



**TEKİRDAĞ İLİNDE DENİZ TAŞIMACILIĞININ ÖNEMİ VE SOSYO-
EKONOMİK KATKILARININ ANALİZİ**

Seçkin GÜN

Doktora Tezi

İşletme Anabilim Dalı

Danışman : Prof. Dr. Ahmet KUBAŞ

İkinci Danışman : Doç. Dr. Feyyaz ZEREN

2022

T.C.
TEKİRDAĞ NAMIK KEMAL ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
İŞLETME ANABİLİM DALI
DOKTORA TEZİ

**TEKİRDAĞ İLİNDE DENİZ TAŞIMACILIĞININ ÖNEMİ VE SOSYO-
EKONOMİK KATKILARININ ANALİZİ**

Seçkin GÜN

İŞLETME ANABİLİM DALI

DANIŞMAN: PROF. DR. AHMET KUBAŞ
İKİNCİ DANIŞMAN: DOÇ. DR. FEYYAZ ZEREN

TEKİRDAĞ-2022
Her hakkı saklıdır.

BİLİMSEL ETİK BİLDİRİMİ

Hazırladığım Doktora Tezinin çalışmasının bütün aşamalarında bilimsel etiğe ve akademik kurallara riayet ettiğimi, çalışmada doğrudan veya dolaylı olarak kullandığım her alıntıya kaynak gösterdiğimi ve yararlandığım eserlerin kaynakçada gösterilenlerden oluştuğunu, yazımda enstitü yazım kılavuzuna uygun davranıldığını taahhüt ederim.



... / ... / 20...

Seçkin GÜN

ÖZET

Kurum, Enstitü : Tekirdağ Namık Kemal Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü
ABD : İşletme Anabilim Dalı
Tez Başlığı : Tekirdağ İlinde Deniz Taşımacılığının Önemi ve Sosyo-Ekonomik
Katkılarının Analizi
Tez Yazarı : Seçkin GÜN
Tez Danışmanı : Prof. Dr. Ahmet KUBAŞ
İkinci Tez : Doç. Dr. Feyyaz ZEREN
Danışmanı
Tez Türü, Yılı : Doktora Tezi, 2022
Sayfa Sayısı : 197

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

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

Bu çalışmanın amacı, Tekirdağ'daki deniz taşımacılığının önemi, bölgedeki sosyoekonomik etkilerinin analizi ve sanayi işletmelerinin deniz taşımacılığı ile etkileşimlerinin belirlenmesidir. Araştırma kapsamında bölgede faaliyet gösteren limanlar ve sanayi işletmeleri temel alınmıştır. Deniz taşımacılığının sanayi işletmeleri ve liman tesisleriyle nasıl bir ilişkisinin olduğu ortaya konulup, bölgeye sağladığı sosyoekonomik yapının durumu değerlendirilmiştir.

Araştırma kapsamında elde edilen veriler SPSS 24 programı ile analiz edilmiştir. Araştırma kapsamında demografik özelliklerine göre dağılımlarının verilmesinde betimleyici analizlerden frekans ve yüzde analizi kullanılmıştır. Araştırmada kullanılan ölçeklere ait betimleyici analizlerin verilmesinde ise ortalama ve standart sapma değerleri verilmiştir. Elde edilen verilerin dağılımın normal dağılım olması sonucu hipotez testleri istatistiksel olarak %95 güven düzeyinde test edilmiş olup ölçeklerden elde edilen puanların 2'li gruplara göre farklarının incelenmesi için bağımsız örneklem t-testi, 2'den fazla gruplar arasındaki farkların belirlenmesi için tek yönlü ANOVA analizi ve kategorik değişkenler arasındaki ilişkiyi incelemek için ki-kare analizi yapılmıştır.

Çalışma, literatürde Tekirdağ ilinde deniz taşımacılığının önemi düzeyine ait bir ölçek geliştirmesini ortaya koymasından dolayı özgündür. Bölgedeki sanayi işletmelerinin deniz taşımacılığının önemine ait analiz sonuçları yüksek oranda olduğu görülmüştür. Bu çalışma ile bölgedeki sanayi işletmelerinin yük taşımacılığında ne sıklıkla deniz yolunu tercih ettikleri, ulusal alanda yük tedarik ve sevkiyatlarını hangi bölgelerle yaptıklarını, uluslararası alanda ithalat ve ihracat bölgeleri, sanayi işletmelerinin deniz taşımacılığı ve bölgeden kaynaklı sorunları temel alınmıştır. Ayrıca, bu durumlar sanayi işletmelerinin mülkiyet durumu, hukuki niteliği ve fonksiyonuna göre değerlendirilmiştir.

Anahtar Kelimeler: Deniz taşımacılığı, liman işletmeciliği, sosyoekonomik etkileri

ABSTRACT

Institution, Institute : Tekirdağ Namık Kemal University, Institute of Social Sciences
Department : Department of Business Administration
Thesis Title : The Importance of Marine Transportation in Tekirdağ and
Analysis of Socio-Economic Contribution
Thesis Author : Seçkin GÜN
Thesis Adviser : Prof. Dr. Ahmet KUBAŞ
Second Thesis : Assoc. Prof. Dr. Feyyaz ZEREN
Adviser
Type of Thesis, : Ph. D. Dissertation, 2022
Year
Total Number of : 197
Pages

Tekirdağ is a rapidly developing province that is the gateway between Istanbul and Europe and has dense industrial areas around it. Sakarya has an important geostrategic location, which is the complementary and transit route of Kocaeli and Istanbul provinces, opening out the border. It provides high added value to the country's economy with its fertile agricultural lands, industry and tourism areas. With the development of trade with a large market like Europe, it attracts the attention of foreign investors. Being one of the border provinces of Thrace, being adjacent to a metropolitan city like Istanbul, having large organized industrial facilities around it and being on the seafront, it attracts the attention of domestic and foreign port investors to this region. Tekirdag, with integrated transportation networks; It has a suitable area for maritime, air, road and railway logistics transportation lines.

The increase in diversity in the maritime transport sector with the increasing number of industrial enterprises in Tekirdag brings about economic changes in the region. The effects of maritime transportation, which provides cheaper opportunities for various sectors operating in the province to supply the raw materials they need or to transport the products they produce, come to the fore. Therefore, the integration of industry and port enterprises is increasing in Tekirdağ. Tekirdağ has a significant impact on the increase in the number of enterprises providing maritime transportation services in the region due to its coastline and close location to the straits.

The aim of this study is to determine the importance of maritime transport in Tekirdağ, the analysis of its socioeconomic effects in the region and the interaction of industrial enterprises with maritime transport. Within the scope of the research, ports and industrial enterprises operating in the region were taken as a basis. The relationship of

maritime transport with industrial enterprises and port facilities has been revealed and the socioeconomic structure provided to the region has been evaluated.

The data obtained within the scope of the research were analyzed with the SPSS 24 program. Within the scope of the research, frequency and percentage analysis, which are descriptive analyzes, were used to give their distribution according to their demographic characteristics. In the descriptive analysis of the scales used in the research, mean and standard deviation values are given. As a result of the normal distribution of the data obtained, the hypothesis tests were statistically tested at the 95% confidence level, and independent sample t-test to examine the differences between the scores obtained from the scales compared to the groups of 2, and one-way ANOVA analysis to determine the differences between more than 2 groups. Chi-square analysis was performed to examine the relationship between categorical and categorical variables.

The study is unique in that it reveals a scale development of the importance level of maritime transport in Tekirdağ Province in the literature. The results of the analysis of the importance of maritime transportation of the industrial enterprises in the region were found to be high. This study is based on how often the industrial enterprises in the region prefer the sea route for freight transportation, with which regions they make their cargo supply and shipments in the national area, the import and export regions in the international arena, the maritime transportation of the industrial enterprises and the problems originating from the region. In addition, these situations were evaluated according to the ownership status, legal nature and function of industrial enterprises.

Keywords: Maritime transport, port management, socioeconomic effects

ÖNSÖZ

Öncelikle tez çalışması süresince bana her türlü desteği veren, yol gösteren, yardımlarını esirgemeyen ve olumlu yaklaşımlarıyla motive olmamı sağlayan tez danışmanım Prof. Dr. Ahmet KUBAŞ' a teşekkürlerimi ve şükranlarımı sunarım. Tez çalışmamda ikinci danışmanım olarak desteğini benden esirgemeyen Doç. Dr. Feyyaz ZEREN' e teşekkür eder, saygılarımı sunarım. Tez izleme komitesinde bulunan ve değerli görüşleriyle çalışmaya katkı sağlayan Prof. Dr. Dilek ALTAŞ KARACA ve Prof. Dr. S. Ahmet MENTEŞ' e teşekkür eder, saygılarımı sunarım. Tezin değerlendirilmesi aşamasında destek veren doktora savunma jürisi üyeleri Sayın Prof. Dr. Nurcan METİN ve Dr. Öğretim Üyesi Ali GÜREL' e şükranlarımı sunarım. Çalışmanın şekillenmesinde ve deniz ve liman işletmeleri sektöründe tecrübe sahibi olmamda büyük katkıları olan Asyaport Liman AŞ'ye teşekkür ederim.

Seçkin GÜN

Mayıs 2022, TEKİRDAĞ

İÇİNDEKİLER

Sayfa

BİLİMSEL ETİK BİLDİRİM BEYANI.....	i
TEZ ONAY SAYFASI.....	ii
ÖZET.....	iii
ABSTRACT.....	v
ÖNSÖZ.....	vii
İÇİNDEKİLER.....	viii
TABLolar LİSTESİ.....	xi
ŞEKİLLER LİSTESİ.....	xiv
KISALTMALAR LİSTESİ.....	xv
GİRİŞ.....	1
1. DENİZ TAŞIMACILIĞININ TARİHÇESİ, ÖNEMİ VE GELİŞİMİ.....	7
1.1. Deniz Taşımacılığının Tanımı, Özellikleri ve Tarihçesi.....	7
1.2. Deniz Taşımacılığının Türleri.....	9
1.2.1. Sefer Bölgelerine Göre Deniz Taşımacılığı.....	9
1.2.2. İşletme/Ticaret Şekillerine Göre Deniz Taşımacılığı.....	10
1.2.3. Yük ve Gemi Türlerine Göre Deniz Taşımacılığı.....	11
1.3. Deniz Taşımacılığının Küresel Alandaki Gelişmeleri.....	12
1.4. Deniz yolu Taşımacılığının Başarısını Etkileyen Faktörler.....	14
1.4.1. Liman Faktörü.....	16
1.4.2. İnsan Gücü Faktörü.....	17
1.4.3. Teknolojik Faktör.....	18
1.4.4. Yönetim Faktörü.....	19
1.4.5. Müşteri Portföyü Faktörü.....	21
1.5. Deniz İşletmeciliği Sektörünün Dünyadaki Önemi.....	22
1.5.1. Deniz Taşımacılığının Sürdürülebilir Ekonomik Kalkınmaya Etkileri...	25
1.5.2. Deniz Taşımacılığında Görev Alan Kuruluşlar.....	28
1.5.2.1. Gemi Acenteleri.....	28
1.5.2.2. Gemi Brokerleri.....	28
1.5.2.3. Freight Forwarder (Taşıma İşleri Komisyoncusu)	29
1.5.2.4. Stevedore Firmaları (Yükleme/Boşaltma Firmaları)	29

1.5.2.5. Sigorta İşletmeleri.....	30
1.5.2.6. Gemi Kumanyacılığı Firmaları.....	30
1.6. Deniz Taşımacılığının Bölgesel Olarak Sosyal ve Ekonomik Etkileri.....	30
1.6.1. Deniz Taşımacılığının Ekonomik Yönü.....	31
1.6.2. Deniz Taşımacılığının Sosyal Etkileri.....	35
1.7. Deniz Taşımacılığına Yönelme Sebebi.....	37
1.8. Deniz ve Liman İşletmelerinde İnsan Kaynakları Yapılanmasının İşletmeye Etkileri.....	39
1.8.1. Simülasyon Çalışmaları ve Gelişimi.....	40
1.8.2. Performans Değerlendirme Çalışmaları ve Çalışan Memnuniyet Anketinin Önemi.....	41
1.8.3. Eğitim Çalışmalarının Önemi.....	43
1.8.4. İşe Alım Süreçlerinin Önemi.....	44
1.8.5. İş Analizlerinin Önemi.....	45
1.9. Deniz yolu Taşımacılığının Bulunduğu Şehir ile İlişkisi.....	46
1.9.1. İstihdama Etkisi.....	49
1.9.2. Sosyal ve Kültürel Hayata Etkisi.....	50
1.9.3. Sosyal Sorumluluk Anlayışına Etkisi.....	51
1.9.4. Bölgesel Gelişime Etkisi.....	53
1.9.5. Sektöre Uzman Personel Yetiştirmeye Etkisi.....	54
1.9.6. Bölgenin İmajının Artması ve Yatırımların Gelişimine Etkisi.....	55
1.9.7. Diğer Ulaştırma Türlerinin Şehre Yönelmesi.....	56
2. LİMAN İŞLETMELERİNİN GELİŞİMİ VE FAALİYETLERİ.....	59
2.1. Limanlar ve Genel Tanımı.....	59
2.1.1. Limanların Faydaları.....	67
2.1.1.1. Ticari Faaliyetlerin Kolaylaştırılması.....	67
2.1.1.2. Katma Değer Etkisi.....	69
2.1.1.3. İstihdama Etkisi.....	70
2.1.1.4. Limanların İnovasyona Etkisi.....	70
2.2. Liman Hinterlant Kavramı ve Etkileri.....	71
2.2.1. Liman Hinterlandının Bileşenleri.....	71
2.2.1.1. Hinterlant ve Liman Tarafı.....	71
2.2.1.2. Hinterlant Nakliye Bağlantısı.....	72
2.2.1.3. Liman Hinterlandın da Politik Yaklaşımlar.....	72

2.2.1.4. Liman Hinterlandı ve Tedarik Zinciri Yönetimi.....	73
2.3. Deniz yolu, Liman ve Sanayi İşletmelerinin Etkileşimi.....	75
2.4. Limanların Ekonomik Katkıları.....	76
2.5. Deniz yolu Yük Taşımacılığında Konteyner.....	79
3. TEKİRDAĞ İLİNDEKİ DENİZYOLU YÜK TAŞIMACILIĞININ BÖLGEYE SOSYO-EKONOMİK ETKİLERİNİN ARAŞTIRILMASI VE SAHA UYGULAMASI.....	81
3.1. Tekirdağ İlının Sosyoekonomik Göstergeleri.....	82
3.2. Tekirdağ İlının Liman Kenti Olmasındaki Etkileri.....	84
3.3. Tekirdağ İlindeki Limanlar ve Özellikleri.....	86
3.3.1. Asyaport Limanı.....	88
3.3.2. Ceyport Tekirdağ Uluslararası Liman İşletmeciliği.....	101
3.3.3. Martaş Limanı.....	104
3.4. Saha Uygulamasıyla İlgili Yapılan Çalışmalar.....	108
3.4.1. Araştırmanın Amacı.....	108
3.4.2. Araştırmanın Kapsam ve Kısıtları.....	109
3.4.3. Araştırmanın Yöntemi.....	110
3.4.4. Araştırmanın Hipotezi.....	110
3.4.5. Araştırmanın Evren ve Örneklemi.....	112
3.4.6. Araştırmada Kullanılan Ölçek.....	112
3.4.7. Araştırmanın Katkıları.....	113
3.4.8. Tekirdağ İlinde Deniz Taşımacılığının Önemi Ölçeğine Ait Geçerlilik Güvenilirlik Sonuçları.....	114
3.4.9. Katılımcıların Tekirdağ İlinde Deniz Taşımacılığının Önemi Ölçeğine Ait DFA Sonuçları.....	123
3.4.10. Verilerin Analizi.....	125
3.5. Bulgular ve Yorum.....	126
3.5.1. Tekirdağ İlinde Deniz Taşımacılığının Önemi Düzeylerine Ait Analiz Sonuçları.....	154
SONUÇ VE ÖNERİLER	171
KAYNAKÇA.....	179
EK-1.....	189

TABLULAR LİSTESİ

Sayfa

Tablo 1.1: Dünya Taşımacılığı ve Deniz Yolunun Payı.....	23
Tablo 1.2: 01.01.2021 Tarihi İtibariyle Dünya Deniz Ticaret Filosu (300 GT ve Üzeri).....	32
Tablo 2.1: Limanlarımızda Yapılan Yükleme-Boşaltma Faaliyetleri (ton) 2016-2020.....	63
Tablo 3.1: Tekirdağ'ın Yıllar İtibariyle Nüfus Dağılımı.....	82
Tablo 3.2: Tekirdağ İlinin Sağlık Tesisleri.....	84
Tablo 3.3: Asyaport Limanının 2017 Yılı Konteyner Elleçleme Verileri.....	97
Tablo 3.4: Asyaport Limanının 2017 Yılı Genel Kargo Elleçleme Verileri.....	98
Tablo 3.5: Asyaport Limanının 2018 Yılı Konteyner Elleçleme Verileri.....	99
Tablo 3.6: Asyaport Limanının 2018 Yılı Genel Kargo Elleçleme Verileri.....	99
Tablo 3.7: Asyaport Limanının 2019 Yılı Konteyner Elleçleme Verileri.....	100
Tablo 3.8: Asyaport Limanının 2019 Yılı Genel Kargo Elleçleme Verileri.....	100
Tablo 3.9: Asyaport Limanının 2020 Yılı Konteyner ve Genel Kargo Elleçleme Verileri.....	101
Tablo 3.10: Ceyport Limanının 2019 Yılı Genel Kargo Elleçleme Verileri.....	103
Tablo 3.11: Ceyport Limanının 2019 Yılı Yük/Yolcu Verileri.....	103
Tablo 3.12: Ceyport Limanının Genel Özellikleri.....	104
Tablo 3.13: Martaş Limanının 2017 Yılı Genel Kargo Elleçleme Verileri.....	105
Tablo 3.14: Martaş Limanının 2018 Yılı Genel Kargo Elleçleme Verileri.....	106
Tablo 3.15: Martaş Limanının 2019 Yılı Genel Kargo Elleçleme Verileri.....	106
Tablo 3.16: Martaş Limanının Genel Özellikleri.....	107
Tablo 3.17: Tekirdağ İlinde Deniz Taşımacılığının Önemi Ölçeğine Ait KMO ve Barlett Analizi Sonucu.....	114
Tablo 3.18: Tekirdağ İlinde Deniz Taşımacılığının Önemi Ölçeğinin Öz Değerleri ve Açıkladıkları Varyans Düzeyleri.....	115
Tablo 3.19: Tekirdağ İlinde Deniz Taşımacılığının Önemi Ölçeği Maddelerine Ait Faktör Yük Değerleri.....	117
Tablo 3.20: Tekirdağ İlinde Deniz Taşımacılığının Önemi Ölçeği ve Alt Boyutları Güvenilirlik Analizleri.....	118
Tablo 3.21: Tekirdağ İlinde Deniz Taşımacılığının Önemi Ölçeğine İlişkin Madde İstatistikleri.....	120

Tablo 3.22: Tekirdağ İlinde Deniz Taşımacılığının Önemi Ölçeğinin Maddeleri İle Ölçek Toplam Korelasyonu Değerleri.....	121
Tablo 3.23: Maddelerin ayırt ediciliğinin %27'lik alt ve üst gruplara göre test edilmesi.....	122
Tablo 3.24: Ölçeğe Ait Standardize Edilmiş Beta Katsayıları, R2, Hata ve T Değerleri.....	124
Tablo 3.25: Araştırma Kapsamında İncelenen Uyum Kriterleri Sınırlılıkları.....	125
Tablo 3.26: Katılımcıların Tekirdağ İlinde Deniz Taşımacılığının Önemi Ölçeği Uyum Kriterleri Bulguları.....	125
Tablo 3.27: Katılımcıların Demografik Özelliklerine Göre Dağılımları.....	126
Tablo 3.28: Şirketlerin Özelliklerine Göre Dağılımları.....	130
Tablo 3.29: Gümrük İşlemleri Kriterlerine Ait Betimsel Bulgular.....	138
Tablo 3.30: Deniz Taşımacılığında Karşılaşılan Sorunlara Ait Betimsel Bulgular..	139
Tablo 3.31: İşletmenin Bölgede Karşılaştığı Temel Sorunlara Ait Betimsel Bulgular.....	140
Tablo 3.32: Yük Taşımacılığında Etkili Olan Etmenlere Ait Betimsel Bulgular.....	143
Tablo 3.33: İşletmenin Fonksiyonu ile Sevk Edilen Yük Bölgeleri Arasındaki İlişkiye Ait Ki-Kare Analizi Sonucu.....	144
Tablo 3.34: İşletmenin Hukuki Niteliği ile Uluslararası İthalat Bölgeleri Arasındaki İlişkiye Ait Ki-Kare Analizi Sonucu.....	144
Tablo 3.35: İşletmenin Hukuki Niteliği ile Deniz Yolu Taşımacılığında Karşılaşılan Sorunlar Arasındaki İlişkiye Ait Ki-Kare Analizi Sonucu.....	145
Tablo 3.36: İşletmenin Hukuki Niteliği ile Yük Taşımacılığında Etkili Olan Etmenler Arasındaki İlişkiye Ait Ki-Kare Analizi Sonucu.....	146
Tablo 3.37: İşletmenin Mülkiyet Durumu ile Uluslararası İthalat Bölgeleri Arasındaki İlişkiye Ait Ki-Kare Analizi Sonucu.....	147
Tablo 3.38: İşletmenin Mülkiyet Durumu ile Uluslararası İhracat Bölgeleri Arasındaki İlişkiye Ait Ki-Kare Analizi Sonucu.....	147
Tablo 3.39: İşletmenin Mülkiyet Durumu ile Yük Taşımacılığında Etkili Olan Etmenler Arasındaki İlişkiye Ait Ki-Kare Analizi Sonucu.....	148
Tablo 3.40: Mavi Yaka Çalışan Sayısı ile İşletmenin Sektörü Arasındaki İlişkiye Ait Ki-Kare Analizi Sonucu.....	149
Tablo 3.41: Beyaz Yaka Çalışan Sayısı ile İşletmenin Sektörü Arasındaki İlişkiye Ait Ki-Kare Analizi Sonucu.....	150
Tablo 3.42: Cinsiyet ile İş Pozisyonu Arasındaki İlişkiye Ait Ki-Kare Analizi Sonucu.....	151
Tablo 3.43: Yaş ile İş Pozisyonu Arasındaki İlişkiye Ait Ki-Kare Analizi Sonucu.	152

