir rekabet ortamı olarak düşünülmemiş, temel fiziksel dağıtım işlevleri olarak görülmüştür. Lojistik, 1970-1980 yılları arasında, 1973 Arap-İsrail Savaşlarından ciddi şekilde etkilenmiştir. Dünyanın petrol krizini yaşadığı bu dönemde petrol fiyatlarındaki artış, taşımacılık maliyetlerini doğrudan yükseltmiştir.

1980-1990 arası dönemde uluslar arası ticarete kendini gösteren rekabet ve bu rekabette görülen aşırı büyüme, lojistik sektörünü de yakından etkilemiş, "Bütünleşik Lojistik" kavramı da bu dönemde oluşmaya başlamıştır. 1990'lı yıllardan günümüze gelindiğinde, lojistiğin teknolojik gelişmelerle yakından ilişkili olduğu görülmektedir.

2. Uluslararası Lojistik

Teknolojik gelişmeler ve ekonomik hareketliliğin çok hızlı olduğu günümüzde lojistik ulusallıktan çıkmış, uluslararası bir nitelik kazanmıştır. Maliyetlerin önemli bir kısmının lojistikten kaynaklanması, işletmeleri, kendi lojistik süreçlerinin kontrolü ve işleyişi için gereken iç dinamiklerini kullanmaya, pazarda rekabet için stratejilerini ülke, bölge ve küresel ölçüde ele alıp, avantaja sahip olmaya yönlendirmektedir.

Sadece küreselleşmede değil, ulusal kalkınma ve bölgesel entegrasyonda da aktif

bir rol üstlenen uluslararası lojistiği, “uluslararası ticarete konu mal ve hizmet akışının yanında bilgi akışının da sağlıklı bir şekilde organizasyonunu sağlayan faaliyetler bütünü” (Çancı ve Erdal, 2003:35) şeklinde açıklayabiliriz.

Küresel operasyonlar, lojistiği karmaşık bir hale sokarken maliyetleri de arttırmaktadır. Karmaşıklığa neden olan faktör; küresel operasyonların belirsizliği arttırırken kontrol yeteneğini de azaltmasıdır. Belirsizlik; uzaklık daha fazla ulaşım zamanı ve azalan pazar bilgisinden kaynaklanmaktadır. Kontrol problemi ise; araçların yoğun kullanımı ile birlikte hükümet müdahaleleri, müşterilerin beklentileri ve ticaret kısıtlamalarından kaynaklanmaktadır. (Dostsever, a.g.e.30)

2.1. Uluslararası Lojistik Araçları

Uluslararası lojistikte taşımacılık, yoğun olarak uzak mesafeler arasında gerçekleştirilir. Mesafelerin çok daha fazla olması ve coğrafi farklılıkların ortaya çıkardığı bir takım doğal zorluklar nedeniyle, yerel ve bölgesel lojistiğe kıyasla uluslararası lojistikte ulaştırma hizmeti çok daha önemli bir yer tutar. Bu da ulaşım modları seçimini önemli kılar. Yöneticiler ulaşım modlarından en verimli şekilde yararlanabilmek için farklı ulaşım modlarının belirli özelliklerini bilmeli ve taşıyacağı ürünü ve lojistik maliyetleri göz önüne alarak kararını vermelidir.

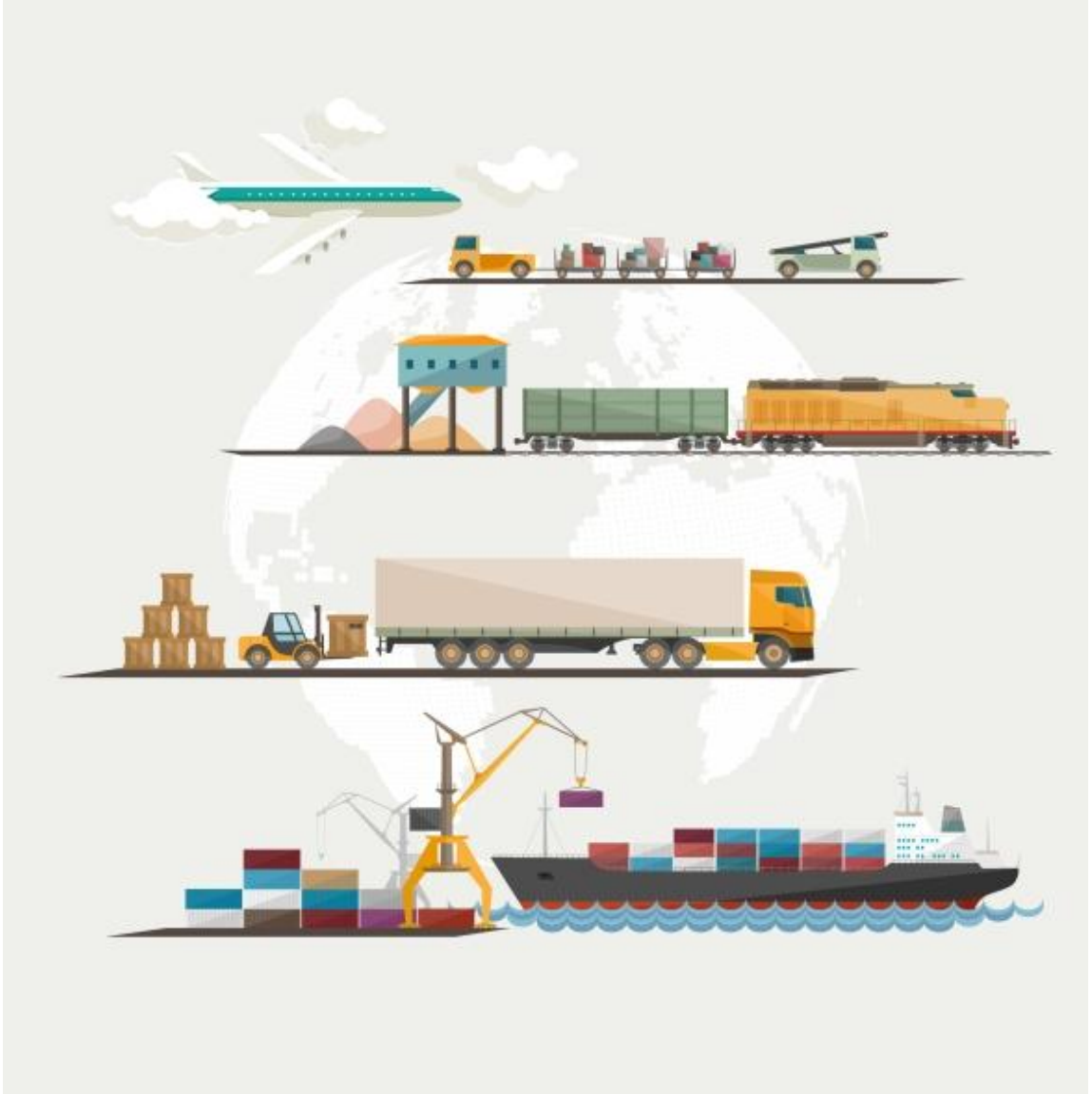
“Müşteri ihtiyaçlarının karşılanması amacıyla malların ihtiyaç duyulan bölge ve merkezlere zamanında ulaştırılması” olarak tanımlanan taşımacılık (Çancı ve Erdal, a.g.e.24), karayolu, demiryolu, denizyolu ve hava yolunu kapsar. Ayrıca ağırlıklı olarak doğalgaz ve petrol taşınmasında kullanılan boru hatları da bu kapsamda yer almaktadır.

Yerel, bölgesel ve ulusal taşımacılıkta aynı mevzuat kapsamında faaliyet gösteren lojistik sektörü için bu durum, faaliyet gösterdiği sınırı aşacağı anda değişmektedir. Üretici işletmelerin ürün veya hizmetlerini, ikinci veya üçüncü bir ülkeye ulaştırma görevini üstlenen lojistik şirketi, taşıma zinciri aşamasında öncelikle gümrük ve diğer mevzuatlar olmak üzere çeşitli uygulamalar ile karşı karşıya kalacaktır.⁴ Lojistik şirketin, dış kaynak kullanan işletmeler ile yaptığı sözleşmeye göre teslimatı son kullanıcıya kadar ulaştırmayı üstlenebileceğini de dikkate aldığımızda, mevzuatlar ve uygulamalardaki farklılıkların daha da artacağını söyleyebiliriz.

⁴ <http://www.utikad.org.tr/pdf/Lojistikuskavrami.pdf> (Erişim tarihi: 03.02.2016)

Lojistik yöneticileri, ürün veya hizmetin alıcıya ulaşmasında bu kanallardan bir veya birkaçını kullanmak durumundadır (Şekil 2). Kullanım türüne göre bunlar tek modlu, modlar arası, çoklu ve kombine taşımacılık olarak sınıflandırılır.

Uluslararası lojistik araçları kullanım türüne göre yük ve yolcu taşımacılığı araçları olmak üzere ikiye ayrılmaktadır. Yolcu taşımacılığında tek modlu taşımacılık gerçekleştirilmektedir. Denizyolu ve karayolu taşımacılığında tek araç kullanımı söz konusu iken, havayolu taşımacılığında özellikle uluslararası uçuşlarda birden fazla araç kullanılabilir.



Şekil 2. Lojistik Araçları

Kaynak: Kaynak: <http://gorselarsiv.anadolu.edu.tr/Photo/Image/69851> (Erişim Tarihi 28.04.2016)

2.1.1. Karayolu Lojistik Araçları

Ürünün çıkış noktasından varış noktasına aktarmasız, zamanında ve güvenilir bir biçimde ulaştırılmasını sağlar. Araç kontrolünün daha kolay olması sebebiyle taleplere daha iyi cevap verir. Yoğun olarak kamyon ve çekicilerin kullanıldığı karayolu taşımacılığında, petrol, gaz ve diğer kimyasal maddelerin taşımacılığı ise dev tankerlerle yapılır.

Karayolu taşımacılığı; yolcu, kargo ve kurye taşımacılığı olarak da sınıflandırılabilir. Bununla birlikte şehir içi, şehirlerarası ve uluslararası olarak da sınıflandırılabilir (Karacan ve Kaya, 2011:19).

2.1.2. Demiryolu Lojistik Araçları

Hizmetleri, demiryolları üzerindeki merkezlerin sayısına bağlı olan bu taşımacılık türü, ağır ve hacimli yükler için kullanılır ve çok yüksek maliyet gerektirmemektedir.

Orman ve tarım ürünleri, kömür, demir, bakır gibi çeşitli madenler, boru hatlarının bulunmadığı ülkelerde petrol ve doğalgaz ile kimyasal madde taşımacılığında demiryolları kullanılmaktadır.

Uzun mesafeli taşımalarda maliyet açısından önemli avantaj sağlayan demiryolu taşımacılığı (Çancı ve Erdal, a.g.e.27), kombine taşımacılık için de uygun bir taşımacılık türüdür (Baki, 2004:49).

2.1.3. Havayolu Lojistik Araçları

Ağırlıklı olarak yolcu taşımacılığında kullanılan havayolu taşımacılığı, maliyet en yüksek olmasına rağmen işletmelerce, alıcıya hızlı teslim edilmesi gereken ürünler ile değerli ürünlerin taşınmasında yararlanılmaktadır (Baki, a.g.e.51).

Yüksek maliyet nedeniyle havayolu taşımacılığında karayolu, demiryolu ve denizyolu taşımacılığına göre daha az mal taşınır. Havayolu taşımacılığıyla yükleme ve boşaltmalar sık aralıklarla yapılabilir. Güvenilir bir taşımacılık türü (Çancı ve Erdal, a.g.e.26) olmakla birlikte, yüksek yakıt tüketimi ve yüksek işletme maliyetleri sebebiyle birim ağırlık başına taşımacılığın en yüksek maliyetlerle yapıldığı taşımacılık türüdür

(Ergün, 1985:53).

2.1.4. Denizyolu Lojistik Araçları

Taşımacılıkta önemli bir yere sahip olan denizyolu taşımacılığı, en yavaş taşıma yöntemi olmasına rağmen, büyük hacimli malların taşınmasında son derece uygundur (Karacan ve Kaya, a.g.e.24). Büyük hacimli malların taşınmasında vazgeçilmez bir taşımacılık türü olmasının yanında, diğer taşımacılık türlerine göre daha ekonomiktir. Bu da diğerlerine göre en çok tercih edilen taşımacılık türü olmasını sağlamaktadır.

Denizyolu taşımacılığında ağırlıklı olarak yük taşımacılığı gerçekleştirilir. Petrol, gaz ve her türlü kimyasal madde için dev tankerler kullanılırken, diğer mal ve ürünler için kuru yük gemileri kullanılmaktadır. Yolcu taşımacılığı ise çok kısa mesafeli noktalar ile turistik amaçlı turlar için geçerlidir, dolayısıyla yolcu taşımacılığında etkin değildir.

2.1.5. Uluslararası Boru Hattı Lojistiği

Boru hattı taşımacılığı ham petrol, petrol ürünleri, doğalgaz, su ve diğer kimyasal maddeler olmak üzere sıvı ve gaz ürünlerinin taşınmasında kullanılır.

Hava ve trafik sorunlarından etkilenmediği için büyük miktarların taşınmasına uygundur. Bütün taşımacılık türleri içerisinde en yüksek sabit ve en düşük değişken maliyetler boru hattı taşımacılığındadır (Baki, a.g.e.54). Bu sistem hem kısa hem de uzak mesafeler için kullanılabilir. Yüksek kapasite imkânı sağlar. Hızı ve esneklik derecesi düşüktür ama güvenilirliği yüksektir (Çancı ve Erdal, a.g.e.27).

2.2. Uluslararası Lojistikte Teslim Şekilleri

Uluslararası ticaret yapan bütün firmalar için ürünlerinin taşınması, teslimi, sorumlulukları çok önemlidir. Ticarete konu ülkelerdeki farklı mevzuatlar karmaşaya, bu da zaman ve para kaybının yanında hukuki sorular yaşanmasına yol açar.

Bu tür sorunlarla karşılaşılmasını amacıyla Uluslar arası Ticaret Odası (International Chamber of Commerce-ICC) tarafından dış ticarete ürün teslim şekillerine dair bir dizi terim tanımlanmış ve ilan edilmiştir. Bu terimler uluslar arası

ticaret terimleri, INCOTERMS (International Commercial Terms) adıyla bilinir. Bunları aşağıdaki gibi sıralayabiliriz.

Ticarî işletmede teslim (EXW: Ex Work). Satıcı malları işletmesinde daha önce belirlenen tarihte alıcının emrine hazır tutarak alıcıya bildirir. Alıcı, malları işletmeden teslim alarak ihracı için gerekli belgeleri hazırlar, gümrük işlemlerini tamamlayarak malları kendi ülkesine ithal eder. Malların işletmede teslim edilmesinden itibaren malla ilgili bütün masraf ve risk ile diğer yükümlülükler alıcı tarafından karşılanır. Satıcının işyeri veya depo, fabrika vb. bir yer, ürünün teslim noktasıdır.

Belirlenen yerde taşımacıya teslim (FCA: Free Carrier). Bu teslim şeklinde satıcı malları gümrük işlemlerini tamamlayarak, belirlenen tarih ve yerde ilk taşıyıcının gözetimine devrettiği anda teslimatı tamamlamış olur. Bu andan itibaren malla ilgili tüm masraf ve riskler alıcıya geçer. Navlun ücreti de diğer tüm giderler gibi alıcı tarafından ödenir. Anlaşmayla belirlenen bir yer, ürünün teslim noktasıdır.

Gemi doğrultusunda teslim (FAS: Free Alongside Ship). Bu teslim şeklinde satıcı malları geminin yanına kadar getirmekle sorumludur. Mallar rıhtımda ise yükleme yerine getirerek, gemi açıkta demirli ise mavnalarla geminin yanına kadar götürülerek teslim edilir. Tesliminden itibaren malların kaybolması veya hasar görmesi gibi rizikolar alıcıya aittir. Bu andan itibaren malla ilgili bütün masraflar ve navlun alıcı tarafından karşılanır. Bu teslim şeklinde, ihracat gümrük işlemleri satıcı tarafından, ithalat ve gümrük işlemleri ise alıcı tarafından yapılır.

Gemi bordasında teslim (FOB: Free On Board). Bu teslim şeklinde satıcı malları belirlenen tarih ve yerde, alıcı tarafından temin edilen gemiye yüklemeyi gerçekleştirir. Mallar geminin güvertesine geçtikten sonra meydana gelebilecek her türlü hasar, kayıp ve masraflar alıcının sorumluluğundadır. Satıcı ihracat için gerekli tüm belgeleri hazırlar ve malların gümrük işlemlerini tamamlayarak teslim eder. Ürünün teslim noktası, yükleme limanında geminin üst güvertesidir.

Mal bedeli ve taşıma ödenmiş (CFR: Cost And Freight). Bu teslim şeklinde satıcı tüm masraf ve riskleri üstlenerek malları yükleneceği limana kadar getirir. Gümrük işlemlerini yaptırır ve navlun ücretini ödeyerek yüklemeyi gerçekleştirir. Bu andan itibaren navlun dışındaki malla ilgili tüm masraf ve riskler alıcıya aittir. Ürünün teslim noktası FOB'daki gibidir.

Mal bedeli, sigorta ve taşıma ödenmiş (CIF: Cost, Insurance And Freight).

Bu teslim şeklinde satıcı sigorta primi, navlun ve yükleme masrafları ile riskleri üstlenerek malları yükleyeceği limana getirir. Satıcı, gemi acentesi ile anlaşır ve temin eder. Satış sözleşmesindeki malların belirtilen tarih ve yerde yüklemesinin yapıldığını alıcıya bildirir. Satıcı sigorta primini ödemek suretiyle yüklediği mal cinsine uygun olan en dar kapsamlı deniz nakliyat sigortası yaptırır. Mallar gemiye yüklendikten sonra navlun ve sigorta primi dışındaki masraflar ile diğer ortaya çıkabilecek her türlü (sigorta anlamında) risk alıcıya geçer.

Taşıma,..'e kadar ödenmiş (navlun ödenmiş) (CPT: Carriage Paid To..). Bu teslim şekli daha ziyade çok araçlı taşımacılık türlerinde kullanılır. Satıcı, varış yerine kadar navlun ücretini ödemekle yükümlüdür. Malları ilk taşıyıcının gözetimine devrettiği andan itibaren malla ilgili bütün risk ve navlun dışındaki masraflar genel bir kural olarak alıcıya geçer. Ürün teslim noktası, taraflarca belirlenen depo, işyeri vb. bir yerdir.

Sigorta dahil taşıma,..'e ödenmiş (CIP: Carriage and Insurance Paid To..). Deniz taşımacılığı için tanımlanmış CIF'in kara taşımacılığındaki karşılığı olarak nitelendirilebilir. Satıcının ürünü varış yeri olarak belirlenen noktaya kadar, taşıma ve sigorta masrafını karşılayarak, taşıması anlamına gelir. Bu yöntemde ürün teslim noktası taraflarca belirlenmiş ayrı bir yerdir.

Vergileri ödenmiş teslim (DDP: Delivered Duty Paid). Çok araçlı taşımacılıkta kullanılır. Bu teslim şeklinde satıcı malları belirlenen tarihte alıcının ülkesinde belirlenen yerde gümrük vergilerini ödemeksizin teslim eder. Teslimat yapıncaya kadar riskler tamamen ve eğer sözleşmede aksine hüküm bulunmaması halinde yoksa alıcıya geçer.⁵

Yerinde teslim (DAP: Delivery At Place). Liman, antrepo, havalimanı gibi taraflarca belirlenen bir varış noktası, ürünün teslim noktasıdır. Üretim, paketleme, yükleme, ülke içinde iç nakliye, ihracat gümrüklemesi, araca teslimi, gerekirse yurt dışındaki iç taşıması satıcıya aittir. Boşaltma masrafları, alıcıya aittir.⁶

Terminalde teslim (DAT: Delivered At Terminal). Malların, taşıma vasıtasınca boşaltılmak üzere varış noktasında alıcıya sağlanmasıdır. DAT, başka bir deyişle,

5

<http://www.spenak.com/soezluek.Incoterms%20%E2%80%93%20Uluslararası%20Teslim%20Sekilleri.77.html>

(Erişim tarihi: 05.02.2016).

⁶ <http://www.lojistikdunyasi.com/konu/lojistik/teslim-sekilleri> (Erişim tarihi: 05.02.2016).

eşyanın alıcı ve satıcı tarafından belirlenmiş olan terminal noktasında boşaltma masrafları satıcı tarafından karşılanmış olarak alıcının emrine bırakılmasıdır. Tüm gümrük işlemleri, masrafları, gümrükte doğan vergi, resim ve harçlar alıcıya aittir.⁷

Uluslararası ticaret terimleri ilk olarak 1936'da yayınlanmış izleyen yıllarda birçok kez güncellenmiştir. Son olarak 2010 yılında bir güncelleme daha yapılarak INCOTERMS 2010 adıyla yayınlanmış ve 1 Ocak 2011'den itibaren uygulamaya geçmiştir. Bu son güncellemede DAF, DES, DEQ, DDU terimleri kaldırılarak bunların yerine DAT (Delivered At Terminal) ve DAP (Delivered At Place) terimleri eklenmiştir. Böylece günümüzde kullanılan terim sayısı 11 olarak netleşmiştir (Büyükozan vd., 2012:52-56).

2.3. Uluslararası Lojistikte Ödeme Şekilleri

Uluslararası ticarete ödemeler; peşin ödeme, açık hesap yöntemi, konsinyasyon, mal mukabili ödeme, vesaik mukabili ödeme ve akreditif yöntemleriyle yapılmaktadır.

Peşin Ödeme (Cash Payment / Advance Payment / Cash Before Delivery). İthalatçının mal bedelini ihracatçıya fiili ihraçtan önce ödediği ödeme şeklidir. Bu ödeme şeklinde ihracatçı herhangi bir risk üstlenmemekte, ithalatçı ise malların gönderilmemesi ya da malların sipariş evsafına uygun olmaması gibi nedenlerden dolayı zarara uğrama riski taşımaktadır.

Mal Mukabili Ödeme (Cash Against Goods). İhraç edilen malın bedelinin malın ithalatçı tarafından teslim alınmasından sonra ödendiği ödeme şeklidir. İhracatçı malını sevk ettikten sonra, sevkiyata ilişkin vesaiki doğrudan veya bedelsiz teslim edilmek kaydıyla bir banka aracılığı ile ithalatçıya gönderir. İhracatçının en çok risk üstlendiği ödeme şeklidir.

Vesaik Mukabili Ödeme (Cash Against Documents / Documentary Collections). İhracatçının ithalatçı ile yaptığı satış sözleşmesine uygun olarak malları sevk etmesinden sonra bunları temsil eden sevk vesaiklerinin ödeme veya poliçe kabulü veya bono düzenlenmesi karşılığında banka aracılığı ile ithalatçıya teslimine imkân veren bir ödeme şeklidir. Banka ihraç bedelini tahsil ettikten sonra vesaikleri ithalatçıya teslim eder.

⁷ <http://www.lojistikdunyasi.com/dat-delivered-at-terminal.html> (Erişim tarihi: 05.02.2016).

Kabul Kredili Ödeme (Acceptance Credit). Mal bedelinin belirli bir vadede ödenmesini taahhüt eden ve bu ödemeyi bir poliçenin araç olduğu ödeme şeklidir.

-Kabul Kredili Akreditif: Uluslararası kurallara ve mevzuata göre açılan akreditiflerde sevk belgelerinin, bu belgelerle birlikte sunulan poliçenin ithalatçının bankası veya muhabir bankaca kabulünü takiben serbest bırakılarak bedellerinin poliçe vadesinde ödenmesine imkan veren bir ödeme şeklidir.

“Kabul kredili vesaik mukabili” ve “kabul kredili mal mukabili” olmak üzere iki şekilde ödeme yapılabilir.

Akreditifli Ödeme (Letter of Credit)

İthalatçının talep ve talimatı üzerine veya bizzat kendi adına işlem yapan bir bankanın akreditif şartlarına uyulması kaydıyla ve akreditifte şarta bağlanan vesaikin ibrazı karşılığında yapılan ödeme şeklidir.

Akreditifler, Milletlerarası Ticaret Odası'nın akreditifli ödemelerde yeknesaklığı temin etmek üzere yayınladığı "Vesikalı Krediler için Yeknesak Teamüller ve Uygulamalar-UCP 500" broşüründe yer alan kurallara göre açılmaktadır.⁸

3. Uluslararası Ticaret ve Lojistik

Küreselleşme ve yanında getirdiği yeni ekonomi dünyada ticaret hacminin hızla artmasına yol açmıştır. 2000 yılından bu yana değişmeyen bir eğilim olarak, dünya ticaretindeki bu artış, dünya üretiminin yaklaşık iki katı hızla gerçekleşiyor (Temelli, 2011:35). Üretim ve ticaretteki bu hızlı ve büyük artış, taşımacılık ve lojistik sektörlerini giderek dünya ekonomisinin en önemli sektörlerinden biri haline dönüştürmektedir.

İşletmeler, uluslar arası düzeyde yaşanan rekabet sebebiyle, ürünlerini daha hızlı hazırlamak ve zamanında teslim etmek zorundadır. Üretim maliyetlerinin, birbirine yakın seyrettiği piyasada rekabet edebilir olabilmek açısından taşımacılık ve lojistik hizmetlerin önemi artmıştır. Verilen lojistik hizmetlerin iyi planlanması ve kalitesi, ulusal ve uluslararası pazarlarda rekabet edebilmenin, rakiplerden bir adım öne çıkmanın önemli bir unsurudur.

⁸ <https://www.gumrukleme.com.tr/baslarken/dis-ticarette-odeme-sekilleri/> (Erişim tarihi: 05.02.2016)

Dünya ticaret hacmindeki büyümeye bağlı olarak uluslar arası lojistik anlayışı büyük bir gelişme göstermektedir. Uluslar arası ticaretin hızla artması, üretimin daha fazla paylaşılması, ürünlerin raf ömürlerinin kısılması, taşımacılık ve lojistik hizmetlerin kalitesi, maliyeti ve verimliliği; sadece işletmeler için değil, ülkeler arasındaki rekabet açısından da “stratejik rekabet avantajı” bağlamında daha da önem kazanmaktadır. Küresel lojistik ağına bağlantıları zayıf olan ülkeler için bu dışarıda kalmanın maliyetleri de giderek artmaktadır. Zira hiçbir ülke, dış ticarete başarılı olmadığı müddetçe kalkınamaz.

3.1. Uluslararası Ticaretin Ülkelere Göre Durumu

Dünya mal ihracatında oluşan küresel ekonomik ve ticari eğilimlere bağlı olarak 2014 yılında bölgesel önemli gelişmeler yaşanmıştır. 2014 yılında en yüksek ihracat yapan bölge olan Avrupa ve Avrupa Birliği (AB), aynı zamanda ihracatta da sırası ile % 2,3 ve % 1,4 büyümüştür. Asya bölgesi ikinci büyük ihracatçı bölge olarak 2014'te ihracatını % 2,5 arttırarak 5,92 trilyon dolara taşımıştır. 2014 yılında ihracatını en hızlı artıran bölge ise % 3,2 ile Kuzey Amerika bölgesidir.

Türkiye İhracatçılar Meclisinin (TİM) “2015 Ekonomi ve Dış Ticaret Raporu”nda 2014 yılına ilişkin küresel ticaret hem bölgesel hem de ülkeler bazında ele alınarak değerlendirilmiştir. Söz konusu raporda, dört bölgenin ihracatlarında anılan dönemde gerileme yaşandığı görülmektedir. İhracatlarında gerileme yaşanan bölgelerin ortak özelliğinin ise gelişen ülkeler ile enerji ve mal ihracatçısı ülkelere sahip olmaları gözlemlenmektedir. Bağımsız Devletler Topluluğu'nun (BDT) mal ihracatı % 5,6, Güney ve Orta Amerika bölgesinin % 5,6, Ortadoğu bölgesinin % 4,0 ve Afrika bölgesinin % 7,5 azalmıştır. Petrol ve mal fiyatlarındaki düşüşler ihracattaki gerilemede etkili olmuştur (TİM:20).

Dünya mal ihracatında en yüksek ihracat gerçekleştiren 30 ülkenin 2014 yılı ihracat performansları zayıf kalmıştır. Bunlardan 10'unun ihracatı düşerken, 4 ülkenin ihracatı değişmemiş, 16 ülkenin ihracatı ise % 0,5 ile % 7 arasında değişen oranlarda artmıştır (TİM:20).

Aşağıda (Tablo 2) da görüldüğü gibi Çin'in ihracatı 2014 yılında sadece % 6 artmış ve 2,34 trilyon dolar ile ilk sıradaki yerini korumuştur. İkinci sıradaki ABD

ihracatını % 3, üçüncü sıradaki Almanya ihracatını % 4 arttırırken, rapora göre en yüksek ihracat artışını % 7 ile Çek Cumhuriyeti yapmıştır. İhracatı gerileyen ülkelerin çoğu enerji ve mal ihracatçısı ülkelerdir. Sanayileşmiş iki ülke İngiltere ve Japonya'nın da ihracatları gerilerken, İtalya ve İspanya'da ihracatın artmaya başladığı görülmektedir.

Dünya mal ihracatında ilk 30 içinde yer alan ülkeler bir önceki yıla göre değişmemiş ve aynı kalmıştır. İlk 30 içinde sıralamalar hemen hemen aynı kalırken en iyi performansı 11. sıradan 8. sıraya yükselen İtalya göstermiştir (TİM:21).

Tablo 2. Dünya İhracatında Ülkeler (milyar \$)

Sıra	Ülke	2014	2013	2013-14 Değişim	2014 pay	2013 sırası	Sıra	Ülke	2014	2013	2013-14 Değişim	2014 pay	2013 sırası
1	Çin	2343	2209	6	12,4	1	16	BAE	359	379	-5	1,9	16
2	ABD	1623	1580	3	8,6	2	17	S. Arabistan	354	376	-6	1,9	17
3	Almanya	1511	1453	4	8	3	18	İspanya	323	317	2	1,7	18
4	Japonya	684	725	-4	3,6	4	19	Hindistan	317	313	1	1,7	19
5	Hollanda	672	672	0	3,6	5	20	Tayvan	314	305	3	1,7	20
6	Fransa	583	580	0,5	3,1	6	21	Avusturalya	240	253	-5	1,3	21
7	G. Kore	573	560	2	3	7	22	İsviçre	239	229	4	1,3	23
8	İtalya	529	518	2	2,8	11	23	Malezya	234	228	3	1,2	25
9	Hong Kong	524	536	-2	2,8	9	24	Tayland	228	229	0	1,2	24
10	İngiltere	507	542	-6	2,7	8	25	Brezilya	225	242	-7	1,2	22
11	Rusya	497	523	-5	2,6	10	26	Polonya	217	202	6	1,1	26
12	Kanada	474	458	3	2,5	13	27	Avusturya	177	175	1	0,9	28
13	Belçika	469	469	0	2,5	12	28	Endonezya	176	183	-3	0,9	27
14	Singapur	410	410	0	2,2	14	29	Çek Cumh.	174	162	7	0,9	30
15	Meksika	398	380	5	2,1	15	30	İsveç	165	168	-2	0,9	29

Kaynak: TİM, 2015:20.

Bölgelere ithalat açısından baktığımızda ise üç gelişmiş bölgenin ithalatında artış olduğu, Avrupa ve AB'nin en büyük pazar olmayı sürdürdüğü görülmektedir. Avrupa pazarı 2014 yılında % 0,7 büyüyerek 6,72 trilyon dolar hacmine ulaşmıştır. Asya bölgesi % 8,3 ile ithalatını en çok arttıran bölge olmuş, 5,87 trilyon dolar pazar hacmi ile AB-28 pazar büyüklüğüne oldukça yaklaşmıştır. Kuzey Amerika pazarında da ithalat % 7,0 ile ortalamanın üzerinde artmış ve 3,3 trilyon dolarlık ithalat gerçekleştirilmiştir. Ortadoğu ve Afrika bölgelerinin ithalatı bu bölgelerin ihracat gelirlerinin düşmesine rağmen % 3,9

ve 4,7 oranında büyümüştür.

2014 yılında ithalatı daralan iki bölge bulunmaktadır. BDT (gerileme % 10,6), Güney ve Orta Amerika bölgesi (gerileme % 5,1). BDT'deki gerilemede öncelikle yaptırımların etkisi bulunmaktadır. Bu iki bölgede enerji ve emtia ihrac gelirlerinin düşmesine bağlı olarak ithalatlar da gerilemiştir. Bölgelerdeki ekonomik yavaşlamanın da gerilemede katkısı bulunmaktadır.

Tablo 3'te, dünya mal ticaretinde en yüksek ithalat gerçekleştiren ilk 30 ülkenin ithalatları 2014 yılında oldukça zayıf bir performans gösterdiği görülmektedir.

Tablo 3. Dünya İthalatında Ülkeler (milyar \$)

Sıra	Ülke	2014	2013	2013-14 Değişim	2014 pay	2013 sırası	Sıra	Ülke	2014	2013	2013-14 Değişim	2014 pay	2013 sırası
1	ABD	2409	2329	3	12,7	1	16	İspanya	356	339	5	1,9	17
2	Çin	1960	1950	1	10,3	2	17	Rusya	308	343	-10	1,6	16
3	Almanya	1217	1189	2	6,4	3	18	Tayvan	274	270	2	1,4	18
4	Japonya	822	833	-1	4,3	4	19	BAE	262	251	4	1,4	20
5	İngiltere	683	655	4	3,6	6	20	Türkiye	242	252	-4	1,3	19
6	Fransa	679	681	-0,4	3,6	5	21	Brezilya	239	250	-5	1,3	22
7	Hong Kong	601	622	-3	3,2	7	22	Avustralya	238	242	-2	1,3	23
8	Hollanda	587	590	0	3,1	8	23	Tayland	238	251	-9	1,2	21
9	G.Kore	526	516	2	2,8	9	24	Polonya	218	205	5	1,1	25
10	Kanada	475	474	0	2,5	11	25	Malezya	209	206	1	1,1	24
11	İtalya	472	477	-2	2,5	10	26	İsviçre	203	201	1	1,1	26
12	Hindistan	460	466	-1	2,4	12	27	Avusturya	182	182	-1	1	28
13	Belçika	451	451	0	2,4	13	28	Endonezya	178	187	-5	0,9	27
14	Meksika	412	391	5	2,2	14	29	S.Arabistan.	163	168	-3	0,9	29
15	Singapur	366	373	-2	1,9	15	30	İsveç	161	160	1	0,9	30

Kaynak: TİM, 2015:22.

30 Ülke içinden 14'ünün ithalatı gerilemiş, 3 ülkenin ithalatı değişmemiştir. 13 ülkenin ithalatı ise ancak % 1 ile 5 arasında değişen oranlarda artmıştır.

En büyük ithalat pazarı ABD'nin ithalatı % 3,0 artarak 2,4 trilyon dolar olmuştur. Çin'in ithalatı ise sadece % 1,0 artmıştır. Üçüncü büyük ithalatçı Almanya'nın ise ithalatı % 2 artmıştır. İlk 30 büyük ithalatçı 2014 yılında değişmemiştir (TİM:21-22).

Türkiye, Gayri Safi Yurt İçi Hâsılası (GSYİH) dünyanın en büyük ekonomileri arasında 18'inci sırada bulunuyor. Ancak uluslar arası ticaret açısından baktığımızda

Türkiye'nin ihracatında son on yılda % 100'ün üzerinde artış (2005'te 73,4 milyar dolar, 2014'te 157,6 milyar dolar) olmasına rağmen, dünya ihracatındaki payı % 0,8'de kalıyor. İthalat yönünde baktığımızda da aynı tabloyu görüyoruz. 2005 yılında 116,7 milyar dolar olan ithalat rakamları, 2014'te 242,1 milyar dolar olarak gerçekleşmiş. Bu rakam da uluslararası ticarete, daha doğrusu dünya ithalatında % 1,3'lük paya sahip olduğumuzu gösteriyor.⁹

3.2. Uluslararası Ticarete Tedarik Zincirinin Önemi

Ekonomik faaliyetlerin küreselleştiği günümüzde, birbiriyle bütünleşmiş ve karmaşık iş süreçleri, Lojistik ve Tedarik Zinciri Yönetimi (TZY) ile yönlendirilmekte ve idare edilmektedir.

Tedarik Zinciri Yönetimi (TZY); Tedarik Zincirinin (TZ) bir aşaması olarak müşteri ihtiyaçlarını karşılamak amacıyla, kaynaktan son tüketim noktasına kadar ürün, hizmet ve bilgilerin akış ve depolanmasının etkin ve verimli olarak planlanma, uygulama ve kontrol edilmesi sürecini anlatır (CSCMP, 2013).

Lojistik ve TZY'nin performansı, işletmelerin uluslar arası rekabet ortamında sürdürülebilir olmalarını belirleyen en önemli unsurdur. İyi işletilen, hızlı işletilen, daha az stokla dönen ve çabuk ürün geliştiren tedarik zincirinin bir parçası olan şirketler, yarattıkları katma değerlerin belirlediği performansları ile zincir içinde kalabilmektedir.

Uluslararası rekabet edilebilirliğin sağlanması; bütün bu küresel ve içsel iş süreçlerinin operasyonel olarak gerçekleştirilebilmesi, sevk ve idaresinin, kendi alanında uzman insan gücünün toplam kalite anlayışı ile bu faaliyeti yürütmelerindeki performanslarıyla mümkün olmaktadır.

Sanayi toplumundan bilgi toplumuna geçişte, üretici odaklı sanayileşme modeli giderek yerini tüketici odaklı işletme modeline bırakmaktadır. Küreselleşen pazarlar, iş ve üretim süreçlerinin paylaşılması, otomasyon ve bilişim teknolojilerinin iş süreçlerinde sürati ve verimliliği artırması, farklı ve çeşitli pazarlarda, farklı ve değişken müşteri taleplerine cevap verebilmek için işletmelerin, stratejik yapılanmalarını müşteri odaklı ve uluslararası rekabete açık hale getirmesi zorunludur.

Bu oluşum, temel yetkinlikler (core competence) dışındaki tüm iş süreçlerini dış

⁹ <http://www.hurriyet.com.tr/dunya-ekonomisine-yon-veren-ulkeler-40012350> (Erişim tarihi: 04.02.2016)

kaynak kullanımı ile sağlayan ve işletmeleri birbirlerini müşteri-tedarikçi şeklinde algıladığı bir zincir yapının gelişmesine yol açmıştır. Tedarik Zinciri (TZ); işletmelerin, tedarikçilerinin tedarikçilerinden müşterilerinin müşterilerine uzanan tüm ürün, hizmet, bilgi ve kaynak akışı olarak tanımlanabilir. Bütün bu akışın müşteri ihtiyaçlarını daha hızlı, daha ucuz ve daha kaliteli olarak karşılayabilmesi için, zincir içinde yer alan temel iş süreçlerinin bütünleşmesini sağlayarak, müşteri memnuniyetini artıracak stratejilerin ve iş modellerinin oluşturulmasına da “Tedarik Zinciri Yönetimi (TZY)” denilmektedir. Etkin bir TZY, organizasyonların performansını önemli ölçüde etkilemektedir.

İnternet ve e-iş'in gelişmesi, yeni fırsatların ortaya çıkmasını sağlamış, üretim ve hizmet anlayışını değiştirmiştir. Firmalar artık farklı coğrafyalardaki tedarikçilere ve müşterilere daha kolay ulaşabilmektedir. Yani hem tedarik açısından hem de müşteri açısından tüm imkânlar, işletmelerin masasına sunulmuştur. Bu durum uluslararası ticaret hacmi büyütmüş, satın alma, üretim ve dağıtım fonksiyonlarını küreselleştirmiştir.

İnternetin gelişimi, müşterilerin ürün/hizmet ve fiyat bilgilerine kolaylıkla ulaşabilmesi sonucunu doğurmuş, bu da rekabeti artırırken, müşteri sadakatinin azalmasına neden olmuştur. Müşterilerin kaliteli ürün/hizmet/bilgiye en uygun fiyatla ve en kısa zamanda ulaşma isteği sonucu firmalar, süreçlerini ve verimliliklerini sorgulamak zorunda kalmıştır.

Tedarik zinciri boyunca yer alan değişik fonksiyonlar ve firmaların süreçlerinin entegrasyonu ile oluşturulan ağ yapılarının sayısı artmıştır. Geçmişte işletmeler arasında yaşanan rekabet, günümüzde yerine tedarik zincirlerinin rekabetine bırakmakta, işletmeler bir taraftan tedarikçilerinin sayısını azaltırken, bir taraftan da daha az tedarikçiyle uzun vadeli iş ortaklıkları kurmakta, şirket evlilikleri kurarak, varlıklarını koruma ve sürdürme arayışı içine girmektedir.¹⁰

3.3. Lojistik Açısından Uluslararası Ticaret

Uluslararası ticareti; “mal ve hizmetin ticari amaçla bağımsız ülkeler arasında transferi” şeklinde tanımlayabiliriz.¹¹

Uluslararası ticaret de herhangi bir iç ticaret gibi alım-satım şeklinde bir ticari

¹⁰ www.navigator.com.tr/etkin_tedarik_zinciri_yonetimi.html (Erişim tarihi: 07.02.2016).

¹¹ <http://slideplayer.biz.tr/slide/1885272/> (Erişim tarihi: 07.02.2016).

işlem olarak gerçekleşmektedir. İç ticaret, nasıl ki pazarlama faaliyeti ile başlıyorsa, dış ticari işlem de öyle başlar. Ancak daha sonra, alıcı ve satıcıların farklı ülkelerde olmaları dikkate alındığında, teknik, hukuki, finansal vb. yönlerden çok fazla ayrıntıyı da içermesi yoğun dikkat ve emek harcamayı gerektirmektedir.

Dış ticaret ya da uluslar arası ticaretin ayrı ele alınmasının asıl nedeni; bu alanda karşılaşılan sorunların yurtiçine göre farklılık göstermesi ve çözümlerinin daha zor olmasıdır. Bu zorluklar da, ülkelerin yasal düzenlemelerinde farklılık, ekonomik politikalar ve para birimlerinde farklılık, mevzuatta ve belgelerde farklılık, piyasaların yapısal özelliklerindeki farklılık, karşılaşılan risklerde farklılık gibi unsurlar olarak karşımıza çıkmaktadır.

Dış ticaret işlemleri, sadece ihracatçı ve ithalatçı tarafından karşılıklı görüşme ile yürütülecek kadar kolay bir işlem değildir. Ayrıntılı mevzuatı, titizlikle doldurulması gereken belgeleri, çeşitli kurum ve kuruluşlardan alınması gereken onay ve izinleri ile dış ticaret, çok yönlü işlemler bütünüdür.

Dış ticaret/uluslararası ticarete yönelmek isteyen üretici işletmeler, dış ticaret ve yasal düzenlemeler hakkında bilgilenmek amacı ile danışmanlık kuruluşlarından destek alabilecekleri gibi, aracı ihracat işletmelerinden de özellikle dış pazarlama ve gümrükleme işlemleri konularında destek alabilmektedirler. İşletmelerin lojistik yönetimiyle buluşması, profesyonel destek arayışı olarak nitelendirebileceğimiz bu noktada başlar. Nakliye, taşıma, gümrükleme vb. işlemlerini yürütecek lojistik hizmet sağlayıcıların seçimini yapacak işletmeler, dış ticarete lojistik hizmetler olarak belirtilebilecek bu tür iş süreçlerinin en doğru teknik ve yöntemlerle tamamlanması için destek alacakları dış kaynak tedarikçisi (DKK) konumundaki firmalara ilişkin araştırmalar yaparak, satın alacakları hizmetin detaylarını belirler.

Dış ticarete ve lojistik iş süreçlerinde ithalat, ihracat kadar önemli bir faaliyettir. Dış ticarete yönelen işletmeler için ihracat kadar, ithalata ilişkin işlemlerin de sorunsuz bir şekilde tamamlanması önem taşımaktadır. İşletmeler, fiili ithalat sürecine girdiği anda, ihracatçı işletmeler gibi, dış ticaret ve yasal düzenlemeler hakkında bilgilenmek amacı ile danışmanlık kuruluşlarından destek alabilmektedir. Ayrıca; ithalat işlemlerinin yürütülmesi sırasında, ilgili kurum ve kuruluşlardan gümrükleme, sigortalama, depolama vb. işlerin takibinin yapılması için, lojistik hizmet sunan uzman firmalarla görüşülerek destek alınması ile ana işe odaklanma mümkün olabilmektedir.

Genel olarak işletmelerin büyük bir kısmı, ana işleri dışında kalan bazı iş süreçlerini dışarıdan tedarik etmeyi tercih etmektedir. Önceleri sadece taşıma hizmetinden yararlanmak için dışarıdan tedarik yöntemi üzerinde durulurken, bugün tüm lojistik süreçlerde dış tedarik yönteminin kullanılması tercih ediliyor.¹²

4. Uluslararası Lojistikte Yeni Uygulamalar

Ekonomide küreselleşme ve sürekli gelişen teknoloji, işletmeleri hayatta kalabilmek ve pazarda rakiplerinden öne geçebilmek için daha hızlı ve daha çevik hareket etmeye zorlamaktadır. Bu zorlama da beraberinde değişimi getirmektedir. Hayatın her alanında karşımıza çıkan değişimi, kaçınılmaz son olarak lojistik alanında da görürüz. Etkin dağıtım yönetimi olmadan lojistiğin ve fiziksel dağıtımın başarılı olması mümkün değildir.

Günümüzde lojistik yönetimi işletmeleri aynı anda hem rekabet hem de maliyet noktasında ortak hareket etmeye zorlamaktadır. Ancak, hizmet sundukları işletmelerin yaşadığı zorluklar, aynı zamanda kendileri de birer işletme olan lojistik sektörü için de geçerli olmaktadır. Diğer bir ifadeyle rekabet ve maliyet, lojistik alanda da geçerlidir. Bu yüzden modern lojistik de, hizmet verdikleri işletmelere yeni yaklaşımlar, uygulamalar ve sistemler sunmak zorundadır. Bunun sonucunda çeşitli lojistik uygulamalar ve sistemler ortaya çıkmıştır.

4.1. Tersine Lojistik ve Yeşil Lojistik

Modası geçmiş, hasarlı veya fonksiyonunu yitirmiş ürünler, onarılmak veya elden çıkarılmak için üreticiye geri döner. Tersine lojistik kanalı ileri doğru (forward) lojistik kanalının tamamını veya bir kısmını kullanabilir veya yeni bir kanal geliştirilebilir.

Tersine lojistik; “bitmiş (son) ürün, hammadde, yarı mamul veya envanterdeki malzemelerin ve bunlara ilişkin bilgilerin müşteri beklentilerine cevap vermesi veya uygun koşullarda yenilenmesi, yeniden üretilmesi, geri dönüşümü, tekrar satışı, bakımı

¹² <http://slideplayer.biz.tr/slide/1885272/> (Erişim tarihi: 07.02.2016)

ve onarımı gibi amaçlarla, kullanım noktasından başlangıç veya üretim noktasındaki depolara maliyet etkin ve verimli bir şekilde geriye doğru akışının sağlanması ve buna ilişkin hizmetin yönetimi süreci” olarak tanımlanabilir.¹³

Müşteri hizmetlerinin önemli bir yönü olan tersine lojistik, gizli maliyetler içermektedir. Öz, Witt'in tersine lojistiği “eksik kamyon yükü ile çalışmak” olarak tanımladığını belirterek, daha küçük miktarlarda çalışmayı ve esnek olmayı gerektirdiğini dile getirmektedir (Öz, 2011:149)

Yeşil Lojistik ise, çevreye en az zarar verecek şekilde gerçekleştirilmesi amacıyla lojistik faaliyetlerin çevre üzerindeki olumsuz etkilerini ölçmek ve bu etkileri en aza indirmeye çalışmaktır.

Çevreye duyarlı kararlar ve uygulamalar işletmelerin gücünü arttırırken rekabet avantajı da sağlar. Çünkü çevre duyarlılığı doğrudan müşteri ekseni bir kavramdır ve müşteri memnuniyeti, günümüzde işletmelerin dikkat etmesi gereken en önemli konuların başında gelmektedir. Stratejik kararlarla uygulanacak yeşil lojistik uygulamaları kısa vadede işletme için fazladan maliyetlere yol açsa da, uzun vadede sağlayacağı müşteri memnuniyeti ve buna bağlı olarak müşteri gücünün işletme yönlenmesi sonucunda işletmelerin karlılığını ve pazar paylarını artırır ve rekabet avantajı sağlar.¹⁴

4.2. 3PL ve 4PL Lojistik

3PL: Üçüncü Parti Lojistik (Third Party Logistics), tedarik zinciri içerisindeki temel lojistik faaliyetlerden bir kaçının (depolama, nakliye stok yönetimi gibi) konusunda uzman firmalar tarafından bir sözleşme kapsamında üstlenilmesidir ve kısaca 3PL olarak adlandırılır. 3 PL'de birinci satıcı şirketi, ikinci parti müşteriyi/alıcıyı, üçüncü parti ise satıcı ve/veya alıcının bazı faaliyetlerini üstlenen şirketi anlatmaktadır.

Satıcı veya alıcının sadece taşıma, gümrükleme, depolama faaliyetlerini başka şirketlere devretmesi ile devralan şirket 3PL şirketi olarak anılamaz. Ancak taşıma, depolama ve diğer lojistik süreçlerle birlikte uyum içinde yürütülürse 3PL şirketi olarak görülmelidir.

¹³ <http://lojistikvetzy.blogspot.com/2012/03/yesil-lojistik-ve-tedarik-zinciri.html> (12.02.2016)

¹⁴ <http://lojistikvetzy.blogspot.com/2012/03/yesil-lojistik-ve-tedarik-zinciri.html> (Erişim tarihi: 12.02.2016).

3PL hizmeti sunan şirketler, uzmanlık, bilgi ve fiziksel altyapılarından dolayı, düşük işlem maliyeti ve daha iyi hizmet kalitesiyle hammaddenin kaynağından üretim yerine getirilmesi, tüm dâhili süreçler ve nihai ürünün son kullanıcıya ulaştırılmasında geniş bir coğrafi alanda büyük esnekliğe sahiptir.

4PL: Dördüncü Parti Lojistiği (Fourth Party Logistics), dış kaynak kullanımında tedarikçileri, kapsamlı tedarik zinciri çözümleri sunmak için kendi organizasyonlarının kaynaklarını, yeteneklerini ve teknolojisini, tamamlayıcı hizmet sağlayıcılarla (3PL) bir araya getiren ve yöneten tedarik zinciri bütünleştiricileri şeklinde tanımlayabiliriz (Koban ve Keser, a.g.e).

3PL şirketleri daha çok taşıma, depolama ve gümrükleme gibi temel faaliyet alanlarına ağırlık vermiş, bu da bazı işletmelerin entegre çözüm isteklerini karşılayamamasına yol açmıştır. Bu yüzden 3PL uygulamalarının gelişmesine bağlı olarak 4PL çıkmıştır. Bu kapsamda planlama, bilgi teknolojilerinin entegrasyonu, taşıma faaliyetlerinin organizasyonu, sipariş izleme, lojistik danışmanlık, finansal hizmetler gibi katma değer yaratan süreçler olarak görülmektedir.

4PL, yeterli bilginin, bilgi teknolojisinin, başarılı tedarik zinciri ilişkilerinin kurulması ve sürdürülmesi için gerekli kapasitelerin sağlanması konusunda da işlevseldir. Bu açıdan tedarik zincirinin bütününe ilişkin çözümler üretir ve geniş kapsamlı olarak değerlendirir.¹⁵

4.3. Proje Lojistiği Gibi Trendler

Dünyadaki gelişmeler, pazar paylarının daralması nedeniyle rekabet edilebilirliğini korumak, varlığını devam ettirmek isteyen üreticiler, sürekli yeni arayışlara girerken, lojistik sektöründeki işletmeler de hem alıcının hem de satıcının arayışlarına yeni yaklaşım ve uygulamalar sunma çabası içindedir.

Bu çabalar 4PL uygulamalarının daha da geliştirilmesine, tüm tedarik zinciri kapsamında bütünleşik (entegre) çözümler sağlama odaklı bir sistem kurulmasına yönlendirmiştir. Bunu sonucunda, tedarik zinciri yönetiminin gerçek anlamı olarak ifade edilen Beşinci Parti Lojistik-5PL (Fifth Party Logistics) uygulaması ortaya

¹⁵ (<http://www.lojistikhatti.com/haber/2012/09/global-lojistik-sektorunde-yeni-yaklasimlar> (Erişim tarihi: 12.02.2016).

çıkıştır. Bugün için zor bir uygulama olan ancak geleceğin trendi olarak ifade edilen 5PL'de, geleneksel büyük ölçekli firma satın alma veya lojistik fonksiyonlarını dış kaynak kullanarak (outsource) gerçekleştirmekte, kendi sorumluluklarını ortadan kaldırmakta ve sadece kendi uzmanlık alanına odaklanmaktadır.

Lojistikte yeni eğilimler olarak kabul edilen bir başka uygulama olan **e-Lojistik** ise; geleneksel lojistik süreçlerinde internet teknolojilerinin temel alındığı sistem olarak tanımlanabilir. E-Lojistik, sipariş veren müşterinin istek, beklenti ve ihtiyaçlarını karşılamak üzere sipariş ürünlerinin tedarik edildiği ya da üretildiği noktadan, paketleme hizmetlerini yaparak son tüketicinin verdiği teslimat adresine zamanında, eksiksiz teslim eden, müşterinin istek ve beklentileri doğrultusunda cayma ve iade hakkını kullanan tüketicinin geri gönderdiği paketlerin ters lojistik süreçlerini yöneten faaliyetler bütünüdür.¹⁶ Bu süreçleri en uygun maliyetler ile yöneten şirketler ise e-lojistikçi olarak tanımlanmaktadır.

Kontrat Lojistiği (Contrat Logistics), henüz üretime geçmemiş veya üretim yerini, şeklini, kapasitesini değiştirmeye karar veren şirketlerle hazırlanır. Bir lojistik kontratı değil, bir iş birliği çalışmasını anlatan kontrat lojistiği: büyük üretici veya büyük dağıtıcı şirketler için hammaddeden tüketime kadar olan malzeme veya ürün hareketinin, üretim dışında kalan kısımlarının iş sorumluluğunun, lojistik şirketlerle yapılacak bir stratejik iş ortaklığı çerçevesinde dışarıya aktarılması işlemidir.

Kontrat lojistiğinde mutlaka bir lojistik şirket devrede olmalı, lojistik şirket ile üretici veya toptancı şirket arasında iletişimi sağlayacak bir uzman kuruluş da yer almalıdır.¹⁷

Proje Lojistiği, lojistik hizmetler içinde fazla göze batmayan, her kuruluş tarafından yapılmayan, ancak gelişme hızı en yüksek olan iş çeşitlerinden biridir. Temel işi taşıma olan, başlangıcı ve bitişi belli, bu süre sonunda tekrar etmeyecek, özel donanımlar gerektiren lojistik hizmetleri anlatmaktadır. Bir inşaat projesinin makine, teçhizat ve sarf malzemelerinin taşınması, stoklanması ve kullanım süresince takibi, bir fabrika için büyük ebatlı ve ağır malzemelerin taşınması, doğal afet sonrası destek malzemelerinin taşınması ve dağıtımı proje lojistiği kapsamına giren işlerden bazılarıdır.

Proje lojistiği kapsamına giren işlerin yapılması için özel bir tecrübe birikimi, iletişim, profesyonel iş yapma şekli, özel donanım parkı, hepsinden önemlisi planlama

¹⁶ <http://kobitek.com/e-lojistik-nedir-e-lojistikci-kime-denir> (Erişim tarihi: 12.02.2016).

¹⁷ <http://www.lojistikdunyasi.com/kontrat-lojistigi-nedir.html> (Erişim tarihi: 12.02.2016).

gerekmektedir. Projelerin genellikle birbirinden farklı olmaları nedeniyle tecrübenin yaratıcılıkla, teknik ve akademik bilgiyle desteklenmesinde zorunluluk vardır.¹⁸

5. Lojistik Merkezler ve Lojistik Köyler

Lojistik köy; hem ulusal hem de uluslar arası bütünleşik lojistik ile ilgili tüm faaliyetlerin çeşitli işletmeler tarafından yürütüldüğü, iyi planlanmış ve yönetilen, yük taşımalarıyla ilişkili faaliyetlerin kümелendiği ortak alan olarak tanımlanmaktadır. Başka bir ifadeyle yük dağıtım demetlerinin fonksiyonel bir şekilde bütünleşmiş şekli olarak nitelendirilebilir. Lojistik köylerdeki hizmetler de, uzun mesafe taşımacılık, dağıtım, malların sınıflandırma ve gruplandırılması, depolama, ayrıştırma ve bütün bu işlemlerin yapılabilmesi için gerekli diğer bağlı işlemler (bankacılık, gümrükleme vb.) olarak özetlemek mümkündür.¹⁹

Lojistik köy, merkez veya üs kavramı her ülkedeki gümrük işleyişinin farklı olmasına bağlı olarak “logistical park”, “transport center”, “integrated merchandise center” gibi değişik şekillerde isimlendirilmektedir.

¹⁸ (<http://www.atillayildiztekin.com/?p=302> (Erişim tarihi: 12.02.2016))

¹⁹ (<https://www.linkedin.com/pulse/kalkinmada-lojistik-koylerin-onemi-hakan-b%C3%BCt%C3%B->
(Erişim tarihi:
12.02.2016))

İkinci Bölüm

Örnekler ile Lojistik Köy Kavramı ve Kazakistan Lojistik Sektörü

1. Lojistik Merkez ve Köy Kavramları Arasında Temel Faktörler

Lojistik yönetimindeki iş süreçleri gibi çok çeşitli bileşenlerin uyum içinde hareket etmesiyle gelişimi sağlanan lojistik merkezler, “lojistik üs” ve “lojistik köy” tanımlamalarıyla da ele alınmaktadır.

Rodrique ve Notteboom'un “lojistik yapıları ve çok yönlü ulaşım ağlarını içeren lojistik bölgeler” olarak tanımladığı lojistik köy tanımının lojistik merkez tanımına çok yakın olduğu anlaşılmaktadır. Birçok yerde aynı anlamda kullanılan lojistik merkez ile lojistik köy arasında küçük bir fark vardır. Lojistik merkezler, tek ve yansız yasal diğer bir ifadeyle kurumsal bir yapı olarak karşımıza çıkarken, lojistik köylerin ise yine tek ama özel ya da halka açık yapılar olduğu görülmektedir. Bu küçük farka rağmen lojistik köy ile lojistik merkez arasındaki birçok amaç aynıdır. Bu yüzden aynı anlamda kullanılması çok büyük bir problem olarak değerlendirilmez (Elgün, 2011:203).

Lojistik köy, hem ulusal hem de uluslararası geçişlerde taşımacılık, dağıtım, depolama, elleçleme, konsolidasyon, ayrıştırma, gümrükleme, ihracat, ithalat ve transit işlemler, alt yapı hizmetleri, sigorta ve bankacılık, danışmanlık ve üretim gibi birçok bütünleşik lojistik faaliyetin ticari temele dayandırılarak belirli bir alanda çeşitli işleticiler tarafından yerine getirildiği özel merkezlerdir (Aydın ve Ögüt, 2008: C.2:1441)

1.2. Lojistik Merkezlerin Konumları

Lojistik merkezlerin ana işlevi, taşıma işlemlerinde akış etkinliği ve taşıma yollarını koordine etmektir. Bu yüzden lojistik merkezler genellikle taşıma ve dağıtım faaliyetlerinin merkez noktasında kurulmuştur.

Kurulacak yerin merkezi bir yer olmasından kasıt demiryolu, otoyol ve deniz yollarına yakın olmasıdır. Ulaşım ağlarına uzak bir lojistik merkez, stratejik olmadığı gibi hizmet sunulacak işletmelerin de ilgisini çekmez. Ancak konumu ve hizmet alanı

çok iyi planlanıp düzenlenirse, birkaç çeşit ulaşım ve taşımacılık ağını çok iyi koordine ederek de başarılı olabilir (Elgün, a.g.e.208).

Lojistik merkezler, sıradan depolama ve lojistik faaliyetlerden farklı olarak, tüm sosyal ve teknik ihtiyaçları giderecek altyapı ve tesis donanımına sahiptirler.

1.3. Lojistik Köylerin Ortak Özellikleri

Lojistik köylerin taşınması gereken temel yapı özellikleri, master plan, tek bir merkezden yönetim, şehirlere yakınlık, kaliteli yerleşim, açık ve kapalı stok alanları ve yardımcı destek hizmetlerdir.

Lojistik köylerin planlanması ve yapımındaki en önemli neden, yük hareketine ilişkin tüm faaliyetlerin en iyi şekilde yönetilmesidir. Dolayısıyla bir lojistik köyün ihtiyaçları karşılayabilmesi, çok iyi organize edilmiş altyapı sistemleri ile mümkün olmaktadır. En önemli alt yapı sistemlerini ise farklı işlevlere sahip depolar ve intermodal/çoklu terminaler oluşturur.

Lojistik köyler yalnızca onları kullanan işletmeler için değil içinde operasyonları gerçekleştiren iş gücünü de dikkate almalı, onların da ihtiyaçlarını karşılayacak yapılarla donatılmış olmalıdır. Eğer bir lojistik köy, içinde yemek yeme, konaklama ve dinlenme alanlarına sahipse, kalitesinden söz edebiliriz (Aydın ve Öğüt, a.g.e.1441)

1.4. Lojistik Köylerin Fiziksel ve Teknik Özellikleri

Lojistik köylerin fonksiyonlarını yerine getirebilmeleri için fiziksel ve teknik ortak özelliklere sahip olması gerekmektedir.

-Fiziksel özellikler: En az 250 hektar alana sahip olması, bir metropolün içinde ya da yakınında olması, karayoluyla ulaşım imkânı, demiryolu bağlantılarına sahip olması, çok modlu taşıma tesislerine, limanlara, iç suyu ve havaalanlarına yakınlığıyla doğrudan erişim imkânı, planlı imar, modern ofisler ve binalar ile gelişmiş iletişim ve bilgi teknolojisi altyapısı vb (Üzülmez, 2008:15),

-Teknik özellikler: Birden fazla taşıma türü, tek merkezden dağıtımını sağlayan akıllı depolama sistemleri, katma değerli üretim ve işlemlerin varlığı, sergi salonları (showroom), gümrük işlemleri v.b.

Bu özelliklerin dışında, bu alandaki araçlar ve işletmeler ile çalışanların ihtiyaçlarına cevap verebilecek “servis” veya “destek hizmetleri” olarak adlandıracağımız hizmetlerin de sunulması gerekir. Söz konusu hizmetlerle ilgili şunları sıralayabiliriz;

Farklı ebat ve türlerde depo ve tesisler, gümrük hizmetleri, banka, postane, kargo ve sigorta firmaları, sosyal, eğitim ve sağlık tesisleri, güvenlik hizmetleri, hukuk büroları, kamuya açık telefon, toplu taşıma ile ulaşım altyapısı, yükleme-boşaltma işlemleri için yerler ve park alanları, oteller, lokanta ve kafeteryalar, yakıt ikmal istasyonları ve araba yıkama merkezleri vb (Elgün, a.g.e.209).

1.5. Lojistik Köy İşletmeciliği

Lojistik köyler, kuruluşları ve işletilmeleri açısından birçok yapılanma modeline açıktır. Ancak büyük çaplı yatırım gerektirdiğinden, kuruluşları ve yönetilmeleri genel olarak kamu ve özel sektör ortaklığıyla gerçekleştirilmektedir.

Kapsamlı bir yatırım olan lojistik köylerin kuruluşu için hem kamu kesimi hem de özel sektör kendine ortak aramaktadır. Tarafların finansal durumu, altyapı ve planlamada farklılık olmasından dolayı bu ortaklıkta pay oranları için belirlenen bir standart yoktur. Lojistik köylerde bulunan bina ve teçhizatlar, sahipleri tarafından işletilebileceği gibi kiralyanlar tarafından da işletilebilir (Elgün, a.g.e.38). Ancak lojistik köy yönetiminde en yaygın kullanılan, özel sektör-kamu ortaklık modelidir.

1.6. Lojistik Köylerin Faydaları

Lojistik köylerin en önemli özelliği çoklu taşıma sisteminin kullanılması, farklı sektörlerden işletmeleri barındırması ve küresel pazara doğrudan erişim imkânı sağlamasıdır. Küresel pazara hitap eden işletmeler ayrıca mal hareketlerinin ölçek ekonomisi kapsamında yönetilmesi, taşıma maliyetlerinin düşmesi, güvenli ve sağlıklı taşımacılık gibi artıları nedeniyle lojistik köyleri tercih etmektedir. Kurulumuyla çevresel düzenlemelerin gereklerini de yerine getiren lojistik köylerin faydalarını şöyle

sıralayabiliriz;²⁰

- Kombine taşımacılığı teşvik etmesi ve kullanımını arttırması,
- Konteynır yükleme boşaltma faaliyetlerinin iyileştirilmesi,
- Tır ve ağır kamyon dolaşımında azalma, demiryolu taşımacılığında artış,
- Kullanıcı işletmelere tüketici ihtiyaçlarına daha hızlı cevap verme imkânı,
- Kullanıcıların işletme maliyetlerinin düşürülmesi,
- Bölgesel gelişimde lojistik köy altyapısının önemli bir rolünün bulunması,
- Hava, kara, demiryolu ve deniz ulaşım merkezlerine bağlantı imkânı,
- Çapraz taşıma (Cross-Docking), konsolidasyon gibi dağıtımla ilgili değer katıcı faaliyetlerin sağlayacağı potansiyel fayda,
- İşletmelerin kendi dağıtım kanalları üzerindeki kontrolü arttırmaları için bir platform yaratması,
- İşletmeler için tedarik zinciri operasyonlarının esnekleştirilmesini sağlaması,
- Şirketlere kapasitelerini genişletme imkânı sağlaması.

2. Lojistik Köylerin Kuruluşu

Lojistik köyler; yük akışları, taşımacılık, depolama ve diğer lojistik faaliyetlerin metropoliten alanlardaki kötü etkilerini indirmek, lojistik sektörü ile ve işletmelerin ulusal ve uluslararası ölçekte rekabetini sağlamak ve bölgesel ve uluslararası ticaret ve ekonomik kalkınmaya yardımcı olmak amacıyla kurulmaktadır.

2.1. Lojistik Köy İhtiyacını Belirleyen Faktörler

Lojistik köyler, yük taşımacılığıyla ilgili olarak tüm hizmetlerin en iyi şekilde verildiği, müşterilerin idari, teknik, sosyal ve tüm ihtiyaçlarının karşılanabildiği, buna ek olarak taşıma faaliyetlerinin en iyi şekilde yapıldığı bu bağlamda müşteri memnuniyetini maksimum seviyede sağlayan merkezler olduğu için kurulmaları zorunlu hale gelmiştir (Üzülmez, 2008:14).

Bu kapsamda lojistik köy kurulma ihtiyacını belirleyen faktörleri;

²⁰ <https://www.linkedin.com/pulse/kalkinmada-lojistik-koylerin-onemi-hakan-b%C3%BCt%C3%BCner-ph-d-> (Erişim tarihi: 21.02.2016)

- İşletmelerin, tüketici ihtiyaçlarına daha hızla cevap verme arayışı,
 - Küresel pazara daha hızlı ulaşabilme arayışı,
 - Çoklu taşımacılığın kullanılmasında artış,
 - Enerji, işgücü maliyetlerini ve buna bağlı olarak işletme maliyetlerini düşürme isteği,
 - Kentsel politikalarda değişiklik. Kent içi trafiği rahatlatmak ve kentlere yeni yeşil alanlar kazandırma²¹ anlayışlarını,
- lojistik köy ihtiyaçlarını belirleyen faktörler olarak nitelendirebiliriz.

2.2. Lojistik Köy Kuruluş Yeri Seçiminde Etkili Faktörler

Lojistik köy kuruluş yeri seçiminde konum, erişilebilirlik, yakınlık ve altyapı etkili olmaktadır.