Tablo 3.44: Tekirdağ İlinde Deniz Taşımacılığının Önemi Düzeylerine Ait Normallik Testi Sonuçları.....	154
Tablo 3.45: Katılımcıların Tekirdağ İlinde Deniz Taşımacılığının Önemi Düzeylerinin Cinsiyetlerine Göre Farklılaşmasının Belirlenmesine Ait Bağımsız Örneklem T-testi Sonuçları.....	156
Tablo 3.46: Katılımcıların Tekirdağ İlinde Deniz Taşımacılığının Önemi Düzeylerinin Mülkiyet Durumuna Göre Farklılaşmasının Belirlenmesine Ait Bağımsız Örneklem T-testi Sonuçları.....	157
Tablo 3.47: Katılımcıların Tekirdağ İlinde Deniz Taşımacılığının Önemi Düzeylerinin Eğitim Durumlarına Göre Farklılaşmasının Belirlenmesine Ait ANOVA Testi Sonuçları.....	159
Tablo 3.48: Katılımcıların Tekirdağ İlinde Deniz Taşımacılığının Önemi Düzeylerinin Çalışan Sayısına Göre Farklılaşmasının Belirlenmesine Ait ANOVA Testi Sonuçları.....	161
Tablo 3.49: Katılımcıların Tekirdağ İlinde Deniz Taşımacılığının Önemi Düzeylerinin İş Pozisyonlarına Göre Farklılaşmasının Belirlenmesine Ait ANOVA Testi Sonuçları.....	163
Tablo 3.50: Katılımcıların Tekirdağ İlinde Deniz Taşımacılığının Önemi Düzeylerinin İşletmenin Faaliyet Gösterdiği Sektöre Göre Farklılaşmasının Belirlenmesine Ait ANOVA Testi Sonuçları.....	165
Tablo 3.51: Katılımcıların Tekirdağ İlinde Deniz Taşımacılığının Önemi Düzeylerinin İşletmenin Fonksiyonuna Göre Farklılaşmasının Belirlenmesine Ait ANOVA Testi Sonuçları.....	166
Tablo 3.52: Katılımcıların Tekirdağ İlinde Deniz Taşımacılığının Önemi Düzeylerinin İşletmenin Hukuki Niteliğine Göre Farklılaşmasının Belirlenmesine Ait ANOVA Testi Sonuçları.....	168
Tablo 3.53: Katılımcıların Tekirdağ İlinde Deniz Taşımacılığının Önemi Düzeylerinin Vardiya Sayılarına Göre Farklılaşmasının Belirlenmesine Ait ANOVA Testi Sonuçları.....	170

ŞEKİLLER LİSTESİ

Sayfa

Şekil 1.1: Ülke Gruplarına Göre 2020 Yılı Üçüncü Çeyrek İhracatı.....	13
Şekil 1.2: Ülke Gruplarına Göre 2020 Yılı Üçüncü Çeyrek İthalatı.....	14
Şekil 1.3: Dış Ticaretin Taşıma Türlerine Göre Dağılımı-2019 Yıl Sonu.....	26
Şekil 1.4: Dış Ticaretin Taşıma Türlerine Göre Dağılımı-2020 Üçüncü Çeyrek.....	27
Şekil 3.1: Asyaport Liman A.Ş.....	91
Şekil 3.2: Asyaport Limanının Kuzey Avrupa-Türkiye-NWC-Ana Servis.....	91
Şekil 3.3: Asyaport Limanının Adriyatik-Türkiye Servisi.....	92
Şekil 3.4: Asyaport Limanının Uzakdoğu-Doğu Akdeniz-AM4 TIGER 2M Hattı.....	93
Şekil 3.5: Asyaport Limanının Gioia Tauro Karadeniz Dağıtım Servisi.....	94
Şekil 3.6: Asyaport Limanının Hindistan-Kızıldeniz-Türkiye Servisi.....	95
Şekil 3.7: Asyaport Limanının Türkiye-Kanada Servisi.....	96
Şekil 3.8: Tekirdağ İlinde Deniz Taşımacılığının Önemi Ölçeği'ne Ait Yamaç Grafiği.....	116
Şekil 3.9: Katılımcıların Tekirdağ İlinde Deniz Taşımacılığının Önemi Ölçeğinin DFA Sonucuna Ait Path Diyagramı.....	123
Şekil 3.10: Katılımcıların Cinsiyetlerine Göre Dağılımları.....	127
Şekil 3.11: Katılımcıların Yaşlarına Göre Dağılımları.....	128
Şekil 3.12: Katılımcıların Eğitim Durumlarına Göre Dağılımları.....	129
Şekil 3.13: Çalışan Sayısına Göre Dağılımları.....	133
Şekil 3.14: Mavi Yaka Çalışan Sayısına Göre Dağılımları.....	134
Şekil 3.15: Beyaz Yaka Çalışan Sayısına Göre Dağılımları.....	135
Şekil 3.16: İş Pozisyonuna Göre Dağılımları.....	136
Şekil 3.17: Sektörlerine Göre Dağılımları.....	137

KISALTMALAR LİSTESİ

AB	: Avrupa Birliği (European Union)
ABD	: Amerika Birleşik Devletleri (United States of America USA)
AR-GE	: Araştırma ve Geliştirme
CFS	: Konteyner Yük İstasyonu (Container Freight Station)
DFA	: Doğrulayıcı Faktör Analizi
Dry	: Kuru
DWT	: Detveyt Tonaj (Deadweight Tonnage)
ECH	: Boş Konteyner Elleçleme Makinesi (Empty Container Handler)
GDP	: Gayri Safi Yurt İçi Hasıla (Gross Domestic Product)
GSYH	: Gayri Safi Yurt İçi Hasıla
Gt	: Gros Tonaj (Gross Tonnage)
HUB Liman	: Dağıtım Görevindeki Limanlardır
IMF	: Uluslararası Para Fonu (International Monetary Fund)
IMO	: Uluslararası Denizcilik Örgütü (International Maritime Organization)
ISL	: Nakliye Ekonomisi ve Lojistik Enstitüsü (Institute of Shipping Economics and Logistics)
KMO	: Kaiser-Meyer-Olkin Testi
Lashing	: Yüğü Bağlama ve Sabitleme işlemidir
LNG	: Sıvılaştırılmış Doğalgaz (Liquefied Natural Gas)
MSC	: Akdeniz Nakliye Şirketi (Mediterranean Shipping company)
OECD	: İktisadi İş birliği ve Kalkınma Teşkilatı (Organization for Economic Cooperation and Development)
PLC	: Programlanabilir Mantıksal Denetleyici (Programmable Logic Controller)
Reefer	: Soğutucu (Sıcaklığa Duyarlı Yüklerin Taşınmasında)

Kullanılan Konteyner)

Ro-Ro Gemisi	: Tekerlekli Araç Taşımacılığında Kullanılan Gemilerdir
RST	: Dolu Konteyner Makinesi (Container Reach Stacker)
RTG	: Lastik Tekerlekli Vinç (Rubber Tyred Container Gantry Crane)
SGK	: Sosyal Güvenlik Kurumu
STCW	: Eğitim Sertifikasyonu ve Vardiya Tutma Standartları (Standards of Training Certification and Watchkeeping)
STS	: Gemiden Karaya Rıhtım Vinci (Ship to Shore Gantry)
TEU	: Yirmi Ayak Eşdeğer Birimi (Twenty-Foot Equivalent Unit)
TT	: Terminal Çekici (Terminal Truck)
TUGS	: Türk Uluslararası Gemi Sicili
TÜİK	: Türkiye İstatistik Kurumu
TÜRKLİM	: Türkiye Liman İşletmecileri Derneği
UNECE	: Birleşmiş Milletler Avrupa Ekonomik Komisyonu (United Nations Economic Commission for Europe)
Unlashing	: Yükün Çözülmesi İşlemidir
USD	: Amerikan Doları (United States Dollar)
WTO	: Dünya Ticaret Örgütü (World Trade Organization)
RMSEA	: Ortalama Hata Karekök Yaklaşımı (Root Mean Square Error Approximation)
RMR	: Hata Kareleri Ortalamasının Karekökü (Root Mean Square Residual)
SRMR	: Standartlaştırılmış Hata Kareleri Ortalamasının Karekökü (Standardized Root Mean Square Residual)
NFI	: Normlandırılmış Uyum İndeksi (The Normed Fit Index)
NNFI	: Normlandırılmamış Uyum İndeksi (Non Normed Fit Index)
CFI	: Karşılaştırmalı Uyum İndeksi (Comparative Fit Index)
GFI	: Uyum İyiliği İndeksi (Goodness of Fit Index)
AGFI	: Uyarlanmış Uyum İyiliği İndeksi (Adjusted Goodness Of Fit Index)

Sd (df) : Serbestlik Derecesi
 χ^2 : Ki-Kare
ANOVA : Varyans Analizi (Analysis of Variance)



GİRİŞ

Lojistik, geçmişte olduğu gibi bugün de hayatın önemli bir kısmında yer alan bir kavramdır. Lojistik ile işletmelerin birbirleriyle etkileşimi sağlanmaktadır. Sadece işletmelerin kendi aralarındaki etkileşimleri olmayıp, bölgeler, ülkeler ve ticari hayatın da birbirleriyle iletişimde olmaları sağlanmaktadır. Taşımacılık sektörü insanlık tarihi kadar eski bir kavramdır. İhtiyaçların karşılanmasından doğan bu olgu, beklentilerin yerine getirilmesinde önemli bir iletişim aracıdır.

Lojistik, sadece tek bir kavramdan oluşmamaktadır. Yıllar itibariyle gelişim gösteren ve bir olgu haline gelen lojistik sektörü, kendi içerisinde alternatif imkânlar sunmaktadır. Genel işlevi, ihtiyaçların karşılanması için ülkeler, işletmeler ve bireylerin gereksinim duydukları ürün ve hizmetlerin niteliklere uygun bir şekilde ulaştırılmasıdır.

Taşımacılık hizmeti, iş prosedürü ve prosesi gibi birçok yapıdan oluşmaktadır. Yüklerin ön tedarik aşaması, profesyonel yükleme hizmetleri, iletişim ağının sağlanması, güvenlik kontrolü, yükün taşınması ve teslim edilmesi aşamalarından oluşmaktadır. Bu aşamaların her biri ayrı bir uzmanlık dalını oluşturmaktadır. Süreç içerisinde daha nitelikli işlerin ortaya çıkartılması için sürekli iyileştirici çalışmalar ile gelişim sağlanmaktadır. Günün koşullarının getirdiği ihtiyaçlar ve rekabet ortamında farkındalığı yakalamak için lojistik imkânlar geliştirilmektedir.

Lojistik hizmetinin sunduğu farklı ulaştırma kanalları sayesinde yüklerin istenilen şekilde müşteriye aktarımı yapılmaktadır. Lojistik modlarından olan deniz yolu, demir yolu, kara yolu ve hava yolu taşımacılığının birbirlerinden farklı vermiş olduğu imkânlar ile müşterilere alternatif taşımacılık imkânı sunulmaktadır.

Özetle, taşımacılık hizmetleri içerisinde yer alan deniz yolu taşımacılığı, günümüzde en yaygın kullanılan lojistik türüdür. Ülkelerin ve küresel alandaki ticari hareketlilik ile deniz yolu taşımacılığı her geçen gün daha çok tercih edilmektedir. Deniz yolu taşımacılığının diğer lojistik kanallarından üstün olan yönleri sayesinde işletmelerin tedarik ettiği ürün ve hizmetlere daha fazla hizmet verebilmektedir. Bu taşımacılık türünün üstün olan yönleri; tek seferde kitlesel yük taşıma kapasitesi, daha

güvenli taşıma hizmeti, deniz aşırı ülkeler arası yük transferinin sağlanması ve kıtalar arası acente hizmetleri bazı başlıklar olarak gösterilebilir.

Deniz taşımacılığı insanların toplumsallaşmasının, ekonomik değere sahip mal ve ürünlerin el değişimi, başka kültürlerin ekonomik değerlerinin karşılanması ve faydalanması gibi etkileşimlere de öncülük etmektedir. Deniz taşımacılığı ile sağlanan bölgesel etkileşim mal gidiş ve gelişi sadece üretim faktörlerinin taşınması olmayıp aynı zamanda sermayenin de taşınması anlamına gelmektedir. Bölgesel içerikler bu sayede farklı alışkanlıklar kazanarak ekonomik faktörlerin kalkınmasında ve birbirini tetikleyen süreçlerinde ortaya çıkmasını sağlamaktadır. Hizmet verdikleri bölgede ticari merkezler, eğitim, sosyokültürel gelişmişlik, sektörle ilgili bilinçlendirme, ekonomik kalkınma, istihdam, kurumsal yönetim, profesyonel işleyiş, sosyal sorumluluk, enerji ve çevre çalışmalarıyla bölgeye katma değer sağlamaktadır.

Deniz taşımacılığının alternatif maliyeti ile bölgesel tedarik zincirini geliştirerek uluslararası ticareti de teşvik etmektedir. Deniz taşımacılığı işletmeleri sayesinde gemi bakımı, tarama, bunker hizmetleri, römorkör hizmeti, gemi acentesi, nakliye işletmeleri, sigorta şirketleri, üçüncü taraf taşıyıcılar gibi direkt bağlı sektörlerin doğmasıyla ekonomik faktörler gelişim göstermektedir.

Tekirdağ'daki deniz taşımacılığına yönelik yatırımların artması ve bölgedeki sanayi işletmelerinin varlığının incelenmesi, çalışmanın konusunu oluşturmaktadır. Bu konu üzerine yapılan literatür taramaları ve ölçek çalışmalarının yetersiz olması bağlamında akademik açıdan faydalı olacağı düşünülmektedir. Bu doğrultuda çalışmada;

Birinci bölümde, deniz yolu taşımacılığının tarihçesi, önemi ve gelişimi açıklanmıştır. Ayrıca, etkileşim içerisinde olduğu paydaşları ve sosyoekonomik etkilerine değinilmiştir.

İkinci bölümde, liman işletmelerinin gelişimi ve faaliyetleri açıklanmıştır. Çalışmanın bileşenlerini oluşturan deniz yolu taşımacılığı, liman işletmeleri ve sanayi işletmelerinin etkileşimleri açıklanmıştır. Ayrıca, taşımacılıkta konteyner kullanımına değinilmiştir.

Üçüncü bölümünde, Tekirdağ ilindeki deniz yolu yük taşımacılığının bölgeye sosyoekonomik etkilerinin ortaya konması için saha çalışması yapılmıştır. Araştırmanın amacı ve önemi açıklanıp, anket çalışması ve ölçek geliştirme aşamalarına değinilmiştir. Ayrıca, sanayi işletmeleriyle görüşmeler yapıp, anket yoluyla deniz yolu taşımacılığının değerlendirilmesine yönelik veriler elde edilmiştir.

Ulaşılan bulgular değerlendirilerek derinlemesine yorumlar getirilmiştir. Tekirdağ'daki deniz ve liman işletmelerinin etkileri açıklanmış ve sanayi işletmelerinin deniz yolu taşımacılığına yönelik görüşleri ortaya konmuştur. Bölgenin lojistik yapısı üzerine değerlendirmeler yapıp, mevcut durumu ve ihtiyaçları tespit edilmiştir.

İşletmeler, üretim sonrası ortaya çıkan mamulleri müşterilerine ulaştırma işlevini yerine getirme taahhüdü vermektedir. Bu aşamada müşteri portföyü bireysel veya kurumsal olarak değerlendirilebilmektedir. Kurumsal müşteriler, yük taleplerini kitlesel olarak tedarik etmek istemektedirler. Bazı durumlarda tek bir nitelikteki ürünün taşımacılık hizmeti beklenebilmektedir. Bu tür beklentinin doğmasına sebep olan yapı ise ürünün değerinin yüksek olması olarak bilinmektedir. Proje yükleri bu yapıda hizmet gören ürün kategorisine girmektedir.

Yük taşımacılığı işlemleri günümüzde farklı niteliklerle gelişerek artık tek boyutlu bir sektör olarak kalmamaktadır. Yüklerin taşıma öncesi sistemleştirilmesi ve ulaşımını sağlayacak lojistik türüne yüklemesi yapılırken bir mühendislik işlemi olarak değerlendirilmektedir. Yük taşımacılığının bu seviyede nitelikli bir iş türü olarak görülmesinin farklı nedenleri bulunmaktadır. Bunlardan bazıları; ticari hayatın gelişmesi ile beklentilerin çeşitlenmesi sayesinde değişen ve gelişen müşteri beklentileri, ürün çeşitliliği sonrası yükleme yöntemlerinin çeşitlenmesi, kalite kontrol çalışmalarına daha fazla ilgi gösterilmesi ve uluslararası belgelerin iş hayatında ortak gösterge olarak daha fazla kabul edilmesi olarak bahsedilebilmektedir.

Böyle bir çalışmanın hazırlanması ile deniz yolu taşımacılığıyla ilgili literatüre katkıda bulunulması amaçlanmaktadır. Deniz yolu taşımacılığının etkileri çalışmanın önemi kapsamında yer almaktadır. Araştırmada elde edilen bulgular deniz ve liman işletmelerine katkıda bulunması yönünden önemlidir. Bu çalışma aynı zamanda,

benzer konu içeriğini inceleyecek araştırmacılara faydalı nitelikte bilgiler göstermesi açısından önemli bilgiler içermektedir.

Taşımacılık her dönemde ilgi duyulan bir sektör olarak bilinmektedir. İnsan ihtiyaçlarını karşılamada üretim kadar, bu ürünlerin müşterilere ulaştırılmasında önemli bir aşamadır. Günümüzde kentleşmenin artmasıyla lojistik taşımacılığı daha önemli bir duruma gelmektedir. Gelişen kent yaşamının getirdiği ihtiyaçların türü ve sıklığı, kullanıcılar tarafından tedarik süreçlerini geliştirmektedir. Lojistik, bu yapıdaki beklenti ve karmaşık süreçlere cevap vermede rol almaktadır. Bireysel veya işletme bazında taşınması gereken yüklerin niteliklere en uygun bir şekilde hizmet verilmesi beklenmektedir. Artan kalite beklentileri ve müşteri taleplerinde, lojistik sektörünün bu gelişen hayata uyum sağlaması için kendisini sürekli geliştirmektedir.

İşletmeler ulusal veya uluslararası alanda varlıklarını sürdürmeleri için sürekli planlamalar yaparak yapılarını geliştirmek, maliyetlerini optimum seviyede tutmak ve müşterilerin beklentilerine cevap verme çalışmalarında bulunmaktadır. Tek bir ürünün üretilmesinde birden çok işletmenin rol alması rekabetin yoğun olduğu bir iş hayatını ortaya koymaktadır. Sanayi işletmeleri bu rekabet ortamında varlıklarını devam ettirmek için birçok stratejik planlar yapmaktadır. Ancak, bu planlar içerisinde üretilen mamullerin taşınması kritik bir yapıya sahip olmaktadır. En uygun lojistik kanalının tercih edilmesi işletmelerin müşterilerine karşı memnuniyet seviyelerini artırmalarına yardımcı olmaktadır.

Bu yüklerin taşıma işlemlerinde deniz yolu türünün ayrı bir önemi bulunmaktadır. Deniz taşımacılığının kıtalar arası iletişim ofisleri sayesinde sanayi işletmelerinin yükleri, aracı kuruluşları en az seviyeye indirerek yüksek etkileşimli lojistik destek imkânı bulunmaktadır. Ayrıca kıtalar arasının deniz suları ile kaplı olması, uluslararası alanda deniz taşımacılığına yönelimin artmasında etkisi bulunmaktadır. Günümüzde yük taşımacılığının büyük bir kısmı deniz yolu ile yapılması bu taşımacılık türünün ne düzeyde tercih edildiğini göstermektedir.

Tekirdağ bölgesinde artan sanayi işletmelerinin varlığı, deniz taşımacılığı yapan gemi acenteleri, yatırımları devam eden liman işletmeleri ve gelişen lojistik türleri çalışmanın dinamiklerini oluşturmaktadır.