Konum: Lojistik merkezin ana ulaşım bağlantılarına göre konumu. Bir şehrin içinde ya da yakınında ama yerleşim bölgelerinden uzakta olmalı,

Erişebilirlik: Karayoluyla sorunsuz ulaşım imkânı, sıklıkla demiryolu bağlantılarına sahip olmalı, girişler kontrollü olarak yapılmalı,

Yakınlık: Çoklu taşıma tesislerine, limanlara, iç suyuollarına ve/veya havaalanlarına yakınlığı ya da doğrudan erişim imkânı bulunmalı,

Altyapı: Lojistik hizmetleri sağlayacak altyapının kurulmasına uygun olmalı, genişleyebilme potansiyeline sahip olmalıdır.

2.3. Lojistik Köy Kuruluş Yeri Seçiminde Arazi Faktörü

Güneydoğu Avrupa'da yük taşımacılığının incelendiği “Promoting Intermodal Freight Transport in South East Europe” projesinde, uzmanların görüşleri alınarak yapılan değerlendirmede, bir lojistik için merkez üç temel kriter kabul edilmesi sonucu çıkmıştır. AB'nin desteklediği projede lojistik merkez için jeostrateji, arazinin uygunluğu ve planlama güvenliğini ön planda tutulmaktadır.²²

Jeostratejik kriter; lojistik merkezin yer seçiminin stratejik olarak

²¹ <http://www.utikad.org.tr/haberler/?id=10633> (21.02.2016)

²² http://www.izto.org.tr/portals/0/lojistik_merkez_kavrami_ve_italyadaki_lojistik_merkezler.pdf (21.02.2016)

değerlendirilmesi için tanımlanmış ve önemi % 60 olarak belirlenmiştir. Lojistik merkezin, merkezi yük taşıma noktalarına göre konumu (% 40) ve taşıma ağlarına bağlantısı (% 20) jeostratejik kriterin iki alt kriteri olarak tanımlanmaktadır.

Uzman görüşleri doğrultusunda projede, arazinin uygunluğu kriterine % 25 önem verilmiştir. Bu kriter altında, mevcut ve gelecekte beklenen kapasite kullanımı, arazinin büyüklüğü ve genişletilebilirliği, çevreye etkileri, vb konular ele alınmaktadır. Bu noktada, lojistik köy kuruluş yeri seçiminde arazi faktörünün ikinci öncelikli kriter olduğunu söyleyebiliriz. Dolayısıyla arazinin coğrafi konumu, doğal yapısı ve kullanım durumu ile taşıma ağlarına bağlantısı gibi faktörler, lojistik köy kuruluş yeri seçimini etkilemektedir.

Söz konusu çalışmada, planlama güvenliği ise arazinin mülkiyet durumu ile ulusal veya bölgesel planlar açısından uygunluğu ele alınmaktadır. Mülkiyet durumundan kastedilen, arazinin tek veya çok sahipli olması ve kamuya veya özel kişiye ait olmasıdır.

3. Dünyada Lojistik Köyler

Ülkeler ticaret potansiyelinin artması, mal/ürün hareketi ile ekonomik canlanması, piyasalarda rekabet edilebilirlik gibi nedenlerle çeşitli politikalar üretmektedir. Lojistik köy, lojistik merkez, lojistik üs, lojistik park gibi farklı isimlerle anılan merkezlerin kurulması, bu politikaların başında gelmektedir.

Lojistik köy kavramı her ülkedeki gümrük işleyişinin farklı olmasına bağlı olarak lojistik merkez, lojistik üs, lojistik park olarak da adlandırılmakta, farklı yöneticiler tarafından idare edilen lojistik ve dağıtım başta olmak üzere yerel ve uluslararası taşımacılığı içeren kargo taşımacılığına ilişkin tüm faaliyetler ile çok yönlü ulaşım ağlarını içeren bölgeler olarak tanımlanmaktadır.²³

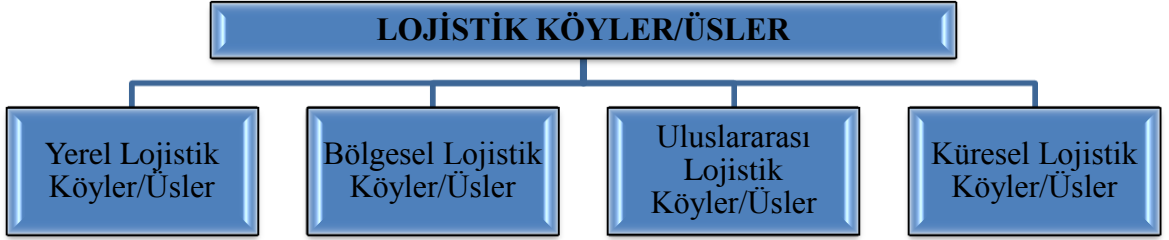
Faaliyetlerini belirli bir merkezden yürüten, teknik ve yasal altyapısı ve coğrafi konumuna göre yerel, bölgesel, uluslar arası ve küresel boyutta çekim merkezlerine dönüşebilen lojistik üsler, mutlaka deniz veya hava limanı odaklı olmak zorundadır. Çünkü deniz veya hava limanları, uluslararasılaşma süreciyle birbiriyle bütünleşmeyi

²³ <https://www.linkedin.com/pulse/kalkinmada-lojistik-koylerin-onemi-hakan-b%C3%BCt%C3%BCner-ph-d-> (Erişim tarihi: 21.02.2016)

sağlamış, taşıma merkezi, ardından da dağıtım merkezi konumlarına ulaşmıştır.

Lojistik köy/üs, coğrafi konumu ve altyapısının durumuna göre yerel ölçekten küresel ölçğe uzanan bir boyutta çekim merkezi haline dönüşebilmektedir.

Lojistik köyleri/üsleri Şekil 3'te görüldüğü gibi ölçekleri, ticaret hacimleri ve sundukları bütünleşik lojistik hizmetlere göre dört gruba ayırabiliriz.²⁴



Şekil 3. Lojistik Köy Türleri

-Yerel Lojistik Üsler; çoğunlukla ulusal bazda faaliyet gösterir, bulunduğu ülkenin üretim ve tüketim merkezleri ile ithalat ve ihracat hareketlerine katkıda bulunur. Entegre lojistik faaliyetleri gelişmemiş olmakla birlikte bölge ekonomisinin canlılığı için stratejik öneme sahiptir.

-Bölgesel Lojistik Üslerin temel özelliği, uluslararası taşıma eksenlerine ve stratejik limanlara yakın olmalarıdır. Bölgesel Lojistik Üsler, uluslararası taşıyıcılar ve göndericiler için eşya transferi, aktarma, depolama ve/veya dağıtım faaliyetleri için kullanılır. Diğer taşıma türleri ile entegre baskın bir taşıma türünün varlığı söz konusudur.

-Uluslararası Lojistik Üsler: Kıtanın belirli bir coğrafi alanında ve taşıma ekseninde yer alan bu merkezler, uluslararası taşıma sistemi ve eşya akışında büyük öneme sahiptir. Bütün eşya tip ve özelliklerinin konsolidasyonu ve ayrıştırması gibi lojistik operasyonlara uygundur. Ağırlıklı bir taşıma türü örneğin denizyolu olmakla birlikte, güçlü havayolu ve demiryolu/karayolu bağlantıları da mevcuttur.

İspanya'nın Valencia, Hollanda'nın Le Havre ve Amsterdam, İtalya'nın La Spezia ve Cenova ile Yunanistan'ın Pire limanları, Belçika'nın Brüksel, Hollanda'nın Amsterdam, Japonya'nın Osaka (Resim 1), Malezya'nın Kuala Lumpur, Tayland'ın

²⁴ (<http://docplayer.biz.tr/423283-Lojistik-us-kavrami-ve-turkiye-analizi-doc-dr-murat-erdal.html>) (Erişim tarihi: 21.02.2016)

Bangkok ve Birleşik Arap Emirliklerinin Dubai havalimanları uluslar arası lojistik üsler için birer örnektir.



Resim 1. Osaka Kansai (Japonya) Havaalanı

Kaynak: <http://airlinehaber.com/wp-content/uploads/2015/12/Kansai-Airport.jpg> (Erişim tarihi: 18.04.2016)

-Küresel Lojistik Üsler: Dünyada birçok kıtalar arası taşıma hattı bulunmakta olup, küresel lojistik üsler bu hatların temel bağlantı noktaları konumuna sahiptirler.

Coğrafi ve ekonomik açıdan bulunduğu kıtanın en uygun yerleşim bölgesinde yer alan küresel lojistik üslerin en büyük avantajı, tüm taşıma türlerini rahatlıkla kullanabilmesi ve birçok ülkeye olan yakınlığı nedeniyle, üretim ve tüketim merkezlerini birbirine bağlamasıdır.²⁵ Petrol ürünleri, dökme yük ürünler, paketlenmiş ürünler ve birçok türdeki eşya küresel lojistik üslerde toplanır, depolanır, dağıtımına hazır hale getirilir ve alıcılara ulaştırılır.

Singapur, Almanya'nın Hamburg, Belçika'nın Antwerp ve Hollanda'nın Rotterdam, Çin'in Hong Kong ve Şanghay, Fransa'nın Marsilya, ABD'nin Los Angeles limanları ile Singapur, ABD'nin Los Angeles, Memphis ve New York, Japonya'nın Tokyo, Almanya'nın Frankfurt, Fransa'nın Paris, İngiltere'nin Londra ve Çin'in Hong Kong ile Hollanda'nın Amsterdam Havalimanları küresel lojistik üsler için örnek verilebilir.²⁶

Dünya Bankası, 2007 yılından bu yana ülkelerin lojistik alandaki performansların ölçümünü yapmaktadır. Lojistik Performans İndeksi (LPI), bu alanda altı kategoride (gümrükleme işlemleri, altyapı, Uluslar arası taşımacılık, lojistik hizmet

²⁵ <http://www.slideshare.net/kepils/serdal-kepil-lojistik-usler> (Erişim tarihi: 02.03.2016)

²⁶ <http://www.utikad.org.tr/pdf/Lojistikuskavrami.pdf> (Erişim tarihi:02.03.2016)

kalitesi, takip edilebilirlik ve zamanında teslim) performansları değerlendirilen ülkelerin sıralamasını oluşturur.

Dünya’da binin üzerinde lojistik profesyoneli ile yapılan anket çalışmasından elde edilen verilere dayanarak hazırlanan LPI, ülkelerin lojistik açıdan gelişmişlik düzeyinin ölçümünü belirlemektedir. Lojistik Performans İndeksinde, iş hacminin etkisinden ziyade, lojistik alt yapı ve sistemlerin etkinliği ön planda yer almaktadır.

2014 yılında 160 ülkenin değerlendirildiği LPI, ilk kez 2007 yılında uygulanmış, 2010 ve yıllarında tekrarlanmıştır (Tablo 4).

Tablo 4. LPI 2007, 2010, 2012 ve 2014 Genel Sıralaması (İlk 10 Ülke)

Ülke	2007		Ülke	2010		Ülke	2012		Ülke	2014	
	Puan	Sıra		Puan	Sıra		Puan	Sıra		Puan	Sıra
Singapur	4,19	1	Almanya	4,11	1	Singapur	4,13	1	Almanya	4,12	1
Almanya	4,18	2	Singapur	4,09	2	Hong Kong, Çin	4,12	2	Hollanda	4,05	2
Hollanda	4,1	3	İsveç	4,08	3	Finlandiya	4,05	3	Belçika	4,04	3
İsveç	4,08	4	Hollanda	4,07	4	Almanya	4,03	4	İngiltere	4,01	4
Avusturya	4,06	5	Lüksembur	3,98	5	Hollanda	4,02	5	Singapur	4	5
Japonya	4,02	6	İsviçre	3,97	6	Danimarka	4,02	6	İsveç	3,96	6
İsviçre	4,02	7	Japonya	3,97	7	Belçika	3,98	7	Norveç	3,96	7
Hong Kong, Çin	4	8	İngiltere	3,95	8	Japonya	3,93	8	Lüksembur.	3,95	8
İngiltere	3,99	9	Belçika	3,94	9	ABD	3,93	9	ABD	3,92	9
Kanada	3,92	10	Norveç	3,93	10	İngiltere	3,9	10	Japonya	3,91	10
Türkiye	3,15	34	Türkiye	3,22	39	Türkiye	3,51	27	Türkiye	3,5	30
Kazakistan	2,12	133	Kazakistan	2,83	62	Kazakistan	2,69	86	Kazakistan	2,7	88

Kaynak: <http://lpi.worldbank.org/> dan alınarak) uyarlanmıştır (Erişim tarihi: 28.02.2016).

Türkiye ilk yapılan değerlendirmede genel sıralamada 34. sırada, 2010 yılında 39. sırada, 2012’de 27. sırada ve 2014 yılında ise 30. sırada yer almıştır. Çalışmada ele aldığımız Kazakistan ise 2007’de oluşturulan ilk LPI’de 133. sırada kendine yer bulurken, 2010’da 62. sırada, 2012 ve 2014 yıllarında ise 86 ve 88. sıralarda yer almıştır. Söz konusu dönemlerde listenin ilk 10’u Avrupa ülkeleri ile Singapur, Hong Kong ve Japonya gibi ülkeler tarafından paylaşılmıştır.

Amerika ve Avrupa’daki lojistik köylerden örnekler ayrı başlıklar altında ele alınacaktır. Bu yüzden burada Avrupa Amerika’nın dışında kalan lojistik üslerden kısaca

bahsedeceğiz.

Uzakdoğu'daki lojistik sektörü, üretimin Güneydoğu Asya'ya kayması ile artan ticari faaliyetler sonucu gelişerek dünya lojistik sektöründe önemli bir işlem hacmine sahip olmuştur. Burada, dünyadaki lojistik faaliyetlerin önemli bir kısmının gerçekleştirildiği Singapur ve Hong Kong'daki lojistik merkezler hakkında bilgi verilecektir.

Singapur, Malezya ve Endonezya arasında ve Güneydoğu Asya ticaretinin en önemli transit geçiş güzergâhında bulunmaktadır. Bu sebeple lojistik faaliyetler açısından önemli bir avantaja sahiptir.

Dünya Bankası'nca hazırlanan 2007 ve 2012 Yılı LPI'da 1'inci sırada, 2012'de 4'üncü, 2014 yılındaki Endekste 5'inci sırada yer alan Singapur'un²⁷ lojistik performansının bu seviyede olmasında gümrük işlemlerinde tek pencere sistemini en iyi uygulayan ülke olmasının da önemli bir payı bulunmaktadır. Entegre bir yönetim sistemiyle ayrı kurumlar tarafından gerçekleştirilen liman ve gümrük işlemleri, teknik kontroller ve ruhsatlandırma gibi sınır kontrol prosedürlerinin koordine edilmesini amaçlayan tek pencere sistemi; ithalat/ihracat faaliyetleri için gereken tüm evrak ve bilgilerin, Elektronik Veri Değişimi (EVD) veya internet aracılığıyla tek bir uygulama noktasına iletilmesidir (GCEL, 2015:12). Bu sistem aynı zamanda ithalatçı/ihracatçının, gümrükten daha hızlı şekilde mal çekmesi ve gümrük masraflarını azaltmasını sağlamaktadır.

632,6 km² yüzölçümü ve yaklaşık 3,5 milyon nüfusu bulunan ülke devasa bir lojistik faaliyet merkezi pozisyonundadır. Singapur Limanı'na (Resim 2) 200'den fazla uluslararası deniz ticaret aşım hattı düzenli seferler düzenlemekte, 600 limana sevkiyat yapılmakta, yılda toplam 135.386 olmak üzere her üç dakikada bir gemi Singapur limanlarını ziyaret etmektedir.

²⁷ <http://lpi.worldbank.org/international/global> (Erişim tarihi: 07.03.2016)



Resim 2. Singapur Limanı ve Distriparklar

Kaynak:<https://transportcity.files.wordpress.com/2011/11/aerialview.jpg?w=1200&h=,>
www.imgmob.net/image/port-of-singapore/psa-singapore-terminals-is-the,
http://m1.sdimgs.com/sd_static/u/201401/52d700cc,48625.jpg (Erişim tarihi: 18.04.2016)

Hava ve deniz kargo işlemleri konusunda da dünya çapında işlem hacmine sahip olan Singapur'da her biri 250 bin m² alana kurulu ve çok modlu (havayolu ve denizyolu) taşımacılığın yapıldığı Keppel Distripark ve Pasir Panjang Distripark isimli lojistik merkezler faaliyet göstermektedir.

Hong-Kong'un 1997 yılında Çin'e iade edilmeden önce Birleşik Krallık idaresindeyken serbest liman olarak kullanılması, lojistik faaliyetlerin gelişmesi için zemin hazırlamıştır. Sonraki dönemlerde ise Çin'in dünyanın en büyük üretim bölgesi haline gelmesi, Hong-Kong'un da dünyanın en önemli lojistik faaliyet merkezlerinden biri haline gelmesini sağlamıştır.

Çin'e bağlı olmakla birlikte Özel İdari Bölge Devleti olarak özel bir statü ile yönetilen Hong-Kong 2014 Yılı LPI'da 15'inci sırada yer almaktadır. 2012 yılı endeksinde Singapur'un ardından 2. sırada kendine yer bulan Hong Kong, 2007 endeksinde 8'inci, 2010 yılında ise 13'üncü sırada yer alıyordu.

2004 yılında Hong-Kong'da yaklaşık 22 milyon konteynır, 22,9 milyon ton kargo elleçlemesi yapılmış olup, 80 uluslararası denizyolu hat işletmesine, 400 konteynır hat taşıması hizmetine ve haftada 500 güzergâha konteynır sevkiyatı yapılmakta, ayrıca İnci Nehri Deltası'na günde 300 nehir gemisi ile eşya taşınmaktadır.

Hong Kong'da kara, deniz ve havayolu olmak üzere çoklu taşımacılığın gerçekleştirildiği 54.000 m² alana kurulu Tradeport Hong Kong (Resim 3) ve 866.000 m² alana kurulu ATL Logistics Center faaliyet göstermektedir (GTB, 2013:26-29).



Resim 3. Hong Kong Limanı

Kaynak: http://www.rupho.com/data/photos/577_1container_port_hong_kong.jpg (Erişim tarihi: 18.04.2016).

Çin'de ayrıca Guangzhou, Shenzen, Pekin ve Tianjin lojistik üsleri ile lojistik kümelenmelerin bulunduğu üç coğrafi bölge bulunmaktadır.

2007-2014 yıllarına ilişkin Lojistik Performans Endekslerinde (LPI:2014) Japonya, Güney Kore ve Tayvan'ın da sıralamada genelde ilk 20 arasında yer aldığı görülmektedir. Japonya'da tek modlu (karayolu) taşımacılığının yapıldığı Nippon ProLogis Yük Köyünü, Güney Kore'de tüm modlarla taşımacılığın yapıldığı West Busan Lojistik Merkezini de dünyadaki büyük kapasiteli lojistik köyler arasında gösterebiliriz (Yavaş, 2013:29-30).

Asya kıtasında küresel özelliğe sahip lojistik köy, lojistik üs ve merkezlere Birleşik Arap Emirliklerinde Dubai Lojistik Köyü ve Abu Dabi Havaalanı Lojistik Parkı ile Bahreyn'de 2009 yılında açılan Bahreyn Lojistik Bölgesini de (Resim 4) ekleyebiliriz (Akbulut, 2012:53-54).



Resim 4. Dubai, Abu Dabi ve Bahreyn'deki Lojistik Üsler

Kaynak: www.choiceuae.com/img/flogisticscity.jpg, www.deerns.nl/projecten?project_id=823, www.constructionweekonline.com/pictures/Hidd-Bahrain.jpg 8 (Erişim tarihi: 18.04.2016)

3.1 Avrupa'da Lojistik Köyler

Avrupa'da lojistik köylerin ilk örnekleri Fransa'da görülmektedir. Yoğun olarak Paris bölgesinde Garanor ve Sogaris'teki lojistik köy uygulaması kentsel politikalara bağlı olarak gelişmiştir. 1960'ların sonları ve 70'lerin başında ise lojistik köyler, İtalya ve Almanya'da görülmeye başlanmıştır. Bu sırada lojistik köy kavramı da şekillenmeye başlamış ve çoklu taşımacılığı sağlar hale gelmiştir. 1980 ve 90'lı yıllara gelindiğinde ise lojistik köyler dünyada hızla artmış ve Fransa, Almanya, İtalya, Hollanda, Belçika ve İngiltere'de ilerlemeler kaydetmiş, ABD'de doğan bu kavram Avrupa'da benimsenmiştir.

Almanya ve Avrupa lojistik köylerinde hizmet yapıları ve gelişme konseptleri ile ilgili deneyimlerin paylaşılmasında iletişim platformu görevini üstlenen Alman Lojistik Köyleri Kooperatifi (Deutsche GVZ-Gesellschaft mbH/DGG) tarafından açıklanan 2015 Yılı Avrupa Lojistik Köyleri sıralamasında İtalya'dan Interporto Verona ilk sırada yer aldı. İtalya ayrıca ilk 10'a verdiği 5 lojistik köy ile de başı çekiyor. Ülke olarak Almanya, 2, 3, 4 ve 9'uncu sırada yer alan dört lojistik köy ile ikinci sırada bulunuyor. İlk 10'da İspanya'dan Plaza Logistica Zaragoza 4'üncü olarak yer buldu.²⁸

Almanya'da birçoğu 200 hektardan büyük olan 33 lojistik köy, toplam 1200 işletme ve 40.000 istihdamı barındırmaktadır. Almanya'da Bremen Lojistik Köyü'nden başka Leipzig (8330 hektar) ve Lübeck (264 hektar) lojistik köyleri, en gelişmiş lojistik köylerdir.

23 lojistik köyün bulunduğu Fransa'da Paris yakınlarındaki Sogaris Lojistik Köyü en gelişmiş merkezdir. İtalya'da lojistik hub olan lojistik köyler daha çok Milan etrafında konumlandırılmıştır. İtalya'da 22 lojistik köy bulunmaktadır. Coğrafi konumu itibarıyla Avrupa'nın lojistik anahtarı durumunda olan İspanya, organize edilmiş bir karayolu ağı ile çevrelenmektedir. 17 Lojistik köyün bulunduğu İspanya'da bunların en gelişmiş olanı Barselona'daki Zal Cilsa Lojistik Köyü'dür

Bremen Lojistik Üssü (GVZ Bremen): Almanya'nın en büyük yük merkezi olan Bremen Lojistik Üssü 472 hektar alan üzerinde kuruludur. Bremerhaven, Wilhelmshaven ve Hamburg olmak üzere üç büyük limanın merkezinde hizmet veren GVZ Bremen'de yaklaşık 8 bin kişi istihdam edilmektedir.²⁹

²⁸ <http://www.gvz-org.de/index.php?id=190&L=1> (Erişim tarihi: 07.03.2016)

²⁹ https://de.wikipedia.org/wiki/G%C3%BCterverkehrscenter_Bremen (Erişim tarihi: 07.03.2016)

GVZ Bremen, şehir içi trafiği azaltmak ve intermodal taşımacılığı teşvik etmek amacıyla Almanya'nın en eski lojistik merkezi olarak 1985'te kurulmuştur. Kamu ve özel sektör işbirliğiyle 200 milyon doların üzerinde yatırım yapılan GVZ Bremen, içerisinde yer alan firmaların yönetiminde söz sahibi olduğu kooperatif tarzı bir oluşum biçimiyle yönetilen, 20 farklı ulaşım ve dağıtım alternatifleriyle hizmet veren bir lojistik merkezdir (Resim 5).

GVZ Bremen tüm ulaştırma modlarını kullanabilecek bir bölgede yer alan ve birçok kara-deniz limanı ve intermodel terminal ile bağlantı kurabilecek bir ağa sahiptir (Yavaş, 2013:39).

Sogaris Lojistik Platformu (Sogaris Plate-Forme Logistique): Paris ile Orly Havaalanı arasında Gurnis'te 1967 yılında kurulan Sogaris Lojistik Platformu (Resim 6), dünyadaki en eski lojistik köylerden biri olarak bilinmektedir. Yedi karayolunun kesiştiği bir noktada kurulan Sogaris Lojistik Platformu, 214 bin m² alana yerleşmiş olup 80 şirket faaliyet göstermektedir. Soğutmalı depolar dâhil olmak üzere, depo ve antrepolar, toplam alanın dörtte birini oluşturmaktadır.³⁰



Resim 5. Sogaris Lojistik Platformu

Kaynak: https://www.sogaris.fr/pfl_roissy.php 18.04.2016

Verona Lojistik Merkezi (Interporto Quadrante Europa): Verona Lojistik Köyü olarak bilinen Interporto Quadrante Europa (Resim 7), İtalya'nın ana karayolu ve demiryolu bağlantılarının kesişim noktasında yer almaktadır. Merkez; karayolu, demiryolu ve havayolu faaliyetlerinin ağırlıkta olduğu ve Avrupa'da kendini en iyi

³⁰ https://www.sogaris.fr/pfl_rungis.php (Erişim tarihi: 15.03.2016).

lojistik merkez olarak kabul ettirmeyi başarmış bir ticaret merkezidir. Verona Lojistik Merkezi, 2,5 milyon m² alanda faaliyet göstermektedir. Yaklaşık 10 bin kişinin istihdam edildiği merkezde, çoklu taşıma modu (demiryolu, karayolu ve havayolu) uygulanmaktadır.³¹

Hamburg Lojistik Köyü (GVZ Hamburg): Avrupa'nın en büyük ekonomisi olan Almanya'nın önemli limanlarından olan Hamburg'da bulunan GVZ Hamburg (Resim 5), intermodal kapasitesi ve işlem hacmiyle iyi bir lojistik merkez örneği konumundadır. 560 bin m² alana kurulu GVZ Hamburg'da kara, demir, deniz ve havayolu taşımacılığı gerçekleştirilmektedir (GTB, 2013:23-25).



Resim 6. GVZ Bremen ve GVZ Hamburg

Kaynak: www.dvz.de/uploads/pics/15d04112a_GVZ_Luftbild_2014_c_WFB_Studio_B.jpg, www.hamburg.de/contentblob/4402252/data/hhla-luftbilder-hafen9.jpg 18.04.2016

Bologna Lojistik Köyü (Interporto Bologna): Lojistik, demiryolu ve karayolu altyapılarından oluşan entegre bir sisteme sahip olan Bologna Lojistik Köyü (Resim 7), 4 milyon m²lik alanda faaliyet göstermektedir. Bu lojistik köyde 277 bin m²lik bir alana yayılmış olan bir demiryolu terminali de bulunuyor. Lojistik köye günde 15 tren giriş-çıkış yapıyor ve buradan Avrupa'daki belli başlı lojistik üslerle bağlantı sağlanıyor.³²

Avrupa çapında en önemli lojistik köylerden biri olan Bologna Lojistik Köyü, telematik ağ ile donatılmış olan ilk lojistik köy özelliğine sahiptir.³³

³¹ <http://www.quadranteuropa.it/en/interporto/interporto-quadrante-europa> (Erişim tarihi: 15.03.2016)

³² <http://www.interporto.it/chisiamo.asp> (Erişim tarihi: 15.03.2016)

³³ <http://tkarabel.blogcu.com/lojistik-koyu/8166811> (Erişim tarihi: 15.03.2016)



Resim 7. Verona Lojistik Merkezi ve Bologna Lojistik Köyü

Kaynak: www.infoitaliaspagna.com/wp-content/uploads/2014/02/Interporto-Quadrante.
www.trail/unioncamere.it/writable/immagini/NodoLogistico. 18.04.2016

Zal Cilsa Lojistik Köyü (Zal-Zona D'Activitats Logistiques): İspanya'nın Barcelona şehrinde, liman sahasının içinde kurulmuş olan bu lojistik köy, temel olarak bir konteyner limanının içinde olma avantajını kullanmaktadır.

Zal Cilsa Lojistik Köyünün ulusal ve enternasyonal demiryolu hattında Madrid Lizbon, Paris, Brüksel, Rotterdam, Duesseldorf ve Londra'ya bağlantıları bulunmaktadır. Bulunduğu konum itibarıyla, 500 hektar alana yayılmış, 2 ana otoyol koridoru arasında konumlanan Zal Cilsa lojistik köyü³⁴ İspanya'nın en gelişmiş lojistik merkezidir (Resim 8).

Zaragoza Lojistik Platformu (Plataforma Logística de Zaragoza): Zaragoza Lojistik Merkezi (ZLC), Massachusetts Teknoloji Enstitüsü (MIT) ve Zaragoza Üniversitesi ile ortaklaşa İspanya'da Aragon Özerk Yönetimi Hükümeti tarafından kurulan bir araştırma enstitüsüdür.

ZLC bilgi yayarak büyüme ve ekonomik kalkınmayı teşvik etmek için sanayi ve kamu sektörü ile ilgilendiği, lojistik ve tedarik zinciri yönetiminde Zaragoza; eğitim ve araştırma için amacı uluslararası bir mükemmellik merkezi olma yolunda işlemlere başlamıştır.

Avrupa'nın en büyük lojistik parkı olan ZLC doğrudan PLAZA gelişmesine bağlıdır. ZLC MIT-Zaragoza ((Resim 8), Uluslararası Lojistik Programı formatında MIT de Taşımacılık ve Lojistik Merkezi ile işbirliği yapmıştır (Akbulut, 2012:41).

³⁴ <http://www.zal.es/en-us/who-we-are/about-the-zal.html> (17.03.2016).



Resim 8. Zal Cilsa Lojistik Köyü ve Zaragoza Lojistik Platformu

Kaynak: <http://docplayer.biz.tr/docs-images/18/754452/images/27-0.jpg>,

<http://zaragozabuenasnoticias.com/wp-content/uploads/2015/12/Plat> (Erişim tarihi: 18.04.2016)

Rotterdam Limanı: Dünya lojistik sektörünün önde gelen ülkelerinden olan Hollanda, LPI 2007 ve 2014'te ikinci sırada, 2010'da 4'üncü, 2012 yılında ise 5'inci sırada yer almıştır (LPI 2002-2014). Hollanda'nın lojistik faaliyetleri genel olarak Rotterdam şehrinde yoğunlaşmıştır. Avrupa'nın en kalabalık konteynır trafiğine sahip olan Rotterdam Limanı, lojistikte ayrıca bir dünya devi olarak nitelendirilmektedir.

60.000'den fazla insana doğrudan, 255.000 insana dolaylı olarak iş imkânı sunan ve Hollanda ekonomisine GSYİH'nin %1,9'una denk olan yaklaşık 7,7 milyar Euro katma değer sağlamaktadır

Rotterdam Limanı için ilk derece önem taşıyan konular petrokimya ve kargo gemi taşımacılığı işlerinin yürütülmesi olarak öne çıkmaktadır. Maden, tahıl ve diğer malların Avrupa kıtası ile diğer dünya ülkelerine taşınması limanda bulunan rıhtımların temel ve önemli bir işlevi durumundadır.

Rotterdam limanında Eemhaven, Maasvalkte ve Botlek isimli üç lojistik merkez (distripark) bulunmaktadır (Resim 9).



Resim 9. Rotterdam Limanı

Kaynak: <http://i2.cdn.turner.com/cnn/2013/images/08/13/port.of.rott>. (Erişim Tarihi 18.04.2016)

3.2 Amerika'da Lojistik Köyler

300 milyonluk nüfus ve yaklaşık 14 trilyon dolarlık GSYİH ile dünyanın en büyük ve en önemli piyasalarından biri olan ABD, ithalat ve ihracat büyüklüğü açısından dünya ticaretinde birinci sırada yer almaktadır. 2007 rakamlarına göre GSYH'nin yüzde 13'ünü lojistik sektörünün oluşturması, ABD'nin lojistik açıdan nasıl güçlü bir konumda olduğunu göstermektedir.

Çok geniş bir bölgenin demiryolu ağlarıyla birbirine bağlandığı, hava trafiği düzenlemesinin çok geliştiği ABD'de, lojistik merkezler stratejik olarak son derece iyi ve uygun yerlerde kurulmuştur. Lojistik sektörünün görünümü uluslararası güçlü hizmet sağlayıcılarla karakterize edilmektedir.

ABD'nin en önemli ticaret ortakları; Çin, Kanada, Meksika, Japonya ve Almanya'dır. Bu ülkelerle olan ticarete lojistik etkin bir rol oynamaktadır. Faaliyetler çok geniş bir alanda meydana geldiğinden dolayı, ticaretin yapıldığı uzak ülkelerden malları ABD'ye ulaştırma, depolama gibi süreçlerde lojistik, çok etkin bir şekilde kullanılmakta ve yönetilmektedir. Bölgesel pazardaki ağlar genellikle çok iyi yapılandırıldığı ABD'de (Gülen, 2011:77) “lojistik köy” kavramına “inland port” denilmektedir.

Rickenbacker Küresel Lojistik Parkı (Rickenbacker Inland Port): ABD'deki lojistik köyler için en belirgin örneklerden biridir. 40 milyon m² alan üzerinde kurulu lojistik park ayrıca 29 milyon m² ek geliştirme alanına sahiptir. 5 adet kampus hava, karayolu ve demiryolu ile 3 ana dağıtım merkezine ulaşım sağlamaktadır. Dış Ticaret Bölgesi statüsüne sahip Rickenbacker Küresel Lojistik Parkından (Resim 10), bir günlük süre içinde ABD nüfusunun yüzde 47, Kanada nüfusunun ise yüzde 33'üne erişim sağlanabilmektedir. Bunun yanı sıra yolcu odaklı Port Columbus Uluslararası Havaalanına kolay erişim vardır.³⁵

³⁵ <http://rickenbackerinlandport.com/en/rickenbacker-global-logistics-park/> (Erişim tarihi: 16.03.2016)



Resim 10. Rickenbacker Küresel Lojistik Parkı ve Huntsville Limanı

Kaynak: <http://siteselection.com/features/2008/may/naLogistics/>,
www.robinjones.net/homeimages/stories/May.%202006/Hville_PCarling (Erişim tarihi: 18.04.2016)

Alabama Eyaletindeki **Huntsville Limanı (Port of Huntsville)** ise (Resim 10), demiryolu, karayolu ve havayolu taşımacılık türlerini barındıran bir alan olarak faaliyet göstermektedir. Burada uluslararası intermodal merkezi ve Jetplex Endüstri Parkı yer almaktadır.³⁶

Kanada'daki **Halifax Lojistik Parkı (Halifax Logistics Park)** ise, Boston'un kuzeyinde ve Montreal'in doğusundaki en büyük ticaret merkezidir. 2008 yılında kurulan Halifax Lojistik Parkı (Resim 11); demiryolu ve karayolu altyapısı yanında Halifax Stenfield Uluslararası Havalimanı ile Halifax Limanı'nı içermektedir.



Resim 11. Halifax Lojistik Parkı

Kaynak: www.capebretonpost.com/media/photos/unis/2013/03/14/ph (Erişim Tarihi 18.04.2016)

³⁶ <http://www.flyhuntsville.com/portal/#.VvQaGf97IU> (Erişim tarihi: 16.03.2016)

Kanada için çok önemli bir noktada yer alan ve içerisinde bulunan liman ve havalimanı ile de çok büyük bir yük ve yolcu kapasitesine sahip olan Halifax Lojistik Parkında hemen hemen bütün lojistik hizmetleri verilmektedir. Lojistik Parkta ayrıca çeşitli vergi avantajlarına sahip bir dış ticaret bölgesi yer almaktadır. (GTB 2013:22)

İntermodal taşımacılığın kullanıldığı lojistik park 500 bin metrekare üzerine kurulmuştur.

3.3. Türkiye’de Lojistik Köyler

Türkiye, avantajlı coğrafi konumu sebebiyle lojistik faaliyetler açısından önemli bir noktada bulunmaktadır. Buna ek olarak gelişen ekonomisi, çok çeşitli üretim kollarında üretim kabiliyeti, dinamik nüfusu ve çevresi için bir istikrar adası konumunda oluşu sebebiyle Balkanlar, Kafkaslar, Karadeniz, Akdeniz ve Ortadoğu için potansiyel bir üretim ve lojistik üssü pozisyonundadır. Denizyoluna ek olarak tarihsel bir ticari kavşakta bulunması sebebiyle karayolu avantajı ve geliştirilmekte olan demiryolu altyapısı Türkiye için önemli fırsatlar yaratmaktadır.

Söz konusu özellikler kapsamında ele alındığında İstanbul, Mersin ve İzmir’in birer lojistik faaliyet merkezi özelliği taşımalarına rağmen dünyanın benzer özellikteki bölgelerinden çok daha geride oldukları ortaya çıkmaktadır. Bu sonuçta Türkiye’deki lojistik sektörünün yapısının ve lojistik hizmet anlayışının da payı bulunmaktadır. Lojistik köy konusu Türkiye’de ilk kez 2000’li yılların başlarında dile getirilmiş, uygulamaya yönelik çalışmalar ise 2005 yılında TCDD tarafından başlatılmıştır (Harita1). Ardından kamu ve özel sektör devreye girmiş, lojistik köyler kurulma süreci başlamıştır (Karadeniz ve Akpınar, 2011, s.23:55).



Harita 1. Türkiye'deki Lojistik Merkezler Haritası

Kaynak: <http://www.tcdd.gov.tr/lojistik-merkezler+m129> dan uyarlanmıştır (Erişim tarihi: 17.04.2016).

Ulaştırma Bakanlığı ve TCDD bünyesinde, lojistik köylerin kurulmasına yönelik çalışmalar 2010 senesinden sonra hızlanmış, etkin karayolu ve deniz ulaşımı bağlantısı olan ve yükleyiciler tarafından tercih edilebilecek, yük lojistiği ihtiyaçlarına cevap verebilecek özellikte, modern, teknolojik ve ekonomik gelişmelere uygun yapılanmalar başlamıştır.

TCDD'nin planladığı lojistik merkezlerden Samsun, Uşak, Denizli (Kakkık), Köseköy, Halkalı, Eskişehir (Hasanbey) ve Balıkesir (Gökköy) işletmeye açılmıştır. Bozüyük, Mardin, Erzurum, Mersin (Yenice), Kahramanmaraş (Türkoğlu), İzmir (Kemalpaşa) lojistik merkezlerinde inşaat işleri devam etmektedir. Diğer lojistik merkezlerle ilgili ihale, proje ve kamulaştırma çalışmaları da sürdürülmektedir.³⁷

Gelemen (Samsun) Lojistik Merkezi: Dört farklı ulaşım yapısını ve 5 tane Organize Sanayi Bölgesini (OSB) barındıran Samsun, uluslararası önemini yanı sıra Türkiye'nin kuzey-güney ve doğu-batı eksenlerindeki yük koridorunun da başlangıç noktası konumunda bulunmaktadır. Ortadoğu, Orta Asya ve Kafkas ülkelerinde yaşayan yaklaşık 400 milyon insan için de ithalat ve ihracat kapısı olma potansiyeline sahip Samsun'daki lojistik merkez, 672 hektar alana kuruldu. AB-Türkiye ortak mali desteği ve kamu özel sektör ortaklığı ile kurulan Samsun Lojistik Merkezi aynı zamanda 2 bin kişiye iş istihdamı sağlayacaktır.

Lojistik Merkez'in yıllık taşıma miktarı kapasitesi 1 milyon 100 bin olarak

³⁷ <http://www.tcdd.gov.tr/lojistik-merkezler+m129> (Erişim tarihi: 22.03.2016)

planlanmış olup, demir, hurda, rulo saç, bakır, klinker, konteynır, çimento, kömür, kereste, buğday, gıda maddesi, un, gübre taşınması yapılmaktadır.

Halkalı (İstanbul) Lojistik Merkezi: Halkalı (İstanbul) Lojistik Merkezinde RO-LA taşımacılığına uygun bir yol ve rampa yapılmıştır. Halen 944 bin ton olan yıllık taşıma miktarının 2 milyon tona çıkarılması planlanmaktadır. Lojistik merkezden konteynır, ihraç ve ithal eşya, tekstil ürünleri, işlenmiş deri, küçük ev aletleri, kum, oto yedek parçası, tır, temizlik maddesi, gıda maddesi, kağıt, MDF, boru taşınması yapılmaktadır.

Uşak Lojistik Merkezi: Yıllık taşıma miktarı kapasitesi 246 bin ton olarak planlanan Uşak Lojistik Merkezi demiryolu ve karayolu ağırlıklı olarak kullanılmaktadır. Lojistik köyden seramik, konteynır, battaniye, iplik, mermer ve mermer tozu, plastik hammaddesi, makine ekipmanları, gıda maddeleri taşınması gerçekleştirilmektedir.

Gökköy (Balıkesir) Lojistik Merkezi: Gökköy (Balıkesir) Lojistik Merkezi, mevcut ulaşım seçenekleri yanında, Tekirdağ-Bandırma Tren-Feri projesi ve Bakü-Kars-Tiflis demiryolu projesiyle bütünleşik olarak tasarlanmıştır. Yıllık taşıma kapasitesi bir milyon olarak planlanan Gökköy Lojistik Merkezinden otomobil, konteynır, sunta, MDF, mermer ürünleri, gıda maddesi (et ve süt ürünleri, kuru gıda vb.), kaolin, elyaf ve sentetik malzeme, içecek maddeleri, kömür, askeri yükler, demir cevheri, sanayi ürünleri vb. taşınması gerçekleştirilmektedir.

Hasanbey (Eskişehir) Lojistik Merkezi: Hasanbey (Eskişehir) Lojistik Merkezinin taşımacılık kapasitesi 566 bin ton olarak planlanmıştır. Hasanbey'den fayans, feldispat, demir, seramik, inşaat malzemeleri, buzdolabı, konteynır, manyezit, gıda maddesi, su, kömür taşınması yapılmaktadır (Resim 12).

Köseköy (Kocaeli) Lojistik Merkezi: Yıllık taşımacılık kapasitesi 1 milyon 500 bin ton olarak planlanan Köseköy (Kocaeli) Lojistik Merkezinden (Resim 12) otomobil, otomotiv yedek parçası, mdf, sunta, petrol ürünleri, alçıtaşı, konteynır, klinker, demir, selüloz, emaye hammaddesi, su, borasit, çelik saç, odun, tutkal taşınması yapılmaktadır.

Kaklık (Denizli) Lojistik Merkezi: Kaklık Lojistik Merkezi mermer ve işlenmiş mermer, kömür, klinker, konteynır, tekstil ürünleri, bakır hammaddesi taşınması için planlanmıştır. Projede, lojistik köyün yıllık taşıma miktarı kapasitesi 500 bin ton

olarak ele alınmıştır.



Resim 12. Hasanbey ve Köseköy Lojistik Merkezleri

Kaynak: <http://i2.wp.com/rayhaber.com/wp-content/uploads/hasanbey.jpg>, www.rayhaber.com/wp-content/uploads/kosekoy-lojistik-merkezi (Erişim tarihi: 17.04.2016).

TCDD tarafından başlatılan lojistik merkez kurma çalışmaları, Altyapı Yatırımları Genel Müdürlüğü (AYGM), Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği (TOBB), Türkiye Ekonomi Politikaları Araştırma Vakfı (TEPAV), Gümrük ve Turizm İşletmeleri A.Ş. (GTİ), UND Lojistik Yatırım A.Ş., Demiryolu Taşımacılığı Derneği (DTD), Uluslararası Taşımacılık ve Lojistik Hizmet Üretenleri Derneği (UTİKAD) vb. gibi kurum, kuruluş ve derneklerle koordineli olarak yürütülmektedir.³⁸

TCDD dışında kamu ve özel sektörün ortaklığıyla yürütülen Çorlu Lojistik Köyü ve Manisa (MOSBAR) Lojistik köyü projeleri bulunmaktadır.

Çorlu Lojistik Köyü: Çorlu Lojistik Köyü, halen etkin olarak kullanılmayan Çorlu Havaalanının, uluslararası hava taşımacılığı ve kargo taşımacılığı yapan büyük çaplı işletmeleri bir araya getirecek bir kargo merkezi haline getirilmesi ve İstanbul Atatürk Havalimanının kargo yükünün Trakya'ya çekilmesi düşüncesinden doğmaktadır. . Çorlu'da lojistik köy olarak seçilen alan; Çorlu Havalimanı'na 11 km, Marta Limanına (Kuru ve Dökme Yük Limanı) 31 km, Akport Limanı'na (Kuru, Dökme Yük ve Konteynır Limanı) 41 km, Asyaport Limanı'na 49 km uzaklıktadır.

Manisa (MOSBAR) Lojistik Köyü (Resim 13) ise kısaca BALO olarak

³⁸ <http://www.dunya.com/guncel/iki-yilda-7-lojistik-koy-faaliyete-basladi-6sinda-ise-acilis-yakin-275815h.htm> (Erişim tarihi: 22.03.2016)

adlandırılan Batı Anadolu Lojistik Organizasyonu projesinin ilk lojistik istasyonunu oluşturmaktadır.

BALO ise; Batı Anadolu Bölgesi'ndeki ihracatçı ve sanayicilere lojistik destek vermek amacıyla organize sanayi bölgeleri (OSB) içindeki sanayicilerin yüklerini birleştirip, sanayicilere navlun ve hizmet üstünlükleri sağlamak için hazırlanan bir projedir



Resim 13. MOSBAR Lojistik Köyü

Kaynak: <http://www.panoramio.com/user/1316563> (Erişim Tarihi 18.04.2016).

BALO'nun ilk lojistik istasyonunun MOSBAR olmasının sebebi ise; Manisa OSB ile İzmir Limanı arasındaki 35 km uzaklıkta her gün ortalama 400 tır ile konteynır yük taşınması yapılmaktadır. OSB'nin yıllık yük kapasitesi 3 milyon tonu aşmaktadır. Bu aşamada Manisa-İzmir karayolunda trafik karmaşasını önlemek ve işletmelerin dış pazarlarda rekabet şansını zora sokan yük transfer giderlerini MOSBAR ile azaltmak amaçlanmaktadır. Ayrıca Manisa OSB'den İzmir limanına nakliyat yapan günlük 400 tırın navlun maliyetlerinin de yüzde 50 oranında düşeceği hesaplanmaktadır.³⁹

Lojistik merkezler tamamlandığında lojistik sektörüne yıllık 40 milyar dolarlık katkı sağlarken, 27 milyon ton ilave taşıma imkânı ile 9 milyon metrekare konteynır stok ve elleçleme sahası kazandıracak. Türkiye'nin farklı bölgelerinde yer alacak lojistik merkezlerin tamamlanması ayrıca 10 bin kişilik ek istihdam sağlanması anlamını taşıyor.

Lojistik Köyler dışında bir de 'Yük merkezleri projeleri' başlatılmış, bu projeler

³⁹ <https://www.linkedin.com/pulse/kalkinmada-lojistik-koylerin-onemi-hakan-b%C3%BCt%C3%BCner-ph-d-> (Erişim tarihi: 22.03.2016)

için ise Karapınar ve Horozluhan (Konya), Andaval (Niğde) ile Tırmıl (Mersin) seçilmiştir.⁴⁰

4. Kazakistan Ticaret Hacmi

Bağımsızlık öncesinde Sovyet sistemi içinde tahıl üretimi, metalürji ve mineral üretimi üzerinde yoğunlaşan Kazakistan ekonomisi, Sovyetler Birliği'nin dağılması ve buna bağlı olarak merkezi planlı ekonominin çökmesiyle üretimde ciddi düşüşle karşı karşıya kalmıştır. Bağımsızlık sonrası yaşanan yaklaşık on yıllık süreçte tüketim malları üretimi gibi bazı alt sanayi sektörleri büyük zarar görmüş, söz konusu dönemde GSYİH'de sanayi sektörünün payı gerilemiştir. Bu durum 2000'li yılların başlangıcında değişmiş ve GSYİH içindeki payı yeniden % 30'lara ulaşmıştır. Bu yükselişteki en büyük neden, petrol sektörüne yapılan yatırımlardır. Günümüzde Kazakistan'ın sanayi üretimi toplamının yarıdan fazlasını petrol oluşturmaktadır.

Kazak ekonomisinde metal işleme ve çelik üretimi, petrolden sonra gelen önemli sektörlerdir. Bağımsızlık sonrası durma noktasına gelen bu sektörler de, yabancı yatırımlar sayesinde hızla eski düzeylerine ulaşmıştır.

Petrol sektörüne yatırımlar, ülkenin inşaat sektörünün de lokomotifini olmuş, petrolün yanı sıra diğer maden ve mineral sektörlerine yapılan yatırımlar, inşaat sektörünün GSYİH içindeki payının artmasına yol açmıştır. Kazakistan ekonomisinin geri kalan kısmını hizmet ve tarım sektörü oluşturmaktadır.

Kazakistan ekonomisinde yaratılan katma değer büyük bir kısmı hidrokarbon sektörü kaynaklı olup, petrol üretimi ülkenin batısında Hazar havzasında yoğunlaşmıştır. Ağır sanayi sektörü, nüfus yoğunluğunu Rusların oluşturduğu kuzey bölgesinde ağırlıklıdır. Bu bölge ayrıca, eski devlet çiftlikleri nedeniyle tahıl üretiminde de önemli paya sahiptir.

Kazakistan'ın güneyi tarım sektörünün ağırlıklı olduğu bölge olmakla birlikte, dünyanın en büyük çevre felaketi olarak tanımlanan Aral Gölü'nün kuruması, bölgenin tarım üretimini olumsuz etkilemektedir. Ülkenin doğusundaki eski başkent Almatı, finans ve iş ticaret merkezi konumundadır.

2008 yılında yaşanan küresel krizden Kazakistan da etkilenmiş, 2009 yılında cari

⁴⁰ <http://www.karayoluhaber.com/2015/iki-yilda-7-lojistik-koy-faaliyete-basladi-6sinda-ise-acilis-yakin/>
(Erişim tarihi: 22.03.2016).

işlemler dengesinde 4,2 milyar dolarlık açık meydana gelmiştir. Ancak bu krizi çabuk atlatan ülkede, 2010 yılındaki cari işlemler dengesi artıya geçmiş, 2014 yılı verilerine göre bu rakam 4,1 milyar dolar fazla olarak gerçekleşmiştir. Kazakistan'ın çok kısa bir sürede bu düzeye gelmesindeki en önemli etken, 2009 yılından itibaren yükselişe geçen petrol fiyatlarıdır.

Kazakistan'a son dönemde giren doğrudan yabancı sermaye tutarı, başlıca hidrokarbon projelerine doğrudan yabancı sermaye akışına bağlı olarak, Rusya ve Ukrayna gibi eski Sovyet Bloğu ülkelerine kıyasla çok daha yüksek düzeydedir. Petrol projelerine yatırımların ülkeye doğrudan yabancı sermaye akışının önümüzdeki dönemde de sürmesi beklenmektedir.

Kazakistan, Dünya Ticaret Örgütü'nün (DTÖ) 2015 yılında yayınladığı rapora göre 2014 yılında ihracatçı ülkeler listesinde 45'inci sırada yer almaktadır. 2014 yılında 78 milyar dolarlık ihracat gerçekleştiren Kazakistan'ın, bu rakamla dünya ihracatındaki payı ise % 0.4 olarak görülmektedir. Söz konusu raporda Kazakistan'ın ihracatında bir önceki yıla göre -8'lik bir değişimden söz edilmektedir.

DTÖ'nün dünya ithalatında söz sahibi ülkeler açısından yapılan değerlendirmede ise Kazakistan'ın, ithalatçı ilk 50 ülke arasında yer almadığı görülmektedir.⁴¹

Kazakistan İstatistik Komitesi verilerine (Tablo 5) göre ülkenin 2014 yılı dış ticaret hacmi 120 milyar 755,3 milyon dolar olarak gerçekleşmiştir.

Tablo 5. Kazakistan'ın Dış Ticaret Hacmi (milyar \$)

Yıllar	2011	2012	2013	2014
Dış Ticaret Hacmi	121.241.7	132.807.2	133.506.0	120.755.3
İhracat	84.335.9	86.448.8	84.700.4	79.459.8
İthalat	36.905.8	46.358.4	48.805.6	41.295.5
Fark	47.430.1	40.090.4	35.894.8	38.164.3

Kaynak:<http://www.stat.gov.kz/> den yararlanılarak düzenlenmiştir (Erişim tarihi: 01.04.2016).

⁴¹ https://www.wto.org/english/res_e/statis_e/its2015_e/its15_world_trade_dev_e.pdf (Erişim tarihi: 01.02.2016)

2014 yılında 79 milyar 459,8 milyon dolarlık ihracatın olduğu Kazakistan'da, 41 milyar 295,5 milyon dolarlık da ithalat yapılmış böylece 38 milyar 164,3 milyon dolarlık dış ticaret fazlası görülmüştür.

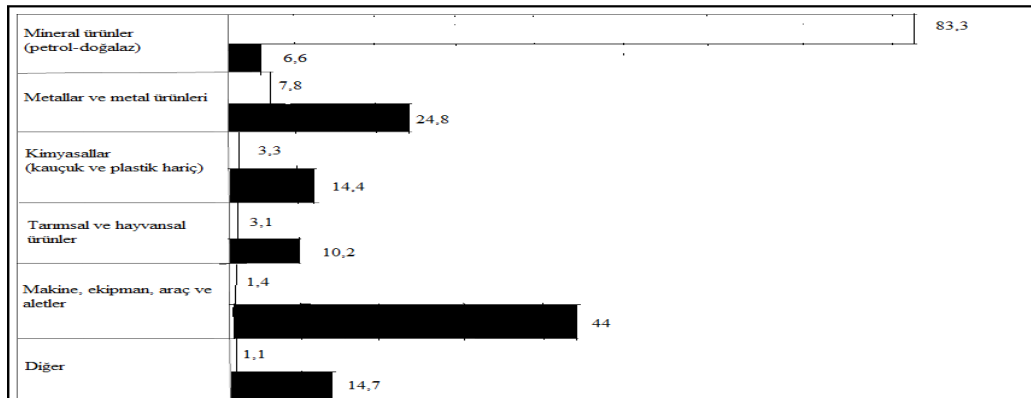
2008 yılındaki küresel krizin ardından 2009 yılında açık veren Kazakistan bir sonraki yıl yeniden dış ticaret fazlası vermiştir. Petrol ve buna bağlı olarak doğalgaz fiyatlarında yükselme, ülkenin ihracat rakamlarını da olumlu etkilemiş ve dış ticaret fazlalığında hızlı bir artış gerçekleşmiştir.

2008 yılındaki kriz nedeniyle 2009'da dış ticaret açığı yaşanan ve hemen ertesi yıl yeniden dış ticaret fazlası veren Kazakistan'da, 2011 ve 2012 ile 2013 yıllarında artış sürmüştür, ancak 2014 yılında 2011 rakamlarının da gerisinde kalmıştır.

Kazakistan'ın dış ticarete büyük miktarda fazla vermesinde en önemli rol, mineral ürünleri ihracatındadır. İstatistik Komitesi'nin 2014 yılı Ocak-Ağustos dönemi verilerine göre ülke ihracatının yüzde 83,3'ünü mineral ürünler oluşturmaktadır. Bu yüzden petrol ve petrol ürünleri ile doğalgaz fiyatlarındaki dalgalanmalar ülkeyi çok yakından ilgilendirmektedir.

2014 yılında 41 milyar 295,5 milyon dolar olarak gerçekleşen ithalatta ikinci büyük payı ise % 44 ile makine, ekipman, araç ve aletler ile yedek parçalar oluşturmuştur. Mineral kaynakların dışında büyük bir tarım ülkesi olarak tanımlanmasına karşın aynı yıl bu sektörde ithalatın ihracata göre çok fazla olduğu görülmektedir (Tablo 6).

Tablo 6. Dış Ticaretin (2014) Ürünler Bazında Dağılımı (%)



□ İhracat ■ İthalat

Kaynak: <http://www.stat.gov.kz/> den yararlanılarak düzenlenmiştir (Erişim tarihi: 01.04.2016).

Kazakistan'ın dış ticaretinde ağırlığı Rusya Federasyonu oluşturmaktadır. İhracatta % 14,9'luk paya sahip olan Rusya Federasyonu, ithalatta ise % 32,9'luk bir pay sahibidir. Rusya dâhil Bağımsız Devletler Topluluğu (BDT) ülkelerinin Kazakistan'ın ithalatındaki payı % 42'dir. Kazakistan için Çin % 17,7 ile ikinci büyük ülke konumundadır. Üçüncü sırada Almanya (% 5,6) dördüncü sırada ABD'nin (% 5,2) aldığı Kazakistan'ın ithalat yaptığı ilk 10 ülke listesinde Türkiye, % 2,5 ile dokuzuncu sırada yer almaktadır.

Kazakistan'ın en çok ihracat yaptığı 10 ülkeye bakıldığında ise ilk sırayı % 21,6 ile İtalya'nın aldığı görülmektedir. Çin (% 13,1), Hollanda (% 11,2), Fransa (% 6,7) ve Rusya'nın (% 6,1) ile ilk beşte yer aldığı listede Türkiye % 2,8 ile dokuzuncu sırada yer almıştır.

İstatistik Komitesi verilerine göre ülkenin ithalatında BDT ülkeleri % 42'lik paya sahip iken AB üyesi ülkeler % 21, Çin ise % 17,7'lik pay sahibidir. 2014 yılında toplam ihracatın % 45,7'sini AB ülkelerine gerçekleştiren Kazakistan için BDT ülkeleri (% 21.4) ve Çin (% 14.6) diğer önemli partnerler olarak görülmektedir.⁴²

4.1 Kazakistan Lojistik Sektörü

Kazakistan, başkanlık sistemiyle yönetilen, Sovyetler Birliği'nin dağılmasıyla 16 Aralık 1991 yılında bağımsızlığına kavuşan bir ülkedir. 2 milyon 724 bin 900 km²lik coğrafyası ile dünyanın dokuzuncu büyük ülkesi konumundadır. Kuzeyi ve batısında Rusya (sınır uzunluğu 7 bin 591 km), doğusunda Çin (bin 783 km), güneyinde Kırgızistan (bin 242 km), Özbekistan (2 bin 351 km) ve Türkmenistan (426 km) yer almaktadır (Harita 2). Böylesine geniş bir coğrafyada yaşayan nüfus ise 17 milyon 400 bin olup, nüfusun % 63'ünü Kazaklar, % 25,8'ini Slav asıllılar oluşturmaktadır.

⁴² www.kazstat.gov.kz (Erişim tarihi: 02.04.2016)



Harita 2. Kazakistan Haritası

Kaynak: <http://www.ekvatorharita.com/images/stories/kazakistan> (Erişim tarihi: 18.04.2016)

Sahip olduğu petrol rezervleri bakımından dünyanın 9'uncu ülkesi olan Kazakistan, kömür rezervleri açısından 8'inci sırada, uranyum rezervleri açısından ise 2'nci sırada yer almaktadır.⁴³

Kavram olarak nitelendirilmese de Kazakistan lojistikle esasen Çin'i Avrupa'ya bağlayan tarihi İpek Yolu nedeniyle tanışmaktadır. Doğudan batıya hem ticaret hem de kültür hattı olarak kullanılan binlerce kilometre uzunluğundaki Çin'den başlayan İpek Yolu'nun sonraki durağı Kazakistan toprakları olmuştur. Tarihteki en önemli ticaret yolu olmasının yanında 2000 yıldan uzun bir süre güzergâhı üzerinde bulunan kültür, din ve ırkların etkileşimini de sağlayan İpek Yolu'nu ticaret, tarih ve kültürel değer olarak yeniden canlandırmak amacıyla başta UNESCO olmak üzere çeşitli projeler başlatılmıştır.

Ülkede lojistik merkezlerin kurulması, Devlet Başkanı Nursultan Nazarbayev'in 2011 yılında yayınladığı kararname ile Kazakistan Demiryollarının (Kazakistan Temir Jolu – KTJ) sorumluluğuna verilmiştir. Aynı yıl Kazakistan'ı, bölgenin ticaret, lojistik ve işletme ağına dönüştürme planı kapsamında Ulusal Lojistiği Kalkındırma Merkezi A.Ş. (Ulittik Köliktik Logistikanı Damıtu Ortalığı AK / UKLDO AK) kurulmuştur⁴⁴. Bu merkez tarafından öncelikle ana demiryolu hatlarındaki istasyonlardaki depolar yükleme terminallerine dönüştürülerek “lojistik merkez”ler kurulmasına başlanmıştır.

⁴³ http://www.akorda.kz/kz/republic_of_kazakhstan/kazakhstan (Erişim tarihi: 02.04.2016).

⁴⁴ http://portal.kazlogistics.kz/kz/general_section/about/ (Erişim tarihi: 23.04.2016)

İlk aşamada yükleme terminalleri olarak düşünülen bu merkezler yine bir kamu işletmesi olan Gümrük Taşımacılık Hizmeti A.Ş. (AO Kedentransservis) tarafından işletilmektedir. UKLDO ayrıca ülkedeki tüm lojistik firmalarını tek çatı altında birleştirmeye yönelik Kazakistan Taşıyıcılar Birliği A.Ş.'yi (KazLogistics A.K) hayata geçirmiştir. KazLogistics A.K'nın hedefi sadece yük taşıyıcı firmalar değil, yolcu taşıyıcı firmaları da bünyesine toplamaktır.

Diğer taraftan Kazakistan'da yerli lojistik şirketleri 2005 yılından itibaren faaliyete geçmiştir. Bu şirketler öncelikle depolama faaliyetlerine başlamış ve bu depolama merkezleri kurmaya başlamıştır. Ülkede ilk kurulan High Tech Logistics Ltd, bu avantajını kullanmasını bilmiş ve aynı yıl depolama merkezini faaliyete sokmuştur. Kazakistan İşadamları Odası bünyesindeki şirket, ardından gümrükleme işlemlerini de faaliyetleri arasına almış, 2007 yılında Almatı'ya 10 kilometre uzaklıkta DAMU Sanayi-Lojistik Merkezi'ni, daha sonra başkent Astana'da DAMU Astana'yı faaliyete geçirmiştir.⁴⁵

Kazakistan-Çin sınırında kurulu Korgas Özel Ekonomik Bölgesi (Korgas AEA) komşu iki ülke topraklarında yer almaktadır. Çin mallarının Rusya ve Orta Asya ülkelerine taşınmasında önemli bir nokta olan Korgas, ağırlıklı olarak demiryolu ve nispeten de karayolu taşımacılık araçları kullanılmasından dolayı mevcut haliyle modern lojistik merkezler kategorisinde yer almamaktadır. Ancak Korgas, iki ülke demiryolu ray sistemlerindeki farklılık nedeniyle bölgenin en önemli yükleme, boşaltma, depolama ve gümrükleme merkezi konumundadır.

Avrupa ile Asya'nın kavuştuğu kapı olarak de tanımlanan Kazakistan, Asya ülkelerine Rusya ve Avrupa ile coğrafi açıdan alternatifsiz karayolu bağlantısı sağlamak için ciddi bir potansiyele sahiptir. Geniş hava sahası nedeniyle taşımacılık kapasitesi de artmaktadır. Yoğun talep gören pazarlara sahip ülkelerle komşu olması ise ulusal taşımacılık sisteminin geliştirilmesini zorunlu kılıyor.

Ancak sahip olduğu geniş coğrafya, yetersiz ve yıpranmış ulaşım altyapısı nedeniyle Kazakistan için sıkıntı olarak ortaya çıkmaktadır. Uluslararası taşımacılık koridorlarına sahip olmasına rağmen, ülkenin kara ve demiryolu taşımacılığında bölgeler arası bağlantısının, coğrafi konumunun da etkisiyle lojistik sektörünün ihtiyaçlarını karşılayacak düzeyde olmadığını söylemek mümkündür. Bunun yanı sıra

⁴⁵ <http://dlg.kz/en/services/industrial-parks.html> (Erişim tarihi: 23.04.2016)

Hazar Denizi'nde sahip olduğu tek liman da, diğer taşımacılık sistemlerine açık olmasına karşın, uluslararası denizyolu taşımacılığında kuzey komşusunu Rusya'nın politikalarına bağımlıdır.

Kazakistan, Dünya Bankası'nın yayınladığı LPI endeksinde 2007 yılında 2,2 puanla 133'üncü sırada yer almıştır. 2010 yılında sıçrama gerçekleştiren ülke 2,83 puanla 65'inci sıraya yükselmiş, 2012'de 2,69 puan ile 89'uncu sıraya gerilemiş, 2014 yılı ise 91'inci (2,70) sırada kendine yer bulmuştur. Kazakistan LPI endeksinde, 12 BDT ülkesi arasında Ukrayna'nın ardından ikinci durumda bulunmaktadır (Tablo 7).

Tablo 7. Kazakistan ve Diğer BDT Ülkelerinin LPI Endeksindeki Durumu

Ülke adı	2014		2012		2010		2007	
	Sıra	Puan	Sıra	Puan	Sıra	Puan	Sıra	Puan
Ukrayna	61	2,98	66	2,85	102	2,57	73	2,55
Kazakistan	88	2,70	86	2,69	62	2,83	133	2,12
Rusya	90	2,69	95	2,58	94	2,61	99	2,37
Ermenistan	92	2,67	100	2,56	111	2,52	131	2,14
Moldova	94	2,65	132	2,33	104	2,57	106	2,31
Belarus	99	2,64	91	2,61	-	-	74	2,53
Tacikistan	114	2,53	136	2,28	131	2,35	146	1,93
Gürcistan	116	2,51	77	2,77	93	2,61	-	-
Azerbaycan	125	2,45	116	2,48	89	2,64	111	2,29
Özbekistan	129	2,39	117	2,46	68	2,79	129	2,16
Türkmenistan	140	2,30	-	-	114	2,49	-	-
Kırgızistan	149	2,21	130	2,35	91	2,62	103	2,35

Kaynak: <http://lpi.worldbank.org/> dan alınarak düzenlenmiştir (Erişim Tarihi: 28.03.2016).

4.1.1 Sovyet Sosyalist Cumhuriyetler Birliği'nin (SSCB) yıkılmasıyla lojistik sektöründe değişim

Göçebe yaşam süren ve bu nedenle gerek ulaşımında gerekse taşımacılıkta hayvanlardan yararlanan Kazak halkının toplu taşımacılık araçlarıyla tanışması, Çarlık Rusyasının egemenliğine girmesinden sonra olmuştur. 1847 yılında tüm Kazak boylarını 1863'te de tüm Orta Asya'yı egemenliği altına alan Rusya, Orta Asya'da hâkimiyetini güçlendirmek amacıyla Rus nüfusun bölgeye iskânı için çok cazip kolaylıklar

sağlamıştır.

Rusların 1894 yılında Rusya'nın Saratov bölgesindeki Engels şehri ile Ural kenti arasında kurduğu demiryolunun 130 km'lik bölümü Kazakistan topraklarından geçmiştir. 1898'de yapılan Urbah-Astrahan demiryolunun 77 km'lik kısmı için de aynı şekilde Kazakistan toprakları kullanılmıştır. 1891-1896 yılları arasında yapılan Trans-Sibirya hattının Kazakistan topraklarından geçen 190 km'lik kısmı ise iki ulus arasında ekonomik-kültürel yakınlaşmada çok önemli rol oynamıştır.

Sovyet Sosyalist Cumhuriyetler Birliği (SSCB) öncesinde 1918'e kadar Ruslar tarafından Kazakistan'da yapılan demiryolu hatlarının uzunluğu 2 bin 500 km'yi bulmuştur. Bunlar, 1901-1906 yıllarında kurulan Orenburg (Rusya)-Taşkent (Özbekistan), 1915'te Çelyabinsk (Rusya)-Kostanay, 1915-1917 yıllarında Novosibirsk (Rusya)-Semey, 1918'de Ekibastuz-Ermak demiryolu hatlarıdır. Ayrıca Türkistan-Sibirya hattının Arıs-Bişkek (Kırgızistan) bölümü de 1914-1917 yılları arasında yine Ruslar tarafından yapılmıştır. Bu hatlardan Orenburg-Taşkent ve Türkistan-Sibirya hatları Kazakistan'ı doğu ve batıda kuzeyden güneye bağlayan demiryolları olmuştur.

Doğrudan Kazakistan sınırları içinde kurulan ilk demiryolu ise Sovyetler Birliği döneminde 1920-22 yıllarında Petropavl-Kökşetau hattı olarak gerçekleşmiştir. 1924'te yapılan Kulındı-Pavlodar hattı, petrol işletmeciliği için yeni bir adım olmuştur. 1926-31 yılları arasında 700 km uzunluğunda Burabay-Akmola-Karagandı demiryolu yapılırken, 1927-1930 yılları arasında 1444 km'lik Türkistan-Sibirya hattı tamamlanmıştır.