Bu çalışmanın temel amacı, Tekirdağ'daki deniz taşımacılığının sosyoekonomik etkilerinin ortaya konması ve bölgedeki sanayi işletmelerinin bu taşımacılık sektörünü değerlendirmesini incelemektir. Oluşturulan hipotezler çerçevesinde sanayi işletmelerinin bölgedeki deniz taşımacılığına bakış açıları araştırılmıştır. Çalışmanın bulgular kısmında araştırma verilerinin sonuçları paylaşılmıştır.

Araştırmanın genel hipotezi, Tekirdağ ilindeki deniz taşımacılığının önemi düzeyinin belirlenmesi çalışılmıştır. Tekirdağ'daki deniz yolu taşımacılığının etkilerinin tespit edilmesi için ölçek geliştirilmiştir. Araştırmanın alt hipotezleri bulgular ve yorum kısmında değerlendirilmiştir.

Araştırma, Tekirdağ ili boyutunda ele alındığından, ilçelerde faaliyet gösteren sanayi işletmelerinin tamamına zaman ve maliyetten kaynaklanan nedenlerden dolayı ulaşamamıştır. Anket yapılan sanayi işletmelerinin ilçeler bazında eşit sayıda dağılmaması araştırmanın kısıtlarını oluşturmaktadır. Araştırmanın yoğunlaştığı ilçeler: Süleymanpaşa, Çorlu, Çerkezköy ve Malkara bölgelerinden oluşmaktadır. Anket formunu dolduran işletme temsilcilerinin tamamı orta ve üst düzey kadrolarından oluşmamaktadır. Ayrıca pandemiden dolayı faaliyetlerine ara veren veya kapanan işletmeler, hedeflenen sayıda örnekleme ulaşamamasında etken olmuştur.

Sanayi işletmelerinden elde edilen veriler nicel desenli yöntemler ile analiz edilmiştir. Bu verilerin analizinde SPSS 24 programı kullanılmıştır. Tekirdağ ilinde deniz taşımacılığının önemi düzeylerine ait, betimsel istatistikleri, demografik özelliklere göre farklılıklarının belirlenmesine ait bulgular ortaya konmuştur. Demografik özelliklerine göre dağılımlarının verilmesinde betimleyici analizlerden frekans ve yüzde analizi kullanılmıştır. Tekirdağ ilinde deniz taşımacılığının önemi düzeylerine ait betimsel bulgular incelendiğinde katılımcılar; Tekirdağ ilinde deniz taşımacılığının önemi düzeyleri ($\bar{x}=3,84$) yüksek olduğu belirlenmiştir. Katılımcıların; 27 maddeden oluşan Tekirdağ ilinde deniz taşımacılığının önemi ölçeğine ait güvenilirlik katsayıları incelendiğinde, ölçeğe ait Cronbach's Alpha değerinin 0,931 olarak hesaplandığı görülmektedir. Bu değer ölçeğin güvenilirliğinin çok yüksek düzeyde olduğunu göstermektedir. Elde edilen verilerin dağılımın normal dağılım

olması sonucu hipotez testleri istatistiksel olarak %95 güven düzeyinde test edilmiş olup ölçeklerden elde edilen puanların 2'li gruplara göre farklarının incelenmesi için bağımsız örneklem t-testi, 2'den fazla gruplar arasındaki farkların belirlenmesi için tek yönlü ANOVA analizi ve kategorik değişkenler arasındaki ilişkiyi incelemek için ki-kare analizi yapılmıştır.



1. DENİZ TAŞIMACILIĞININ TARİHÇESİ, ÖNEMİ VE GELİŞİMİ

Taşımacılık tarih boyunca vazgeçilmez bir sektör olarak yer edinmiştir. Ulaştırma türlerinden olan deniz yolu taşımacılığı, alternatif hizmeti ile günümüzde önemli bir sektör olarak bilinmektedir. Deniz taşımacılığının alternatif maliyeti ile tedarik zincirinin gelişiminde önemli bir yeri bulunmaktadır. Bu sektör sayesinde gemi bakımı, tarama, bunker hizmeti, gemi acentesi, nakliye işletmeleri, sigorta şirketleri ve üçüncü taraf taşıyıcılar gibi sektörlerin gelişimine olanak sağlanmaktadır. Bu bölümde deniz taşımacılığının tanımı, tarihçesi ve ilişkili olduğu alanlardan bahsedilecektir.

1.1. Deniz Taşımacılığının Tanımı, Özellikleri ve Tarihçesi

Küresel alandaki yük taşımacılığının büyük bir kısmının deniz yolu ile yapıldığı, taşımacılık sistemleri içerisinde deniz yolu taşımacılığının farkındalıkları olduğu bilinmektedir. Dünya kara parçalarının birbirinden ayrı ve uzak mesafelerde olması, kıtalar arası taşımacılıkta deniz yolu taşımacılığı hizmetinin önemini ortaya çıkarmaktadır. Büyük kapasiteli yüklerin güvenli, hızlı ve daha uygun maliyetler ile taşınmasına imkân veren deniz yolu taşımacılığının, her geçen gün önemi artarak tercih edilme sebebi olduğunu göstermektedir (Demkes ve Tavasszy, 2000).

Deniz yolu taşımacılığı sektörüne ulusal veya uluslararası alanda yapılan yatırımlar artarak gelişimi sağlanmaktadır. Bunun nedeni, küresel alanda deniz yolu ile taşımacılık yapılarak döviz elde edilmesi amaçlanmaktadır (Beresford vd., 2003).

Farthing (1987) çalışmasında, uluslararası deniz yolu taşımacılığı, sanayi sektörü, liman işletmeleri, gemi yapımı, acenteler, çevresel ve bölgesel kuruluşlar, doğrudan ve dolaylı temasta olunan paydaşlar, tersane hizmetleri, armatörler, gemi kiralama işletmeleri, sektörle ilgili eğitim kuruluşları, deniz polisi, liman başkanlıkları deniz iş kanunu gibi birçok faaliyetle temasta bulunan süreçlerin bütünü oluşturmaktadır.

Deniz yolu taşımacılığı bir ülkenin hizmet sektörleri arasında en önemli ve ekonomik yönden yüksek katma değere sahip alanlarından birisidir. Müşterilerin ve ülkelerin talep ettikleri mal ve hizmetlerin üretim merkezlerinden tüketim yerlerine akışını sağlamaktadır. Bu süreç ile alıcı ve satıcı arasında iletişim faaliyetlerini

geliştirmektedir (T.C. Başbakanlık Denizcilik Müsteşarlığı, 1997). Deniz yolu taşımacılığı küresel alanda meydana gelen oluşumlardan etkilenmektedir. Bundan dolayı, uluslararası alandaki olumlu veya olumsuz konuların gerçekleşmesiyle ilişkisi bulunmaktadır. Küresel kriz, salgın hastalıklar ve savaş gibi konuların oluşumu deniz yolu taşımacılığını doğrudan veya dolaylı bir şekilde etkilemektedir (Craig, 1996).

Deniz yolu taşımacılığı, küresel ilişkileri bünyesinde barındırdığı için ülkeler kendi yüklerini taşımakla kalmayıp, diğer ülkelerinde yüklerini de taşıyıp bu yönde hizmet verebilmektedir. Goss (2002) çalışmasında, küresel yük taşımacılığının büyük oranına hizmet veren bu sektör, her geçen gün önemi daha iyi anlaşıldığından serbestleştirilmesi ve mevzuat düzenlemeleri gibi yeni çalışmalarla önü açılmaya çalışılmaktadır. Bu sektöre giriş için, büyük sermaye yatırımı ihtiyacı olduğundan devlet desteğinin önemi ortaya çıkmaktadır.

Deniz yolu taşımacılığının amaçlarından bir tanesi, yüklerin bir yerden başka bir yere taşınarak kazanç sağlanmasıdır. Müşteri açısından taşımacılık hizmetlerinden en az maliyetli, güvenli ve hızlı olanı seçilip, işlemlerinin yaptırılması amaçlanmaktadır. Deniz yolu taşımacılığı ile kitlesel yükün tek seferde taşınması sayesinde küresel alanda kendine büyük bir pay sağlamaktadır. Deniz yolu taşımacılığı bulunduğu ülkeye ekonomik ve sosyal kalkınmayı sağlayarak, mevzuat kuralları içerisinde seyrini devam ettiren, çevre politikalarına uyan ve can güvenliğinin yanında mal güvenliğine de önem veren prosedürleri uygulayan günümüzde önemli bir taşımacılık faaliyetidir (Deniz Yolu Ulaşımı Özel İhtisas Komisyonu Raporu, 2004).

Sanayi Devriminden sonra gelişen serbest ticaret, ülkelerin birbirleriyle olan ticari hayatı ve sosyoekonomik gelişmeleri, küresel alanda iş akışının etkinliğine katkıda bulunmuştur. Ekonomik büyümeyi ve verimliliği yakalamak isteyen ülkeler ve işletmeler bazı faaliyetlerinde ortak adımlar atmışlardır. Küresel alanda ticari engeller ortadan kaldırıldıkça piyasaların daha serbest hareket ettikleri görülmüştür. Bunun için deniz taşımacılığının geçmişinden bugüne kadar ki olan süreçte sermaye yatırımlarının artırılarak taşımacılık alanında gelişim gösterdiği görülmektedir (Deniz Ticaret Odası, 2011).

Deniz yolu taşımacılığı yapan bazı hat sahiplerinin, uygun navlun maliyetlerini sağlamak ve bazı bölgelerde maliyetleri daha da düşürmek için ortak hatlarda ithalat, ihracat ve transit yükleri taşıyarak sektörde rekabete devam etmektedirler.

Son yıllarda küresel alandaki teknolojik, ekonomik ve ticari hayatın değişimiyle beraber, küresel alandaki deniz yolu taşımacılığının bu atmosferden etkilenmesiyle deniz yolu taşımacılığı sektöründe yapısal değişim ve gelişimler başlamıştır. Gemi boylarının uzaması ve genişletilmesi, TEU kapasitelerinin artması, gemilerin seyir hızlarının artırılması, kapıdan kapıya bütünleşmiş ulaşım ağlarının sağlanması bu değişimlerden bazılarıdır. Deniz yolu taşımacılığı, en uygun taşımacılık hatlarının tespit edilerek, hizmet ağının genişletilmesi ve bütünleşmiş ulaştırma bileşenlerinin geliştirilmesi ile rekabetçi anlayışını yaygınlaştırmaktadır. Ulaştırma hizmetlerinin olmadığı bir pazar yapısı mümkün olmamaktadır. Bu yüzden, deniz yolu taşımacılığı da doğal kaynakların etkin kullanımı ve üretimin artmasında teşvik edici bir özelliğe sahiptir.

Deniz yolu taşımacılığının bu etkisi ile üretim ile bütünleşmiş oluşumu ve ekonomik kalkınmada fayda sağlayıcı yapısı ön plana çıkmaktadır. Deniz yolu taşımacılığı, ekonomideki arz ve talebin birbirleriyle etkileşimini sağlamaktadır (Panayides ve Song 2013).

1.2. Deniz Taşımacılığının Türleri

Deniz yolu taşımacılığı üç ana başlık altında toplanmaktadır. Bunlar; sefer bölgelerine göre, yük çeşitleri ve gemi çeşitlerine göre ve işletme türlerine göre ayrılmaktadır.

1.2.1. Sefer Bölgelerine Göre Deniz Taşımacılığı

Deniz yolu taşımacılığı hizmetinde gemi seferleri iç taşımacılık, dış taşımacılık, uluslararası taşımacılık, transit taşımacılık ve yabancı limanlar arası taşımacılık olarak ayrılmaktadır.

➤ *İç Taşımacılık:* Ülkenin, kendi mevzuat düzenlemeleri ve bayrağı altındaki karasularında yapılan taşımacılık olarak ifade edilmektedir. Ülke bayrağını taşıyan gemilerin, ulusal limanlar arasında serbestçe sefer yaptığı deniz yolu taşımacılığı türüdür. Ülke bayrağı ile taşımacılık hizmeti yapılmasına kabotaj

taşımacılığı denmektedir. Bu taşımacılık ile ülke limanları arasında rekabet ve ekonomik hareketlilik sağlanmaktadır (Pakdemir, 1991).

➤ *Dış Taşımacılık:* Deniz yolu taşımacılığı ile ülkedeki ithalat ve ihracat yüklerinin taşıma işlemidir. Mal ve hizmetlerin farklı ülke limanları arasındaki taşımacılık işlemleri olarak nitelendirilmektedir. Küresel alandaki ticaret işlemleri sayesinde deniz yolu taşımacılığı hizmeti veren bu sektör, ülkeler arasında ticaret ilişkilerini güçlendirip ekonomik ve sosyal gelişime katkıları olmaktadır (Yercan, 1996).

➤ *Transit Taşımacılık:* Mal ve hizmetlerin taşınmasında başlangıç ve bitiş alanları ülke dışarısında gerçekleşen taşımacılık hizmetidir. Bu yük taşımacılığı sırasında ülke sınırları içerisindeki liman veya limanlara uğrayan gemiler, sefer rotaları ile kısmi olarak bulunmaktadır.

➤ *Yabancı Limanlar Arası Taşımacılık:* Geminin seferi ülke karasuları dışarısında taşımacılık hizmeti vermektedir. Ayrıca, bu taşımacılık türüne üçüncü ülkeler arası yük taşımacılığı denmektedir (Pakdemir, 1991).

➤ *Uluslararası Taşımacılık:* Denize kıyısı olan herhangi bir yere geminin sefer yaptığı yük taşımacılığı hizmetidir. Küresel alanda en yaygın olarak bilinen ve kullanılan deniz yolu taşımacılığı türüdür.

1.2.2. İşletme/Ticaret Şekillerine Göre Deniz Taşımacılığı

Bu deniz yolu taşımacılığı anlayışında gemilerin düzenli hat taşımacılığı/Liner taşımacılık ve düzensiz hat taşımacılığı/Tramp taşımacılık olarak iki başlıktan oluşmaktadır (Deveci, vd., 2001).

➤ *Düzensiz Hat Deniz Taşımacılığı (Tramp/Tarifersiz Taşımacılık):* Gemilerin, sabit bir rota anlayışı olmadan ve belirlenmiş bir taşımacılık hizmet tarifesi olmadan mal ve hizmetleri nerede bulur ise taşımacılığını gerçekleştirmesidir. Öztekin (1996) çalışmasında, acenteler veya gemi brokerlerinin yükleri ve gemileri ortak noktada buluşturmaktadır. Tramp taşımacılığında gemiler sürekli aynı limanlar arasında taşımacılık hizmeti vermeyip, belirli bir navlun ücretleri bulunmamaktadır.

Düzensiz taşımacılıkta dökme yük taşınması yapılarak, gemilerin işlevsel özellikleri bu yük çeşitlerine göre yapılmaktadır. Bu tür taşımacılıkta rekabetin yoğun olmasıyla navlun ücretlerinin değişkenlik göstermesinden kaynaklanan gemiler, dönemsel olarak yük bulmada zorluk çekmektedir.

➤ *Düzenli Hat Deniz Taşımacılığı (Liner/Tarifeli Taşımacılık):* Geminin önceden belirlediği limanlar arasındaki yük taşımacılığı yaptığı türüdür. Bu deniz yolu taşımacılığı türünde gemiler, yükler, gemilerde bulunan işletim sistem ve süreci, yük taşınmasındaki ücretin belirli olması ve bu bağlantıların kurulmasındaki organizasyon yapısı, diğer taşımacılık türlerine göre farklılık göstermektedir (Yürüyen, 2003; Çakı, 1998).

Liner taşımacılıkta gemiye yapılacak tahmil' in dolup dolmaması önemli olmayıp, belirlenmiş süreye göre hareket edilmektedir. Bu taşımacılıkta planlı işlemlerin tamamlanması için büyük organizasyonlu çalışmaların maliyetinden kaynaklanan işletme giderleri artmaktadır. Ayrıca, belirli hatlar üzerinde birden fazla gemi taşımacılığı yapılabilmektedir. Bunun için, bu işletmeler rekabeti azaltmak, sektördeki riskleri minimize edebilmek ve kendilerini güvence altına almak ve yük taşımacılığı maliyetlerini düşürebilmek için bir araya gelip yaptığı anlaşmalara konferans denmektedir. Konferansa üye olan işletmelerin kendi aralarında belirlediği navlun ücretleri ile üyeler, bu tarife üzerinde fiyat uygulamaktadırlar. Liner taşımacılıkta malın değeri daha yüksek yükler taşınır, parça yüklerin sevkiyatı söz konusudur (Maralambides, 2000; Stopford, 1988; Esin, 2008 ve Tuna, 1999).

1.2.3. Yük ve Gemi Türlerine Göre Deniz Taşımacılığı

Yüklerin deniz yolu taşımacılığı hizmetinde gemi türleri ve mal ve hizmetlerinin şekillerine göre değişkenlik göstermektedir.

➤ *Kuru Yük Taşımacılığı:* Bu taşımacılık yönteminde gıda ürünleri, inşaat ürünleri, tahıllar, demir-çelik malzemeleri, sebze-meyveler ve deterjan gibi temizlik ürünleri vb. ürünlerin taşınmasına hizmet verilmektedir.

➤ *Sıvı Yük Taşımacılığı:* Tanker gemileri ile yapılan sıvı yük taşımacılığında petrol, sıvı kimyasallar, su vb. maddeler taşınmaktadır.

➤ *Konteyner Taşımacılığı:* Çoklu malların bir araya getirilerek tek bir aşamada taşınabilecek fiziksel sandıklara konteyner denmektedir. Konteynerler, içlerine yerleştirilen malların güvenli, hızlı ve çoklu taşıma platformlarında tahmil-tahliye işlemlerine olanak veren büyük ünitelerdir. Hasar almamış konteyner ile birçok defa taşımacılık hizmeti verilebilmektedir.

Küresel alanda her geçen gün konteynerler ile taşınan yüklerin sayısı artmaktadır. Sır (1988) çalışmasında, konteyner gemilerinin sayılarının artmasının sebeplerinden bir tanesi de büyük miktarda ve özel yüklerin bu gemiler ile taşınmasına imkân verebilmesidir. Konteyner taşımacılığı ile daha teknolojik gemi ve limanların oluşumu ve otomasyon sistemine dayalı haberleşme kanallarına öncülük edilmektedir. Böylece, gemilerin limanlarda geçirdikleri süreler azalarak malların müşterilere daha hızlı ulaşımına imkân sağlanmaktadır.

➤ *Ro-Ro Taşımacılığı:* Bu gemiler, liner taşımacılık hizmeti vermektedir. Roll on ve Roll off kelimelerinin kısaltılmış halinden oluşmaktadır. Tekerlekli araçların yani, kara yolu araçlarının deniz yolu ile taşınmasını sağlamaktadır. Bu gemilerin ambarlarında tekerlekli yükler üst güvertelerde ise konteyner taşımacılığına da imkân sağlamaktadır (Akten ve Albayrak, 1988).

➤ *Karma Taşımacılık:* Bu taşımacılıkta hizmet veren gemiler, tek seferde birden fazla dökme yükü bünyesinde barındırma fonksiyonuna sahip taşımacılık yapabilmektedir.

Bu gemilere ayrıca kombine gemiler de denmektedir. Petrol, petrol benzeri ürünler, demir cevheri, kum vb. gibi ürünlerin taşınmasına olanak sağlamaktadır. Taşıma işlemi sonrası bu gemilerin ambarlarının temizlenip yıkanmasının ayrı bir zorluğu bulunmaktadır. Bu gemilerin ana amaçlarından bir tanesi de yük bulma kabiliyetinin artırılmasının sağlanmak istenmesidir (Sügen, 2003).

1.3. Deniz Taşımacılığının Küresel Alandaki Gelişmeleri

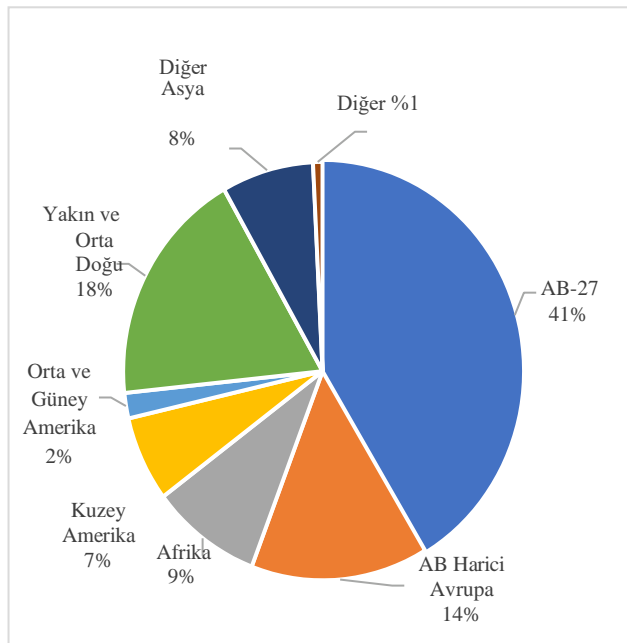
Taşımacılığın ülke ve küresel ekonomide çok önemli bir yeri bulunmaktadır. Taşımacılık türleri arasında bulunan deniz yolu ulaşımı, bu hizmetin büyük bir bölümüne hizmet vermektedir.