Kazakistan'ın orta bölgeleri için 1930'lu yıllarda yapılan Akmola-Karagandı, Karagandı-Balkaş, güneyi için ise Çimkent-Lengir hatları büyük öneme sahiptir. Yine aynı yıllarda madenciliği geliştirmek amacıyla kurulan Lokot-Zaşçhita ve Leninogorsk-Zıryanovsk hatları da Kazakistan'ın demiryolu ağına katılmıştır.

Kazakistan'a ilk karayolu (posta yolu) Çarlık Rusyası döneminde yapımına başlanan ve Sovyetler Birliği döneminde tamamlanan Sergiopol (Ayagöz) taş yolu ile girmiştir. 1830-1920 yılları arasında Semey ile Sergiopol'u (Ayagöz) birbirine bağlayan 350 km'lik posta yolu, aynı zamanda ticaret ve kültür hattı haline dönüşmüştür. Bu yol aynı zamanda Çarlık Rusyası tarafından askeri-stratejik bir yol olarak kullanılmıştır... ("Jetisu, Entsiklopediya", 2004: 712)

Uçakla ilk kez 1918 yılında Mertök-Novosergeyev hattının açılmasıyla tanışan Kazakistan'da hava postası ve yolcu taşımacılığını düzenlemek üzere 1923'te Dobrolet

şirketi kurulmuştur. Ülkedeki ilk uçuş denemesi 1924 yılında Taşkent-Almatı-Taşkent hattında gerçekleştirilirken, bir yıl sonra Almatı-Bişkek hattında posta taşımacılığına başlanmıştır. SSCB döneminde 1929'da Kazakistan'daki ikinci hat Kızılorda-Moskova olmuş, 1930'da havayolu taşımacılığını geliştirmek üzere Kazakistan Sivil Havacılık Dairesi (Kazakistan Azamattık Aviatsiya Baskarması-KAAB) kurulmuştur. Söz konusu dönemde Kazakistan içi uçuşların merkezi Almatı olmuş, buradan tüm bölgelere uçuş hatları açılmıştır.

Ülkedeki suyollarında ilk gemi 1962 yılında Ertis ırmağında yolcu taşımacılığında faaliyete geçmiş, 1963'ten itibaren de yük taşımacılığına başlanmıştır.

Denizyolu taşımacılığı, 1960'a kadar Hazar Denizi'nin kuzey kesiminde yoğunlaşmıştır. Bu kapsamda Atırau körfezinde petrol sevkiyatı nedeniyle yukarı düzeyde yük taşımacılığı yapılmıştır. Mangıstau yarımadasının kuzey kısmında kalan Bautino körfezi de söz konusu dönemde ikinci derece taşımacılık merkezi olmuştur. 1964 yılında Makat-Beyneu-Mangıstau demiryolunun kurulması, böylece Mangıstau petrolünün Atırau'a taşınmaya başlanması üzerine Bakü ve Orta Asya petrolünün deniz yoluyla Atura körfezine taşınmasında düşüş yaşanmıştır. Hazar Denizi'nde yük taşımacılığı, Mangıstau körfezinde doğal kaynakların çıkarılmaya başlanmasıyla yeniden canlanmıştır. Transit taşımacılığın artması üzerine Hazar Denizi, uluslararası yük taşımacılığı için kullanılmaya başlanmıştır.

Petrol ve doğalgaz ile bazı sıvı kimyasalların taşınmasında kullanılan boru hatları Kazakistan'da ilk olarak Çarlık Rusyası döneminde, Bolşevik İhtilalı öncesinde kurulmuştur. 154 km'lik bu hattın sonra 1934 yılında 830 km, 1966'da tamamen Kazakistan'da iki merkezi bağlayan 141,5 km'lik hatlar faaliyete geçirilmiştir. Kıtalararası ilk sıcak petrol hattı olarak tanımlanan 1500 km uzunluğundaki Özen-Atırau-Samara boru hattının kuruluşu ise 1970'tir.

Kazakistan'da doğalgaz üretimi 1970'te Tengiz havzasında başlamış ve 1971'de çıkan doğalgazı Türkmenistan'a taşıyacak 610 km uzunluğunda Beyneu-Özen-Bekdaş (Türkmenistan) boru hattı kurulmuştur.

4.1.2 Kazakistan'ın bağımsızlık döneminde lojistik sektörünün durumu

SSCB döneminde kısa vadeli planlarla gerçekleştirilen projeler genel olarak ekonomiyi canlandırmaya, madenciliği geliştirmeye yönelik uygulanmıştır. Ülke için

kurulan demiryolu hatları yine Sovyetler Birliği bünyesinde yer alan komşu ülkelerin hatlarıyla birleştirilmiş, böylece Kazakistan, Sovyet demiryolu ağının bir parçası olmuştur.

Kazakistan için demiryolu taşımacılığı çok önemlidir. Çünkü yurtiçi yük taşımacılığının % 68'i, yolcu taşımacılığının % 32'si demiryolu ile sağlanmaktadır. 15 bin km'den fazla demiryolu hattının bulunduğu Kazakistan, 16 hatla komşu ülkelerle bağlıdır. Bu hatlardan 11'i Rusya, 1'i Kırgızistan ile bağlantılı olup Çin ve Özbekistan ile bağlantı 2'ser hattın gerçekleşmektedir.

Bağımsızlığın kazanılmasının ardından ülke demiryolunu 3 dönem halinde ele almak mümkündür.

1. Dönem (1992-1996): Sektörün Sovyetler Birliği'nin dağılması ve tamamen yeni ekonomik durumlara uyum sağlama dönemi,

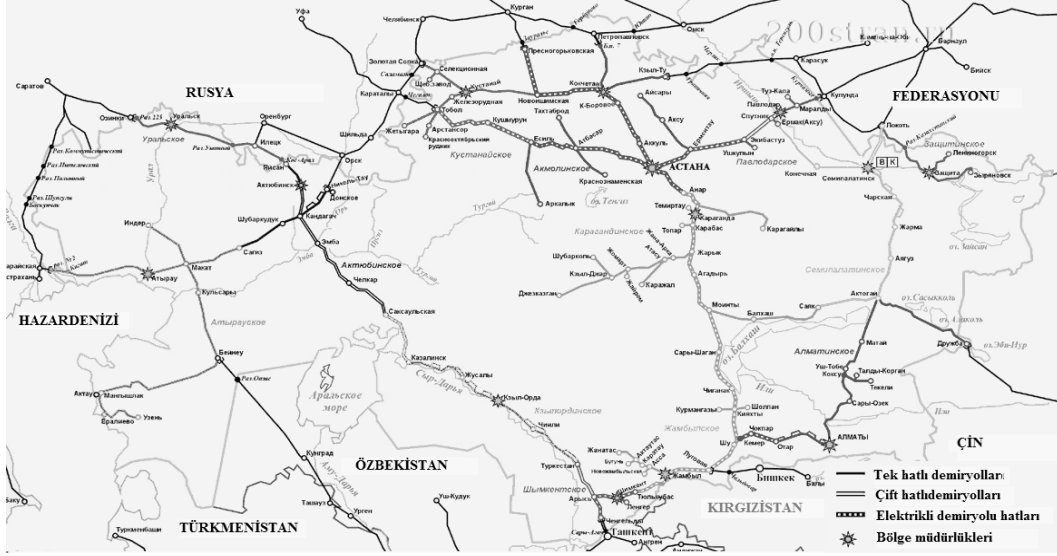
2. Dönem (1997-2001): Bu dönemdeki en önemli gelişmeler, Kazakistan'daki üç ana hattın birleştirilmesi, bağımsızlığın ardından yaşanan sıkıntılı dönemin atlatılması, sektörü kalkındırma temellerinin atılması, ulusal Kazakistan Demiryolları işletmesinin kurulması ve gelişmesi olarak nitelenmektedir.

3. Dönem (2001-...): Sektörde yeniden yapılanmanın bağlandığı dönem olarak anılmaktadır. Ulusal demiryolu işletmesinin kurulması yeniden yapılanmanın ilk adımını oluşturmuştur. Demiryolu taşımacılığının verimli ve karlı duruma getirilmesi, geliştirilmesi ve Uluslar arası taşımacılık sistemine dâhil olması, müşterinin taleplerini eksiksiz karşılayacak düzeye çıkarılması bu dönemde gerçekleşmiştir.

2004 yılında Kazakistan-Çin sınırındaki Dostık İstasyonu, aktarma ve yükleme terminalleri kurularak taşımacılık merkezine dönüştürülmüştür.

Bu dönemde yeni demiryolu hatları açılmış, başkent Astana ile eski başkent Almatı arasındaki (yaklaşık 1000 km) hızlı tren seferleri başlatılmıştır. İki başkent arasındaki bu modernizasyonun yanı sıra bazı hatlarda da elektrifikasyon sistemleri kurulmuş, sadece 2012-2014 yılları arasında 1200 km yeni demiryolu yapılmıştır. Ülke demiryolu sisteminin (Harita 3) geliştirilmesi için 2017 yılına kadar 1400 km yeni demiryolu hattı yapımı, 2700 km'lik hatta da elektrifikasyona geçilmesi planlanmaktadır.⁴⁶

⁴⁶ <http://www.railways.kz/kk/node/108> (Erişim tarihi: 28.03.2016).



Harita 3. Kazakistan Demiryolu Hatları

Kaynak: http://www.200stran.ru/images/maps/1302984524_05f4cb.gif (Erişim tarihi: 18.04.2016)

Konu karayolu taşımacılığı açısından ele alındığında ülkedeki motorlu araçların % 10'undan fazlasının yük ve toplu taşıma araçları olduğu görülmektedir. 2015 yılı itibariyle 5 milyonun üzerinde motorlu araç bulunan Kazakistan'da, bunlardan yaklaşık 500 binini yük taşıma araçları, 100 binini de toplu yolcu taşıma araçları oluşturmaktadır.⁴⁷

Ülke karayolu ağının toplam uzunluğu 152 bin km'dir. Bu yolların 23.500 km'si ana karayolu 73.900 km'si ara karayollardır. Bu yolların büyük bir bölümünün ciddi onarımdan geçirilmesi gerekmektedir. Ana karayollarının yaklaşık % 93'ü, ara ve tali yolların da % 57'si asfalttır. Ülke karayollarının 44 bin km'si yerleşim yerleri iç yolları, 11 bin km'si ise maden, çiftlik, orman ve sanayi işletmeleri yollarıdır.⁴⁸

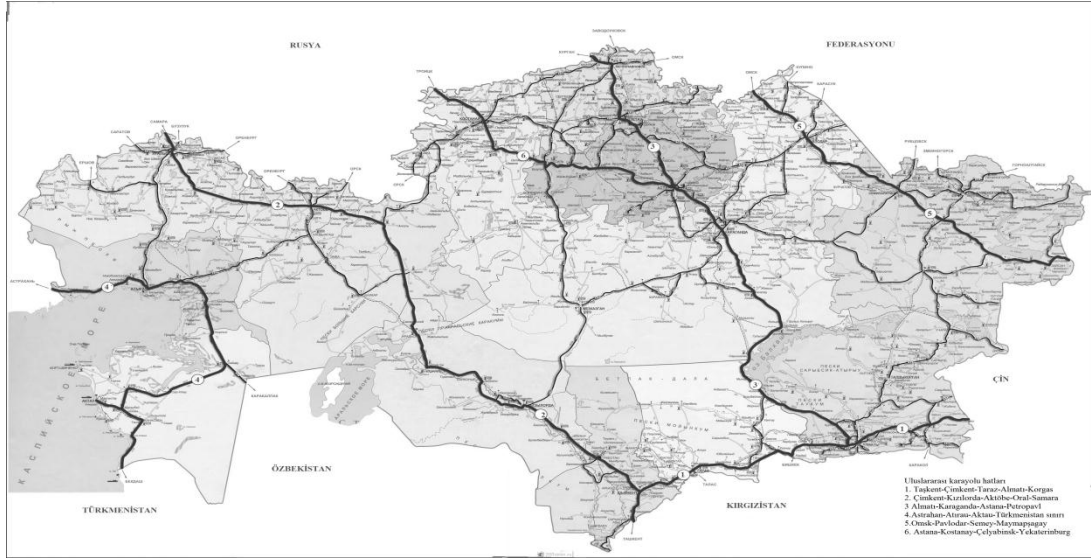
Kazakistan'ın ana karayolu güzergâhlarının başlangıç noktası eski başkent Almatı olmuştur. Ülkenin kuzeyi, güneyi, doğusu ve batısı Almatı'dan çıkan 4 farklı karayolu ile birbirine bağlanmıştır. 2013 yılında ulaşım açılan 224 km'lik Astana-Burabay hattı, ülkenin ilk otoyolu konumundadır.

Kazakistan merkezli, uluslararası karayolu kategorisinde yer alan 7 hat diğer ülkelere bağlanmaktadır (Harita 4). Bunların 3'ü Almatı'dan Rusya'nın değişik

⁴⁷ <http://timeskz.kz/8040-kolichestvo-legkovyh-avtomobiley-podschitali-v-kazahstane.html> (Erişim tarihi: 28.03.2016).

⁴⁸ <http://adilet.zan.kz/kaz/docs/P1300001561> (Erişim tarihi: 28.03.2016)

bölgelerine 1'i de Kırgızistan ve Özbekistan'a geçerken, Taşkent (Özbekistan)-Samara (Rusya) karayolu da Aktöbe-Oral (Kazakistan) üzerinden geçmektedir. Ayrıca Rusya'yı Türkmenistan'a bağlayan Astrahan-Türkmenbaşı ile Çin'i Özbekistan'a bağlayan Korgas-Taşkent karayolu yine Kazakistan bağlantılıdır... (“Obzor Terminalno-skladskoy İnfrastrukturı Respublika Kazahstan”, 2010:3).



Harita 4. Kazakistan Karayolları Haritası

Kaynak: http://www.200stran.ru/images/maps/1302984600_a0ed83.jpg (Erişim Tarihi 22.04.2016)

Yeni İpek Yolu olarak tanımlanan Batı Avrupa-Batı Çin karayolunun Kazakistan bölümünün yapımına 2009 yılında başlanmış olup bu yıl içinde tamamlanması planlanmaktadır. 8 bin 445 km uzunluğundaki bu karayolunun 2 bin 767 km'si Kazakistan üzerinden geçmektedir (Harita 5).



Harita 5. Batı Avrupa-Batı Çin Karayolu

Kaynak: <http://www.silk-road.kz/sites/all/themes/lavalin/images/carta1.jpg>. (Erişim Tarihi 22.04.2016)

Çin ile Kazakistan arasındaki yük taşımacılığının % 40'ı, Çin'den Orta Asya ülkelerine yük taşımacılığının % 25'i ve Çin-Kazakistan-Rusya-Batı Avrupa hattındaki yük taşımacılığının % 35'inin bu karayolundan gerçekleşmesi beklenmektedir.⁴⁹

Bağımsızlığın ardından havayolu sektöründe de birçok değişiklik olmuş, birçok havayolu şirketi kurulmuştur. Günümüzde sayısı ciddi olarak azalan bu şirketlerin sayısının 1998'de 51'e kadar ulaştığı görülmektedir (Nısanbayev vd., 2000: 22). Ulusal havayolu şirketi AirKazakistan 1996 yılında kurulmuş, 1997'de Uluslararası Sivil Havacılık Örgütü'ne (International Civil Aviation Organization – ICAO), 1998'de Uluslararası Havayolu Taşıyıcıları Örgütü'ne (International Air Transport Association – IATA) üye olmuştur. 2003 yılına kadar faaliyetine devam eden AirKazakistan, bu tarihte, 2001 yılında yabancı ortaklığıyla kurulan AirAstana bünyesine dahil edilmiştir.⁵⁰

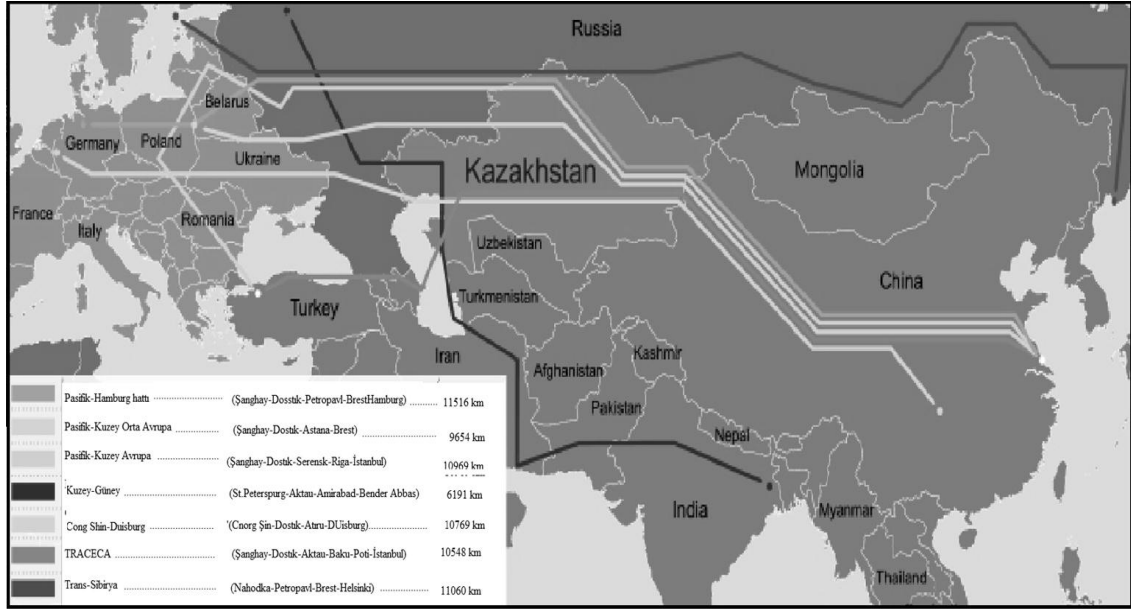
Coğrafi büyüklük açısından dünyada dokuzuncu sırada yer alan Kazakistan'da nüfus yoğunluğunun düşük olmasının yanında dağınık yerleşim de ulaşım açısından özellikle yolcu taşımacılığında havayolunu önemli kılmaktadır. Ülkedeki 22 havaalanından 14'ü uluslararası uçuşlara imkân sağlamaktadır. Ancak bu havaalanları, taşımacılık kapasitelerinin ancak 1/5'ini kullanabilmektedir. Bu yüzden havayolu taşımacılığında Avrupa ve Asya arasında transit yük ve yolcu taşımacılığının hız kazanması çok önemlidir. Ülkenin en büyük havayolu işletmesi ise kamu-yabancı

⁴⁹ <http://www.europe-china.kz/> (Erişim tarihi: 22.04.2016)

⁵⁰ <http://ru.airkaz.com/review.html> (Erişim tarihi: 22.04.2016)

ortaklığı olarak kurulan Air Astana'dır.

Asya ile Avrupa'yı birleştiren 7 uçuş koridoru Kazakistan hava sahasında yer almaktadır (Harita 6).



Harita 6. Kazakistan Hava Sahasının Kullanıldığı Uçuş Koridorları

Kaynak: http://eurasiatransit.com/kz/assets/content/Map_final_6.jpg 19.04.2016

Bunlar Şanghay-Hamburg, Şanghay-Brest, Şanghay-İstanbul-Riga, St.Petersburg-Bender Abbas, Chong Şin-Duisburg, TRACECA ve Transsibirya (Nahodka-Helsinki) dir. Bu uçuş koridorunu kullanan havayolu araçlarına Kazakistan'daki havaalanlarında lojistik destek sağlanmaktadır.

Havayolu taşımacılığı kapsamında başkent Astana'ya yeni havaalanı kompleksi, Atau Havaalanına yeni pist yapımı Aktöbe ve Aktau havaalanları pistlerinin yenilenmesi, Almatı ve Aktau havaalanlarına modern yolcu terminalleri yapılması projelerine öncelik verilmiştir.

Kazakistan'da taşımacılığın yapıldığı suyollarının uzunluğu 5 bin 635 km'dir. Bu suyollarının büyük bölümü ülkenin kuzeyindeki ırmaklardır. Irmakların dışında Balkaş ve Zaysan gölü ile bazı baraj göllerinde de su yolu taşımacılığı gerçekleştirilmektedir. Ancak ırmaklardaki su debisinin düşüklüğü yüzünden, taşımacılık yapılabilmesi için her yıl ödenek ayrılmaktadır.

Ülkedeki su yollarında ilk geminin Ertis ırmağında 1962 yılında yolcu taşımacılığına, 1963'ten itibaren de yük taşımacılığına başladığı Kazakistan'da, bağımsızlıktan sonra 1996'da su yolu taşımacılığı için 6 merkezde kamu şirketleri kuruldu. Bu sektördeki tersaneler, rıhtımlar ve depolar özelleştirildi. 2005 yılında kabul edilen “İç su yolu hakkında” yasa, su yolu taşımacılığının gelişmesine imkân sağlamış ve üç bölgede bu alanda yeniden ırmak taşımacılığı başlamıştır. Böylece Kazakistan'ın doğusundaki bölgesel su koridoru vasıtasıyla Rusya ve Çin ırmaklarına ve Kuzey Buz Denizi'ne ulaşma imkânı doğmuştur (Nısanbayev vd, a.g.e. 25).

Hazar Denizi, Kazakistan'ın deniz yolu taşımacılığında kullanabildiği tek potansiyeldir. Kazakistan'ın yanı sıra Azerbaycan, İran, Rusya ve Türkmenistan arasında kalan Hazar Denizi, ülkenin tek deniz yolu taşımacılık noktasıdır. Rusya'dan Hazar Denizi'ne dökülen ve su yolu taşımacılığı yapılan ırmaklar ve kanallar üzerinden Karadeniz ve Baltık Denizlerine, böylece Batı Avrupa'ya ulaşılmaktadır.

Avrupa-Kafkasya-Asya taşımacılık koridorunun (TRACECA) bazı hatları bu denizin körfezlerinden geçmekte, Rusya'nın güneyine ulaştıran Karadeniz ile Hazar Denizi'ni Volga-Don kanalıyla birleştirmekte, İran'ın kuzey ve güney körfezleri üzerinden geçen taşımacılık koridorlarını birbirine bağlamaktadır. Bu yüzden Avrupa İmar ve Kalkınma Bankası yatırım desteğini alarak uluslararası Aktau Limanının modernizasyonu, bağımsız Kazakistan'ın öncelikli kararlarından biri olmuştur. Yeni liman, yükleri İran'ın Hazar'daki limanları üzerinden Türkiye'ye, oradan da Akdeniz ve Kızıldeniz'e, gelecekte de Pakistan ve Afganistan üzerinden Hint Okyanusu'na taşıma ortamı sağlayacaktır. Kazakistan, 2007 yılında Rusya'ya, Hazar Denizi ile Azak-Karadeniz havzasını kavuşturacak Avrasya Kanalı kurulması önerisi getirmiştir. Bu projenin gerçekleşmesi halinde Kazakistan'ın, Rusya üzerinden uluslararası denizyollarına çıkması mümkün olacaktır.⁵¹

Kazakistan'ın tek deniz limanı konumunda olan ve stratejik öneme sahip bulunan Aktau Limanındaki yük taşımacılığının temelini günümüzde ihracat ürünleri (petrol, maden, tahıl) oluşturmaktadır.⁵²

BDT sınırları içindeki ihracat amaçlı kurulan en büyük boru hatları ise,

- Dostık Boru Hattı (5116 km). Kıtalararası kurulan ilk petrol boru hattı olan bu hat Atırau'dan (Kazakistan) Samara'ya (Rusya) geçmekte Ukrayna ve Belarus

⁵¹ <http://www.portaktauz.kz/kaz/aktau-porty/bygingi-aktau-porty/> (Erişim tarihi: 25.03.2016).

⁵² <http://www.portaktauz.kz/kaz/aktau-porty/porttyyn-tarikh/> (Erişim tarihi: 25.03.2016).

üzerinden Doğu Avrupa'ya ulaşmaktadır.

-Yamburg-Doğu Avrupa boru hattı (4605 km): Rusya tarafından İkinci Dünya Savaşı nedeniyle bazı Avrupa ülkelerine tazminat bedeli olarak kurulmuştur. Rusya'nın en önemli doğalgaz rezervlerinin bulunduğu Kuzey Buz Denizi yakınlarındaki Yamburg bölgesinden Doğu Avrupa'ya uzanmaktadır.

-Tuymazı-İrkutsk boru hattı (3700 km): Baykal Gölü yakınlarındaki İrkutsk'tan Rusya'nın Ural Dağları eteklerindeki Tuymazı'ya kadar uzanan bu hattın küçük bir bölümü Kazakistan üzerinden geçmektedir.

-Orta Asya-Merkez boru hattı (3000 km): Orenburg'dan (Rusya) başlayan bu hattın 275 km'lik kısmı Kazakistan'dan geçerek Batı Rusya'ya ulaşmaktadır.

-Mangıstau-Ukrayna boru hattı (2500 km): Kazakistan'ın Hazar Denizi'nin kuzeyindeki Mangıstau körfezinden başlayan bu hat Ukrayna'ya bağlanmaktadır ve parafin oranı yüksek petrol taşımacılığında kullanılmaktadır.

Kazakistan'ın Hazar havzası ve diğer bölgelerinde çıkan petrolü Karadeniz'de Novorisisk'e taşıyan 1850 km uzunluğundaki Hazar Boru Hattı ise 2001 yılında tamamlanmıştır.⁵³

Kazakistan'da ihracat amaçlı kullanılan boru hatları, Atırau-Samara-Odessa (Ukrayna), Atırau-Samara-Primorsk (Rusya), Hazar Boru Hattı, Atasu-Alaşankou (Çin) ve Aktau-Bakü-Ceyhan'dır.⁵⁴

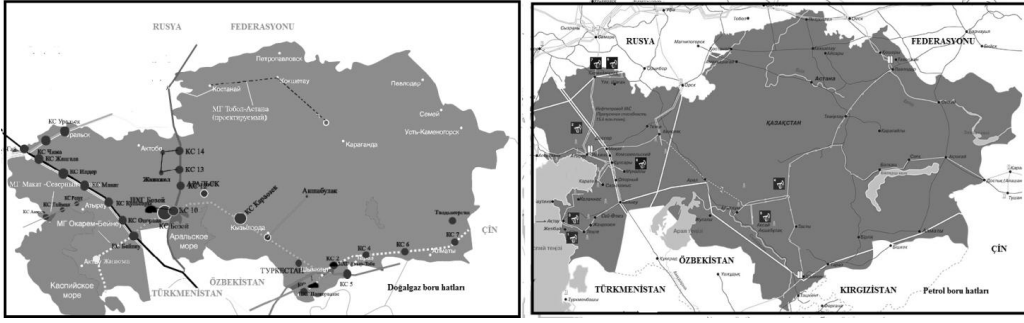
Kazakistan'da petrol taşımacılığı KazTransMunay (KazTransOil), doğalgaz taşımacılığı ise KazTransGaz şirketleri denetimindedir. Bu alanda taşımacılık, birer kamu şirketi olan KazTransMunay ve KazTransGaz bünyesinde bulunan sekiz büyük şirket tarafından toplam 20 bin km uzunluğundaki ana boru hatlarıyla gerçekleştirilmektedir. KazTransMunay tarafından 2014 yılında 62,4 ton petrol, KazTransGaz tarafından da 78,3 milyar m³ doğalgaz, ihracat amaçlı taşınmıştır.

Söz konusu iki kamu işletmesinin yanı sıra yine bu kamu işletmelerinin de dâhil olduğu uluslar arası iştirakler tarafından kurulan boru hatları tarafından da taşımacılık yapılmaktadır.

Kazakistan'da boru hatları sisteminin yaygın bir şekilde kurularak yararlanılması, ülkenin enerji-yakıt dengesinde önemli değişiklikler meydana getirmiştir (Harita 7). Bu olumlu değişiklikte petrol-doğalgazın payı % 75'tir.

⁵³ http://www.kaztransoil.kz/kz/kompaniia_turali_damu_tarihi/ (Erişim tarihi: 28.03.2016)

⁵⁴ <http://kaztransgas.kz/index.php/kz/basty-bet/rylymy> (Erişim tarihi: 25.03.2016).

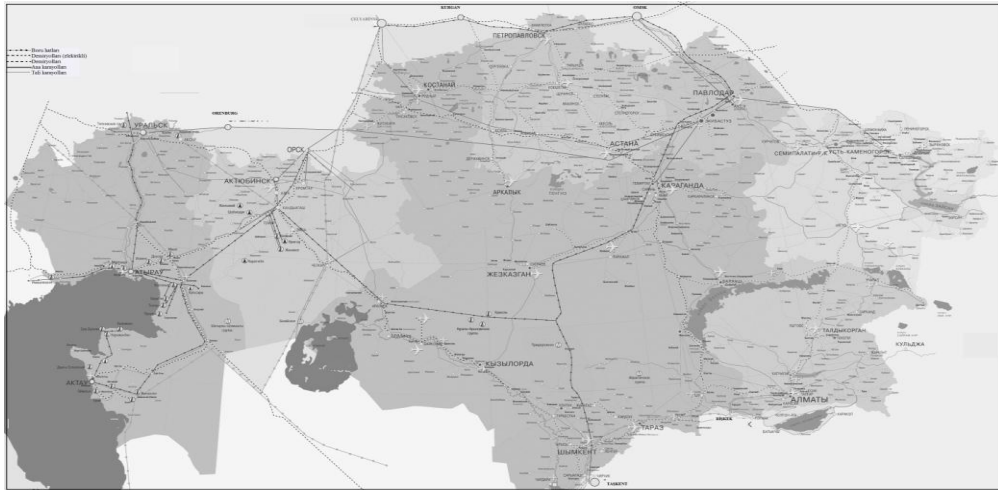


Harita 7. Kazakistan'daki Doğalgaz ve Petrol Boru Hatları

Kaynak: <http://kaztransgas.kz/index.php/ru/o-kompanii/karta-prisutstviya>,
http://kmgpe.kz/ar/2012/img2/map_source_kz.jpg, (Erişim tarihi: 19.04.2016)

4.2 Kazakistan Lojistik Sektöründe Yenilikçi Projeler

Kazakistan'ın küresel ekonomi ve enformasyon ağlarıyla bütünleşmesi sadece üretim ve ticaretin kalkınması değil lojistik ve enformasyon sistemlerinin kurulması ve geliştirilmesi ile mümkün olacaktır. Uluslararası pazarları bir yana bırakarak sadece doğusu ile batısı arasında 3000 km, kuzeyi ile güneyi arasında 1500 km mesafe olan Kazakistan'da, ulusal kara ve demiryolu hatlarının ihtiyacı karşılayamayacak noktada olduğunu düşündüğümüzde modern anlamdaki lojistiğin ülke için ne derece önemli olduğu görülecektir (Harita 8).



Harita 8. Kazakistan'ın Ulaşım-Taşımacılık Ağları

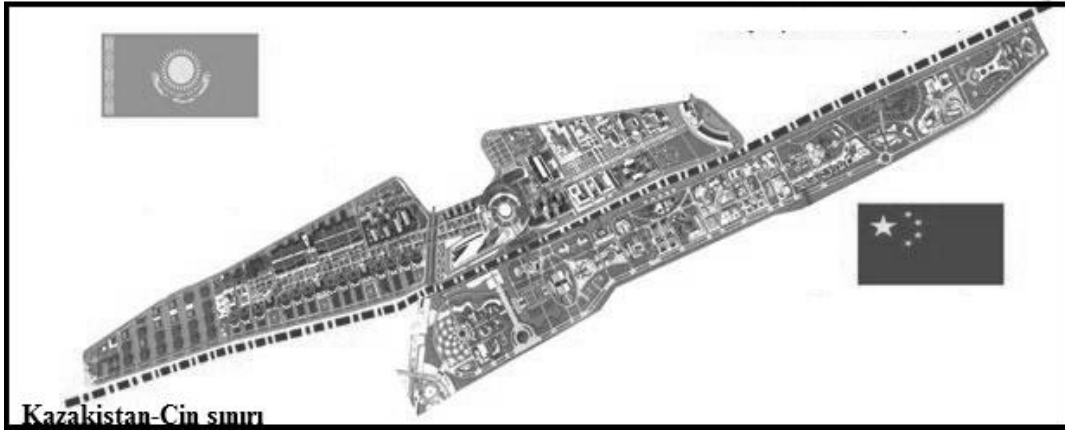
Kaynak: http://ga-logistics.ucoz.kz/karta_kz.gif (Erişim tarihi: 19.04.2016)

Kaliteli taşımacılık hizmetlerine yönelik artan talep, taşımacılık sisteminin teknik gelişme düzeyinin yetersizliği ve taşımacılık teknolojisinde geri kalmışlık nedeniyle gereğince karşılanamıyor. Tüm yüklerin (kömür, petrol, doğalgaz, maden, kimyasallar, petro-kimya ürünleri vb) taşınması, diğer yüklerin ihracatıyla bağlantılı olduğundan taşımacılık kapasitesinin ciddi anlamda büyümemesi, taşımacılık imkânlarının yetersizliğinden kaynaklanmaktadır.

Kazakistan'ın kalkınmasına yönelik projeler, bağımsızlığın kazanıldığı 1991'den bu yana, Devlet Başkanı Nursultan Nazarbayev'in yayınladığı kararnameler doğrultusunda hazırlanmakta ve uygulanmaktadır. Ülkenin lojistik sektörünün geliştirilmesine yönelik plan ve projeleri de yine Devlet Başkanının 2014 yılında yayınladığı “Aydınlık Yol” (Nurlı Jol) programı ekonomide kapsamlı bir altyapı yapılanmasını içermektedir. Programın sadece 2014-2015 dönemi için yaklaşık 3 milyar dolar (1 trilyon Tenge) ayrılırken, lojistik sektörünün altyapısının geliştirilmesine ilişkin önceliklere de yer verilmiştir. Kazakistan'ın tüm bölgelerinin ulaşım ağlarıyla birbirine bağlanması ve lojistik altyapıların yenilenmesi de bu program kapsamındadır.⁵⁵

Programda, hazineden aktarılacak ödeneğin, ülkenin sanayi ve ekonomisini kalkındırmak üzere konuda kullanılacağı belirtilmekte, bunlardan ikisi lojistik sektörünü ilgilendirmektedir. Bu kapsamda Çin sınırındaki Korgas-Doğu Kapısı'ndaki (Şekil 4) kuru yük limanındaki birinci kompleksin tamamlanması, yine buradaki ve Atırau ile Taraz'daki “Ulusal Endüstriyel Petrokimya Teknopark”ları özel ekonomik bölgelerinin altyapıları için 231,5 milyon dolar, Astana Havaalanına yeni terminal kurulması ve pist yenilemesi için 87,8 milyon dolar ayrılmıştır. Astana Havaalanında yeni terminalin yapılmasıyla halen 3,5 milyon kişiye hizmet verebilme kapasitesinin 2017 yılında 7,1 milyon kişiye ulaştırılması hedeflenmektedir.

⁵⁵ http://www.akorda.kz/kz/addresses/page_218342 (Erişim tarihi: 28.03.2016)



Şekil 4. Korgas-Doğu Kapısı Özel Ekonomik Bölgesi (AEA)

Kaynak: http://discounter.kz/cms/uploads/images/gen_plan.jpg (Erişim tarihi: 19.04.2016)

Ekonomik kalkınmada dış risklerin de dikkate alındığı programda ticari rekabet ve istihdam teşvikleri için yeni atılımlar gerektiği vurgulanmaktadır. Kazakistan'ın, uzun vadeli Dinamik Yenilikçi Sınai Kalkınma Programının ikinci 5 yıllık programı ile uyum içinde olan “Aydınlık Yol” programının toplam maliyeti ise yaklaşık 1,5 milyar dolar olarak değerlendirilmektedir.

Büyük şehirlerinin çoğu tarihte İpek Yolu güzergâhında yer alan Kazakistan'da, özellikle lojistik sektörü için ulaşım hatlarının yapımı ve yeni ulaşım hatları açılması da gündemi oluşturmaktadır. Tüm bölgelerin demiryolu, karayolu ve havayolu aracılığıyla doğrudan birbirine karşılıklı bağlı olması gerektiğini dile getiren Devlet Başkanı Nazarbayev, özellikle dokuz yolun buluşma noktası olan başkent Astana'nın ülkenin can damarı haline dönüşmesini istemektedir.

“Aydınlık Yol” programında yedi hedef ortaya konulurken, ilk sırada lojistik altyapının geliştirilmesi yer almaktadır. Küçük bölgeler arasında ulaşım altyapısı sağlanarak geliştirilecek lojistik altyapısında ana iskeleti Astana oluşturacak ve başkent ile diğer bölgeler hava, deniz ve karayolları ile doğrudan bağlanacaktır. Bu kapsamda öncelikle ana karayolları projeleri gerçekleştirilecektir. Bunları ise Batı Çin-Batı Avrupa (Yeni İpek Yolu olarak tanımlanmaktadır), Astana-Almatı, Astana-Öskemen, Astana-Aktöbe-Atırau, Almatı-Öskemen, Karagandı-Jezkazgan-Kızılorda ve Atırau-Astrahan karayollarıdır.⁵⁶

⁵⁶ <http://www.inform.kz/kaz/article/2715695> (28.03.2016)

Kazakistan'da halen dünya standartlarına uygun olarak uluslararası nitelikte sadece Hazar bölgesinde Aktau Limanında hizmet verebilmektedir. Suyolu taşımacılığında altyapının ana merkezini bu liman oluşturmaktadır. Liman, ülkenin batı bölgesinde üretim sanayisini daha da geliştirme, petrol üretimini 140 milyon tona çıkarma imkânı sağlamaktadır. Böylece Aktau Limanı'ndan petrol taşımacılığında yıllık 20 milyon ton artış olacaktır. Bu kapsamda Aktau Limanının kapasitesini 2,5 milyon tona çıkartacak bir tahıl deposu ve 2 genel depodan oluşan 3 adet kuru yük terminali yapımı ve limanın güneye doğru genişletilmesi projeleri devam etmektedir.

Jezkazgan-Beyneu, Ahılkelek-Kars demiryolu hatlarının tamamlanmasıyla Hazar Denizi ile Çin, Türkiye ve Kuzey Avrupa pazarları arasında Kazakistan üzerinden yük akışını çekmede Aktau Limanı büyük bir öneme sahip olacak ve kıtalararası taşımacılıkta ciddi rol üstlenecektir.

Kurlık Limanında 3 milyon ton kapasiteye sahip feribot kompleksi yapımı planlanmıştır. Bu çerçevede “Borjaktı-Ersay” demiryolu hattı da inşa edilecektir.

Ülkenin doğusunda lojistik hub ve batısında denizyolu taşımacılığı altyapısı kurma çalışmalarına devam edilecektir. Bu kapsamda Çin, İran, Rusya ve AB ülkeleriyle, kuru yük ve deniz limanlarında terminaller kurulması veya kiralanması da hedeflenmektedir.

Genel olarak taşımacılık altyapısının kapsamlı sisteminin yenilenmesi, taşımacılık koridorlarının çeşitlendirilmesi ve tüm taşımacılık türlerinin uluslararası taşımacılık sistemiyle entegrasyonu sürdürülecektir. Sonuçta ulaştırma koridorlarının geçiş kapasitesinin 2020 yılına kadar 50 milyon tona, transit taşımacılık kapasitesinin 31 milyon tona kadar yükseltilmesi ve ana maliyetin % 55'e kadar düşürülmesi planlanmaktadır.

2020 yılına kadar 7 bin km demiryolunun, yaklaşık 30 bin km karayolunun onarılması ve yenilenmesi hedeflenmektedir. Karayolları programında öncelikli proje “Batı Avrupa-Batı Çin karayolu” hattının yapılması, Kazakistan'ın orta bölgesini doğu, batı ve kuzey bölgelerine bağlayan yaklaşık 4 bin kilometre uzunluğunda üç yeni karayolu hattı projelerinin gerçekleştirilmesidir. Bu projelerin gerçekleşmesiyle 2020 yılına kadar karayolu taşımacılığı kapasitesi bir buçuk kat artmış olacak.

Kazakistan'da havayolu taşımacılığına ise özel önem verilmekte olup öncelikle yolcu güvenliği konusu ele alınmaktadır. Havaalanı altyapılarının geliştirilmesi için

bütçeden her yıl ödenek ayrılmaktadır. 2020 yılı itibariyle ülkedeki toplam 18 havaalanının yenilenmesi planlanmıştır. Söz konusu tarihe kadar ilave 70 yeni uluslararası uçuş noktası açılarak, uluslararası uçuş noktası sayısının 164'e ulaştırılması planlanmaktadır.

Son yıllarda Kazakistan gümrüğü, gümrük yönetimini mükemmelleştirme, gümrük işlemlerini azaltma, dış ticaret faaliyetine katılanlara uygun ortam sağlamak amacıyla etkin çalışmalar gerçekleştirilmiştir. 2020 yılına kadar gümrük verimliliğini iyileştirmek için temel görev, malların e-beyannameye geçmesi ve e-beyanname bilgi sisteminin hazırlanması, bu sistemin de e-hükümet ödeme sistemi ile entegre ederek kağıtsız gümrük belgelendirme olarak belirlenmiştir.

Önceden bilgilendirmenin temel yararlarından biri; mal ve taşımacılık araçlarının geçiş noktasında kalma süresini kısaltma, bu malların Avrasya Ekonomik Birliği (EVRAZES) gümrük bölgesine gelişini kayda geçirme sırasında ön bilgidен yararlanma ve taşıma beyannamelerinin dijital arşivini kurma imkânı sağlanacaktır. Ön bilgilendirme beyanname arşivi kurulması gümrük organlarına taşıt trafiğinin anında sınıflandırılmasına dolayısıyla, gümrüklerde tıkanıklığın ortadan kalkmasına yol açacaktır. Tek gümrük bölgesinin ekonomik güvenliğini dikkate aldığımızda, Gümrük Birliğinin dış sınırında bulunan gümrük kapılarını daha da güçlendirme önlemleri ele alınmakta, gümrük kapılarının modernizasyonu, yenilenmesi ve yük akışını artıracak ve hızlandıracak teknoloji ile donatılması devam etmektedir. (Azmanganbetova, B.R, 2015:19-22)

4.2.1 Kazakistan'da lojistik merkezler

Kazakistan'da lojistik yapılanma 2000'li yıllardan itibaren gelişmeye başlamıştır. 1990'larda kavram olarak da bilinmeyen lojistik, 2000'li yılların başında Devlet Kalkınma Planları arasında yer almıştır. Lojistik altyapısı tamamen kamu yatırımı olarak gerçekleştirilmekte, bu kapsamda ülke genelinin ulaşım ağları ile birbirine bağlanması, buna paralel olarak lojistik merkezlerin kurulması projelendirilmektedir. Bu yüzden lojistik merkezlerin kurulması ve yönetimi de kamunun sorumluluğundadır.

Kazakistan'da lojistik köy yapılanmasına Çin sınırında kurulan Korgas Özel Ekonomik Bölgesi ile Aktau Limanı Özel Ekonomik Bölgesini göstermek mümkündür.

Korgas Özel Ekonomik Bölgesi Çin ile ortak yapılmakta olup, iki ülke topraklarında oluşturulmuştur. Petrol ve tahıl ihracatı ağırlıklı kullanılan Aktau Limanı ve çevresinde yapılanmış özel ekonomik bölgede ise çok sayıda sanayi tesisi bulunmaktadır. Önümüzdeki yıllarda Azerbaycan'ın burada büyük bir lojistik merkez kurması da projeler arasında yer almaktadır.

Ülkede lojistik merkez olarak adlandırılan 50'ye yakın oluşum vardır ancak bunların büyük çoğunluğu sadece depolama ve yükleme merkezi niteliğindedir. Bu merkezlerde lojistiğin temel faaliyetlerinin gerçekleştirildiğini söylemek mümkün değildir.

Korgas (Khorgos) Uluslararası Sınırötesi İşbirliği Merkezi Özel Ekonomik Bölgesi: Korgas Uluslararası Sınırötesi İşbirliği Merkezi Özel Ekonomik Bölgesi (Korgas AEA), Kazakistan ve Çin Halk Cumhuriyeti hükümetleri arasında imzalanan anlaşma uyarınca Almatı Eyaletinin Panfilov ilçesi yakınlarında Çin Sınırında kurulmuş bir kamu işletmesidir. İşletmenin yarısı da Çin'in İle-Kazak bölgesinde yer almaktadır.

Korgas AEA (Resim 14), Kazakistan'daki uluslararası kategoriye sahip olan ve Avrupa'ya kadar ulaşan iki taşımacılık hattından birinin üzerinde kurulmuştur. Ayrıca Korgas-Urumçi demiryolu hattı kurularak, Çin'in doğu ve batısını birbirine bağlayan LanYunGan ile Urumçi'yi birbirine bağlayan TransÇin ana demiryolu hattına eklenecek, böylece Pasifik Okyanusu'na çıkış imkânı sağlanacaktır.



Resim 14. Korgas AEA

Kaynak: <http://sk.kz/files/projects/dsc02811r-1.jpg> (Erişim tarihi: 29.03.2016).

Bir kısmının faaliyete açıldığı Korgas AEA için 1770 hektarı kapalı alan olarak kullanılmak üzere iki ülke tarafından toplam 5 bin 740 hektar arazi ayrılmıştır.⁵⁷ Bölgede 7 ülke adına kurulacak etnografya parkları için 11,8 ile 29,7 hektar arasında değişen alanlar da bulunmaktadır.

Korgas AEA tamamlandığında toplam iki lojistik limanı (toplam 570 hektar), sanayi-ticaret bölgesi (690 hektar), yaklaşık 70-75 bin nüfusun yaşayabileceği yerleşim merkezi (1010 hektar) ve ortak kullanım alanlarından (575 hektar) oluşacaktır. Bölgeye ayrıca havaalanı yapılması da projede yer almaktadır.⁵⁸

Şu anda sadece kara ve demiryolu lojistiğinin yapıldığı Korgas AEA, Kazakistan ve Çin demiryollarının yapısı nedeniyle yoğun aktarma terminali özelliği taşımaktadır.

Aktau Limanı Özel Ekonomik Bölgesi Taşımacılık-Lojistik Merkezi: Aktau Limanı Özel Ekonomik Bölgesi Taşımacılık-Lojistik Merkezi AEA (Aktau Tengiz Portu AEA), 2003 yılında Aktau Limanında faaliyete başlamıştır. Başlangıçta 227,1 hektar alana kurulan Aktau Limanı AEA'nın (Resim 15) alanı 2007 yılında 928,3 hektara çıkarılmış, daha sonra projeye yapılan eklemelerle bu alan 2000 hektara yükseltilmiştir. Anonim şirket olmasına karşın kamu işletmesi olarak faaliyet göstermektedir.⁵⁹



Resim 15. Aktau Limanı AEA

Kaynak: http://www.sez.kz/images/img_slide_sea_4.jpg (Erişim tarihi 19.04.2016)

Sanayi tesislerin ağırlıklı olduğu Aktau Limanı AEA'da bu tesislerin tamamı petrol üretiminde kullanılan ürünlerin üretimine yöneliktir. 2016 yılı içerisinde bir

⁵⁷ <http://www.khorgosgateway.com/about.htm> (Erişim tarihi: 29.03.2016).

⁵⁸ http://www.mcps-khorgos.kz/kz/sez_ptez/komponenty_proekta (Erişim tarihi: 29.03.2016).

⁵⁹ http://www.sez.kz/kz/company/sez_segodnya (Erişim tarihi: 29.03.2016).

lojistik merkezin faaliyete geçmesi planlanmaktadır. Aktau Limanı AEA'da 2021 yılına kadar 2 lojistik merkez daha kurulması projesi de bulunmaktadır.⁶⁰

Özel Ekonomik Bölge içinde yer alan liman, 1963 yılında kurulmuştur. Kazakistan için, kuru yük ile petrol ve petrol ürünlerinin uluslar arası taşımacılığının deniz yoluyla yapıldığı tek liman olması nedeniyle özel bir öneme sahiptir. Çok modlu (deniz, kara, demir ve havayolu) taşımacılığın yapıldığı, modern teknolojinin kullanıldığı limanda 6 bin m²'si kapalı olmak üzere 50 bin m² depolama alanı bulunmaktadır. Aktarmalı malların yükleneceği 3 iskele, tahıl ve diğer ağır yükler ile RO-RO taşımacılığı için bir iskelenin bulunduğu limanda 12 bin ton kapasiteli, aynı anda 4 tankere yükleme yapılabilen 4 petrol aktarma platformu da yer almaktadır.⁶¹

Dostık-Alaşankou Doğu Kapısı (Dostık-Yeşil Koridor): Kazakistan-Çin sınırında Pasifik Okyanusu'nu Avrupa'ya bağlayan demiryolu hattı üzerinde bulunan Dostık-Alaşankou gümrük kapısı, 1991 yılında açılmıştır.

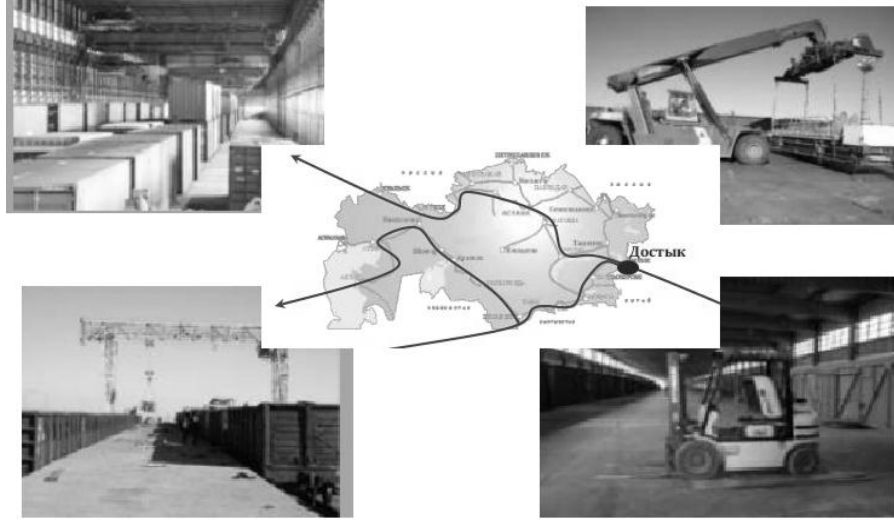
Kazakistan üzerinde Asya ve Avrupa ülkelerine taşınan yüklerin yaklaşık % 20'si bu noktadan geçmektedir. Avrupa ve Çin'den demiryolu ile taşınan yükler burada boşaltılarak depolanmakta ve gönderilecek hatta göre diğer ülkenin vagonlarına yüklenmektedir. Dostık-Alaşankou'da demiryolu taşımacılığı kapsamındaki tüm altyapı bulunmaktadır (Resim 16).

Astana ve Almatı' ile Çin'in Urumçi kenti arasında yapılan tarifeli yolcu tren seferlerinin geçiş noktası da burasıdır.⁶²

⁶⁰ http://www.sez.kz/kz/Zhobalar/proektu_na_stadi_realizatsii (Erişim tarihi: 29.03.2016).

⁶¹ (<http://www.portaktau.kz/kaz/aktau-porty/bygingi-aktau-porty/>) (Erişim tarihi: 30.03.2016)

⁶² http://www.kazlogistics.kz/ru/chain_cluster/dostyk_green_channel/ (Erişim tarihi: 30.03.2016).



Resim 16. Dostik-Alaşankou Doğu Kapısı

Kaynak: http://www.kazlogistics.kz/kz/chain_cluster/dostyk_green_channel/dan uyarlanmıştır.
(Erişim Tarihi 19.04.2016)

DAMU-Almatı Endüstriyel Lojistik Merkezi: Kazakistan'da modern anlamda lojistik sektörüne yerli işletme olarak ilk adımı 2005 yılında High Tech Logistics atmıştır. Ancak lojistik merkez olarak yapılanma DAMU Lojistik Grubu tarafından gerçekleştirilmiş, 2007 yılında DAMU-Almatı Endüstriyel Lojistik Merkezi kurulmuştur.

Kara ve demir yolu taşımacılık modlarının yanı sıra havaalanına yakınlığı nedeniyle havayolu taşımacılığı imkânlarından da yararlanma imkânının da bulunduğu⁶³, toplam 210 hektar alanlık alana kurulu merkezde, modern lojistik faaliyetlerin tamamı yapılabilmektedir (Resim 17).

Şirket ayrıca Almatı'da 17 hektarlık ayrı bir depolama alanını faaliyete geçirirken, Astana'da da 20 hektarlık bir depolama merkezi kurmuştur.

⁶³ <http://dlg.kz/en/projects/almaty-damu-industrial-and-logistics-center/logistics-parks-almaty.html>

(Erişim tarihi:
30.03.2016)



Resim 17. DAMU-Almaty Endüstriyel Lojistik Merkezi

Kaynak: <http://htl.kz/kompleks-damu.html> (Erişim tarihi: 19.04.2016)

Gümrük Taşımacılık Hizmetleri A.Ş.: Kamu işletmesi olan Gümrük Taşımacılık Hizmetleri A.Ş. (Kedentransservis A.K), 1997 yılında kurulmuş, daha sonra hisselerinin bir kısmı Kazakistan Demiryollarına devredilmiştir. Günümüzde Kazakistan Demiryolları ve Konteynır Taşımacılık Hizmetleri A.Ş. Ortaklığında faaliyet gösteren Kedentransservis A.K. demiryolu taşımacılığını kullanmakta ve ülke genelinde 16 istasyonda bulunan terminallerde lojistik faaliyetler yürütmektedir. Bu terminallerin alanı 0,1 hektar ile 0,6 hektar arasında değişmektedir.

Şirket, ülke genelinde 3 lojistik merkez ile 5 depolama-yükleme-boşaltma terminali kurmayı planlamaktadır.⁶⁴

Almaty Havaalanı: Almaty Havaalanı, 1998 yılında depolama ve yer hizmetleri sunmak üzere kurulan EurAsiaTransit şirketi kanalıyla lojistik merkez konumunu almıştır. Şirket 2000 yılında transit yük taşımacılığı ve havaalanı yük trafiğini artırmak amacıyla havaalanında taşıma-transfer bölgesini faaliyete geçirmiştir. Bu kapsamda şirket Almaty Havaalanına, Orta Asya'nın ilk çok modlu yük terminali kurmuştur.

Kazakistan İşadamları Odası'na bağlı faaliyet gösteren şirket Astana'da lojistik merkez kurmayı planlamaktadır.⁶⁵

Çimkent Lojistik Merkezi: Çimkent Lojistik Merkezi (Şımkent Tasımdau Logistikalık Ortalgı-TLO), havaalanına yakın kurulmuş olmasına rağmen taşımacılıkta

⁶⁴ http://portal.kazlogistics.kz/kz/terminal/list_terminals/ (Erişim tarihi:30.03.2016)

⁶⁵ <http://eurasiatransit.com/kz/about-us/history.html> (Erişim tarihi: 30.03.2016).

havayolu modu kullanılmamaktadır. Ülkenin güneyinde, Kazakistan'ın üçüncü büyük kentinde 34 hektar alana kurulu lojistik merkezin 51 hektara kadar genişleme imkânı bulunmaktadır. 10,3 hektar kapalı depolama alanı bulunan merkezde, bu alanların tamamı soğutmalı sisteme sahiptir.

Karayolu ve demiryolu taşımacılık modlarının kullanıldığı bu merkezin diğer bir özelliği ise Özbekistan'ın başkenti Taşkent'e 80 km uzaklıkta bulunmasıdır.⁶⁶

Çimkent'te ayrıca 92 hektar alanda ikinci bir lojistik merkez yapımı devam etmekte olup bu merkezin de 2016 yılında faaliyete geçmesi planlanmıştır.

Astana Lojistik Merkezi: Toplam 51 hektar alana kurulu olan Astana Lojistik Merkezi'nde ("Astana Logistik" Tasımdau Logistik Ortalgı-TLO) kara ve demiryolu ile taşımacılık yapılmakta, 3 PL faaliyetlerin tamamını gerçekleştirme imkânı bulunmaktadır. Kuru depolama alanı 27.6 hektar, konteynır depolama alanı 8 hektardır.⁶⁷ Çimkent ve Astana Lojistik Merkezleri (Resim 18) Continental Logistics şirketi bünyesinde faaliyet göstermektedir.



Resim 18. Çimkent ve Astana Lojistik Merkezleri

Kaynak: www.c-l.kz/o-tlts/tlts-v-g-shymkent.php, www.c-l.kz/o-tlts/tlts-v-g-astana.php (Erişim tarihi: 09.04.2016)

Kazakistan'da, söz konusu lojistik merkezlerin dışında lojistik merkez olarak adlandırılan alanları 1-5 hektar arasında değişen 15 yapılanma daha vardır. Ancak bunların bir kısmı Çin sınırında ticaret ağırlıklı merkezler, bir kısmı ise depolama merkezleri olarak faaliyet göstermektedir.

GEGA Lojistik Merkezi (Global Ekolojik Group Almaty), ülkenin ticari başkenti olarak kabul edilen Almatı'da faaliyet göstermektedir. Her tür ürünün

⁶⁶ <http://www.c-l.kz/o-tlts/tlts-v-g-shymkent.php> (Erişim tarihi: 30.03.2016).

⁶⁷ <http://www.c-l.kz/o-tlts/tlts-v-g-astana.php> (Erişim tarihi: 30.03.2016).

depolanabileceği, lojistiğin tüm işlevlerinin gerçekleştirileceği merkez, 4 hektarı depolama alanı açık-kapalı depolama alanı olmak üzere 4,5 hektar alan üzerine kurulmuştur.⁶⁸

5. Kazakistan'da Lojistik Köy Kurulmasına İlişkin Görüşler

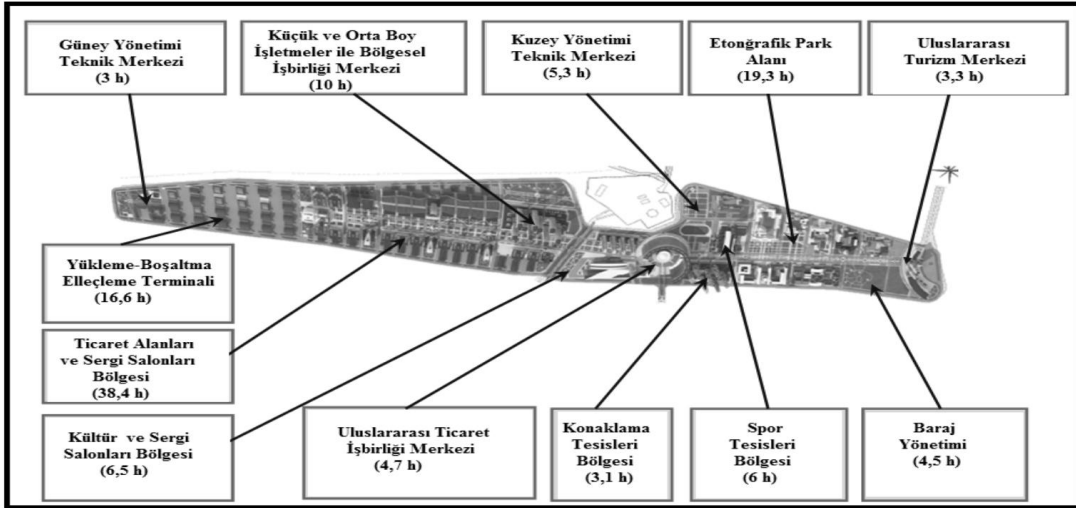
Kazakistan'da devlet olarak lojistik merkezler kurulması yönünde çeşitli projeler gerçekleştirmektedir ancak bu projeleri lojistik köy/merkez/üs şeklinde değerlendirmek mümkün değildir. Kazakistan'ın 2010-2020 Kalkınma Programında ülkenin kalkınmasına yönelik 5 hedef konulmuştur. Bunlardan birini endüstriyel ve altyapısal kalkınma oluşturmaktadır. Bu hedefler arasında yer alan lojistik altyapısının geliştirilmesi ve dünya lojistik sistemine entegrasyonu ise ulaştırma ve telekomünikasyon başlığı altında ele alınmıştır. Kalkınma programı uygulanarak, LPI 2014 endeksinde 88'inci sırada bulunan Kazakistan'ın 2020'de çok daha yukarılarda yer alması amaçlanmaktadır. Bu yüzden lojistik altyapılar tamamen devlet tarafından yürütülmektedir. Ancak bu altyapı projelerinin gerçekleştirilmesinde yabancı ortaklıklar da kullanılmaktadır.⁶⁹

Söz konusu 10 yıllık kalkınma programında lojistik köyler/üslerle ilgili bir değerlendirme yer almamakla birlikte konu, ağırlıklı olarak endüstri-inovasyon merkezleri ve serbest ekonomik bölgeler bünyesinde düşünülmektedir. Lojistik merkezler başlığında ise daha ziyade ulaşım-taşımacılık altyapısının geliştirilmesi ile yükleme-depolama terminalleri kurulmasından söz edilmektedir.

Kazakistan'da lojistik köy/merkez olarak ilk sırada Çin sınırında bu ülke ile ortak kurulmakta olan **Korgas Uluslararası Sınırötesi İşbirliği Merkezi Özel Ekonomik Bölgesi (Korgas AEA)** yer almaktadır (Şekil 5).

⁶⁸ <http://spk-almaty.kz/kk/node/576> (Erişim tarihi: 30.03.2016).

⁶⁹ http://www.akorda.kz/kz/official_documents/strategies_and_programs (Erişim tarihi: 01.04.2016)



Şekil 5. Korgas AEA'da Yapılanma Planı

Kaynak: <http://www.mcps-khorgos.kz/kz/project/componentry> (Erişim tarihi: 21.04.2016)

Demiryolu taşımacılığı için yükleme terminalleri dâhil 185 hektarda yer alan bazı bölümlerinin faaliyete açıldığı bu özel ekonomik bölge, tamamlandığında 1770 hektarı kapalı alan olmak üzere 5740 hektar alan üzerine kurulmuş olacaktır.

Bir de havaalanı projesinin bulunduğu Korgas AEA'nın yapılanmasında lojistik merkez olarak toplam 570 hektarlık alanda iki adet “kuru liman” projesi de yer almaktadır. Kuru limanlar depolama alanları, karayolu ve demiryolu taşımacılığı amaçlı yükleme terminallerinden oluşması planlanmaktadır.⁷⁰

Korgas AEA projesi ilk olarak Kazakistan Devlet Başkanı Nazarbayev'in 2002 yılındaki Çin ziyaretinde gündeme gelmiş, 2004 yılında iki ülke arasında bu konuda anlaşma imzalanmıştır. Projenin gerçekleştirilmesi çalışmalarına ise 2005 yılında başlanmıştır.

Hazar Denizi kıyısı ülkelerle ticareti geliştirmek isteyen Kazakistan, yine bu ülkeler üzerinden özellikle Asya-Avrupa transit taşımacılığında söz sahibi olma amacındadır. Bu amaçla lojistik potansiyelini kullanma arayışı içindeki Kazakistan için Aktau Limanı Özel Ekonomik Bölgesi (AEA) ise lojistik köy/merkez olarak planlanan önemli bir projedir.⁷¹ Ağırlıklı olarak petrol taşımacılığında kullanılan limanda ayrıca

⁷⁰ http://www.mcps-khorgos.kz/kz/sez_ptez/komponenty_proekta (Erişim tarihi: 01.04.2016).

⁷¹ Transportno-logisticheskaya strategiya Respubliki Kazkhstan do 2030 goda. Kniga tretya. Klyuchevie initsiativı i

prioitetnie proektı. Dekabr 2011 g. Slayt 7.

http://portal.kazlogistics.kz/general_section/information_center/ (Erişim

tahıl ihracatına yönelik taşımacılık faaliyetleri de gerçekleştirilmektedir.

Aktau Limanı: Kazakistan üzerinden geçen transit taşımacılık hatlarının belirlenmesi sırasında;

- Coğrafi taşımacılıkta çekiciliği,
- Yüklerin engelsiz hareketliğini sağlayacak taşımacılık altyapısına sahip olması,
- Taşımacılık koridorları sisteminde taşıdığı önemli rol,
- Uluslararası taşımacılığa sunduğu hizmetlerdeki deneyim

gibi unsurlar Aktau Limanının öncelikli projeler arasında yer almasını sağlamıştır.

Devletin öncelikli projeleri arasında yer alan Aktau Limanının modernizasyonu kapsamında genişletilme çalışmaları başlatılmış ardından da 2003 yılında Aktau Limanı Özel Ekonomik Bölgesi (AEA) kurulmuştur. 227,3 hektar alana kurulu Aktau Limanı AEA'nın alanı önce 928,3 hektara, son olarak da 2000 hektara çıkarılmıştır.

Ağırlıklı olarak petrokimya sektörüne yönelik sanayi tesislerinin yer aldığı Aktau Limanı AEA, 30 işletmenin faaliyet göstereceği şekilde planlanmıştır. Halen 10 sanayi tesisinin bulunduğu bölgenin bu yılki programında bir lojistik merkezin faaliyete geçmesi de yer almaktadır. Aktau Limanı AEA'da 2017-2021 yılları arasında bir lojistik merkez daha kurulması planlanmaktadır.⁷²

Kazakistan, Aktau Limanı AEA kanalıyla, Azerbaycan ve Gürcistan hattını kullanarak Avrupa ve Asya arasında, İran üzerinden de Basra Körfezi ve Hint Okyanusuna ulaşarak denizyoluyla transit taşımacılığı çekici hale getirmek istemektedir.

Aktau Limanı AEA Kazakistan için ayrıca, Rusya üzerinden doğrudan su yolu taşımacılığı ve Rusya ile ticaretin geliştirilmesi, Rusya'nın taşımacılık hatlarından yararlanma açılarından önemlidir. Bu kapsamda Hazar ve Azak havzası limanlarını ihracat-ithalat için kullanabilecektir.

Volga-Don kanalı üzerinden Karadeniz ve Akdeniz'e ulaşmada su yolu taşımacılığı, Aktau-Bakü-Tiflis hattından Kafkas ülkelerine buradan da Karadeniz ve Akdeniz'e demiryolu taşımacılığı ile ulaşmak isteyen Kazakistan, yine Volga-Baltık kanalını kullanarak da transit taşımacılıkta Baltık ülkelerine ulaşmak istemektedir. Aktau Limanı AEA'yı bu hatların başlangıç noktası olarak gören Kazakistan, söz konusu hatlarla ilgili olarak da taraf ülkelerle görüşmelerini sürdürmektedir.⁷³

tarihi: 01.04.2016)

⁷² http://www.sez.kz/kz/Zhobalar/proektu_na_stadi_realizatsii (Erişim tarihi: 02.04.2016)

⁷³ <http://www.portaktauz.kz/kaz/aktau-porty/bygingi-aktau-porty/> (Erişim tarihi: 02.04.2016)

Resmi belgelerde lojistik olarak ifade edilmesine karşın Kazakistan'ın 2010-2020 Kalkınma Programında lojistik kavramının ulaştırma-taşımacılık şeklinde değerlendirildiğini görmekteyiz. Çünkü hem söz konusu kalkınma programında hem de bu çerçevede hazırlanan projelerde lojistik altyapı olarak sadece ulaştırma-taşımacılık (kara, hava, deniz, demir ve su yolları) projeleri dile getirilmektedir.

Bunlara örnek olarak;

-Hazar Denizi kıyısı ülkeleri üzerinden uluslararası ve küresel ticaret ve taşımacılık için lojistik potansiyelin harekete geçirilmesinden söz edilmektedir. Bu kapsamda Ural nehriindeki su yolu taşımacılığının Kazakistan'ın ithalat ve ihracatında kullanılması hedeflenmektedir. Bu amaçla söz konusu nehir üzerinde bulunan Atırau kentinde intermodal lojistik merkez kurulması, bir nehir limanı olan Atırau Limanının modernizasyonu, Hazar-Ural Kanalının tarama yapılarak derinleştirilmesi, mevcut demiryolu ve karayolu ağlarının Atırau Havaalanı ile bağlantılarının gerçekleştirilmesi ve söz konusu nehrin 4-5 ay buzlanması nedeniyle buzkıran filosu oluşturulması planlanmaktadır,⁷⁴

-10 yıllık Kalkınma Programında demiryolu altyapısının geliştirilmesine yönelik 15 proje bulunmaktadır. Bu projelerle yurtiçi ulaşım ve taşıma bağlantısının geliştirilmesi, Çin ile bağlantının daha yoğun sağlanması amaçlanmaktadır,⁷⁵

-Çin'i Batı Avrupa'ya bağlayan karayolunun 2787 km'si Kazakistan'dan geçmektedir. Kazakistan'ın lojistik altyapısının geliştirilmesiyle ilgili programlardan en öncelikli olanlarından birini de bu karayolunun rehabilitasyonu ile ülkede 13 havaalanının uluslararası taşımacılık standartları uyumlu hale getirilmesi oluşturmaktadır.