Taşımacılık hizmetinin yeterli olmadığı bir alanda üretim maddelerinin tüketiciler karşısında fiyatlarının çok yüksek olacağı bilinmektedir. Farklı yük taşıyıcı hizmet araçları sayesinde, üretim mallarının kolay ulaşımı ve tedarik süreçlerinde esneklik faydası sağlanmaktadır. Bu sayede, piyasadaki tekelci anlayışın kırılıp, dengesizliklerin önüne geçilebilmektedir. Bu noktada, deniz taşımacılığının farklı yönü gündeme gelerek daha avantajlı hizmet anlayışı ortaya çıkmaktadır.

Küresel alandaki yük taşımacılığının yaklaşık olarak %90'ı deniz yolu ile yapılmaktadır (IMF, 2018). Dünyada ekonomik büyüme 2017 döneminde 3,7 oranında gerçekleşmiştir. Aynı yıl, gelişmiş olan ülkelerin büyüme oranı 2,3 iken, gelişmekte olan ülkelerin büyüme oranı ise 4,7 olarak açıklanmıştır. 2018-2019 dönemlerinde gelişmekte olan ülkelerin büyüme oranı 4,9-5,0 arası, gelişmiş ülkelere ise 2,3-2,2 olarak büyüme oranlarını yakalaması öngörülmüştür.

Küresel ekonominin hızlı bir şekilde toparlanması, tüketicilerin güven endekslerinin artırılması ve bu sayede yatırım, tüketim ve sanayinin kalkınmasına etki ederek küresel toparlanmaya etki edebilecektir (IMF, 2018).

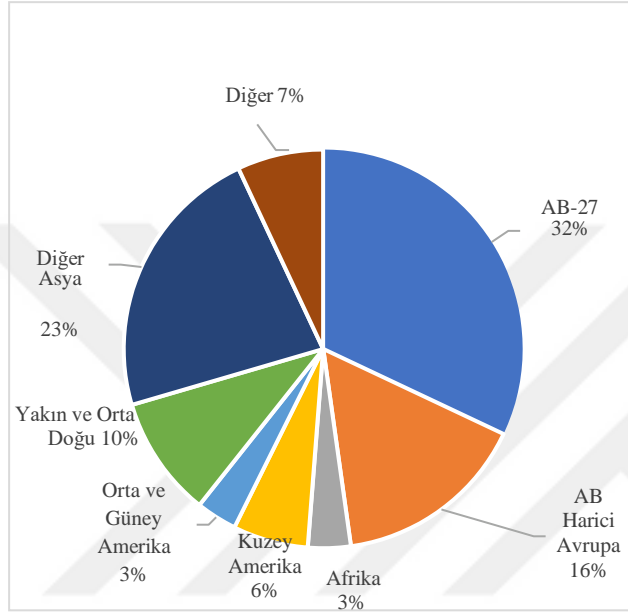
Şekil 1.1: Ülke Gruplarına Göre 2020 Yılı Üçüncü Çeyrek İhracatı



Kaynakça: UTİKAD Lojistik Sektörü Raporu, 2020.

Şekil 1.1’de Türkiye’nin ihracatının ülke grupları alanındaki dağılımı analiz edildiğinde 2020 yılı üçüncü çeyreği sonunda AB-27 ülkelerinin en üst sırada yer aldığı görülmektedir.

Şekil 1.2: Ülke Gruplarına Göre 2020 Yılı Üçüncü Çeyrek İthalatı



Kaynak: UTİKAD Lojistik Sektörü Raporu, 2020.

Şekil 1.2’de ülke gruplarına göre 2020 yılı üçüncü çeyrek ithalatında AB-27 ülkelerinin üst sırada yer aldığı görülmektedir. Diğer Asya ülkeleri ise bu dağılım içerisinde ikinci sırada yer almaktadır.

1.4. Deniz Yolu Taşımacılığının Başarısını Etkileyen Faktörler

İşletmeler uzun soluklu varlıklarını sürdürebilmek için kısa ve uzun vadeli planlar yapmaktadır. Günümüz rekabet koşullarının zorlu olması, bu zorlu ortamda sektörde varlığını ispatlamak için farklı stratejiler geliştirmektedir. İşletmeler, kuruluş aşamasında karşılaşılabilecekleri zorlukları ortaya koyarak önceden gerekli çalışmalarını yapmayı planlamaktadır. Kendi varlıkları içerisindeki durumlarını somut bir şekilde ortaya koyarak, hedeflenen aşamalara göre kademeleri ilerletmektedir.

Deniz yolu yük taşımacılığı en çok tercih edilen ulaştırma sistemi olmasına rağmen, sektörün kendi içerisindeki yoğun rekabet ortamı ve küresel alanda meydana gelen öngörülemez olayların meydana gelmesi, sektörü risk faktörleri ile karşı

karşıya bırakabilmektedir. Bu yüzden, mevcut durumun korunup, geleceğe yönelik daha nitelikli hizmet aşamalarının genişletilmesi önemli bir faktördür. Diğer işletmelere göre sürdürülebilir bir rekabet avantajı yakalanıp, günün ve geleceğin koşulları iyi analiz edilmelidir.

Küresel alanda yük taşımacılığındaki rekabet, bu sektördeki işletmeleri ortak çalışmalara yönlendirebilmektedir. Hat sahibi işletmeler özellikle kıtalar arası taşımacılıkta ortak seyirler yaparak maliyetlerin düşürülmesini sağlayabilmektedir. Finans yönetimi ve günün şartlarına göre esnekliği yakalamak işletmeleri başarıya götüren yönetim aşamalarındandır. Deniz yolu yük taşımacılığında başarılı olmanın bazı öncelikli faktörleri bulunmaktadır. Bunlar: Liman ağ kanalları ile güçlü ticari çalışmalar, insan gücüne yatırımların yapılması, teknolojik yatırımların kullanılması, yönetimin doğru stratejik kararları ve müşteri portföyünün doğru yönetilmesi.

Deniz yolu taşımacılığında stratejik kararlar kadar gemi unsuru da önemli bir faktör olarak görev almaktadır. Büyüyen pazar yapısı ve müşteri beklentilerine uygun hizmet verebilmek için gemi filosunun beklentileri karşılayacak düzeyde olması gerekmektedir. Sektörün en önemli beklentisi ise süre kaybının önüne geçilmesidir. Yüklerin istenilen zamanda ve güvenilir bir şekilde bölgelere ulaştırılması gerekmektedir. Tüm bu unsurlar göz önüne alınarak acente, gemi filosu, ekip, ağ bağlantıları, stratejik noktalarda olabilmek ve planlama denizcilik sektörünün birincil hedeflerinden olmaktadır.

Sektördeki işletmeler dışa bağımlılığını azaltmak için farklı yaklaşımlar geliştirmektedir. Hat sahipleri, sefer yaptığı bölgeler üzerinde gerek liman yatırımları gerekse acente ofislerinin yaygınlaşması ile küresel alanda etkin bilgi akışı, müşteri beklentilerine anlık cevap verebilme ve kurumsallaşma çalışmalarında etkin ilerlemeler sağlayabilmektedir. Bu yatırımlar ile kendi gemilerine daha fazla hizmet verebilmek ve süre kaybı yaşamamak için yön verilmektedir.

Gemilere manevra hizmeti veren kılavuzluk hizmetleri, hat sahiplerinin kendi grup şirketlerinde kurulmuş olması maliyetlerin azaltılarak vakitten tasarruf sağlanmasına imkân vermektedir. Bu unsurların başarılı bir şekilde hayata geçirilmesi

deniz yolu yük taşımacılığı yapan işletmeler için sektörde lider olabilme imkânını bulabilmektedir.

1.4.1. Liman Faktörü

Küresel alanda ithalat ve ihracat yüklerinin istenilen sürede ve güven içerisinde karaya aktarımını sağlayan büyük tesislere liman denmektedir. Liman işletmeleri deniz yolu taşımacılığı ile bütünleşmiş geniş çaplı yatırımlardır. Limanlar, deniz yolu üzerinden gelen yüklerin art bölgelere aktarılmasında önemli bir rol oynamaktadır. Bu etkileşim, müşteri memnuniyeti ve tercih edilme aşamalarında göz önünde tutulmaktadır. Liman işletmeleri tek bir operasyon sahasından oluşabildiği gibi farklı terminal alanlarından da oluşabilmektedir.

Limanların kendi içinde sınıflandırılması bulunmaktadır. Deniz yolu taşımacılığının hizmet türlerine göre bu sınıflandırma değişiklik gösterebilir. Konteyner limanları, kuru yük limanları, gaz aktarımına hizmet veren limanlar ve Ro-Ro gemilerine hizmet veren limanlar bunlardan bazılarıdır. Liman işletmelerinin operasyon sahası, teknik hizmetlerin donanımı, araç parkurunun geniş olması, insan gücünün sektör deneyiminin bulunması, teknolojik yapılanması ve limanın jeostratejik konumu başarıyı etkileyen bazı faktörlerdir.

Liman işletmeleri bir hizmet anlayışı ile çalışmaktadır. Limanların farkındalığını ortaya koyacak bu anlayışa uygun yapılanması sağlanmalıdır. Gemilere verilen hizmet ile operasyon sürenin kısalmasına, bu da müşteri memnuniyetinin doğmasını sağlamaktadır. Küresel alanda hizmet veren büyük gemilerin, rıhtıma yanaşabileceği terminaller belirlenen planlar dâhilinde operasyonun tamamlanması ile acentelere güven vermektedir.

Limanların hizmet türlerine göre vinç parkurunun yeni nesil gemilerin tahmil ve tahliyesini sağlayacak düzeyde olması, konteyner yüklerini taşıyan çekicilerin yeni ekipman türlerinden oluşması, tehlikeli yükleri elleçleyecek ekipmanların bulunması, x-ray cihazı ile hizmet verilmesi, konteyner onarım hizmetlerinin sağlanması, dökme yüklerin güven içerisinde ve sistemli elleçlenmesi, depo ve antrepo alanlarının sağlanması, bilinçli bir çalışan kadrosunun varlığı, raylı sistemler ile entegrasyonun oluşturulması ve çevreci bir işletme anlayışının benimsenmesi ile liman işletmelerinin

sürdürülebilir ekonomik kalkınmada önemli bir başarı elde etmesi için bazı aşamalardır.

Limanların, sanayi ve art bölgeleri ile olan etkin kanalları aynı zamanda deniz yolu taşımacılığının başarısını etkileyen faktörlerdir. Liman işletmeleri küresel alan ile bölgesel sanayi işletmelerinin iletişimini sağladığı gibi küresel yük trafiğinin odak noktası olabilmektedir. Deniz yolu yük taşımacılığının başarısında liman faktörü kritik bir hizmet türüdür. Deniz yolu taşımacılığının başarısını sürdürebilmesi için, liman işletmeleri ile bütünleşmiş çalışmalar yaparak stratejik başarının sağlanmasını yakalayabilmektedir.

1.4.2. İnsan Gücü Faktörü

İnsan faktörü artık işletmelerin başarısı ve vizyonu üzerinde etkin rol alan yapılanmadır. Başarı odaklı insan gücünü kadrosuna katmayı başaran işletmeler, gelecek beklentilerine ulaşmada istikrarla ilerlemektedir. İşletmeler, teknolojik yapılar ile her geçen gün değişikliğe gitseler dâhil, süreçlerin doğru yönlendirilmesi aşamasında işin mesleki uzmanının müdahalesi önemli bir yer tutmaktadır. Geçmişte personellere, verilen görevi sadece yerine getiren ve sadece beden gücü üzerinde çalışması istenilen bakış açısı varken, artık insan faktörünün işletmeye değer katan, stratejik kararların uygulanmasında bilgi ve tecrübesine başvuru, rekabette üstünlük faktörü olarak görülen ve sürekli dinamizmin sağlanmasında etkileri olan önemli bir değer olarak görülmektedir.

Deniz yolu ve liman işletmelerinin iş süreçlerindeki operasyon çalışmalarında, süre kazanmanın önemi ve sektörün çalışma ortamındaki zorluklar göz önüne alındığında doğru kadroların oluşturulup, uzman personeller ile çalışmanın önemi ortaya çıkmaktadır. Sektörde uzman personelin yetiştirilmesi veya belirli bir tecrübeye sahip olabilmesi için, gerekli eğitim ve çalışma koşullarında emek harcanması gerekmektedir.

Sorumluluk almaktan çekinmeyen, otonom çalışma prensibini benimsemiş, sürekli dinamizmi yakalayan ve liderlik vasıflarına sahip çalışan kadrosu, bulunduğu denizcilik işletmesini başarıya götürecektir. Çalışan kadrosu, doğru planlama ile kararlarını uygun aşamalarda vermesi işletmenin risk faktörlerini

minimize ederek, işlemlerin zamanında tamamlamasını sağlamaktadır. Gemi ve liman personelleri, acente ekibi ve kılavuzluk hizmetleri çalışanlarının uyumlu olması ile iş sağlığı ve güvenliği riskinin azalması, operasyon süreçlerin zamanında tamamlanması, maliyet kayıplarının azalması ile istenilen zamanda ve istenilen şekilde yüklerin adreslerine teslimatının yapılması sağlanacaktır. Bunun sonucunda rekabette üstünlük, işletmenin imajının artması ve müşteri memnuniyeti sonucuna ulaşılabilmektedir.

İnsan unsuru, bölüm bazında istenilen düzeyde etkin kullanılırsa, genel organizasyon yapısına o düzeyde katkı sağlamaktadır. Zincirleme etki alanı gibi bireysel başarı kurumsal başarının temel yapısı olarak görülmektedir. Bir çalışanın kazanılması ve güçlü yönlerinin doğru kullanılması sayesinde, işletme bu durumdan kazanç sağlayabilmektedir. Doğru çalışan profili ile görevlerin bağdaştırılması işletmenin uzun soluklu planlarında hedefe ulaşmasını sağlamaktadır.

Sektörde uzman ekip kadrosu oluşturulması için belgelendirmeler ve simülasyon uygulamaları yapılabilmektedir. Çalışanın daha efektif ve pratik hareket etmesi ve işine daha yatkın olması açısından birçok destek sağlanabilmektedir. Doğru tespitler ile işletmeye değer katacak personel kadrosunun oluşturulması rekabette üstünlük aracı olarak kullanılmaktadır.

1.4.3. Teknolojik Faktör

Teknoloji, işletmelerin veri havuzlarını garanti altına almaya ve bilgi sistemlerinin yönetildiği birimlerdir. Her sektörün kendi beklentilerine uygun yazılım tabanı bulunmaktadır. İşletmenin işleyişi ve atıl seviyede olmayacak teknolojik yapılanma tercih edilmektedir. Küresel alanda belirli ve yazılım güvencesi ile işletmeler tarafından tercih edilen teknolojik yapılanmalar olmakla beraber, işletmelerin kendi ihtiyaçlarına uygulamalarına yönelik sonradan da yaptırdıkları teknolojik yazılımlarda bulunabilmektedir.

Deniz ve liman işletmelerinde teknolojik sistemler hızlı, güvenli, pratik, sürekli gelişim ve farkındalık oluşturulması açısından önemlidir. Gemilere hizmet veren vinç ekipmanları ve diğer makina parkurunun teknolojik yapısı bakımından güçlü olması, gemilere daha hızlı ve güvenli operasyon işlemlerinin yapılmasına imkân

sağlamaktadır. Doğru bir teknolojik yapının kurulması ile müşterilere verilen hizmetin de beklentilere uygun olmasını sağlamaktadır.

Deniz ve liman işletmelerinin yük taşıma ve aktarma süreçlerindeki karmaşık yapılanma karmaşaya ve hataya sebebiyet verebilmektedir. Bu hizmetin uygulama aşamalarında küresel ağ üzerindeki ithalat ve ihracat işlemlerinde takip ve kontrol aşamalarında teknolojik yapının üst düzeyde olması kaçınılmaz olmaktadır.

Teknoloji, denizcilik sektöründe sadece operasyonla ilgili süreçlerde kullanılmayıp, müşterilere daha iyi hizmet verebilmek için sistem üzerinden müşterilerin de dâhil olduğu yazılımlar ile farkındalık oluşturulmaktadır. Müşteriler, ortak platforma online giriş yaparak yüklerinin nerede oldukları, seyir esnasında herhangi bir farklılık meydana gelip gelmediği ve yüklerin varış tarihine kadar olan bilgi desteğini alabilmektedir.

Bütünleşmiş teknolojik yapıların önem kazanması, küresel ağ üzerinde ortak platformlar üzerinden yaygın bir bilgi akışına ulaşılmasını sağlamaktadır. Müşterilerin talep ettikleri hizmetler, gümrük ve denizcilik işletmeleri ile evrakla ilgili işlemleri minimize olarak online platformlar üzerinden sağlanması günümüzde teknolojik yapının pratikliğini ortaya koymaktadır. Tek bir sistem üzerinden başvurular ve online ödeme işlemleri ile müşteri memnuniyetinin de artması sağlanmaktadır.

Denizcilik işletmeleri, tek seferde kitleler halinde yük taşımacılığını sağlaması ve bu işlem esnasında daha hızlı ve güvenli hizmet vermesi rekabet avantajının yakalanması açısından önemlidir. Bu sürecin başarılı olabilmesi için gemi, liman, gümrük ve acente işlemlerinin teknolojik yapılar ile donatılarak bir bütünleşmiş bilgi akışı platformunun oluşumunu gerektirmektedir.

1.4.4. Yönetim Faktörü

Yönetim stratejik kararların alınması ve uygulanmasında görev alan, işletmenin mevcut durumunun korunması ve gelecek beklentilerine yönelik çalışmalarda bulunan karar organıdır. Yönetimin kararları ile işletmelerin başarısı veya başarısızlığı arasında bağlantı bulunmaktadır. Günün koşullarının doğru yorumlanması ve sektörün yapısının doğru okunması yönetimin karar alma süreçlerinde önemli faktörlerdir.

Organizasyon yapılanmanın başarılı bir şekilde oluşturulması, finans kaynaklarının doğru yönetimi ve bu bilgi kaynağından gelen verilerin doğru yorumlanarak stratejik ve taktik kararların alınması yönetim kademesi tarafından yapılmaktadır. Ülkelerin, kendi işlerinde mevzuat düzenlemeleri farklı olmakla beraber, aynı zamanda uluslararası alanda ortak kararlarında olduğu bilinmektedir. İşlem basamaklarına göre bu kararlara göre uygulamalar yapılabilmektedir. Denizcilik sektöründe de bu faktörlere göre kendi içerisinde mevzuat kuralları bulunmaktadır. İşletmeler bu kararları olması gerektiği şekilde uyguladıklarında yasal şartlara uyarak herhangi bir yaptırım ile karşılaşmayacaklardır. Etik kuralların ve yasal şartların doğru uygulanması, işletmeleri herhangi bir yaptırımla karşı karşıya kalmasını engelleyecektir.

Denizcilik sektörünün ulaştırma türleri arasında en çok tercih edilen olması vazgeçilmez olmayacağı anlamına gelmemektedir. İşletmelerin, yanlış ve eksik kararları ile bu sektörde faaliyet gösteren işletmeler, kriz durumları ile karşı karşıya kalabilmektedir. Küresel alanda meydana gelen veya gelebilecek olan olağanüstü durumların doğru yorumlanması ve buna göre farklı uygulamaların yapılması gerekebilmektedir. Yönetim kademesi, bu aşamada bilgi birikimi, sektörle iletişim, tecrübe, doğru yapılanma ve doğru kişiler ile çalışma yetisine bağlı olarak farkındalığını ortaya koyabilmektedir. Günün koşullarına göre büyüme kararlarının alınması, mevcut durumu koruma kararının verilmesi, yeni yatırımların yapılması, yeni teknolojik yapılanmaya gidilmesi, yeni bölgelere hizmet verebilmek için yönelmesi ve finansal kaynakların doğru zamanda kullanılması yönetim kademesinin görevleri arasında bulunmaktadır.

Denizcilik işletmeleri hangi bölgelerde faaliyet göstereceklerini, bölgelerdeki yük potansiyelinin analizini, rekabette üstünlük sağlamak için nasıl bir farkındalığı ortaya koyacaklarını matematiksel ve stratejik öngörülerini değerlendirerek karar verebilmektedir. Denizcilik sektöründe hat sahipleri için bazı durumlarda küresel alanda yük taşımacılığının yapılması maliyetleri artırabilmektedir. Buna neden olan faktörler olarak geminin bölgeler arasındaki yük taşımacılığında sabit maliyetleri karşılayabilecek yük kapasitesine ulaşamaması olabilmektedir. Denizcilik sektöründeki yönetim kademeleri bu tür durumlarda birbirleri ile rekabet halinde

oldukları hat sahipleri ile bölgeler arasında tek bir gemi ile ortak yük taşımacılığı yaparak maliyetleri düşürebilmektedir.