Bu noktada sadece Atırau kentinde intermodal lojistik merkez kurulması ve buna bağlı olarak bir nehir limanı olan Atırau Limanının modernizasyonu projesi istisna olarak karşımıza çıkmaktadır.

⁷⁴ Transportno-logisticheskaya strategiya Respubliki Kazkhstan do 2030 goda. Kniga tretya. Klyuchevie initsiativy i

prioretne proektı. Dekabr 2011 g. slayt 15.

http://portal.kazlogistics.kz/general_section/information_center/ (Erişim tarihi: 01.04.2016)

⁷⁵ Transportno-logisticheskaya strategiya Respubliki Kazkhstan do 2030 goda. Kniga tretya. Klyuchevie initsiativy i

prioretne proektı. Dekabr 2011 g. Slayt 52.

http://portal.kazlogistics.kz/general_section/information_center/ (Erişim tarihi: 01.04.2016)

Bunların dışında DAMU Lojistik Grubu tarafından Aktöbe kenti ile Korgas AEA'da birer lojistik merkezi, Almatı'da da iki yeni merkez kurma projeleri yürütülmektedir. Ancak bunlardan sadece Korgas AEA'da planlanan proje lojistik köy olma özelliklerine sahiptir.

Kazakistan-2030 Stratejik Kalkınma Planında da altyapı konusu geniş bir şekilde alınmıştır. Kalkınma Planının 3. maddesi “uzun vadeli güçlü amaçlar ve gerçekleştirilmesi stratejileri” başlığını taşımaktadır. Bu maddenin 6'ncı sırasında yer alan “Altyapı: Özellikle ulaştırma ve iletişim” başlığı altında ulaşım ağı konusu geniş bir şekilde ele alınmış ancak burada da lojistik sektör için gerekli olan tüm taşımacılık sistemleri ve iletişim altyapılarının yapımı ve geliştirilmesi üzerinde durulmuştur.⁷⁶

Kazakistan'ın uzun vadeli stratejik kalkınma planı “Kazakistan-2050: Entegre olmuş devletin yeni siyasi istikameti” olarak tanımlanmıştır. Doğrudan devlet başkanı tarafından açıklanan bu kalkınma planında da lojistikten söz edilmektedir. Burada devlet başkanı 2030 Kalkınma Planında yer alan programlarının bir kısmının zamanından önce gerçekleştiğinin görüldüğünü ifade etmektedir. Gerçekleşen programlar arasında “altyapı: özellikle ulaştırma ve iletişim” başlığı da bulunmakta ve 2030 Kalkınma Planının altyapının geliştirilmesi ile ilgili bölüm kapsamında büyük projeler gerçekleştirildiği bunların arasından “lojistik merkezler” kurulmasının da bulunduğu anlatılmaktadır.⁷⁷

Sonuç olarak ister lojistik köy, ister lojistik üs, isterse lojistik park olarak adlandırılınsın, Kazakistan'da kamu tarafından modern anlamda lojistik köy yapılmasına yönelik bir çalışma bulunmadığını söylemek yanlış olmayacaktır. Mevcut lojistik merkezlerin bazılarının lojistik köylerdeki işlevleri yerine getirdiğini ancak teknolojik olarak da henüz 3PL lojistiği aşamasında olduklarını ifade edebiliriz.

⁷⁶ <http://adilet.zan.kz/kaz/docs/K970002030> (Erişim tarihi: 01.04.2016)

⁷⁷ http://www.akorda.kz/kz/official_documents/strategies_and_programs (Erişim tarihi: 01.04.2016)

Üçüncü Bölüm

Kazakistan'da Lojistik Köy/Merkez/Üs Gereksinimi GörüşüneYönelik Lojistik Potansiyeli SWOT Analizi

1. Araştırmanın Amacı ve Araştırma Yöntemi

Kazakistan lojistik sektöründe , lojistik köy/merkez/üs gereksiniminin değerlendirilmesine yönelik araştırmanın amaçları ve yöntemi aşağıda belirtilmiştir.

1.1 Araştırmanın amacı

Araştırma, Kazakistan'da lojistik altyapı, lojistik köy/merkez/üs yapılanması, Kazakistan Hükümeti'nin yapılanmadaki rolü, ülkenin lojistik merkez/köy/üs yapılanma potansiyeli, kamu ve özel sektörün bu konuda neler yapabileceği, yabancı girişimcilerin bu yapılanmada nasıl rol alabileceğine dikkat çekmek amacıyla yapılmıştır.

1.2. Araştırmanın veri toplama ve analiz yöntemi

Araştırmada lojistik, lojistik yönetimi, lojistiğin gelişimi, dünyada ve Türkiye'de lojistik merkez ve köyler ile Kazakistan'da lojistik merkezlerin durumuna yönelik kapsamlı bir çalışma yapılmış, kitaplar, dergiler, tezler ve internet kaynakları kullanılarak konuyla ilgili güncel veriler toplanmıştır. Söz konusu veriler çalışmanın birinci ve ikinci bölümlerinde ayrıntılı olarak değerlendirilmiştir.

Elde edilen veriler sonucunda analiz yöntemi olarak SWOT analizinin yapılmasının uygun olduğu görülmüştür. Sektörün stratejik planlamasının öncelikli safhasını oluşturan SWOT analizi çalışması, lojistik köy/merkez/üs kurulması açısından Kazakistan lojistik sektörün değerlendirilmesine yönelik yapılmıştır. SWOT analiziyle ilgili temel veriler aşağıda sunulmaktadır.

1.2.1. SWOT analizi

1970'lerde iş yönetimi alanında kullanılan SWOT analizi daha sonraları pek çok alanda yapılan mevcut durum analizlerinde ve planlamalarda da kullanılır hale gelmiştir.

İngilizce Strength (Güçlü), Weaknesses (Zayıf), Opportunities (Fırsat) ve Threats (Tehdit) sözcüklerinin SWOT analizi, açılımındaki sözcüklerden de anlaşıldığı gibi proje, işletme veya organizasyon ile ilgili güçlü ve zayıf yanları, fırsat ve tehditleri analiz eden bir stratejik planlama yönetimidir. Proje, işletme veya organizasyon için belirlenmiş olan hedeflerin gerçekleştirilmesini olumlu ya da olumsuz yönde etkileyecek olan iç ve dış faktörlerin belirlenmesini sağlar.

SWOT analizinin terimleri şu şekilde açıklanabilir:

Güçlü Yanlar: Belirlenen hedeflere ulaşabilmek için avantaj sağlayacak öznitelikler,

Zayıf Yanlar: Belirlenen hedeflere ulaşabilmede dezavantaj olan öznitelikler,

Fırsatlar: Hedeflere ulaşılabilmede yardımcı olacak dış çevre koşulları,

Tehditler: Hedeflere ulaşılabilmede performansı düşürecek olan dış çevre koşulları.

Bir SWOT Analizinin amacı hedeflere ulaşılabilmesi için önemli olan temel iç ve dış faktörleri belirlemektir. Analiz toplanan bilgileri iki temel kategoriye ayırır:

İç faktörler: Proje, işletme veya organizasyonun güçlü ve zayıf olduğu yönler,

Dış faktörler: Proje, işletme veya organizasyona dış çevresinden gelen fırsat ve tehditlerdir

SWOT analizinin her bir unsurunda;

- Güçlü yanları oluşturan özellikler ve bunlardan nasıl yararlanılabileceği,

- Zayıf yanları oluşturan özellikler ve bu zayıflıkların nasıl giderilebileceği,

- Dış çevrede ne tür potansiyel fırsatlar olduğu ve bunlardan maksimum ölçüde nasıl yararlanılabileceği,

- Dış çevrede tehdit unsuru olabilecek konular neler olabilir ve bunlarla nasıl başa çıkılabileceği,

sorularının her birine ayrı ayrı yanıt aranmalı ve değerlendirilmelidir.

1.2.2. SWOT analizinde olası kombinasyonlar

Swot Analizi yapılırken aşağıda belirtilen kombinasyonların ele alınması gerekmektedir. Araştırmamızda da söz konusu kombinasyonlar uygulanarak sonuca ulaşılması amaçlanmıştır.

Güçlü Yanlar/Fırsatlar: Burada hedef, hem gücü hem de fırsatları en üst düzeye çıkarmak ve kullanabilmektir. Ülkenin mevcut gücünün kullanılarak tüm dış imkânlardan yararlanmayı sağlayacak stratejilerin değerlendirilmesi esastır.

Güçlü Yanlar/Tehditler: Ülkenin dış çevredeki tehditlerle başa çıkacak olan güçlerin analiz edildiği bu süreçte amaç, güçten maksimum oranda yararlanırken, dış tehditleri minimuma indirecek alternatiflerin ortaya çıkmasını sağlamaktır. Bu kapsamda tehditlerden kurtulmak veya tehditleri minimuma indirmek için güçlü yanların kullanılması sağlanmalıdır.

Zayıf Yanlar/Fırsatlar: Fırsatlarla birlikte zayıf yanların incelendiği bu süreç, karşılaşılan yeni fırsatların birçoğunun kullanılarak zayıf yanlarını gidermeye yönelik çabaları kapsamaktadır. Dış fırsatlardan yararlanılarak zayıf yanların ortadan kaldırılması amaçlanır.

Zayıf Yanlar/Tehditler: Dış çevredeki tehditlerle karşılaştırılarak zayıf yanların ele alındığı bu stratejik alternatif, zayıf yanları en aza indirmek ve dış tehditlerden kaçınmak için son derece savunmacı hareket tarzıdır.

2. Araştırmanın Bulguları ve Değerlendirme

Küreselleşme olgusu tüm ülkeleri özellikle ticari hayatın lokomotifi olan; pazarlama, finans, lojistik gibi sektörleri derinden etkilemiştir. Uluslararası ticaret altyapısı güçlü olan ülkeler, küreselleşmenin etkilerinden olumlu yönde etkilenirken, Kazakistan gibi coğrafi üstünlüğe sahip ancak lojistik altyapısı zayıf ülkeleri olumsuz etkilemiştir.

Kazakistan lojistik altyapısı bakımından modernize olamamış ve yeni sistemlere entegre olma konusunda sorunlar yaşayan ülkeler arasındadır. Hatta lojistik, birçok işletmeciyi için kavram olmaktan öteye gidememektedir. Bu çalışma ile Kazakistan gibi yüksek potansiyele sahip bir ülkede, kamu ve özel sektörün lojistik ile ilgili görüşleri alınarak sektöre yönelik neler yapılabileceği belirlenmeye ve özellikle sektör paydaşlarının lojistik köy/merkez/üs ile ilgili görüşleri alınmaya çalışılacaktır.

Araştırmanın önemi:

Kazakistan düşük yoğunluklu nüfusuna karşın, sahip olduğu başta petrol/petrol ürünleri ve doğalgazın yanı sıra diğer madenleriyle de önemli bir ihracat ülkesidir. İhracatta da uluslararası mevzuatların ön planda olması gerektiğini göz önünde

bulundurduğumuzda, işletmelerin bilhassa ihracat aşamasında dış kaynak kullanımını tercih ettiklerini görmekteyiz. İhracatçı oranı yüksek olan Kazakistan'da işletmelerin lojistik kavramına ve kullanımına özel önem vermeleri gerekmektedir. Petrol ve doğalgaz ihracatı dışında kalan ürünler ihracatının ağırlıklı olarak sınır ticareti şeklinde gerçekleştiği ülkede, bu çemberin kırılması ve ihracat pazarının genişletilmesi şarttır. Söz konusu kırılma ve genişleme ise ancak lojistik sektörünün gelişimine bağlıdır. Bu açıdan bakıldığında çalışma, ülkede lojistik kavramı ve sektörüne bakış açısında farklılık yaratması, dolayısıyla ülkenin dış ticaret ivmesinde olumlu artış yaşanmasına ortam sağlaması açısından önemlidir.

Araştırmanın Sınırlılıkları:

Araştırma, geniş coğrafyaya sahip ve Kazakistan gibi gelişmekte olan bir ülkede yapılıyor olması nedeni ile birtakım sınırlılıklar ile karşılaşmıştır. Öncelikle işletme, kamu kurum ve kuruluşlarına, lojistik ile ilgili görüşleri sorulduğunda geri dönüşler sorun teşkil etmiştir. Bilgi paylaşımı konusunda çekingen tavır izleyen kamu ve özel sektörden bilgi edinme sürecinde de sorunlar yaşanmıştır.

Araştırmaya yönelik bir diğer sınırlılık ise ülkede lojistik konusunda yayınlanmış çalışmaların yetersizliğinden kaynaklanmaktadır.. Ulaştırma ve iletişim alanında eğitim veren yüksek öğretim kurumları bulunmakla birlikte bilimsel anlamda ülkenin lojistik durumunu ortaya koyan çalışmaların yetersizliği ile karşılaşmıştır. Benzer şekilde özel sektörde lojistik sektörüne yönelik olarak detaylı verilere ulaşılabilecek çalışma yürütmekte yetersiz kaldığı gözlenmiştir.

Yöntem ve analiz:

Araştırma evreni lojistik sektörü ile ilgili tüm kamu kuruluşları ve özel sektör olmakla birlikte olasılıklı olmayan örnekleme yöntemlerinden biri olan yargısal örnekleme yöntemi ile örneklem seçimi yapılmıştır. Örnekleme girecek firmalar ile irtibata geçilerek gerekli izinler alındıktan sonra genellikle üst düzey yöneticiler ile görüşmeler yapılmıştır. Görüşme öncesi sözü edilen paydaşlar ile temasa geçilmiş, telefon görüşmeleri yapılmıştır. Görüşme sorularının bir kısmı e-posta yolu ile gönderilmiş bazı paydaşlarla yüzyüze görüşmeler gerçekleştirilmiş olmakla birlikte ancak 12 paydaştan geri dönüş olmuştur ki bu 12 paydaş Kazakistan lojistik sektöründe var olan yaklaşık 1000 işletme içerisinde gerçek anlamda lojistikle ilgili olan yani yalnızca taşıma boyutu ile değil de birçok farklı boyutunda da faaliyet gösteren 80

civarındaki işletmeye dahildirler. İstatiksel olarak 80 firmanın %15 kısmını oluşturdukları görülüyor olsa bile bu yalnızca matematiksel bir gösterge olup gerçekte bahsedilen firmalar hem ekonomik açıdan hem varlık büyüklüğü açısından anakütlenin büyük bir kısmını temsil etmektedirler.

Mevcut Durum Analizi: Bugünün küreselleşen dünyasında lojistik, sanayileşmede belirleyici bir rol üstlenmektedir. Dünya pazarlarında yer alma çabası içerisinde olan Kazakistan'da endüstrinin sanayinin gelişmesi amaçlı yeni projeler için sürekli adımlar atmaktadır. Ancak hükümetin, endüstriyel atılımların ekonomik yarar sağlaması için öncelikle lojistik altyapıyı göz önünde bulundurması gerekmektedir.

1990 yılında 1 trilyon dolar olarak gerçekleşen dünya dış ticaret hacmi, 2001 yılında 12 trilyon dolara, 2014 yılı verilerine göre ise 37.5 trilyon dolar seviyesine yükselmiştir. Dünya Ticaret Örgütü'nün (DTÖ) 2015 yılında yayınladığı rapora göre 120 milyar 755 milyon dolar dış ticaret hacmine sahip olan Kazakistan, 2014 yılı ihracatçı ülkeler listesinde 45'inci sırada yer almıştır. 2014 yılında 78 milyar dolarlık ihracat gerçekleştiren Kazakistan, dünya ihracatında % 0.4'lük paya sahip iken ithalatçı ilk 50 ülke arasında ise yer almamaktadır.

Dış ticaret hacmi bu derece büyürken, ülkelerin birbirleriyle olan rekabeti de giderek artmaktadır. Bu süreç içerisinde ticarete tarife ve tarifeler dışında kalan pek çok engel de, ülkelerin söz konusu bu rekabeti kendi lehlerine kullanmak istedikleri araçlar haline gelmiştir.

Dünya ticaret hacmindeki artışa paralel büyüyen Kazakistan'ın dış ticareti de küresel krizlerden uzak kalamamış, 2008 krizinden olumsuz etkilenmiştir. 2008 yılında 109 milyar dolar olan dış ticaret hacmi 2009'da 71 milyar dolara düşmüştür. Ancak petrol ve doğalgaz fiyatlarındaki yükselme, ülkenin kendisini çabuk toparlanmasını ve 2010'dan itibaren artışa geçmesini sağlamıştır. 2010 yılında 91 milyar dolara çıkan dış ticaret hacmi, 2013 yılında 133,5 milyar dolara kadar yükselmiştir. Kazakistan, ABD ve AB ülkelerinin Rusya'ya yönelik ekonomik yaptırımlarından da yakından etkilenmektedir. Bu kapsamda 2014 yılında dış ticaret hacmi 120 milyar dolara gerilerken. 2015 yılı tahminleri ise 100 milyar dolar civarında öngörülmektedir.

Küresel ticaretteki artış, lojistik ve uluslararası yük taşımacılığı sektöründe değişimleri de tetiklemektedir. Uluslararası Para Fonuna (IMF) göre lojistik hizmetlerin büyüklüğü dünya GSYH % 29'una karşılık gelmektedir.

ABD’de yapılan bir çalışmaya göre yalnızca taşıma sektörünün 2016 yılında 4 trilyon dolar bir gelir yaratması beklenmektedir. 2011 yılından itibaren taşımacılık sektörü en hızlı şekilde büyüyerek her yıl % 7 oranında büyüme yaratmaktadır.

Ayrı ayrı taşıma modlarına bakıldığında hava taşımacılık sektörünün küresel değeri 70 milyar dolar olarak ölçümlenmektedir. 2008-2013 arasında hava taşımacılık sektörü % 4,6 ek değer yaratırken, Asya havayolu taşımaları % 6,5 değer artırmıştır. Taşımacılığın % 42’si Avrupa ve Kuzey Amerika arasında gerçekleşmektedir.

Deniz taşımacılığının küresel değeri 54 milyar dolardır. Dünya ticaretinin % 80’i deniz taşımacılığı operasyonları ile yapılmaktadır. Ekonomik krize bağlı olarak 2008-2013 arasında top 20 içinde yer alan gemi taşımacılığı şirketleri 6,5 milyar dolar değer kaybetmişlerdir.

Kara taşımacılığı sektörünün küresel değeri 2 trilyon dolardır. Kara taşıyıcıları her yıl 8 milyar ton/yıl malzeme taşımacılığı gerçekleştirmektedir. Modern ekonomilerden 150 km’den daha az mesafelerde % 85 oranında kara taşımacılığı tercih edilmektedir. Doğu Avrupa’da kara taşımacılığı sürekli olarak yükselmektedir.

2005 yılını Kazakistan için lojistik sektöründe başlangıç tarihi olarak ele almak yanlış olmayacaktır. Başlangıçta sadece taşımacılık kavramıyla özdeşleşmiş olan lojistik, aradan geçen süre içinde tüm işlevlerin yer aldığı kurumsal yapılara dönüşmeye başlamıştır.

Kazakistan, sahip olduğu geniş coğrafi konumu, Asya-Avrupa transit koridorları ve gündemde olan yeni projeler (Yeni İpek Demiryolu, TRACECA, Batı Çin-Batı Avrupa karayolu) sayesinde lojistik hizmetler açısından bölgede önemli bir merkez olma kapasitesine sahiptir. Özellikle Asya-Avrupa transit kara ve demiryolu bağlantıları başta Çin olmak üzere Uzakdoğu’dan Avrupa’ya karşılıklı yük taşımacılığı için büyük bir potansiyel olarak görülmektedir.

Kazakistan’ın lojistik sektörde önemli bir merkez olabilme hedefinde, topraklarından geçen transit yolların Rusya üzerinden devam etmesi ciddi bir engel olarak karşısına çıkmaktadır. Bu yüzden Yeni İpek Demiryolu ve TRACECA (Avrupa-Kafkasya-Asya Ulaştırma Koridoru) projeleri Kazakistan için, gerçekleştirilmesi gereken öncelikli projeler arasında yer almaktadır.

Kafkas ve Orta Asya Cumhuriyetleri için Rusya ve İran merkezli güzergâhlara alternatif yeni ulaştırma koridorları geliştirilmesi yönündeki çalışmalar çerçevesinde

Avrupa Birliği tarafından yürütölmekte olan TRACECA Koridoru, Pan-Avrupa Ulaştırma Koridorlarını tamamlar nitelikte uluslararası ulaştırma düzenlemesidir. TRACECA, Almatı'dan başlayıp, Kırgızistan-Özbekistan-Türkmenistan güzergâhını izleyen kara ve demiryollarının, Hazar Denizi yoluyla ve Azerbaycan üzerinden Gürcistan'ın Poti ve Batum limanlarına bağlanması, deniz yolu bağlantısıyla da Ukrayna, Romanya ve Bulgaristan limanlarına geçerek Pan-Avrupa Koridorlarıyla bağlantısını öngörmektedir.

Coğrafi konumu itibariyle bölgesinde ciddi bir lojistik üs olabilecek durumda olan Kazakistan'da lojistik sektörünün gelişmesi öncelikle altyapının gelişmesine bağlıdır. Ülkenin doğusundaki Çin sınırında kurulmakta olan Korgas AEA ile batı ucunda Hazar Denizi kıyısındaki Aktau Limanı AEA, özel ekonomik bölgeler olmakla birlikte bu bölgelerin içinde lojistik merkezler kurulması projesi, devletin sektöre olumlu bakış açısını göstermektedir. Benzer şekilde ülkenin güneyinde Özbekistan'a, kuzeyinde de Rusya'ya yakın lojistik merkezler veya özel ekonomik bölgeler kurulması projeleri de devam etmektedir.

Lojistik sektörünün ülke ekonomisi içindeki yerinin tam anlaşılabilmesini söylemek mümkün değildir. Çünkü anılan serbest bölgeler veya bu bölgeler dışında kurulması planlanan lojistik merkezler daha çok depolama ve yükleme ağırlıklı olarak projelendirilmektedir. Yasalardaki eksiklikler, sağlıklı planlama yapılamaması, nitelikli eleman sıkıntısı, taşıma araçlarındaki teknolojik yetersizlikler, yıpranmış ve yetersiz altyapı, ülke açısından bu sektörde zaman kaybına neden olan unsurlar arasında yer almaktadır.

Korgas AEA ve Aktau Limanı AEA ile demiryolu ve deniz yolu taşımacılığı kamu eliyle yürütölmekte, dolayısıyla lojistik altyapısıyla ilgili projeler de doğrudan devlet tarafından yapılmaktadır.

Coğrafi konum ve üzerinden geçen uluslar arası koridorlar nedeniyle önem bir lojistik merkez olma potansiyeline sahip olan Kazakistan için bu sektörde en büyük engel, öncelikle ulaştırma-taşımacılık altyapısının yeterli olmamasıdır.

Demiryolu taşımacılığında ray sisteminin gelişmemiş olması, varlıkların eskimesi, yolcu vagonlarının yıpranması, rekabet ortamının olmaması, hizmet kalitesinin düşük olması, devlet desteğinin az olması ve mevcut fiyatlandırma mekanizması şirketlerin müşteri odaklı hizmet vermesini engellemektedir. Rekabet

ortamı oluşturmak ve taşıma altyapısını geliştirmek için Kazakistan transit taşıma potansiyelinin en yüksek derecede kullanılması gerekir.

Ülkenin karayollarında da görünümün olumlu olduğunu söylemek mümkün değildir. Mevcut karayollarının büyük bir bölümü öngörülen kullanım ömrünü aşmış kalanı ise tamamlamaya yakındır. Bu durum taşımacılıkta kaza riskini arttırmaktadır.

Denizyolu taşımacılığında limanların gerekli kapasiteye sahip olmaması, servis hizmetlerinin yeterli olmaması, yerli kalifiye uzman yetersizliği, taşıma gemilerinin sayısının azlığı ve bunların çoğunun yıpranmış olması gibi problemler lojistik sektörü için dikkate alınması gereken sorunlar olarak görülmektedir.

Sivil havacılığının en büyük problemi uçakların eskimesi ve taşıma araçları ve havaalanlarının Uluslararası Sivil Havacılık Örgütü (ICAO) standartlarına uymaması, nitelikli eleman yetersizliğidir. Sivil havacılık sektörünün uluslararası standartlara uyum sağlaması ve rekabet ortamının geliştirilmesi için devletin birtakım düzenlemeler yapması gerekmektedir.

Petrol ve doğalgaz kaynaklarının bulunduğu ülkenin batısında boru hattı ile taşımacılık doğrudan kamu tarafından veya uluslararası iştirakler tarafından kurulan hatlardan sağlanmaktadır.

Kazakistan'da taşımacılık sektöründe faaliyet gösteren şirket sayısının 1000'in üzerinde olduğu tahmin edilmektedir. Söz konusu şirketlerden uluslararası taşımacılık yapanlar ise 100 civarındadır. Söz konusu firmaların yarısına yakını depolama şirketleri, taşıma işleri organizatörü (freight forwarders) ve çok fonksiyonlu 3PL hizmet sağlayıcılarıdır. Bu firmalar kara ve demiryolu hatları yoğunluklu hizmet sunmaktadır.

Kazakistan lojistik sektörü ile ilgili yapılan açık sorulu anket ve SWOT analizi sonuçlarına göre sektörün güçlü ve zayıf yanları, sektör için var olan tehditler ve fırsatları aşağıdaki gibi özetleyebiliriz.

2.1. Güçlü yanlar

- Geniş bir coğrafyaya hitap etmesi
- Uluslararası transit taşımacılık hatlarının gelişmiş olması
- Zengin petrol ve doğalgaz kaynakları,
- Petrol ve doğalgaz dışında diğer mineraller ile tahıl ve tahıl ürünleri ihracat potansiyeli,
- Lojistik sektör için özellikle taşımacılık anlamında gerekli altyapının devletin

kalkınma planlarında yer alması,

- Demiryolu ray genişliğinin uluslararası standartlara uygun olması,
- Ülkenin tek deniz limanı olan Aktau Limanı üzerinden Hazar Denizi üzerindeki diğer limanlara, Volga ırmağı üzerinden Baltık ülkelerine ve Karadeniz'e ulaşma imkânı,

- Çin'e kadar uzanan TRACECA koridorunun Aktau Limanı üzerinden Azerbaycan'a uzanması,

- Özellikle karayollarında rekabetin geliştiği bir taşımacılık sektörü
- Uluslararası taşımacılık anlaşmalarına taraf olması
- Demiryollarının ağır ve dökme yük taşımacılığı için uygun olması,
- Diğer taşıma türlerinin denizyolu bağlantılı altyapısının gelişmiş olması,
- Hazar Denizine kıyısı olan ülkeler arasında olan anlaşmaların genişletilmesi.

2.2. Zayıf yanlar

- Nitelikli eleman eksikliği,
- Yetersiz ve yıpranmış altyapı,
- Yetersiz ve yıpranmış teknolojik altyapı (araç parklarında kullanım süresi geçmiş/aşırı yıpranmış araç sayısı çokluğu ve zayıf teknik durum),
- Düşük düzey uluslararası hatlar ile ana hatlar dâhil ulaşım ağı modernizasyonu,
- Eksik ulusal ve uluslararası taşımacılık mevzuatı,
- Karayolu hatlarında destek veya yardımcı hizmetlerin çok yetersiz olması (dinlenme tesisleri, akaryakıt istasyonları, rekreasyon alanları),
- Etkili bir trafik izleme sisteminin olmaması (yol güvenliği, denetimsiz ve düzensiz taşımacılık,
- Otomasyon, inovasyon ve teknoloji açısından geri kalmışlık,
- Demiryollarında tekelleşme,
- Ulusal araştırma merkezlerinin olmaması,
- Sınırlarda hizmet ve kuruluşların çalışmalarında koordinasyon ve işbirliğini sağlayacak lojistik teknoloji eksikliği,
- Rusya ve Ukrayna üzerinden yapılan ham metal ve metal ürünleri ihracatında, bu ülkelerin limanlarında yeterli depolama alanı sağlanamaması,
- Ekonominin tüm sektörlerine hitap edebilecek taşımacılık hizmetleri modelinin

eksikliği,

- Düşük hizmet kalitesi,
- Lojistik hizmet merkezlerinin eksikliği,
- Birleşik bilgi sistemi merkezinin olmaması,
- Veri tabanı eksikliği,
- İntermodal taşımacılık hizmetlerinin gelişmemiş olması,
- Ulusal deniz ticaret filosunun zayıflığı (deniz yolu ulaşımında kullanılan varlıkların aşırı yıpranmış olması ve yeterli teknolojik donanımlara sahip olmaması),
- Kullanılabilecek denizyolu yoğunluğunun yeterli olmaması,
- Hazar Denizini kullanan güçlü rakiplerle rekabet,
- Stratejik ortakların limanlarının altyapısına bağımlılık,
- Transit malların gümrüklenmesinde gereksiz süreçler,
- Okyanus ve açık denizlere doğrudan ulaşımının bulunmaması,
- Havacılık sektörünün kurumsal yapısının zayıflığı,
- Havayollarında devletin uyguladığı katı politikalar sebebiyle esnek fiyatlandırmanın olmaması,
- Akaryakıtın ülkede yeterli miktarda üretilmemesinden dolayı yakıt fiyatlarının yüksek, kalitenin düşük olması,
- Uluslar arası Sivil Havacılık Örgütü (ICAO) ile Kazakistan sivil havacılık standartları arasında uyumsuzluk.

2.3. Fırsatlar

- Coğrafi konum
- Hizmet kalitesinin yükseltilmesi,
- Çevre koruma, enerji tasarrufu, ekonomik verimlilik teknolojileri ile sektör güvenliğini artırmaya yönelik teknolojilerin tanınması,
- İntermodal ve konteynır taşımacılık oranının artması,
- Taşıma ve lojistik sistemlerin geliştirilmesi,
- Mevcut altyapının geliştirilmesi ve yeni altyapı oluşturulması,
- Sevkiyat merkezi kontrol sisteminin tanınması,
- Uluslararası taşımacılığa entegrasyon sağlanması sistemlerinin geliştirilmesi,
- Kamu-özel sektör işbirliğinin geliştirilmesi,

- Demiryolu taşıma hizmetlerine talebin artması,
- Yatırım imkânlarına açık olması,
- Toplumsal öneme sahip mal taşımacılığında devlet sübvansiyonları,
- Yolcu taşıma araçlarının (vagon) yenilenmesinde devlet sübvansiyonları.
- Taşımacılık sektörü pazarının gelişebilme imkânının varlığı,
- Kazakistan'ın uluslararası ulaştırma hatlarının geliştirilmesi için ulusal ve uluslararası organizasyonlarla işbirliği,
- Sektöre ileri teknoloji ve yeni standartların kazandırılması,
- Sektör ile ilgili mevzuatların iyileştirilmesi,
- Kazakistan'ın ekonomik potansiyelinin artması,
- Kazakistan'ın uluslararası ulaştırma hatlarının geliştirilmesi için ulusal ve uluslararası organizasyonların işbirliği.

2.4. Tehditler:

- Taşımacılıkla ilgili mevzuatlardaki eksiklikler nedeniyle yollarda ulaşımın engellenmesi, araçlarla yasadışı taşıma işlemlerinin yapılabilmesi, teknik çalışma kurallarının ihlali,
- Aşırı yıpranmış altyapı ve mobilize yapı nedeniyle risklerin artması,
- Yolcu taşımacılığında toplumsal önem taşıyan hatlarda devletin yetersiz sübvansiyonları,
- Devletin mevcut demiryolu taşımacılığı politikasında riskleri ortadan kaldırmaya yönelik senaryoların görülmemesi, modernizasyona yeterli finansman ayrılmaması,
- Kamu işletmesi olan Kazakistan Demiryollarını (KTJ) korumaya yönelik ayrımcı politikaların sürmesi,
- Operasyonel tehditler (trafik güvenliği, iş ve çevre koruma güvenliği, yıpranmış varlıkların kaza riskini arttırması),
- Dış ekonomik krizlerin tekrarı ve hammadde fiyatlarının düşmesi sebebiyle taşımacılık potansiyelinin düşmesi,
- Dövizle bağlı tehditler (yatırımların ABD Doları olarak finanse edilmesi ve dövizde meydana gelebilecek değişiklikler).
- Akaryakıt fiyatlarında enflasyona göre daha hızlı artış ve buna bağlı olarak

kamu ve özel şirketlerin giderlerinin yükselmesi,

- Devlet tarafından yeterli destek verilmemesi,
- Komşu ülkelere tahıl ve tahıl ürünleri ihracatında sorunlar ortaya çıkması,
- Komşu ülkelerin sektörde izlediği politikaların Kazakistan'ın rekabet gücüne zarar vermesi (özellikle Rusya Federasyonu'nun havacılık politikası ile bağlantılı olarak Kazakistan'ın transit taşımacılık potansiyelini azaltmaya yönelik alabileceği önlemler),
- Komşu ülkelerin alternatif transit taşımacılık hatları uygulamaları,
- Diğer ülkelerin oluşturacağı yapay engeller nedeniyle Kazakistan firmalarının uluslararası taşımacılık pazarında oranının azalması,
- Ekonomik olmayan iç-dış havayolu hatlarının çokluğu.