1.4.5. Müşteri Portföyü Faktörü

Deniz yolu yük taşımacılığı hizmet anlayışında ulusal veya uluslararası alanda faaliyet gösterilmektedir. Sektörün başarısını etkileyen etkenlerden birisi müşterilerin beklentilerine hizmet verebilecek donanımda olarak yüklerinin başarılı bir şekilde aktarımının sağlanmasıdır. Deniz yolu taşımacılığının diğer ulaştırma türlerine göre yük taşınmasında öncelikli olması sektörün avantajını ortaya koymaktadır. İşletmelerin müşteri memnuniyetinin sağlanmasının önemini kavraması ve bu yönde farkındalık oluşturabilecek aksiyonların alınması için sürekli iyileştirici çalışmalar yapılmaktadır.

Küresel alandaki ithalat ve ihracat hareketlerinin artması ve deniz aşırı ülkeler arasında yük taşımacılığının uygun maliyet seviyesi ve güven içerisinde taşıma imkânı ile sektörde güçlü olan farkındalığını ortaya koymaktadır.

Sektörde mevcut durumun korunması ve hat güzergâhlarının genişletilmesi için müşterilere başarılı bir hizmet sunulması gerekmektedir. Sektörde verilen hizmet ile güven kazanılıp, firma imajının artırılması ile müşteri portföyünün genişletilmesi önemli bir etkidir. Yükün gideceği konumda var olan aktarım hizmetleri ve müşterinin kapısına kadar ulaştırılması anlayışının sağlanması, kaliteli hizmet anlayışının benimsendiğinin göstergesi olarak ortaya konmaktadır.

İşletmeler varlıklarını sürdürebilmek için müşteriler açısından tutundurucu ve geliştirici çalışmalar yapmaktadır. Deniz yolu yük taşımacılığında artan maliyetlerin ve zorlu rekabetin varlığı ile mücadelede müşteri portföyünün korunup, artırılması için stratejik kararlar alınması gerekmektedir. Günümüzde, kapıdan kapıya yük taşımacılığının sağlanması, diğer ulaştırma türleri ile etkileşimin artırılması, hizmet ağının genişletilmesi için acente ofislerinin küresel alanda yaygınlaştırılması ve işletmenin yapmış olduğu hizmet kalemlerinin doğru yansıtılması müşteriler için tutundurucu veya tercih edilen işletme kanalı olabilmektedir.

Doğru satış ve müşteri ilişkileri iletişimi, etkin bir geri bildirim, doğru insan kaynağının oluşturulması ve sıfır hataya yönelik çalışmalar müşteri portföyünün

korunması ve artırılması için önemli basamaklardır. Günümüzde, iletişim kanallarının anlık bilgi akışı ile müşteriler işletmeler ile ilgili olumlu veya olumsuz durumlardan hızlı bir şekilde haberdar olabilmektedir. Bu durumu olumlu yöne çevirmek, her işletmenin vizyon ve misyon anlayışına bağlı olarak değişebilmektedir.

1.5. Deniz İşletmeciliği Sektörünün Dünyadaki Önemi

Küresel alanda ticari faaliyetlerini sürdüren işletmeler için gemi yolu ile yük taşımacılığı her geçen gün daha önemli hale gelmektedir. Deniz aşırı ülkeler arası kullanılan bu ulaştırma türü, istenilen nitelikte hizmet verilebilecek taşımacılık imkânları sağlamaktadır. Konteyner gemileri ile taşıma işlemi de bu imkânlardan bir tanesidir. Günümüzde farklı çeşitleri bulunan konteynerlerin bu farkındalığı sayesinde her çeşit yükün kolay ve güvenli taşınmasına olanak sağlamaktadır. İthalat ve ihracat yüklerinin çıkış noktasından varış noktalarına kadar olan bütün süreçler, deniz taşımacılığı yapan firmalar tarafından organize edildiğinde hizmet kalitesini artıracak duruma gelmektedir. Bu sektörde küresel alanda birçok noktada hizmet veren profesyonel ekipler ile istenilen durumda müşteriler tarafından bilgi alınabilmektedir.

Deniz yolu taşımacılığına yapılan yeni yatırımlar ile bu sektör, gelecekte daha gelişmiş imkânlar sunabilmektedir. Hat sahiplerinin, küresel alanda yaptıkları cep ofisler ve farklı bölgelerdeki acenteler ile müşteri kitlesine ulaşmak istemesi, geleceğe yönelik yapılan yatırımlardan bazılarını oluşturmaktadır.

Sektörün gemi sanayisine yaptıkları yatırım çalışmaları, gemi filosuna yapılan yatırımlar ve ortak girişimler ile bu alanda yük taşımacılığında büyük pay sahibi olmak için yapılan çalışmalar olarak görülmektedir. Suyolunun cazibesi ve kıtaları birbirine bağlayacak imkânının olması, bu avantajın gelecek için de uzun yıllar devam ettirilmesinde kullanılmaktadır. Küresel alandaki farklı bölgelerde taşımacılık yapan gemi sahiplerinin, mevcut rotalarını korumak ve daha da kısaltmak için girişimleri bulunmaktadır. Yeni nesil gemi yatırımlarının sulara indirilmesi ile gemilerin uzunluk ve genişliğinde artışlar sağlanmaktadır. Bu durumda, gemilerin sürekli olarak kullandıkları boğazlar ve diğer su kanallarında, bu yeni nesil gemilerin kullanımına elverişli olması için çalışmalar bulunmaktadır.

Küresel alanda taşımacılık sektörünün gelecek simülasyonu verilerinde 2050 yılına kadar küresel taşımacılığa olan talep üç kat daha artacağı bildirilmektedir. Gelecekte, bu sektörde farklı yaklaşımların ortaya çıkacağı ve değişime uğrayacağından bahsedilmektedir. Bu değişime öncülük edecek beş ana başlık olarak; maliyet, kalite, müşteriler, düzenlemeler ve kaynaklar olarak ele alınmaktadır (ITF, 2019).

Dünya genelinde, ticari hayatın ve işletmelerin en çok tercih ettiği taşımacılık türü olan deniz yolu, günümüzde iş dünyasında önemli bir yer edinmektedir. Kombine taşımacılığının gelişimine öncülük eden deniz yolu taşımacılığı farklı ulaştırma türlerini de bünyesinde barındırmaktadır.

Tablo 1.1: Dünya Taşımacılığı ve Deniz Yolunun Payı

Yıllar	Dünya TaşımacılığıTüm Yollar (Milyar Ton)	Dünya Taşımacılığı Değişim (%)	Dünya Deniz yolu Taşımacılığı (Milyar Ton)	Dünya Taşımacılığında Deniz yolunun Payı(%)
2010	10,8	13,0	9,1	84,0
2011	11,5	7,0	9,5	82,0
2012	11,8	3,0	9,9	84,0
2013	12,2	3,0	10,2	83,0
2014	12,5	2,0	10,5	84,0
2015	12,7	2,0	10,7	84,0
2016	12,9	2,0	11,1	86,0
2017	13,5	5,0	11,5	85,0
2018	13,9	3,0	11,8	85,0
2019	14,1	1,0	11,9	85,0
2020	12,1	-14,0	11,5	90,0

Kaynak: Clarksons Research, 2021.

Tablo 1.1’de deniz taşımacılığının dünya taşımacılık payı içerisindeki yeri gösterilmiştir. Dünya taşımacılığında yük miktarı (milyar ton) artarken, aynı şekilde dünya taşımacılığında deniz yolunun payı da istikrarını sağlamaktadır.

Deniz taşımacılığı ülkelerin stratejik veya kısa vadeli planlarının gerçekleştirilmesinde önemli bir yere sahiptir. Denizler üzerinde taşımacılığı iyi değerlendirebilen ülkeler ekonomik gelişmişlik seviyelerini de artırmaktadır. Küresel ticaretin bu kadar hızlı ve gelişmiş seviyede olmasında deniz taşımacılığının önemi ayrı bir yere sahiptir. Bu sayede sanayi, üretim ve sosyoekonomik kalkınma her geçen gün hızlı bir şekilde gelişmektedir. Gemi filosu bakımından güçlü olan ülkeler, döviz getirisi sağlayarak uluslararası alanda ülke bayraklı gemilerini de faaliyete

geçirdiklerinde politik açıdan güçlü hale gelebilmektedir. Deniz yolu taşımacılığı diğer ulaştırma türlerine göre, hava yolu 22, kara yolu 7, demir yoluna göre 3,5 kat daha ekonomik bir ulaştırma hizmetidir. Denize kıyısının kısıtlı olduğu ülkelerin bu sektörü ayaklandırmak için yaptıkları çalışmalar, deniz taşımacılığının ne denli önemli bir hizmet olduğunu ortaya koyabilmektedir. Deniz yolu taşımacılığı ekonomik kalkınma açısından öncelikli bir yatırım aracıdır (Yercan, 1996; Güler, 1998 ve Pakdemir, 1991).

Ülkeler küresel alandaki ekonomik rekabetlerinde deniz yolu taşımacılığının üstünlüğü sayesinde rekabetçi çalışmalar sergilemektedir. Bu sektörün dinamizmi ve gelecek projeksiyonunu kavrayan ülkeler, ana ve yardımcı sanayileri üzerinde yatırımlar yaparak sektörde lider olmak için girişimlerde bulunmaktadır. Bu çalışmalar ile küresel ticaret faaliyetlerinde önemli yer edinen ülkeler, kendi doğal kaynaklarının dünya çapında bilinirliğinin artırılması ve ihracatının yapılması için bir imkân sağlamaktadır. Sektörün güçlü finansal getirisi ve sadece bölgesel faaliyetler göstermemesi güçlü yönlerini oluşturmaktadır. Doğru stratejik kararlar ile ekonomik yönden kazançlı durumlar ortaya çıkmaktadır.

Küresel alanda ekonomik gelişme hareketlerinin ilk döneminden itibaren deniz yolu taşımacılığı bu alanda etkinliğini göstermektedir. Sanayi devriminden itibaren günümüz de yapılan ticaret seferlerinin aktarılmasında deniz yolu yük taşımacılığı imkânı bu evreler arasında etkilerini göstermektedir. Küresel alanda bu kadar çok yük aktarımının sadece kara yolu taşımacılığı ile yapılması mümkün görülmemektedir. Bu aşamada deniz yolu yük taşımacılığı hem yüklerin istenilen niteliklerde taşınmasında hem de diğer ulaştırma türlerine yük hareketinde yeni vizyonlar beslemesinde öncü fikirler sunmaktadır. Deniz yolu taşımacılığı sürekli yenilik, teknolojik ve coğrafi alanlar açısından kendisini yenilemektedir. Küresel ticaretin büyümesi ile bu değişimlerin etkisi gün yüzüne çıkmaktadır. Ticari faaliyetlerde yaşanan büyüme deniz yolu taşımacılığını da tetikleyerek, sürekli gündeme uyum sağlayacak hizmet modelini ortaya çıkarmaktadır (Our World In Data, 2016).

Denizcilik işletmeleri yük taşımacılığında konteyner kullanımını yaygınlaştırmaları ile maliyetlerin azaltılmasında alternatif çözüm sunmaktadır. Bu

sayede rekabetin artması ve sanayi sektöründeki üretim artışları ile ticaretin gelişimine katkısı olmaktadır (Levinson, 2008 ve Bernhofen ve diğerleri, 2016).

Deniz yolu yük taşımacılığındaki navlun fiyatları uluslararası ticarete miktarı belirleyen önemli unsurlardandır (Glaeser ve diğerleri, 2003; Fink ve diğerleri, 2002).

Uluslararası ticaretin gelişiminde deniz yolu taşımacılığının bileşenleri arasında, tarife, bilgi, uygulama yöntemleri ve dağıtım aşamaları yer almaktadır (Anderson ve Wincoop, 2004; Krugman, 1995).

Deniz yolu taşımacılığında arz ve talebi etkileyen bazı faktörler şunlardır: Dünya çapında yapılan ekonomik hareket, küresel alandaki deniz taşımacılığı ticareti, kâr marjı, siyasi kararlar ve nakliye maliyetleri gibi faktörler talep yönünü; dünyadaki filo kapasitesi ve etkinliği, gemi inşa çalışmaları ve navlun fiyatları ise arz yönünü oluşturan faktörlerdir (Stopford, 2009; Radonja ve diğerleri, 2011).

1.5.1. Deniz Taşımacılığının Sürdürülebilir Ekonomik Kalkınmaya Etkileri

Deniz taşımacılığı sektörünün tarihine bakıldığında, kayıklardan bugün kullanılan büyük gemilere kadar birçok aşama görülmektedir. Sanayi devrimi ile buhar gücüyle çalışan gemilerin kullanımı, sektörün tarihsel gelişimi içerisinde yer almaktadır. Yük taşımacılığında maliyet, zaman ve kitlesel yüklerin taşınmasında etkin farkındalığa sahip olan deniz yolu taşımacılığı, ulusal ve uluslararası ticarete önemli bir ekonomik faktör olarak bilinmektedir. Bu aşamaların hepsi deniz taşımacılığı sektörünün her geçen gün daha da gelişerek ekonomik refaha olumlu yönde etki etmektedir (T.C. Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı, 2012).

Deniz taşımacılığında gemiler bağlantılı oldukları limanlara, liman aktarımlarından terminallere, bu alanlardan yüklerin piyasaya aktarımına kadar olan entegrasyondan oluşmaktadır.

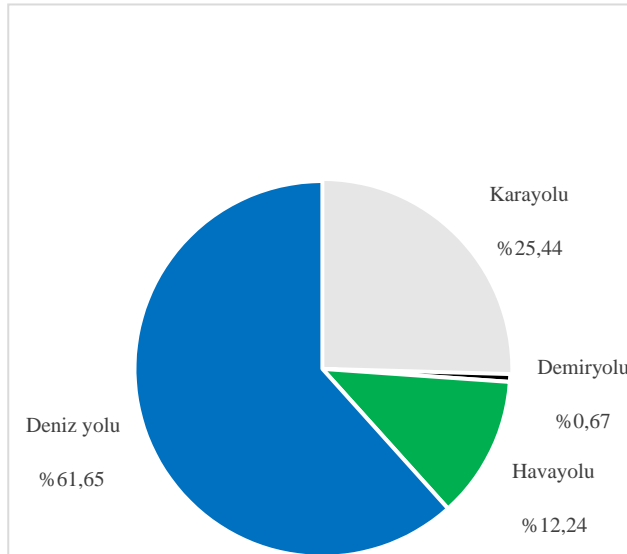
Deniz taşımacılığı sektörü gemi, liman, depo, antrepo, kara terminali ve bütünleşmiş filo yönetimi gibi ilişki içerisinde olduğu alanlarıyla her gün yatırım ve ekonomik olarak gelişmektedir. Sanayi sektörünün ağır ve geniş yüklerinin daha uygun taşıma platformlarıyla ayrı bir hizmet avantajı sunan deniz yolu taşımacılığı, diğer ulaştırma türlerini bir araya getirip bağlantı kurma özelliğine sahiptir. Sektörün

gelişiminin önemli avantajlarından bir diğeri ise dünyanın dörtte üçünün sular ile kaplı olmasıdır (Deniz Yolu Ulaşımı Özel İhtisas Komisyonu Rapor, 2006).

Dünyadaki olumlu etkileşimler ticaret ağlarının gelişimine katkı sağlamaktadır. Küreselleşen insan ve sanayi ihtiyaçları, ithalat ve ihracatta en uygun taşımacılık hizmetinin doğmasına yol açmaktadır. Küresel yapı, insanların ve sanayinin mal ve hizmet beklentilerini belirlemektedir. Bu da alım gücü durumunu ortaya koymaktadır (Stojanovic ve Farmer, 2013; Bonavia, 1966).

Usbaş (2005) çalışmasında, deniz yolu taşımacılığı bugün küresel olgulardan nasıl etkileniyor ise gelecekte de etkilenmeye devam edecektir. Bu faktörlerden bir tanesi de taşımacılık hizmetinin olmadığı bir düzen de üreticilerin mal ve hizmetlerinin fiyatlarında yüksek satışlar ile piyasanın dengesini bozabilmeleridir. Piyasada tekelci anlayışı bozan taşımacılık sektörü, sürdürülebilir ekonomik istikrarı da sağlamaktadır. Küresel olgu, deniz taşımacılığının gelişimine etki etmektedir. Bu etkinin en önemlisi ise insanların kendi aralarında yapmış oldukları ticari anlaşmalardır. Bu anlaşmalar ile önceden belirlenen rotalarla yüklerin taşınmasıdır. İthalat ve ihracat yüklerinin taşınması, transit hatların yaygınlaşması, gemi ve liman işletmelerinin hat sayılarını artırması ile yeni pazarlara ulaşıp ekonomik refah yükselmektedir. Bu gelişmeler ile istihdam, yeni iş fırsatları ve gelişen işletmelerin sayısı artmaktadır (Reel ve Terzi, 2008; Duman, 2008).

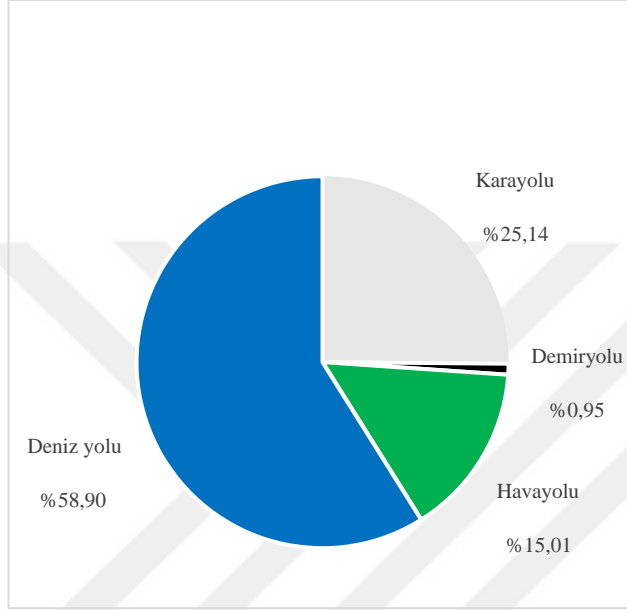
Şekil 1.3: Dış Ticaretin Taşıma Türlerine Göre Dağılımı-2019 Yıl Sonu



Kaynakça: TÜİK, 2020.

Türkiye'nin değer bazında dış ticaret taşımalarının taşıma çeşitlerine göre verileri Şekil 1.3'te gösterilmiştir. Deniz yolu taşımacılığı %61,65 oranında en yüksek oran olarak görülmektedir.

Şekil 1.4: Dış Ticaretin Taşıma Türlerine Göre Dağılımı-2020 Üçüncü Çeyrek



Kaynakça: TÜİK, 2021.

Şekil 1.4'te Türkiye'nin değer bazında taşıma türlerinin 2019 yılsonu ve 2020 üçüncü çeyrek sonu dönemlerinin arasında büyük değişimlerin olmadığı görülmektedir. Deniz yolu taşımacılığı %58,90 oranında taşıma türleri arasında ilk sırada yer almaktadır.

Denizcilik sektörü diğer iş sahalarında olduğu gibi kendi alanında oluşturduğu ekonomik katma değer ile bölgesel ve küresel ticarete katkıda bulunmaktadır. Denizcilik sektörünün küresel bağlantıları ile bölgelerin ve ülkelerin yerel kaynaklarının pazarlanması ve kıtalar arasında ticaretinin yapılmasında önemli katkıları bulunmaktadır.

Her bölgenin kendi doğal kaynakları açısından güçlü yönlerinin ortaya çıkarılıp ekonomik değer olarak ortaya konması ticari faaliyetlerin dinamizmine bağlı olarak gelişim göstermektedir. Deniz yolu taşımacılığının ülkeler arasında aktif bir birleştirici ve itici gücü sayesinde ekonomik değer sağlayacak mal ve ürünlerin ulaştırılmasında önemli etkileri bulunmaktadır.

Denizcilik sektörünün gelişmiş yapılanması ve etkilediği alanların genişliği sayesinde, doğrudan veya dolaylı yollarla ekonomik katma değerleri nakit ve benzeri değerler ile sağlayabilmektedir. Küresel iş hacminin genişlemesi ile yük taşımacılığı kapasitesinin artması sayesinde, bu alanda sorumluluk ve hizmet anlayışını artırmak isteyen deniz yolu yük taşımacılığı, bu kitlesel yüklerin taşınmasında her geçen gün daha fazla rol almaktadır. Bu sayede iş gücü ve ticari faaliyetlerin potansiyelini artırarak sürdürülebilir ekonomik değerlere olumlu yönde etkisi bulunmaktadır.

1.5.2. Deniz Taşımacılığında Görev Alan Kuruluşlar

Deniz yolu taşımacılığı hizmet sektöründe yer almaktadır. Yüklerin üretildikleri yerlerden ya da bölgeler arası değişimine imkân vererek müşterilere hizmet sağlamaktadır. Bu sektör, müşteri istek ve beklentilerine katma değer sağlayarak önemli bir hizmeti yerine getirmektedir. Bu anlayış, mal ve hizmetin durumunda değişikliğe imkân vererek iktisadi değer olarak tanımlanmaktadır (Tutal, 1997).

Deniz taşımacılığı sektöründe bazı kişi ve kuruluşlar bu alanda faaliyette bulunarak sektörün işleyişi, hareketliliği ve gelişimine katkı sağlamaktadırlar. Bu kişi ve kuruluşlar: Stevedoring, sigorta firmaları, liman işletmeleri, freight forwarder (Taşıma işleri komisyoncusu), gemi tedarikinde faaliyet gösteren firmalar, brokerler ve gemi acente firmaları olarak ele alınmaktadır (Sezer, 2008). Sektörde faaliyet gösteren bu kuruluşlar birbirleri ile bütünsel bir tamamlayıcı niteliktedir (Yercan, 1996).