2.5 SWOT Analiz Değerlendirmesi

Kazakistan lojistik sektörü paydaşlarından gelen yanıtlar doğrultusunda SWOT analizine ilişkin genel bir değerlendirme yapıldığında, şu bulgulara ulaşılmıştır;

Kazakistan'da lojistik sektörünün gelişimi ve çağdaş lojistik merkezlerin oluşturulmasının önündeki en önemli sorun, taşımacılık altyapısı ve ağlarının yetersizliği ve mevcutların da yıpranmışlığıdır. Aynı durum araç parkları için de geçerlidir. Bu yüzden, doğrudan kalkınma planları arasında da yer alan taşımacılık altyapısının geliştirilmesine hız verilmesi, araç parklarının yenilenmesinde devlet desteği, bu sektörün uluslararası alanda rekabetine imkân sağlayacaktır.

Kazakistan için sadece küresel lojistik ağda rekabet değil, en önemli ihracat ürünü olan petrol ve doğalgaz ile diğer mineral kaynaklara komşularının da sahip olduğu dikkate alındığında, dış ticarete rekabet edebilmesi için de lojistik sektörü öncelikli olmak zorundadır. Bu kapsamda lojistik sektörün gelişimi ve lojistik merkezlerin kurulmasında, buna paralel olarak küresel pazarda rekabet edilebilirlik bağlamında Kazakistan'ın zayıf yönleri ve tehditleri ortadan kaldırabilmesi için öncelikleri şöyle sıralamak mümkündür;

- Ülke genelinde karayolu, demiryolu ve havayolu taşımacılık dengesi oluşturulması ve multimodal taşımacılığa dayalı uluslararası ve ulusal taşımacılık altyapısı kurulması, tüm taşımacılık altyapısındaki kapasite ve kalite yetersizliklerinin giderilmesi, araç parklarının modernizasyonu,

- Transit yük taşımacılığına önem verilmesi, gerekli altyapı oluşturularak ortak transit rejimine geçilmesi,
- Çağdaş lojistik merkezlerin kurulmasında kümelenmenin ön planda tutulması,
- Başta taşımacılık ve gümrük mevzuatı olmak üzere mevzuatların lojistik maliyetleri azaltıcı yönde geliştirilmesi ve hızla uygulanması,
- Gümrük süreçlerinin basitleştirilmesi, otomasyonu, gümrük, taşımacılık, lojistik ve diğer şirketler ile entegrasyonun sağlanması, sınır kapılarının modernizasyonu,
- Taşımacılık araçlarına akaryakıt desteği sağlanması,
- Komşu ülkelerle ticaretin canlandırılması, ortak şirketler teşvik edilmesi ve lojistik entegrasyonlar sağlanması
- Dış ülkelerde depolama ve lojistik tesisler kurulması,
- Birleşmeler ve yatırımlar yoluyla ölçek büyütmelemlerin desteklenmesi,
- Sektörde yabancı sermaye girişi, özelleştirme, serbestleştirme yoluyla tam rekabet ve etkin denetim gerçekleştirilmesi,
- Lojistik veri tabanı oluşturulması,
- Lojistik eğitiminin yaygınlaştırılması, kalitesinin yükseltilmesi, lojistik eğitiminde uluslararası işbirlikleri (öğrenci-öğretim üyesi değişimi, karşılıklı staj, vb.) artırılması,
- Lojistik meslek standartları oluşturulması, kurumsallaşma ve profesyonelleşmenin teşvik edilmesi,
- İnternet altyapısı geliştirilerek e-belge ve e-ticaret uygulamalarının yaygınlaştırılması ve desteklenmesi,
- Lojistik merkezler arasında iletişim, planlama, koordinasyon ve izlenebilirliğin sağlanmasına yönelik bir yapılanma gerçekleştirilmesi,
- Uluslararası kurum ve konvansiyonlara uyum sağlanması, uluslararası koordinasyon ve işbirliklerinin artırılması,
- Küresel lojistik gelişmeler ve uygulamaların yakından izlenmesi ve gerekli önlemlerin zamanında alınması.

Sözkonusu çalışmalar Kazakistan'ın lojistik sektörde zayıf yönleri ile karşı karşıya olduğu tehditlerin önemli bir kısmını ortadan kaldıracak uygulamalar olarak görülmektedir. Ancak, genel itibariyle büyük bir güçlü yön olarak kabul edilen coğrafi

konumu ile komşu ülkeler ve küresel kaynaklı zayıflıklar ve tehditler için aynı durumdan söz edemeyiz.

Bu noktada, kullanılabilir denizyolu yoğunluğunun yeterli olmaması, stratejik ortakların limanlarının altyapısına bağımlılık ile okyanus ve açık denizlere doğrudan ulaşımının bulunmaması, ülkenin güçlü yönü olan coğrafi konumu açısından zayıf yön olarak karşımıza çıkmaktadır.

Dış ekonomik krizler ve dövizle bağılı tehditler sadece Kazakistan için değil dünyadaki diğer ülkeler için de önlem alınmayacak küresel tehditler olarak nitelendirilebiliriz.

Komşu ülkelerden kaynaklanan tehditler de ülkenin güçlü yönleri veya fırsatlar değerlendirilerek ortadan kaldırılabilecek kapsamda görülmemektedir. Bunları da şöyle sıralayabiliriz;

- Komşu ülkelere tahıl ve tahıl ürünleri ihracatında sorunlar ortaya çıkması,
- Komşu ülkelerin sektörde izlediği politikaların Kazakistan'ın rekabet gücüne zarar vermesi (özellikle Rusya Federasyonu'nun havacılık politikası ile bağlantılı olarak Kazakistan'ın transit taşımacılık potansiyelini azaltmaya yönelik alabileceği önlemler),
- Komşu ülkelerin alternatif transit taşımacılık hatları uygulamaları,
- Diğer ülkelerin oluşturacağı yapay engeller nedeniyle Kazakistan firmalarının uluslararası taşımacılık pazarında oranının azalması.

Sonuç

Küreselleşme günümüzde birey ve kurumları, talep ettikleri ürünleri başta e-ticaret olmak üzere daha da gelişmiş iletişim ortamlarında daha kaliteli ve daha ucuz tedarik edebilme elde edebilme boyutuna ulaştırmıştır. Üretici veya hizmet sunucuları da aynı yöntemleri kullanarak talep edilen ürün veya hizmeti daha uygun şartlarla temin edebilmektedir. Bu yüzden küreselleşme rekabeti her geçen gün daha da artırmakta, yaşanan bu yoğun rekabet ortamı, toplam maliyetlerin minimize edilebilmesi noktasında tedarik zinciri yönetimine ve bu kapsamda lojistik hizmetlerin ve dolayısıyla lojistik hizmet sunan şirketlerin önem kazanmasını sağlamaktadır.

Dünyadaki gelişmelerden, 1991 yılında bağımsızlığını kazanan Kazakistan da uzak kalmamış, özellikle sahip olduğu zengin petrol ve doğalgaz ve diğer maden kaynakları için ülkeye yabancı sermaye çekme çabası içinde olmuştur. Buna paralel olarak çokuluslu enerji şirketleri de Kazakistan'ın zengin yer altı kaynaklarına yakın ilgi göstermiştir. Bağımsızlığın ilk yarısında artarak devam eden yabancı yatırımlar, daha sonra ülke ihracatının dinamik gücünü oluşturmuştur. Söz gelimi 2000 yılında sadece 13.8 milyar dolar olan dış ticaret hacmi (ki bunun 8.8 milyar doları ihracat) 2005 yılında 45,2 milyar dolara, 2008'de yaşanan küresel krize rağmen 2010 yılında 91.3 milyar dolara, 2013 yılında 133,5 milyar dolara yükselmiştir. ABD ve AB ülkelerinin Rusya'ya uyguladığı ekonomik yaptırımlar Kazakistan'ı da yakından etkilemiş, dış ticaret hacmi 2014 yılında bir önceki yıla göre yaklaşık % 10 gerileyerek 120,7 milyar dolar olarak gerçekleşmiştir.

Yabancı sermaye ve buna bağlı olarak dış ticaretteki hızlı artış ekonomiyi de harekete geçirmiş bu kapsamda 2000 yılında 1229 dolar olan kişi başı GSYİH, 2005 yılında 3771 dolar, 2010 yılında 9071 dolar, 2014 yılında ise 13155 dolar olarak gerçekleşmiştir.

Lojistik sektörü, uluslararası rekabetin etkisiyle küresel gelişmelere ayak uydurma çabası içinde iken Kazakistan'da kavram olarak dahi bilinemezken kamu ve özel sektör tarafından sadece taşımacılık yönüyle görülen lojistikle Kazakistan'ın, modern yüzüyle tanışması, 2005 yılında olmuştur. Söz konusu yılda sadece bazı işlevleri yerine getiren ilk özel lojistik işletmesinin açılmasıyla olmuştur. 2007'de Almatı'da kurulan DAMU-Endüstriyel Lojistik Merkezi ise Kazakistan'a 3PL'nin uygulandığı lojistik anlayışını getirmiştir. Günümüzde de 3PL'yi uygulayan lojistik

merkezlerinin sayısı sınırlıdır.

Boru hatları ile 2014 yılında 78,6 milyar m³ doğalgaz, 62,4 milyon ton petrol ve petrol ürünleri ihracatı yapılmıştır. Kazakistan'ın ihracattaki patlamasında asıl pay boru hatları taşımacılığı olmakla birlikte bu alan lojistik sektör içerisinde değerlendirilmemektedir. Bu alanda taşımacılık ise kamu işletmeleri ve kamunun da ortak olduğu uluslararası işbirliklerle gerçekleştirilmiştir.

Kazakistan ile ilgili yapılan SWOT analiz verilerini incelediğimizde güçlü yanlar olarak öncelikle coğrafi konum, zengin petrol ve doğalgaz kaynakları, uluslararası transit koridorlarına sahip olması ile lojistik altyapısının geliştirilmesinin devlet kalkınma planlarında yer almasının ön planda olduğu görülmektedir. Yetersiz altyapı, nitelikli eleman eksikliği, mevzuatlardaki eksiklikler, eskimiş/yıpranmış araç parkları ile komşu ülkelere bağımlılık konuları ise zayıf yanların öne çıkan unsurları olmaktadır

Analiz verilerine göre Kazakistan için tehdit oluşturan başlıkların ilk sıralarında; özellikle rekabet nedeniyle komşu ülkelerin uygulayabileceği politikalar, altyapı yetersizliği, özellikle hava ve demiryolu taşımacılığında devlet korumacılığı ile taşımacılık maliyetleri ve olası ekonomik krizler görülmektedir.

Geniş coğrafi konumu, topraklarından geçen transit taşımacılık koridorları, lojistik altyapısına devlet desteği, yeni İpek Demiryolu ve TRACECA projeleri, yatırıma açık olması, ürünlerini Orta Asya ülkeleri, Rusya ve Avrupa'ya ulaştırma çabasındaki Çin gibi ticarete bir dünya devine komşu olması, Rusya'nın açık denizlere ulaşma projelerinde yer alan koridorların toprakları üzerinde olması gibi ana unsurları, Kazakistan için lojistik sektörünün gelişmesi açısından önemli fırsatlar olarak nitelendirmek mümkündür.

Yukarıda dile getirilen bulgular doğrultusunda aşağıdaki şekilde değerlendirme yapabiliriz.

- Ülkede lojistik merkez/köy/üs yapılanması öncelikle lojistik altyapının yenilenmesi ve geliştirilmesi ile doğrudan bağlantılıdır dolayısıyla acilen altyapı sorununun çözülmesi,

- Ülkenin sahip olduğu geniş coğrafya da dikkate alınarak özellikle bölgesel/ulusal lojistik ağlarının oluşturulması ve böylece öncelikle yurtiçinde üretici ve son kullanıcı arasında sorunsuz bağlantının sağlanması,

- Ülkenin kalkınma planlarında yer alan ülkenin değişik bölgelerine sanayi ve

inovasyon parkları kurulması projelerinde lojistik altyapıların da dikkate alınması,

- Özellikle kıtanın iki büyük devi Çin ve Rusya sınırlarında kurulu olan sınır ticaret merkezlerine lojistik merkezlerin eklenmesi,

- Petrol ve doğalgaz üretimi dışında ülkenin diğer ana ihracat kalemlerini oluşturan maden ve tahıl üretim bölgelerinde lojistik kümelenme yapılaşmasına gidilmesi ve böylece lojistik merkezlerin ülke içinde en verimli olacak şekilde yerleştirilmesi (bir sanayi bölgesi olan Karagandı, tahıl bölgesi olan Doğu Kazakistan ve ticaret merkezi olan Almatı),

- Taşımacılık altyapısının yenilenmesi ve geliştirilmesi sırasında araç parkları modernizasyonunun da sağlanması, yeni ulaştırma hatları projelerinin de lojistik kümelenmeler dikkate alınarak hazırlanması gerekmektedir.

- Bir kısmı faaliyete açılmakla birlikte yapım çalışmaları sürmekte olan Çin sınırındaki Korgas AEA ile ülkenin tek deniz limanını barındıran ve genişletme projeleri sürdürülen Aktau Limanı AEA, gelişme imkânına sahip konumdadır. Ancak ülkenin ticari başkenti niteliğindeki Almatı'daki lojistik merkezler ile proje aşamasında bulunan endüstriyel-lojistik merkez için uzun vadeli genişleme söz konusu değildir. Söz konusu merkezler aynı zamanda kent içi trafiği için de sorun oluşturmaktadır. Benzeri projelerde genişleme imkânlarının göz önünde bulundurulması gerekmektedir.

- Sektörün nitelikli eleman ihtiyacını karşılamak üzere ülkede açılmış yüksek öğretim kurumları bulunmaktadır. Ancak teorik olarak yetişen bu potansiyel, uygulamada eksik ve yetersiz kalmakta, 5PL'nin uygulandığı günümüz lojistik sektöründe gelişmeleri geriden izlemektedir. Dolayısıyla bu işgücünün gelişmiş ülkelerde yeni lojistik teknolojileriyle tanışması, aralarında Türkiye de olmak üzere gelişmiş ülkelerde eğitim alması, lojistik sektörde yabancı işgücü istihdamına imkân sağlanmalıdır.

- Mevzuattaki eksiklikler, lojistik sektörünün her alanında geçerlidir. İlgili yasal düzenlemeler, dış ticaret akışını hızlandıracak şekilde geciktirilmeden gerçekleştirilmelidir.

Kaynakça

- Akbulut, P. (2012). *Lojistik yapılanma modelleri, Samsun ve Mersin illeri için optimum lojistik yapılanma modeli önerileri*. Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi. Mersin: Çağ Üniversitesi
- Akpınar, E. ve Karadeniz, V. (2011). Türkiye’de lojistik köy uygulamaları ve yeni bir lojistik köy önerisi. *Marmara Coğrafya Dergisi*, 23. <http://e-dergi.marmara.edu.tr/marucog/article/view/1012000676/1012000573> (Erişim tarihi: 22.04.2016)
- Armstrong, G. and Kotler, P. (2002). *Principles of marketing*, 9. Edition, Delhi: Pearson Education Asia Pte. Ltd.
- Aydın, G.T. ve Öğüt, K.S. (2008). Lojistik köy nedir. 2. *Uluslararası Demiryolu Sempozyumu*. İstanbul. TCDD, 2 (1441).
- Azmanganbetova, B.R. (2015). Kazakistan respublikasındaki köliktik-logistikalık infrakurılımdardı damıtu meseleleri, atkarılğan jane josparlangan jumıstar. *Kazakstannın kazirgi ekonomikası: jagdayı jane damu bolaşığı*. Astana. Kazak Ekonomika Karjı Jane Halıkaralık Sauda Üniversitesi. 1 (19-22).
- Baki, B. (2004). *Lojistik yönetimi ve lojistik sektör analizi*, Trabzon: Lega Kitapevi.
- Bowersox, D.J. and Closs, D.J. (1996). *Logistical management: The integrated supply chain process*. Singapore: McGraw-Hill.
- Büyükozan, G. vd. (2012). *Uluslararası lojistik*. Eskişehir: Anadolu Üniversitesi Yayınları.
- Çancı, M. ve Erdal, M. (2003). *Lojistik yönetimi*. İstanbul: UTİKAD Yayınları.
- Demir, M.H.; Taşer, A.; Kara, B.Y.; Toyoğlu, H. ve Alumur, S. (2013). *Çağdaş lojistik uygulamaları*. Eskişehir: Anadolu Üniversitesi Yayınları. Demir, V. (2008) *Lojistik yönetim sisteminde maliyet hesaplaması*. 2. Baskı, Ankara: Nobel Yayın Dağıtım.
- Dostsever, B. (2007). *Küresel lojistik ve Türk firmalarının rekabetçi yapılarına etkilerinin araştırılması*. Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi. İzmir: Dokuz

Eylül Üniversitesi.

Ekonomi Bakanlığı. (2013). *DTÖ 2013 Dünya ticaret raporu, genişletilmiş özet*. Ankara

Elgün, M.N. (2011). *Uluslararası taşıma ve ticarete lojistik köylerin sağladığı rekabet avantajları: Bir model önerisi*. Yayınlanmamış Doktora Tezi. Afyon: Afyon Kocatepe Üniversitesi.

Erdil, M. (2010). *Ekonomik kalkınma stratejisi olarak lojistik köyler*. Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi. İstanbul: Marmara Üniversitesi.

Ergün, İ. (1985). *Türkiye'nin ekonomik kalkınmasında ulaştırma sektörü*. Ankara: Hacettepe Üniversitesi Yayınları.

Gülen, K.G. (2011). *Lojistik sektöründe durum analizi ve rekabetçi stratejiler*. İstanbul: İstanbul Ticaret Odası Yayınları.

Gümrük ve Ticaret Bakanlığı. (2013). *Gümrük ve Ticaret Bakanlığının lojistik sektörüne yönelik uygulamaları*. Ankara: Gümrük ve Ticaret Bakanlığı Yayınları.

Gümüş, Y. (2009). Lojistik faaliyetlerin rekabet stratejileri ve işletme karı ile olan ilişkisi. *Muhasebe ve Finansman Dergisi*, 41. <http://journal.mufad.org/attachments/article/251/8.pdf> (Erişim tarihi: 22.04.2016)

Karacan, S. ve Kaya, M. (2011). *Lojistik faaliyetlerde maliyetleme*. Kocaeli: Umuttepe Yayınları.

Keser, H.Y. ve Koban, E. (2007). *Dış ticarete lojistik*. Bursa: Ekin Basım Yayın.

Keskin, M.H. (2009). *Lojistik tedarik zinciri yönetimi (geçmiş, değişimi, bugünü, geleceği)*. Ankara: Nobel Yayın Dağıtım.

NATO. (2012) *The NATO logistics handbook*. Belgium.

Nısanbayev, E. vd. (2000). *Kazakistan: Ulttık entsiklopediya*. Almatı. Kazak Entsiklopediyası bas redaksiyası.

Öz, M. (2011). Lojistikte yeni yaklaşımlar. *Kahramanmaraş Sütçü İmam Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi*, 1 (1).

<http://dergipark.ulakbim.gov.tr/ksuiibf/article/view/5000039240/5000038113>

(Erişim tarihi: 23.04.2016)

Özcan, S. (2008). Küçük ve orta büyüklükteki işletmelerde lojistik yönetiminin önemi. *Mustafa Kemal Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, 5 (10).

<http://sbed.mku.edu.tr/article/download/1038000505/1038000296> (Erişim tarihi: 23.04.2016)

Ross, D.F. (2000). *Competing through supply chain management*. 3rd p. Boston/Dordrecht/London: Kluwer Academic Publishers,

Swamidass, P.M. (ed). (2000). *Encyclopedia of production and manufacturing management*. Boston/Dordrecht/London: Kluwer Academics Publisher.

Şenbağcı, F. (2008). *Uluslararası lojistik yönetimde denizyolu ulaştırması*. Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi. İzmir: Dokuz Eylül Üniversitesi.

Temelli, F. (2011). *Lojistik faaliyetler -yönetimi, maliyetlemesi ve muhasebeleştirilmesi*. Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi. Erzurum: Atatürk Üniversitesi.

Türkiye İhracatçılar Meclisi (TİM). (2016). *Ekonomi ve Dış Ticaret Raporu 2015*. İstanbul.

Uçar, A. (2007). *Türkiye’de lojistik sektörünün gelişimi ve sorunları*. Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi. İzmir: Dokuz Eylül Üniversitesi.

Üzülmez, H. (2008). Sadece sanayiciye değil, şehrimize katkı sağlayacak. *Konya Sanayi Odası Lonca Dergisi*, 29.

http://www.kso.org.tr/yayinlardosya/lonca-sayi-29_1389340613.pdf (Erişim tarihi: 23.04.2016)

Waters, D. (2001). *Strategic logistics*, New York: Eastern Logistics Forum.

Yavaş, V. (2013). *Lojistik merkezlerin havayolu ulaştırması yönlü analizi: Türkiye için bir uygulama*. Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi. İzmir: Dokuz Eylül Üniversitesi.

..... (2015). *Türkiye Ticaret Verimliliği Değerlendirmesi*. The Global Coalition for Efficient Logistics.

..... (2004) *Jetisu, Ensiklopediya*. Almatı. Arıs baspası.

..... (2010) *Obzor Terminalno-skladskoy İnfrastrukturı Respublika Kazahstan.*
Astana. AO Bank Razvitiya Kazahstana.

<http://adilet.zan.kz/kaz/docs/K970002030> (Erişim tarihi: 01.04.2016)

<http://adilet.zan.kz/kaz/docs/P1300001561> (Erişim tarihi: 28.03.2016)

<http://dlg.kz/en/projects/almaty-damu-industrial-and-logistics-center/logistics-parks-almaty.html> (Erişim tarihi: 30.03.2016)

<http://dlg.kz/en/services/industrial-parks.html> (Erişim tarihi: 23.04.2016)

<http://eurasiatransit.com/kz/about-us/history.html> (Erişim tarihi: 30.03.2016)

<http://docplayer.biz.tr/423283-Lojistik-us-kavrami-ve-turkiye-analizi-doc-dr-murat-erdal.html> (Erişim tarihi: 21.02.2016)

<http://kaztransgas.kz/index.php/kz/basty-bet/rylymy> (Erişim tarihi: 25.03.2016)

<http://kobitek.com/e-lojistik-nedir-e-lojistikci-kime-denir> (Erişim tarihi: 12.02.2016)

<http://lojistikvetzy.blogspot.com/2012/03/yesil-lojistik-ve-tedarik-zinciri.html> (Erişim tarihi: 12.02.2016)

<http://ipi.worldbank.org/international/global> (Erişim tarihi: 07.03.2016)

http://portal.kazlogistics.kz/kz/general_section/about/ (Erişim tarihi: 23.04.2016)

Transportno-logisticheskaya strategiya Respubliki Kazakhstan do 2030 goda. Kniga tretya. Klyuchevie initsiativı i prioretne proektı. Dekabr 2011 g. Slayt 7, 15, 52
http://portal.kazlogistics.kz/general_section/information_center/ (Erişim tarihi: 01.04.2016)

http://portal.kazlogistics.kz/kz/terminal/list_terminals/ (Erişim tarihi:30.03.2016)

<https://prezi.com/ur2mnhvv-i1x/untitled-prezi/> (Erişim tarihi: 03.02.2016)

<http://rickenbackerinlandport.com/en/rickenbacker-global-logistics-park/> (Erişim tarihi: 16.03.2016)

<http://ru.airkaz.com/review.html> (Erişim tarihi: 22.04.2016)

<http://slideplayer.biz.tr/slide/1885272/> (Erişim tarihi: 07.02.2016)

<http://slideplayer.biz.tr/slide/1946926/> (Erişim tarihi: 18.04.2016)

<http://slideplayer.biz.tr/slide/2941955/>. (Erişim tarihi: 05.02.2016)

<http://slideplayer.com/slide/6088224/> (Erişim tarihi: 25.03.2016)

<http://spk-almaty.kz/kk/node/576> (Erişim tarihi: 30.03.2016)

http://tdk.gov.tr/index.php?option=com_gts&arama=gts&guid=TDK.GTS.571a7a4f05f1a2.5408840_2 (Erişim tarihi: 01.02.2016)

<http://timeskz.kz/8040-kolichestvo-legkovyh-avtomobiley-podschitali-v-kazahstane.html> (Erişim tarihi: 28.03.2016)

<http://tkarabel.blogcu.com/lojistik-koyu/8166811> (Erişim tarihi: 15.03.2016)

http://www.akorda.kz/kz/addresses/page_218342 (Erişim tarihi: 28.03.2016)

http://www.akorda.kz/kz/official_documents/strategies_and_programs (Erişim tarihi: 01.04.2016)

http://www.akorda.kz/kz/republic_of_kazakhstan/kazakhstan (Erişim tarihi: 02.04.2016)

<http://www.atillayildiztekin.com/?p=302> (Erişim tarihi: 12.02.2016)

<http://www.c-l.kz/o-tlts/tlts-v-g-astana.php> (Erişim tarihi: 30.03.2016)

<http://www.c-l.kz/o-tlts/tlts-v-g-shymkent.php> (Erişim tarihi: 30.03.2016)

<http://www.dunya.com/guncel/iki-yilda-7-lojistik-koy-faaliyete-basladi-6sinda-ise-acilis-yakin-275815h.htm> (Erişim tarihi: 22.03.2016)

<http://www.europe-china.kz/> (Erişim tarihi: 22.04.2016)

<http://www.flyhuntsville.com/portal/#.VvQaGf197IU> (Erişim tarihi: 16.03.2016)

<http://www.lojistikdunyasi.com/dat-delivered-at-terminal.html> (Erişim tarihi: 05.02.2016)

<https://www.gumrukleme.com.tr/baslarken/dis-ticarette-odeme-sekilleri/> (Erişim tarihi: 05.02.2016)

<http://www.hurriyet.com.tr/dunya-ekonomisine-yon-veren-ulkeler-40012350> (Erişim tarihi: 04.02.2016)

<http://www.inform.kz/kaz/article/2715695> (Erişim tarihi: 28.03.2016)

<http://www.interporto.it/chisiamo.asp> (Erişim tarihi: 15.03.2016)

http://www.izto.org.tr/portals/0/lojistik_merkez_kavrami_ve_italyadaki_lojistik_merkezler.pdf (Erişim tarihi: 21.02.2016)

<http://www.karayoluhaber.com/2015/iki-yilda-7-lojistik-koy-faaliyete-basladi-6sinda-ise-acilis-yakin/> (Erişim tarihi: 22.03.2016)

http://www.kazlogistics.kz/ru/chain_cluster/dostyk_green_channel/ (Erişim tarihi: 30.03.2016)

<http://www.kazstat.gov.kz> (Erişim tarihi: 02.04.2016)

http://www.kaztransoil.kz/kz/kompaniia_turali/damu_tarihi/ (Erişim tarihi: 28.03.2016)

<http://www.khorgosgateway.com/about.htm> (Erişim tarihi: 29.03.2016)

<https://www.linkedin.com/pulse/kalkinmada-lojistik-koylerin-onemi-hakan-b%C3%BCt%C3%BCner-ph-d-> (Erişim tarihi: 12.02.2016)

<http://www.lojistikdunyasi.com/kontrat-lojistigi-nedir.html> (Erişim tarihi: 12.02.2016)

<http://www.lojistikdunyasi.com/konu/lojistik/teslim-sekilleri> (Erişim tarihi: 05.02.2016)

<http://www.lojistikhatti.com/haber/2012/09/global-lojistik-sektorunde-yeni-yaklasimlar> (Erişim tarihi: 12.02.2016)

http://www.mcps-khorgos.kz/kz/sez_ptez/komponenty_proekta (Erişim tarihi: 29.03.2016)

http://www.navigator.com.tr/etkin_tedarik_zinciri_yonetimi.html (Erişim tarihi: 07.02.2016) <http://www.portaktauz.kz/kaz/aktau-porty/bygingi-aktau-porty/> (Erişim tarihi: 25.03.2016)

<http://www.portaktauz.kz/kaz/aktau-porty/porttyn-tarikhy/> (Erişim tarihi: 25.03.2016)

<http://www.quadranteeuropa.it/en/interporto/interporto-quadrante-europa> (Erişim tarihi: 15.03.2016)

<http://www.railways.kz/kk/node/108> (Erişim tarihi: 28.03.2016)

http://www.sez.kz/kz/company/sez_segodnya (Erişim tarihi: 29.03.2016)

http://www.sez.kz/kz/Zhobalar/proektu_na_stadi_realizatii (Erişim tarihi: 29.03.2016)

<http://www.slideshare.net/kepils/serdal-kepil-lojistik-usler> (Erişim tarihi: 02.03.2016)

https://www.sogaris.fr/pfl_rungis.php (Erişim tarihi: 15.03.2016)

<http://www.sole.org/info.asp> (Erişim tarihi: 01.02.2016)

<http://www.spenak.com/soezluek.Incoterm%20%E2%80%93%20Uluslararası%20Teslim%20Sekilleri.77.html> (Erişim tarihi: 05.02.2016)

<http://www.tcdd.gov.tr/lojistik-merkezler+m129> (Erişim tarihi: 22.03.2016)

<http://www.utikad.org.tr/haberler/?id=10633> (21.02.2016)

<http://www.utikad.org.tr/pdf/Lojistikuskavrami.pdf> (Erişim tarihi: 03.02.2016)

https://www.wto.org/english/res_e/statis_e/its2015_e/its15_world_trade_dev_e.pdf
(Erişim tarihi: 01.02.2016)

<http://www.zal.es/en-us/who-we-are/about-the-zal.html> (17.03.2016)

şekil, tablo, harita ve resimlerle ilgili kaynaklar

<http://airlinehaber.com/wp-content/uploads/2015/12/Kansai-Airport.jpg> (Erişim tarihi: 18.04.2016)

http://discounter.kz/cms/uploads/images/gen_plan.jpg (Erişim tarihi: 19.04.2016)

<http://docplayer.biz.tr/docs-images/18/754452/images/27-0.jpg>, (Erişim tarihi: 18.04.2016)

http://eurasiatransit.com/kz/assets/content/Map_final_6.jpg 19.04.2016

http://ga-logistics.ucoz.kz/karta_kz.gif (Erişim tarihi: 19.04.2016)

<http://gorselarsiv.anadolu.edu.tr/Photo/Image/69851> (Erişim Tarihi 28.04.2016)

<http://htl.kz/kompleks-damu.html> (Erişim tarihi: 19.04.2016)

<http://i2.cdn.turner.com/cnn/2013/images/08/13/port.of.rott>. (Erişim Tarihi 18.04.2016)

<http://i2.wp.com/rayhaber.com/wp-content/uploads/hasanbey.jpg>, (Erişim tarihi: 17.04.2016)

<http://kaztransgas.kz/index.php/ru/o-kompanii/karta-prisutstviya>, (Erişim tarihi: 19.04.2016)

http://kmgep.kz/ar/2012/img2/map_source_kz.jpg, (Erişim tarihi: 19.04.2016)

<http://ipi.worldbank.org/> (Erişim tarihi: 28.02.2016)

http://m1.sdimgs.com/sd_static/u/201401/52d700cc_48625.jpg (Erişim tarihi: 18.04.2016)

<http://siteselection.com/features/2008/may/naLogistics/>, (Erişim tarihi: 18.04.2016)

<http://sk.kz/files/projects/dsc02811r-1.jpg> (Erişim tarihi: 29.03.2016)

<https://transportcity.files.wordpress.com/2011/11/aerialview.jpg?w=1200&h=>, (Erişim tarihi: 18.04.2016)

<http://zaragozabuenasnoticias.com/wp-content/uploads/2015/12/Plat> (Erişim tarihi: 18.04.2016)

<http://www.capebretonpost.com/media/photos/unis/2013/03/14/ph>. (Erişim Tarihi: 18.04.2016)

<http://www.choiceuae.com/img/flogisticscity.jpg>, (Erişim tarihi: 18.04.2016)

<http://www.constructionweekonline.com/pictures/Hidd-Bahrain.jpg> 8 (Erişim tarihi: 18.04.2016)

<http://www.c-l.kz/o-tlts/tlts-v-g-astana.php> (Erişim tarihi: 09.04.2016)

<http://www.c-l.kz/o-tlts/tlts-v-g-shymkent.php>, (Erişim tarihi: 09.04.2016)

http://www.deerns.nl/projecten?project_id=823, (Erişim tarihi: 18.04.2016)

http://www.dvz.de/uploads/pics/15d04112a_GVZ_Luftbild_2014_c_WFB_Studio_B.jpg, (Erişim tarihi: 18.04.2016)

<http://www.ekvatorharita.com/images/stories/kazakistan> (Erişim tarihi: 18.04.2016)

<http://www.hamburg.de/contentblob/4402252/data/hhla-luftbilder-hafen9.jpg> (18.04.2016)

<http://www.imgmob.net/image/port-of-singapore/psa-singapore-terminals-is-the>, (Erişim tarihi: 18.04.2016)

<http://www.infoitaliaspagna.com/wp-content/uploads/2014/02/Interporto-Quadrante>. (Erişim tarihi: 18.04.2016)

http://www.kazlogistics.kz/kz/chain_cluster/dostyk_green_channel/ (Erişim Tarihi: 18.04.2016)

19.04.2016

<http://www.mcps-khorgos.kz/kz/project/componentry> (Erişim tarihi: 21.04.2016)

<http://www.panoramio.com/user/1316563> (Erişim Tarihi 18.04.2016)

<http://www.rayhaber.com/wp-content/uploads/kosekoy-lojistik-merkezi> (Erişim tarihi: 17.04.2016)

http://www.rupho.com/data/photos/577_1container_port_hong_kong.jpg (Erişim tarihi: 18.04.2016)

http://www.sez.kz/images/img_slide_sea_4.jpg (Erişim tarihi 19.04.2016)

<http://www.silk-road.kz/sites/all/themes/lavalin/images/carta1.jpg>. (Erişim Tarihi 22.04.2016)

https://www.sogaris.fr/pfl_roissy.php 18.04.2016 (Erişim tarihi: 18.04.2016)

http://www.robinjones.net/homeimages/stories/May.%202006_Hville_PCarling (Erişim tarihi: 18.04.2016)

<http://www.stat.gov.kz/> (Erişim tarihi: 01.04.2016)

<http://www.tcdd.gov.tr/lojistik-merkezler+m129> (Erişim tarihi: 17.04.2016)

<http://www.trail.unioncamere.it/writable/immagini/NodoLogistico>. (18.04.2016)

http://www.200stran.ru/images/maps/1302984524_05f4cb.gif (Erişim tarihi: 18.04.2016)

http://www.200stran.ru/images/maps/1302984600_a0ed83.jpg (Erişim Tarihi 22.04.2016)