1.5.2.1. Gemi Acenteleri

Aracılık görevini üstlenen gemi acenteleri önemli bir role sahip olmaktadır. Buldukları liman veya ülkelerde gemiyi ve yükleri temsil eden işletmelerdir. Yapılan anlaşma ile gemi sahibini, gemi kaptanını ve işleteni, üçüncü kişi ve kuruluşlara karşı haklarını koruyan ve savunan işleyişi vardır. Bu hizmetin karşılığında ücret alan gerçek veya tüzel kişilerdir (Hanhan, 2006).

1.5.2.2. Gemi Brokerleri

Yükünü taşımak isteyen yük sahipleri ve gemisine yük taşımacılığı hizmeti vermek isteyen armatörleri bir araya getirip, belirli bir sözleşme ile aracılık eden ve

bunun karşılığında ücret alan kişi veya kuruluşlardır. Bu mesleği yerine getirenler, teknik bilgi ve tecrübe, deniz hukuku bilgisi ve pratik ticari becerisi gerektirmektedir. Bu uzman kişiler, sektördeki navlun piyasasını, pazardaki arz ve talebi, yükün durumunu iyi analiz eden kişilerden oluşmaktadır. Gemi brokerleri küresel alanda yük ve armatörleri bir araya getirerek, önceden veya seferde olan gemi içinde charter sözleşmesinin yapılmasına aracılık etmektedir (Sigura, 1998).

1.5.2.3. Freight Forwarder (Taşıma İşleri Komisyoncusu)

İthalat ve ihracat yapan firmaların tamamının çalıştığı kuruluşlardır. Ulusal veya uluslararası taşımacılıkta, ithalat veya ihracatta, taşımacılık türünün seçiminde, planlama ve uygulama basamaklarında, depolama, sigorta işlemlerinde, belge hazırlıkları aşamasında ve barkodlama süreçlerinde kullanılmaktadır. Tüm olumsuzluklardan etkilenecek olan taraf olarak sorumluluk almaktadır. Özel taşıma işlemleri, problem çözme ve risk faktörlerinden zarar görülmemesi için organizasyon süreçlerini iyi yönetebilme yükümlülükleri bulunmaktadır. Yükün sahibine karşı, taşıma işlemlerini gemi sahiplerine yaptıran ve ödenmesi gereken navlun bedelinin üzerine hizmet farkını koyarak yük sahibine fatura eden taşıma kuruluşlarıdır (Çancı ve Erdal, 2008; Cumalıoğlu, 2011; Altınçubuk, 2000).

1.5.2.4. Stevedore Firmaları (Yükleme/Boşaltma Firmaları)

Uluslararası alanda gemiye yükleme ve taşımacılık hizmeti veren kuruluşlardır. Stevedor organizasyonu ile limanlar ve terminallerdeki süreyi azaltmak, operasyonlu işlemlerin etkin ve verimli olarak yerine getirerek geminin vaktinde yola çıkması sağlanmaktadır. Yüklerin gemiden karaya veya karadan gemiye (tahmil/tahliye) işlemlerinin yapılmasını ifade etmektedir. Rıhtım veya terminal sahasında yüklerin konteynerlere yüklenmesi, boşaltılması, konteynerlerin istiflenmesi ve depolanması işlemlerini yerine getiren gerçek veya tüzel kişilerdir (Deniz Ticaret Odası, 2008).

Bu işlem, deniz ve liman işletmelerinde kullanılan en eski hizmetlerdir. Gemi, yük ve limanın bir arada olduğu her aşamada saat fark etmeksizin bu işlemler yapılabilmektedir. Önemli rol oynayan faktör, gemi ve saha operasyon işlemlerinin güvenli ve olabildiğince hızlı bir şekilde yerine getirilmesidir.

1.5.2.5. Sigorta İşletmeleri

Altınçubuk (2000) çalışmasında, deniz taşımacılığında ilgili olan kişi ve malların karşılaştıkları riskli durumlarda garanti işlemlerinin sağlanmasıdır. Farklı sigorta işlemleri içerisinde herhangi bir olumsuz durumda, ilgili uzman incelemelerini yaparak olayla ilgili raporlarını sigorta şirketlerine ulaştıran uzman kişilere sigorta eksperleri denmektedir.

1.5.2.6. Gemi Kumanyacılığı Firmaları

Sektörde önemli bir yere sahip gemi kumanyacılığı, gemi personelinin yeme içme ihtiyaçlarını tedarik etmek, sosyal ve teknik gereksinimlerin karşılanması gibi hizmetleri sağlamaktadır.

Bu iş sektörünün, geçmişi deniz taşımacılığı kadar eskiye dayanmaktadır. Önemi yeterince anlaşılmayan bu sektör yaptığı ihracat işlemleri ile önemli seviyede döviz getirisi sağlamaktadır. İşlemlerinin uygulama aşamaları uluslararası yasalara göre yapıldığından, sıradan bir faaliyet süreci olarak görülmemektedir. Hizmet verdikleri başlıca işlemler ise gıda maddeleri, yakıt ve yağ tedariki, teknik ekipman tedariki, teçhizat ve demirbaş tedariki, yedek parça tedariki, bakım-onarım işlemleri için hizmet sağlanması, temizlik hizmetinin verilmesi, boş yangın tüplerinin değiştirilmesi ve ilaç tedarikinin sağlanması gibi birçok önemli mal ve hizmeti bu işletmeler aracılığıyla yapılabilmektedir. Yerli veya yabancı bayraklı tüm firmalar için bu ihtiyaçlar gemi armatörü veya acenteler aracılığıyla sağlanmaktadır (Yercan, 1996; Tural, 1997).

1.6. Deniz Taşımacılığının Bölgesel Olarak Sosyal ve Ekonomik Etkileri

Ülkelerdeki sosyoekonomik etkiler, birbirine bağlı farklı sektörlerin iş birliği ile faaliyet göstermektedir. Ekonomik faaliyetleri etkileyen bu sektörler; deniz taşımacılığı gibi lojistik hizmeti veren işletmeler, operasyonlu süreçlerini gerçekleştiren liman işletmeleri, sanayi sektörü, tarım sektörü, ulaşım, eğitim, sağlık, bankacılık vb. alanlarda faaliyette bulunan işletmeleri içermektedir. Tüm bu sektörlerin birbirleri ile entegrasyonunun başarılı bir şekilde ayakta tutulması sosyoekonomik alanda başarılı işlerin gerçekleştirilmesinin temel dayanağı

olmaktadır. Sosyoekonomik etkilerin bir çatı altında toplanması gerektiğinde, deniz yolu taşımacılığının bu sektörler ile ilişkilerinden ayrı tutulmamaktadır.

1.6.1. Deniz Taşımacılığının Ekonomik Yönü

Tarihsel gelişim aşamalarında deniz yolu taşımacılığı birçok evrelerden geçerek, günümüzdeki en önemli ve tercih edilen hizmeti ile etkili ulaştırma sektörlerinden biri olarak faaliyet göstermektedir. Bu sektör, taşıma maliyetleri, taşınan yükün hacim boyutu ve zaman faydasından dolayı; diğer taşımacılık türlerine göre daha avantajlı olduğundan ekonomik yönden daha fazla etki sağlayabilmektedir. Deniz taşımacılığı ile taşınan yükün hacmi her yıl daha da arttığından bölgesel ve küresel ekonomiye daha fazla katkı sağlamaktadır. Tüm bu gelişimler sayesinde kişilerin veya bölgelerin sosyoekonomik refahlarının artmasına olanak sağlanmaktadır (Kwesi, Menachof ve Talas, 2016).

Tablo 1.2: 01.01.2021 Tarihi İtibariyle Dünya Deniz Ticaret Filosu (300 GT ve Üzeri)

2021 Yılı DWT Sırası	Bayrak	1 Ocak 2020				1 Ocak 2021				Toplam DWT Payı (%)	Yıllık Değişim DWT (%)
		Gemi Sayısı	1000 GT	1000 DWT	1000 TEU	Gemi Sayısı	1000 GT	1000 DWT	1000 TEU		
1	Panama	6.486	212.179	320.335	3.489	6.612	220.525	335.293	3.822	16,5	4,7
2	Liberya	3.553	165.854	266.245	4.009	3.777	181.077	293.571	4.115	14,4	10,3
3	Marşal Adaları	3.404	155.141	254.460	1.250	3.539	161.532	265.598	1.205	13,1	4,4
4	Hong Kong	2.534	126.763	200.544	3.596	2.556	129.348	204.717	3.642	10,1	2,1
5	Singapur	2.362	90.016	135.649	2.467	2.331	87.755	131.596	2.472	6,5	-3,0
6	Malta	2.036	79.320	114.468	2.036	1.976	80.903	115.067	2.116	5,7	0,5
7	Çin	4.425	61.277	95.759	954	4.734	64.922	101.691	986	5,0	6,2
8	Yunanistan	913	39.843	68.887	51	876	37.561	64.739	42	3,2	-6,0
9	Bahamalar	1.133	55.419	65.224	212	1.091	53.233	61.270	188	3,0	-6,1
10	Japonya	2.591	28.738	39.822	244	2.689	27.937	38.229	250	1,9	-4,0
11	G. Kıbrıs	864	22.402	33.785	497	863	22.138	33.069	471	1,6	-2,1
12	İngiltere	634	24.038	34.465	384	579	22.126	31.844	388	1,6	-7,6
13	Danimarka	516	21.035	23.177	1.528	548	22.235	24.916	1.539	1,2	7,5
14	Endonezya	3.391	16.037	22.651	218	3.523	17.225	24.475	229	1,2	8,1
15	Portekiz	561	15.284	20.798	902	608	16.491	22.686	939	1,1	9,1
16	Norveç	865	16.037	19.969	61	905	17.018	21.423	82	1,1	7,3
17	İran	449	10.785	19.402	104	461	11.388	20.112	158	1,0	3,7
18	Hindistan	888	9.645	16.501	57	899	9.511	16.152	55	0,8	-2,1
19	Güney Kore	1.025	10.558	14.763	145	1.040	11.912	15.206	227	0,7	3,0
20	Suudi Arbs.	129	7.536	13.479	8	124	7.516	13.532	8	0,7	0,4
21	İtalya	641	13.976	11.372	109	631	13.848	10.751	109	0,5	-5,5
22	Belçika	102	6.230	10.358	22	98	5.817	9.522	28	0,5	-8,1
23	Vietnam	1.401	5.113	8.359	40	1.419	5.751	9.442	42	0,5	13,0
24	Rusya	1.546	6.989	8.957	108	1.583	7.209	9.181	116	0,5	2,5
25	Amerika	363	7.652	8.388	253	364	7.574	8.346	251	0,4	-0,5
26	Bermuda	128	9.713	7.355	44	135	10.296	7.678	44	0,4	4,4
27	Fransa	218	6.011	7.116	242	220	6.672	7.551	287	0,4	6,1
28	Almanya	238	7.672	8.338	605	233	7.029	7.456	566	0,4	-10,6
29	Tayvan	200	4.421	6.659	176	204	4.592	7.009	176	0,3	5,3
30	Malezya	429	5.627	6.907	27	432	5.522	6.620	29	0,3	-4,2
31	Cayman Adaları	138	4.392	6.524	1	136	4.407	6.615	5	0,3	1,4
32	Antigua & Barbuda	691	5.000	6.590	343	643	4.832	6.336	329	0,3	-3,9
33	Filipinler	1.041	4.166	6.165	51	1.084	4.095	6.004	50	0,3	-2,6
34	Hollanda	763	6.067	6.147	246	752	5.674	5.966	230	0,3	-2,9
35	Türkiye	735	4.943	6.698	97	702	4.456	5.955	91	0,3	-11,1
36	Tayland	567	3.930	6.544	31	562	3.574	5.898	30	0,3	-9,9
37	Kuveyt	40	2.317	4.182	1	46	2.555	4.483	1	0,2	7,2
38	Belize	452	1.890	2.936	15	487	2.624	4.266	11	0,2	45,3
39	Brezilya	131	2.752	4.427	64	119	2.597	4.209	63	0,2	-4,9
40	Yeni Zelenda	212	1.713	2.691	16	210	2.189	3.623	11	0,2	34,6
155	Toplam	55.655	1.320.140	1.970.526	25.227	56.899	1.359.675	2.033.626	25.858	100,0	3,2

Kaynak: ISL, 2021.

Küresel alanda deniz ticaret filosunun kırk ülke içerisindeki dağılımı Tablo 1.2'de gösterilmiştir. Milli Bayraklara göre dağılımda 300 GT ve üzeri veriler alınmıştır. Bu verilere göre Panama 1. Sırada dünya filosunun %16,5'ini bünyesinde bulundurmaktadır. Dünya deniz ticaret filosu sıralamasında, %0,3 ile Türkiye 35. Sırada yer almaktadır.

Küresel alanda deniz yolu taşımacılığının önemi, ülkelerin ihracatlarını artırarak ekonomik büyümelerini geliştirmek istemelerinden kaynaklanmaktadır. Topuz (2009) çalışmasında, ekonomik gelişme seviyesinin büyüklüğünde üretim maddelerinin dış pazarlara satışının önemi ne kadar büyük ise, bu mal ve hizmetlerin istenilen zamanda ve maliyette taşınması da o derece önem arz etmektedir. Deniz taşımacılığı bu aşamada daha ucuz, hızlı ve geniş hacmi ile dış pazarlara girişim ve gelişim aşamasında önemli rol oynamaktadır. Türkiye jeostratejik konumu gereği Ortadoğu, Avrupa ve Asya'nın birbirleri arasındaki ticari faaliyetlerinde, taşımacılık sektöründe önemli konuma sahiptir. Türkiye'nin bu üç bölgenin yük taşımacılık işlemlerinde aracılık hizmeti sağlaması sayesinde, büyük bir ekonomik ve sektör bilgisi gücüne sahip olmaktadır (Türkiye Ulaştırma ve Lojistik Meclisi Sektör Raporu, 2014).

Türkiye tonaj bazlı vergi sistemine başlaması ile önemli ekonomik kazançlar elde etmiştir. 1999 yılında TUGS kanunu ile başlatılan bu vergilendirme işlemi ekonomik etkilerin olumlu yönde başlama sürecinin dayanağı olmuştur. Bu süreç, deniz taşımacılığının teşvik edilmesi yolunda önemli bir role sahip olmaktadır. Deniz taşımacılığı yapan işletmeler bu sistem ile gelir ve kurumlar vergisi gibi diğer vergilerin ödenmemesini sağlamaktadır. Böylece, ekonomik kayba uğramayan bu işletmeler, diğer ülkeler ile rekabet edebilme imkânı kazanmaktadır (TÜİK, 2015).

Bu vergilendirme sisteminin iyileştirici faaliyetleri sonucu, sektördeki gemi işleticilerinin gemi personeli maliyetleri azalmıştır. Sektör olarak hızlı bir gelişim evresi görülmektedir (Çelikkaya, 2012).

Deniz taşımacılığı ile yük ve kiralama işlemlerinin olumlu etkileri sektör canlanması ve istihdama katkı sağlamaktadır. Deniz taşımacılığı yapan işletmelerin bölgedeki tedarik zinciri bağlantıları ile mal ve hizmet alımlarını gerçekleştirmektedir.

Bu hizmetlerin bölgeden sağlanarak işletmeler arası tedarik gücü gelişip, sosyoekonomik kalkınmada rol model olunmaktadır. Bu da sanayi işletmeleri, hizmet işletmeleri ve üretim işletmelerinin üretim ve hizmet alımlarının tercih edilmesi sonucu faaliyetlerine katkı sağlamaktadır (Rasa, 2012; Morrissey ve O'Donoghue, 2013; Glida, 2013; Georgescu, 2014).

Yük taşımacılığında müşteri gruplarının çeşitliliği ve yük potansiyeli alanının artırılması bu sektörde faaliyet gösteren işletmeler için önemli bir kriterdir. Rekabet ortamında beklentilere daha uygun hizmet verebilmek için işletmeler sürekli iyileştirici ve geliştirici çalışmalarda bulunmaktadır. Deniz yolu hat sahipleri yük gruplarının yoğun olduğu alanlara yatırımlarını ve gemi seyirlerini yönlendirerek taşımacılık kapasitelerini artırmak istemektedir. İşletmeler, bu kapasite artışını sağlayabilmek için farklı stratejik kararlar ve anlaşmalar yapmaktadır. Gemi rotalarının yönlendirildiği bölgelerde daha iyi hizmet verebilmek için bütünleşmiş ulaşım türleri ile daha hızlı ve güvenli hizmet verilebilmektedir. İç kesimlerdeki sanayi ve diğer iş sahalarının ithalat ve ihracat yüklerinin taşınması için bu yönde hizmet verilmesi, deniz yolu taşımacılığının gelişim aşamasında önemli bir katkı unsuru olmaktadır.

Navlun işlemlerinin ekonomik açıdan etkileri ayrı bir öneme sahip olmaktadır. İhracat gelirlerinin ekonomi üzerinde doğrudan etkiye sahip olması, dış ticaret açığının düşürülmesi açısından navlun gelirleri önemli gelir kaynağıdır. İthalat ve ihracat yüklerinin ulusal gemilerle taşınması döviz giderlerinin azalması yönünde etkiye sahiptir. Bunun yanında küresel alandaki yüklerin ulusal gemiler ile taşınmasıyla döviz girdisi sağlanarak ekonomik etkiler oluşmaktadır (Cristian, 2012).

Denizcilik işletmelerinin farklı bölgelere yaptıkları yeni yatırımlar veya mevcut yatırımların geliştirilmesi sayesinde, toplumun sosyal gelişimi ve kalkınmasında itici güç olarak katkıda bulunmaktadır. Yüklerin deniz yoluna ulaştırılması için raylı sistemler, kara yolu taşımacılığı ve liman işletmeleri gibi yatırımlar ile genişlemesi hem müşteri hem de ulaştırma işletmesi açısından karlı uygulamalara sebep olmaktadır.

1.6.2. Deniz Taşımacılığının Sosyal Etkileri

Taşımacılık türleri arasında bulunan deniz yolu yük taşımacılığı küresel alanda sosyoekonomik göstergelerin iyileştirilmesi ve geliştirilmesi yönünde önemli etkiye sahiptir. Deniz taşımacılığı sosyal, psikolojik, kültürel, stratejik alanlarda etkin rol oynayıp, ulusal ve uluslararası alanda söz sahibi olunması yönünde önemi her geçen gün artmaktadır. Deniz taşımacılığı sektörünün Türkiye'deki önemi her geçen gün daha da artarak, yeni yatırımlar ile faaliyetleri gelişmektedir (Yılmaz, 2013).

Bölgesel iş sahalarının genişlemesi ve yatırım politikalarının artması ile bölge halkı için ekonomik kaygının azalması veya ortadan kalkması imkânı bulunmaktadır. Kültürel hayatın daha aktif olması ve dünya çapında var olan sosyal hayatın varlığına uyum sağlanabilmesi, bu tür hareketliliği ortaya çıkaracak vizyon ve maddi kaynakların varlığıyla mümkün olabilmektedir. Gelişmiş ve gelişmekte olan ülkelerin yaşam şartları ve sosyal hayatları diğer ülkelere göre daha farklı bir yapıda olduğu bilinmektedir. İnsanların günlük hayatlarındaki yaşam standartları ve güvenlik ihtiyaçları günün koşullarını yakalamış ve sürekli dinamizme uyum sağlamış topluluklarda daha gelişmiş olduğu görülmektedir.

Ülkelerin ve bölgelerin kalkınmışlık seviyelerini anlamak adına yapılan değerlendirmelerin en önemlisi, sosyoekonomik düzeylerinin ölçümü olmaktadır. Bu ölçümün olumlu seviyede olması, o ülke ve bölgenin sosyal, ekonomik, kültürel ve psikolojik yönden olumlu düzeyde olduğunu göstermektedir. Bu etkilerin temelindeki temel yapılar, o ülke ve bölgede yaşamlarını devam ettiren toplumların sosyal, kültürel ve psikolojik yapılarının refah seviyesinin kaliteli olduğunun göstergesidir. Bu göstergelerin artması veya azalmasında etkin rol oynayan faktörlerden birisi de taşımacılık türleri ailesinden olan deniz yolu taşımacılığı hizmetidir (OECD/WTO, 2013).

Günümüzde ihracat ve dış ticaret göstergelerinin gelişimine dayalı ekonomik göstergeler, işlemlerin daha yoğun ve karmaşık hale gelmesine sebep olmaktadır. Bu da deniz yolu taşımacılığında kullanılan teknolojik ve sistemsal avantajın önemini ortaya koymaktadır. Deniz yolu taşımacılığı, rol aldığı bu sorumluluk ile birçok katma

değer sağlamaktadır. Bu etkiler ile toplumun sosyokültürel yapısının gelişimine yardımcı olmaktadır (Çekerol ve Kurnaz, 2011).

Deniz yolu taşımacılığı sadece toplumun sosyal, kültürel, psikolojik ve ekonomik yapılarına katkı sağlamayıp, GSYH'nin alım gücünün artması, istihdamın artarak işsizliğin azalması, yeni iş sahalarının doğması, teknolojik yapının gelişmesi, eğitim seviyesinin yükselmesi, bölgesel jeostratejik konumun öneminin artması, bilinçli toplumun oluşturulması, şirket evliliklerinin başlaması, bölgesel imajın artması, adaletli gelir dağılımının sağlanması, vergi gelirinin yükselmesi, rekabette üstünlüğün sağlanması, ihracata katkının sağlanması, yabancı sermaye girişlerinin artması gibi birçok katkısı olmaktadır. Bu etkilerin somut getirileri sayesinde, kaliteli bir hayat ve insana değer gibi önemli aşamalara geçilerek sosyal seviyede kalkınma elde edilmektedir.

Makro ve mikro ölçüde etkiye sahip deniz taşımacılığı hizmeti, işletmelere rekabette avantaj sağlayarak üretim ve pazarlama süreçlerini eş zamanlı yapmalarına imkân verip, pazarlama çalışmalarında rekabette olumlu etkilere sahiptir. Deniz yolu taşımacılığının etkin sürdürülmesi ile maliyetlerin azalması, üretim hacminin artması, tam zamanında üretim ile kalite hedeflerine ulaşılması, müşteri memnuniyetinin artırılması, pazar payının artırılıp genişletilmesi gibi önemli stratejiler başarıya ulaşabilmektedir (Sandberg ve Abrahamsson, 2011).

Deniz yolu taşımacılığı yapan işletmelerin, yatırımlarını yaptıkları bölgelerde değişime ve gelişime etki eden diğer etmenler olarak; nüfusun sadece bir bölgede yaşamasının yerine yayılmasını sağlayarak farklı bölgelerde toplumsallaşmaların başlaması, toplumun kültür düzeyinin yükselmesi ve hayat düzeyi ve yaşam tarzının değişmesine katkı sağlanmaktadır.

Deniz taşımacılığının ülkede ve bölgede sistemli bir şekilde yapılması, nüfusun bölgeler arası hareket etmesine, kırsal alanlar ile şehirlerin ilişkilerinin güçlenmesine imkân sağlanmaktadır. Kültürel fikir ve düşünce tarzı gelişerek yaygınlaşmaya başlamaktadır. Sosyal ilişkiler değişim gösterip, şehirleşmede görülen sosyokültürel yapı kırsal alanlarda da başlamaktadır. Deniz taşımacılığının diğer iş sahalarını tetiklemeden kaynaklanan turizm sektörünün kalkınmasına etki ederek

uluslararası ilişkilerin istenilen seviyelere ulaşması için dolaylı katkısı bulunmaktadır (Barda, 1982).

1.7. Deniz Taşımacılığına Yönelme Sebebi

Deniz yolu taşımacılığı dünya ve Avrupa'nın ticari faaliyetlerinde önemli bir yere sahip olması, yük taşımacılığının büyük bir oranını kapsaması gibi nedenlerden dolayı küresel alanda bu sektöre yönelme ve yatırım planlarında gelişmeler yaşanmaktadır. Küresel alandaki ithalat ve ihracat oranlarının göz önüne alınması ile bu ticari yüklerin taşınması yönündeki uzun vadeli stratejilerde deniz yolu taşımacılığı ön planda yer almaktadır (Dyna, 2003; AB, 2003).

Daha uygun taşımacılık anlayışının temelinde birim maliyetlerin en az olduğu imkânlar gelmektedir. Ekonomik anlamda daha kısa yol veya ucuz taşıma tarifeleri sadece bu tanımları ifade etmemektedir. Bu aşamada, birim maliyetlerin en sistematik ve günün koşulları okunarak analiz edilen çalışmalar yapılmaktadır. Çok kademeli ve kitle taşımacılığı, günümüzde en yaygın olarak kullanılmak istenen ve bu yönde çalışmalar yapılan gündem konularıdır. Bu taşımacılık şeklinde deniz yolu, demiryolu ve boru hattı taşımacılığı ön plana çıkmaktadır.

Bu taşıma türleri arasında en uygun ve yaygın olarak kullanılanı deniz yolu taşımacılığıdır. Sanayisi gelişmiş veya denize kıyısı olan ülkeler, deniz yolu taşımacılığını öncelikle tercih etmektedir (Akten, 1995). Kitle taşımacılık ihracatta pazar maliyetlerini aşağı çekici etkisiyle rekabette üstünlük aracı olarak kullanılabilir. Bu taşımacılık şeklinde deniz yolu, demiryolu ve boru hattı taşımacılığı ön plana çıkmaktadır.

Deniz yolu taşımacılığı, sadece kıtalar arası hizmet vermeyerek, iç denizlerde de faaliyet göstermektedir. Yüklerin, kara yolu ile taşınmasında ortaya çıkacak, kara yolundaki trafik yoğunluğu ve karbon monoksit gazlarının salınım oranlarının önüne geçilmektedir. Dünya üzerinde seyir halinde bulunan büyük gemilerdeki yüklerin, farklı kıtalardaki limanlara aktarımı ile iç hatlara hizmet veren daha küçük olan feeder gemileri ile daha pratik ve ucuz taşınmasına imkân verilmektedir. Deniz taşımacılığının sistematik, teknolojik, diğer ulaştırma türleri ile bağlantıları ve kapıdan kapıya aktarma hizmetleri sayesinde günümüz sanayi dünyası bu ulaştırma türüne yönelme eğilimindedir (Deniz Ticaret Odası, 2004).

Günümüzde konteyner ile taşınan yüklerin taşımacılığı yaygınlaşmaktadır. Konteyner hizmetlerinin güvenlik, operasyon pratikliği ve sürekliliği sayesinde deniz taşımacılığının gelişimine ve tercih edilmesine katkısı bulunmaktadır. Her yıl denizlere indirilen farklı taşıma gemileri ve bunlara hizmet verecek liman yatırımlarının yaygınlaşması sayesinde bu sektörün gelişimi ve küresel alanda tercih edilmesi önemli bir faktördür.

Avrupa'nın geçmişte yaşadığı ulaştırma sorunlarından olan, Avrupa otoyollarının tamamlayıcı nitelikte olmaması, taşımacılık türleri arasında bütünleşmiş ulaştırma imkânını sınırlı bırakmıştır. Avrupa'nın bu aşamada yapmış olduğu çalışmalarda öne çıkan konulardan bir tanesi de deniz yolu taşımacılığına verilen önemdir. Bu dönemde ayrıca denizcilik politikalarının oluşumuna sebep olunmuştur (Erdmenger ve Stasinopoulos, 1988).

Deniz yolu taşımacılığına yönelik alınan bu çalışmalar ile sektörün önemi ortaya konup, gelişimi için önemli bir adım atılmış olmaktadır (AB, 2003).

Yükleyiciler açısından sıklıkla tercih edilen deniz yolu taşımacılığı, bu sistemdeki hizmet, daha fazla denetim imkânı vermektedir. Aktarma işlemlerinde sunulan kolaylıklar ve alternatif yöntemler sayesinde yüklerin müşterilere kolaylıkla ulaştırılması mümkün kılınmaktadır. Düşük enerji tüketimleri, çevreye az sayıda verilen zarar, maliyet azaltıcı imkânlar, operasyon hızı ve kurumsal hizmet anlayışı gibi etmenler bu sektöre olan güvenin artmasına ve daha çok tercih edilir olmasını sağlamaktadır (Blanc, 1996; Pallis, 2002).

Ticari hayatta sadece paketlenabilir yüklerin olmaması, özel proje yükleri de bulunmasından dolayı ve bu tür yüklerin tahmil ve tahliyesinde özel operasyon süreçlerin gerekliliği, deniz yolu ile taşımacılığını ön plana çıkarmaktadır. Proje yükleri ve kitlesel yüklerin taşıma süreçlerinde profesyonel lashing ve operasyon hizmeti verebilecek olan deniz ve liman işletmeleri olduğu bilinmektedir. Her yıl gemi yatırımlarının yaygınlaşması ve sektörün büyüme kapasitesi göz önüne alındığında ithalat ve ihracat yapan işletmeciler, bu sektöre olan güvenlerini tazeleyip tercih etmektedir.

1.8. Deniz ve Liman İşletmelerinde İnsan Kaynakları Yapılanmasının İşletmeye Etkileri

İnsan kaynakları işletmelerde personel ve özlük işlemleri anlayışına yeni bir boyut kazandırmaktadır. İnsan kaynakları çatısı olmadan önce, bordrolama ve puantaj takibi ile çalışanların iş süreçleri tamamlanmaktaydı. Personelcilik anlayışı içerisinde evrak işleri ve hukuki yapılanma ile çalışanlara ve işletmeye yönelik düzenlemeler bulunmaktadır. Mevzuat kurallarına uyulup, kamu kurumlarına yönelik yapılan işlemlerde herhangi bir gecikme yaşanmadan tamamlanması işlerin doğru yürüdüğüne göstergesi olarak bilinmekteydi. Ancak küresel alanda yaşanan toplumsal faaliyetler, sosyal değişim ve etik kurallarına verilen değerin artması, insan odaklı yönetim anlayışına katkı sağlamıştır.

Her organizasyonda kurumun işleyişine yönelik insan kaynaklarının kadro ve diğer çalışmaları bulunmaktadır. İşletmeler, mevcut durumlarını ve gelecekte nerede olacaklarını hedefleyerek, çalışan kadrosunun işe giriş, kıdem süresi ve işten çıkışı aşamalarında yaptıkları uygulamalar ile insan kaynakları Departmanını şekillendirmektedir. Ulusal veya uluslararası alanda faaliyet gösteren işletmelerde, insan kaynakları Departmanı içerisinde çalışanlara daha iyi hizmet verebilecek bir yapılanma bulunabilmektedir.

Deniz ve liman işletmelerinde insan kaynakları, vazgeçilmez bir Departman olarak iş süreçlerinde bulunabilmektedir. Bu sektörde, çalışma koşullarının zorluk ve kendisine özgü beklentilerinin oluşu, insan kaynakları çalışanlarının bu faktörlere göre profesyonel hareket etmelerine yönlendirmektedir. Denizcilik sektöründe yetişmiş çalışan profiline kolay ulaşılamaması ve uzman kadronun bir araya getirilmesinin kolay olmayışı sebebiyle, sektörün gelişime açık yönü ortaya çıkmaktadır.

Sektörün hızlı hareketli yaşamı, operasyon süreçlerin zincirleme bağlantısı ve bazı iş pozisyonlarında yoğun tempoya uyum sağlanması insan gücünün önemini ortaya koymaktadır. Bu aşamalarda etkin ve koordineli işlerin ortaya çıkarılması için çalışanların beklentilerini anlamak ve onlara geliştirici çalışmalar yapmak insan kaynaklarının temel görevlerindedir.

İşletmede çalışanlara tutundurucu çalışmalar yapılması, iş yeri ve çalışan arasındaki bağın güçlendirilmesi adına yapılacak uygulamalar ile matematiksel performansın ortaya konulması insan kaynakları ile sağlanmaktadır.

1.8.1. Simülasyon Çalışmaları ve Gelişimi

Deniz ve liman işletmelerinde simülasyon yapısının kurulması işletmenin mevcut çalışanlarının mesleki durumlarının yeterliliğini ortaya koyma ve gelecek için yetiştirilmesi planlanan operatörlerin uygulama yapmaları için oluşturulmuş bir sistemdir. Simülasyon odası işletmenin içerisinde uygun bir ortamda konumlandırılarak limanda konteyner ve yükün tahmil ve tahliye operasyonlarını yapan, iş ekipmanlarının kullanılmasına yönelik bir sanal uygulamadır. Bu iş ekipmanlarının içerisinde bulunan sistemlerin, simülasyon odasında aynısına uyarlayarak ekranlar üzerinde pratik yapma imkânı sağlanmaktadır. Simülasyon odası içerisinde farklı iş ekipmanlarına göre ayrı ayrı ses ve ışık yalıtımından oluşturulmuş cep odalar bulunmaktadır. Bu odalar içerisinde büyük ekran, operatör koltuğu, joystick vb. gibi iş ekipmanlarında olması gereken sistemler bulunmaktadır. Operatör, iş makinasına uyarlanmış bu odalarda kendisinin gelişimi ve makinaya uyum sağlayabilmesi için imkân bulabilmektedir.

Simülasyon odasında, operatörün bu iş ekipmanı için yeterliliği, iş esnasındaki strese karşı olan direnci, tahmil ve tahliye esnasındaki denge duyarlılığı, yük takibi, istiflededeki başarısı, esnekliği ve uyumu gibi bazı değerlendirmeler yapılmaktadır. Bu aşamaları başarılı bir şekilde geçen operatör, eğitmen gözetiminde makinaya çıkartılarak gerçek uygulamaya devam edebilmektedir. Bu aşamadan da başarılı bir şekilde geçebilen operatör, kullandığı iş makinası ekipmanı için mesleki belge aldirılarak ilgili ekipmanda çalışmaya devam edebilmektedir.

Simülasyon uygulaması alanında tecrübeli ve deniz ve liman işletmelerinde mesleki belgeye hak kazanmış, iş makinası ekipmanlarını tanıyan ve bu alanda eğitim verebilecek donanıma sahip eğitmenler tarafından kontrolü sağlanmaktadır.

Sektöre ait iş ekipmanlarının her yerde bulunma imkânının zor olması ve bu alanda yetişmiş belgeli çalışan sayısına ulaşmanın güçlüğü gibi nedenlerden dolayı işletmeler kendi imkânları düzeyinde bu tür yatırımlara yönelebilmektedir. Bu iş

makinalarına yönelik mesleki belge eğitimi veren akredite olmuş kuruluşlar, dışarıdan belge alma talebi olan adaylardan daha çok, bu sektörde çalışan adayların bireysel veya kurumsal başvuruları üzerine teorik ve pratik uygulamalar sonrası belgelendirme yapmaktadır. Simülasyon odası sayesinde çalışanlar belgelendirme kuruluşlarının sınavları öncesi pratik yapma imkânı bulabilmektedir.

İşletmenin simülasyon yatırımı sayesinde temelden yetişmiş ve iş ekipmanının her donanımının özelliğine hâkim operatörler yetiştirilmektedir. Her iş için beklenen psikolojik ve teorik yapının gözlenmesi gibi, simülasyon odası sayesinde işletmenin etkinliğini ve verimliliğini artıracak daha bilinçli operatör kitlesi oluşturulmaktadır. Bu çalışma sayesinde aynı zamanda işletmeye ve işine saygı duyan ve emek verildiğini hissedecek çalışan grupları oluşturulmaktadır.

1.8.2. Performans Değerlendirme Çalışmaları ve Çalışan Memnuniyet Anketinin Önemi

Performans değerlendirmesi, işletmelerin neleri ölçmek istedikleriyle ilgili bilgilere ulaşmak için yaptıkları çalışmalardır. Mevcut durumun tespit edilip, gerekli iyileştirici adımların atılması ve tespit edilen eksik yönlerin önlenmesi adına yapılan değerlendirmelerdir.

Performans değerlendirme, çalışanlar için tedirgin edici bir duygu oluşturabilmektedir. Bu çalışmanın yapılmasından önce getireceği katkıların ilgili müdür ve yöneticilere anlatılması gerekmektedir. Çalışmanın sonucunda ortaya çıkacak sayısal ve sözel sonuçların doğru yorumlanıp, gerekli aksiyonların alınması organizasyon içerisinde uyumun sağlanmasına katkıda bulunmaktadır. Performans değerlendirmesini işletme kendi içerisinde yapabileceği gibi dışarıdan hizmet alarak da yapabilmektedir. Ancak hem dış kanal hem de işletmenin kendi ekipleriyle bu çalışmaların yapılması daha sağlıklı sonuçlar verebilmektedir. Dış kanalın objektif olması ve farklı bir göz ile olaylara bakabilmesi bu yönü kuvvetlendirmektedir.

Deniz ve liman işletmelerinde performans değerlendirmesi için sayısal verilere ulaşabilecek birçok imkân bulunmaktadır. Ölçülebilir verilerin tespit edilmesi için kurumun kendi bilgi akışı içerisinde görülmek istenen değerler oluşturularak, gerçekçi sonuçlara ulaşmak daha kolay olmaktadır. Liman işletmelerinde gemi operasyon

operatörlerinin mesai saatleri içerisindeki tahmil tahliye adetleri, istif sahasındaki operatörlerin ve çekicileri kullanan operatörlerin konteyner veya farklı ekipmanlar ile yükü aktarma hareketleri, diğer operasyon çalışanlarının el terminalleri veya manuel yük aktarımında kullandıkları kayıtların matematiksel verileri, performans değerlendirmesinde kullanılacak kayıtları oluşturmaktadır.

Verilerin yorumlanması sonucu ortaya çıkacak bireysel ve birim bazındaki değerlendirmeler ile mevcut durum analiz edilmektedir. Eksik yönler ortaya konarak kök neden analizleri ile gerekli iyileştirici çalışmalar sağlanmaktadır. Deniz ve liman işletmeleri için süre ve hareket faktörleri kritik öneme sahip olduğundan, istenen performansa ulaşmak bu işletmelerin maliyet ve zaman açısından kar elde edebilmelerine olanak sağlamaktadır.

Çalışan memnuniyet anketleri, personellerin beklenti ve şikâyetlerine ulaşabilmek adına yapılan uygulamalar olarak bilinmektedir. Kapalı uçlu ve açık uçlu sorulardan oluşabilen bu anketler personellerin görüşlerini alabilmek adına yapılan, işletmenin belirli kriterler altında oluşturdukları çalışmalardır.

Çalışanlara temas etmek ve onların duygu ve beklentilerini anlamak işletmeler için artık daha fazla önemli olmaktadır. Personel devir oranının azaltılmasında etkisi olan çalışan memnuniyet anketlerinin, başarılı bir şekilde gerçekleştirilmesi için her bir personele ulaşılarak görüşlerinin alınması gerekmektedir. Bu uygulama ile kısa liste çıkartılarak kısa, orta ve uzun vade de yapılabilecek öneriler raporlanmaktadır. Ancak gerçekleştirilmesi mümkün olmayan beklentilerde olabilmektedir. Bu çalışmaların ciddiyetinin sürdürülebilmesi için uygulamaya geçirilebilecek beklentilere dönüş yapılması gerekmektedir. Aksi durumda dönüş alamayan personeller bu anketlerin önemsiz olduğu kanısına varabilir ve doldurmaktan kaçınabilmektedir.

Deniz ve liman işletmelerinin yoğun çalışma temposu ve büyük liman sahası alanlarından oluşmasından dolayı, işletmenin gözünden kaçabilecek ihtiyaçlar bulunabilmektedir. Bunun için saha ve gemi personelinin yaşantılarından yola çıkarak elde edilen veriler, eksik yönlerin kapatılması adına önemli bir kılavuz olabilmektedir.

1.8.3. Eğitim Çalışmalarının Önemi

İşletmelerdeki eğitim programları, çalışanların vizyon sahibi olması ve iş için doğru yöne yönlendirilmesi adına yapılan önemli faaliyetlerden oluşmaktadır. Her pozisyona göre farklı aşamalara sahip olan eğitim çalışmaları, yıllık eğitim programları ile takip edilmektedir. Bu eğitim takvimi, zorunlu ve zorunlu olmayıp geliştirici aşamaları kapsamaktadır. Deniz ve liman işletmelerinde eğitim çalışmaları vazgeçilmez bir öneme sahiptir. Özellikle sektöre uzman ekip yetiştirme aşamasında yoğun bir mesleki eğitim çalışmaları yapılmaktadır. Gemi personelinin STCW belgelerinin takibi ve diğer uzmanlık eğitimlerinin tamamlanması, liman içerisindeki çalışanların buldukları iş pozisyonunda amirleri ve eğitimci tarafından bu programlara dâhil edilmesi ve yenileme eğitimlerinin takibi önemli olmaktadır. Deniz ve liman işletmeleri sektöründeki iş süreçlerinde kullanılan ekipmanların özel nitelikte olması, işi yapan personelin bu alanda uzman olması ve yeterli bilgi ile beslenmesinin önemini ortaya koymaktadır. Sektörde büyük ve hareketli iş makinalarının kullanılmasının zorluğu, bu işi yaparken kendisine ve başkalarına zarar vermemek adına dikkatli olmayı gerektirmektedir.

Bu sektörde meslek sahibi olmak isteyen kişilerin, iş pozisyonunun ve görev tanımlarını daha çok işbaşı yaptıktan sonra edineceği için eğitim çalışmaları yoğun ve ihtiyaca göre hassasiyetle yapılmaktadır. Ayrıca, görev değişikliği ve terfi atamalarında yeni iş pozisyonunun sağlıklı bir şekilde tanınması için eğitim süreçlerinde gerekli tüm prosedür, proses ve yeni görev tanımının şartlarını ilgili personele detaylı bir şekilde sunmaktadır. Bu aşamadan sonra belirli bir süre ile personel takip altında tutularak işe adaptasyonu gözlemlenmektedir.

Deniz ve liman işletmelerinde eğitim programlarının sistemli yürütülmesi hem mevzuat hükümlerince hem de profesyonel iş hayatının beklentilerine uygunluğu açısından önemli bir aşamadır. Personellere doğru eğitim çalışmaları ile yetkinlikleri artırılarak bilinçli personel kadrosu oluşturulmaktadır. Bu da işlerin istenen şekilde devam etmesini sağlamaktadır.

1.8.4. İŖe Alım Süreçlerinin nemi

Deniz ve liman iŖletmelerinde personel kadrosunun kurulması kolay olmamaktadır. Sektörde yetiŖmiŖ uzman kadroya ihtiyaçı olması, iŖlerin zamanında tamamlanması için önemlidir. Gemilerde görev alacak personelin bulunması, uzun yıllar bu alanda tecrübe edinen mesleki donanıma sahip personeller ile alıŖmak istenen sonuçlara ulaŖmada önemli bir kriterdir.

Gemi hayatının zorlu yönleri göz önüne alındığında psikolojik ve sorumluluk sahibi kiŖilerden alıŖan kadrosunu oluŖturmak kolay olmamaktadır. Bunun için bu sektörde aktif olarak dıŖ paydaŖlar ile etkileŖimde olunması ve iletiŖim kanallarının etkin kullanılması personel tedariki aŖamalarında önemli bir faktördür.

Liman iŖletmelerinde pozisyona uygun personelin bulunması, iŖ sağlığı ve güvenliği kazalarının azalması veya hiç olmaması, maliyetli iŖ kazalarının azalması, verimli iŖ akıŖının sağlanması ve limanın performansının artmasında olumlu sonuçlar elde edilmektedir.

İŖe alım aŖamalarında görev tanımlarının doğru tespit edilmesi ve bu içeriklere göre aday grŖmelerinin yapılması, iŖin temposunun adaya uygunluğunun analizi, adayın stresle karŖılaŖacaėı srelerde baŖa çıkıp ıkmayacağının analizi, dikkat ve analitik yapısı, ekibe uyum sağlayıp sağlayamayacağı gibi birçok kriter hakkında değerlendirmeler yapılarak genel raporlara göre karar verilmektedir.

Doğru kiŖilerin iŖe alınması personel devir hızının azalmasına katkıda bulunmaktadır. Aynı zamanda kariyer planlamasında doğru personel ile uzun vadeli alıŖma imkânı bulunmaktadır. Deniz ve liman iŖletmeleri sektörünün farklı yapısı ve her yerde bulunamaması nedeniyle bu sektörde uzman kiŖilerden kadro oluŖturulması kolay olmamaktadır. Sektörde iŖ ekipmanlarının farklılığı, kalifiyeli elamanın bulunması veya yetiŖtirilebilecek potansiyelde olması iŖe alım aŖamalarında göz önünde bulundurulan kriterlerdir.

Doğru personel kadrosu ile alıŖmak, uzun vadede operasyon süreçlerinin hızlı yapılması ile maddi kazançlar sağlanabilmektedir. Ekip içerisinde kurumsal yapıya ve iŖ arkadaŖlarına uyumlu ekiplerin varlığı ve iŖletmenin baŖarısı, mŖteriye karŖı olumlu referans olmaktadır.

1.8.5. İş Analizlerinin Önemi

İş analizleri, personelin adam/saat bazında çalıştığı süreyi ortaya koyan matematiksel hesaplara dayanan göstergelerdir. İş analizleri sayesinde personel mevcut çalışma performansını görebilir ve yaptığı iş kalemlerini ortaya koyabilmektedir. Ayrıca, personelin yöneticisi iş yoğunluğuna göre kaç kişilik kadroya ihtiyacı olduğunu görebilmektedir. Bu sayede yönetici, bir iş için harcanan süreyi ortaya çıkarabilmektedir. Bu aşamada, personelin performans göstergeleri ölçülebilir seviyeye gelmektedir.

İş analizleri işletmenin kuruluş aşamasında personeller ile yüz yüze görüşülerek, işin yapıldığı yerde gözlemler yapılarak ve ilgili birimlerin yöneticileri ile toplantılar sonucu sahadan elde edilen verilerin sayısallaştırılması ile sonuçlanmaktadır. Norm kadro tespiti, işin riskli yönleri, görev tanımı ve iş sağlığı ve güvenliği önlemlerinin alınmasına yönelik farklı çalışmalarda kullanılabilir.

Deniz ve liman işletmeleri sektörünün yoğun iş temposu ve tehlikeli iş sahası sınıfında olması sebebiyle, iş analizleri ayrı bir öneme sahiptir. Bu tespitin doğru yapılması, işin matematiğinin ortaya konması ve bu çalışmanın önemini Departman yöneticisi ve personellerine iyi anlatılması herkesin ne düzeyde ve performansta iş üretebildiklerinin görülmesini sağlamaktadır.

Gemi hayatı ve liman işletmelerinde ekibe alınacak personelin yapacağı görev tanımının sağlıklı bir şekilde aktarılması için, mevcut iş pozisyonunun görev nitelikleri iyi tespit edilmelidir. Deniz ve liman işletmelerinde sayısal veriler ve sözel tanımlamalar ile iş analizlerinde tespitler yapılabilmektedir. Sektörde operasyon süreçlerinde hareket kavramı önemli bir yer edindiğinden, işlemler kayıt altına alınabilmektedir. Bu sayede bireysel performans ölçümlerine ulaşılabilir.

Liman işletmelerinde operasyon çalışmalarında kullanılan iş ekipmanlarının hareket sayıları ile operatörü gözlemlenmek mümkün olabilmektedir. Sektörde, gemiden karaya rıhtım vinci (STS), lastik tekerlekli vinç (RTG), dolu konteyner elleçleme makinası (RST), boş konteyner elleçleme makinası (ECH) ve terminal çekiciler (TT) gibi iş ekipmanlarını kullanan operatörlerin vardiyalarında çalıştıkları sürede yaptıkları hareket sayıları ile durumları gözlemlenebilmektedir.

İş analizleri sayesinde kadro fazlası personel çalıştırmanın önüne geçilerek işletmenin personel maliyetlerinin aşılması engellenmektedir. Atıl personel maliyetlerinin önüne geçilerek elde edilecek gelir sayesinde işletme alternatif yatırımlarını ve iyileştirici çalışmalarını gerçekleştirebilmektedir.

1.9. Deniz yolu Taşımacılığının Bulunduğu Şehir ile İlişkisi

Deniz yolu yük taşımacılığı tek başına hizmet alanı olarak görülmemektedir. Etkileşim halinde olduğu sektör, şehir ve işlem aşamaları bulunmaktadır. Gemilerin uğradığı limanlar, şehirler ve bölgeler karasal alanlara veya deniz taşımacılığının olmadığı diğer bölgelere göre farkındalığa sahip olmaktadır. Deniz taşımacılığı ve liman işletmelerinin bulunduğu bir şehirde sosyoekonomik hayatın kalkınması için itici güç olmaktadır. Küresel alanla ikili ilişkilere sahip olan bu sektör, bulunduğu bölgeye edindiği farkındalıkları getirebilmektedir.

Bu ikili etkileşim içerisinde olan ve birbirlerini tamamlayan deniz taşımacılığı ve şehir, her birinin ihtiyacı olan gelişim ve kalkınma aşamalarını birbirlerini destekleyerek elde edebilmektedir. Deniz taşımacılığının bir şehre uğrama planı var ise beklentilerini karşılayabilecek portföye sahip bir bölge olduğu bilinmektedir. Bunlar: Bölgenin yük gemilerinin ana güzergâhları üzerinde olması veya yakınında olması, transit yük taşımacılığına elverişli konumda olması, sanayi sektörünün yoğunlukta veya gelişimine açık konumda olması, kıtalar arası güzergâhların yakınında olması, bölgenin lojistik üs olması, bütünleşmiş taşımacılık faaliyetlerinin olduğu bölgede olması, merkezi veya yerel yönetimlerin sektöre ayrıcalıklı imkanlar sunması, iş gücü potansiyelinin fazla olması, uzun vade düşünülerek büyük gemilerin bölgeye uğramasında herhangi bir sorun yaşanmayacağı analiz edilmesi, bölgenin güvenlik konusunda herhangi bir sorunla karşı karşıya olmaması, yasal düzenlemelerin ve mevzuatların güven içerisinde uygulanması ve bölgenin altyapı/üstyapı çalışmalarının tamamlanmış olması gibi birçok faktörün bölge tarafından sahip olması gerekmektedir.

Deniz yolu taşımacılığının sefer yaptığı bölgelere etkileri şu şekildedir: İstihdama katkı sağlaması, var olan bilgi birikimi ve teknolojik yönetimin bölge ile paylaşılması, iş sağlığı ve güvenliği konusunda yenilikler getirmesi, enerji

kaynaklarını etkin kullanması, deniz kirliliğinin oluşmaması adına gerekli düzenlemeleri yapması, gürültü kirliliği için önleyici çalışmalarda bulunması, hava kirliliği için yenilenebilir enerji kaynaklarını kullanması, altyapı ve üstyapı çalışmalarında üzerine düşen sorumlulukları alması, sosyal sorumluluk çalışmalarında öncü olması, vergi getirisi için yasal şartlara uyması, sektörün gelişimi için bölge halkı ve eğitim kurumları ile entegre çalışmalar yapması, bölgenin sosyoekonomik düzeyinin gelişimine katkı sağlayacak tüm aksiyonların alınması ve desteklenmesi gibi içeriklerin uygulanması bölgenin bu sektörden faydalanabileceği bazı faaliyetlerdir.

Liman kentleri ticari hayatın en hızlı geliştiği bölgelerdir. Bu kentler değişim, gelişim ve ekonominin bir arada bulunduğu merkezler olarak bilinmektedir. Ulaşım olanakları, hammadde ve üretilen mal ve hizmetlerin pazar ilişkileri düşünüldüğünde, liman bölgelerinin ekonomik gelişimi önem taşımaktadır. Liman kentleri, liman ve kent olarak etkileşimi bir arada ele alındığında diğer bölgelerden farklı olarak kendilerine özgü yapısıyla, farklı bir gelişmişlik düzeyi ile göze çarpmaktadır.

Limanların şehir ile ilişkisi bölgesel tamamlayıcılık etkileri oluşturmaktadır. Liman şehirleri bölgenin mallarını, kültürünü, değerlerini ve bilgisini farklı bölgelerle birleştirerek zenginliği ortaya çıkarmaktadır. Ekonomik gelişmişliğin temel şartlarından birisi de bilgi zenginliğidir. Limanlar farklı bölgelerle etkileşimde aracılık görevlerini sağlayarak ekonomik, sosyal, çevresel ve kültürel değerler ile liman kent ilişkisini geliştirmektedir. Limanların farklı bölgelerle ilişkisinde konumlarının verdiği avantaj ile ticaret ve şehir gelişimiyle bölgede ekonomik dinamizmi oluşturmaktadır. Limanlar, dolaylı olarak yeni işletmelerin kurulmasına imkân sağlamaktadır. Limanların faaliyet gösterdiği bölgede tedarik süreçlerinin hızlanması, talep ve pazarlama çalışmalarının artması gibi imkânlar sağlanmaktadır. Limanların lojistik işletmecilerle, yerel yönetimler ve küresel bağlantıları ile yaptıkları ortak faaliyetler, bölgeye ekonomik katkı olarak dönmektedir.

Limanlar şehirlerarası taşımacılığın yanında geminin daha uygun taşımacılık maliyeti ile bölgesel tedarik zincirini geliştirerek uluslararası ticareti de teşvik etmektedir. Limanlar sayesinde gemi bakımı, tarama, bunker hizmetleri, römorkör hizmeti, gemi acentesi, nakliye işletmeleri, sigorta şirketleri, üçüncü taraf taşıyıcılar gibi direkt bağlı sektörlerin doğmasıyla ekonomik faktörler gelişim göstermektedir.

Limanlar ile iç bölgelere ulaşımın gelişimi için yapılan yol, köprü ve otoyolların yapılmasıyla kentin ekonomisine olumlu etkileri bulunmaktadır.

Liman hizmetlerinin deniz taşımacılığı ile olan ilişkisi geçmişten günümüze kadar her geçen gün artmış bulunmaktadır. Ekonomik kalkınma yönünden iyi seviyedeki bölgeler, deniz taşımacılığını besleyen liman hizmetlerinin olduğu kıyı sahalarında olduğu bilinmektedir. Bu bölgeler alt yapı sistemleri, gelişmiş ulaşım ağı, ticari sahaları ve hinterlandı ile ön plana çıkmaktadırlar. Kalkınmış bölgeler liman hizmetlerinden faydalanmayı başarıp, kalıcı özellikleri ve rekabet güçleriyle bilinmektedir. Hızlı bir şekilde büyüyen kentler deniz taşımacılığına imkân verilmesinde öncülük edenler olarak bilinmektedir. Denize açılan kentlerin coğrafi ve konumlarının stratejik önemi ile farkındalıklarını ortaya koymaktadır. Bir bölge verimli toprakları ve ticari alanları ile uluslararası alanda faaliyet gösteriyorsa, bulunduğu kent de kalkınma yönünden hızlı adımlar atabilmektedir. Liman kentleri ile bağlantı yolları sayesinde etkileşime geçen iç bölgeler, kendi zenginliklerini bu alanlar ile paylaşarak daha da ekonomik kalkınma seviyesine ulaşmaktadır. Limanların yapılması bölgesel ekonomi üzerinde doğrudan etkiye sahiptir. Mal ve ürün çeşitliliğinin giriş çıkış hızı ile bölgeler arası etkileşimde artış görülmektedir. Bu etkileşim de kentin dokusuna etki etmektedir. Her bir etkileşim ve ticari faaliyet başka faktörleri tetikleyip, gelişme sürecini dinamik hale getirmektedir. Deniz taşımacılığı ile daha büyük gemilerin, mal ve ürünleri limanlara taşınması ile hacim artışı sağlanmaktadır. Bu da arka planda etkilenen faktörlerin faydalanmasında olumlu etkiler sağlamaktadır. Hizmet ve endüstri sektöründe çeşitliliğin sağlanması ile ekonomik değer artmaktadır. İthalat ve ihracat rakamları artarak etkileşim derinleşmektedir. Liman hizmetlerinin imkânlarının büyük olması ile bölge dışı üretilen ham madde ve yarı mamul gibi üretim faktörlerinin limanın olduğu yere kayması ile ticari alanda artış sağlanmaktadır.

Yukarıda bahsedilen deniz yolu yük taşımacılığı ve şehir etkileşiminde birbirlerini tamamlayan unsurlar açıklanmıştır. Bu ikili etkileşimin etkin yürütülmesi ile hem deniz işletmeleri hem de bulunulan şehrin, istediği dinamizmi yakalayabilmesine katkıda bulunmaktadır.

1.9.1. İstihdama Etkisi

İstihdam günümüzde işsiz kesimin iş hayatına kazandırılması olarak tanımlanmaktadır. Her birey, eğitim ve mesleki uzmanlık alanına göre iş arayışına girerek edindiği bilgi ve tecrübesini ortaya koyup, bunun karşılığında ücret hak etmektedir. Çalışan kesimin bazıları beden gücü ile bazıları ise bilgi yoluyla tecrübelerini çalıştığı iş yerine harcamaktadır.

İş yerleri üretim veya hizmet büyüklüklerine göre çalışan kadrosu belirlemektedir. İşletmelerin büyüklük seviyelerine göre çalışan sayısı farklılık göstermektedir. Deniz ve liman işletmeleri de bu şekilde bünyelerinde çalıştıracakları personel istihdam sayısını, üretim ve hizmet faaliyetlerine göre oluşturmaktadır.

Günümüzde deniz yolu taşımacılığının öneminin daha da artması ile bu sektörün küresel alanda istihdama katkısı daha fazla olmaktadır. Bazı ülkelerde, deniz yolu taşımacılığının yeteri kadar gelişme göstermemesinin sebebi, sektörün sosyal ve ekonomik boyutunun önemi yeterince anlaşılmasından kaynaklanmaktadır. Deniz yolu taşımacılığının yoğun yapıldığı ve gelişiminin büyük olduğu ülkeler ise sektörün istihdama olan katkılarından faydalanmaktadır.

Deniz yolu taşımacılığının istihdama etkisi doğrudan ve dolaylı olabilmektedir. Doğrudan etki, sektörün kendi doğal dinamiklerinin getirisi olarak ortaya koyduğu yatırımlarının ana kadrolarından oluşmaktadır. Dolaylı etki ise sektörün etkileşim halinde olduğu ve etkilediği diğer iş sahalarının gelişim göstermesinden kaynaklanan istihdam olanaklarıdır.

İş hayatının başarılı bir şekilde sürdürülebilmesi için ve işletmelerin rekabet ortamında varlığını devam ettirmeleri, öncelikle yetkin bir çalışan kadrosu ile sağlanmaktadır. Bundan dolayı işletmeler, çalışan varlığının önemini kavrayıp doğru organizasyon yapısını oluşturup, doğru istihdamın sağlanmasına artık daha fazla önem vermektedir.

Çalışan kadrolarının optimum seviyede oluşturulması atık iş gücünün önlenmesi ve atıl personel maliyetlerinin önlenmesi için önemli bir çalışmadır. İhtiyaç dışı kadroların kurulması ve çalışan personellerin tutulması işletmenin mevcut ve gelecek finansal yapılanmasına zarar vermektedir. Deniz yolu taşımacılığı gemi

personeli, kılavuzluk hizmetleri, acente, liman işletmeleri, gümrük müşavirliği ve bütünleşmiş taşıma türleri gibi hizmet alanlarının istihdam kadrolarına doğrudan katkı sağlamaktadır. Taşıma hizmetleri, sanayi sektörünün gelişimi, KOBİ'ler, depo/antrepo, sigorta işletmeleri gibi sektörlerin gelişimine ve doğmasına öncülük ettiğinden, istihdamın artmasına katkıda bulunmaktadır.

Deniz yolu taşımacılığı ve liman işletmelerinin istihdama etkisi, büyük ölçekli işletmelerin personel sayısına ulaşabilmektedir. Sektörün farkındalığı ile eğitim hayatında değerlendirilmek isteyen denizcilik işletmeleri yönetimi, liman işletmeleri, gemi personeli ve diğer Departman kadroları ile istihdama önemli ölçüde katkı sağlanmaktadır. Ayrıca deniz yolu taşımacılığının tetiklediği diğer sanayi işletmelerinin üretim ve hizmet potansiyellerinin artması ile istihdamın genişlemesine imkân sağlamaktadır.

1.9.2. Sosyal ve Kültürel Hayata Etkisi

İşletmelerin yoğunlukta olduğu bölgelerde yaşayan halkın, sosyal ve kültürel hayat seviyeleri artmaktadır. İşletmelerin kendilerine özgü gelişim seviyeleri ile çalışan kesimin yoğunlaşması sayesinde bu etki bölgesel olarak yayılma özelliği göstermektedir. Deniz yolu taşımacılığı işletmeleri ve etkilediği diğer sektörlerin gelişim göstermesi ile gelir seviyesi artan personeller, sosyal ve kültürel hayatları belirli bir seviyeye ulaşmaktadır.

İnsanların sosyal hayata katılımlarının olması ve duygularının olumlu yönde artmasında sosyal ve kültürel aktivitelerin önemli bir yeri bulunmaktadır. Aile bireylerinin belirli aralıklarda edinmek istedikleri sosyal çalışmalar için bireylerin düzenli bir gelire ihtiyacı bulunmaktadır. Diğer işletmelerin bu yönde sağladıkları katkılar gibi, deniz ve liman işletmelerinin de bu tür aktivitelere katkıları bulunmaktadır.

Sosyal hayatın önemli bir bölümünü oluşturan kültürel aktiviteler ve bu yapıya sahip olan bireyler gündelik hayatları, aile bireyleri ile olan ilişkileri ve iş hayatlarındaki insan ilişkilerinde önemli bir yere sahiptir. Deniz yolu işletmelerinin bölgedeki iş gücü portföyüne sağladığı imkânlar ile sosyokültürel yapının yaygınlaşmasında önemli bir yeri bulunmaktadır. İşletmeler arasındaki rekabetin

yaygınlaşması ile sosyal ve kültürel faaliyetlerin işletmeler arasındaki rekabetten çeşitlenmesi ve uygulanması, çalışanların bu aktivitelerden faydalanmalarına imkân vermektedir.

Deniz yolu ve liman işletmelerinin sosyal sorumluluk adı altında gerçekleştirdikleri bu uygulamalar artık farkındalık oluşturmak için ve personele değer verildiğinin göstergesi olarak daha fazla gündemde olmaktadır. Bu uygulamalar ile çalışanların performanslarının artırılması, çalışan sadakatinin oluşturulması ve personellerin işe etkin odaklanmaları için iş sürecine kısa bir ara olarak değerlendirilmektedir. Deniz ve liman işletmelerinin bulunduğu bölgede istihdamın artması ile hane halkının gelir düzeyleri yükselmektedir. Bu da bulunan bölgede işsiz kesimin azalması, işlenen suç oranlarının azalması, bilinçli birey sayısının artması ve kültürel hayata bakışın gelişimi gibi olumlu etkiler ortaya koymaktadır. Gelişmiş ülkelerin ve bölgelerin iç dinamiklerinde bu bakış açısının anlamı önemli bir etkiye olmaktadır.

Çalışmak, gündelik hayatta bireyler üzerinde önemli bir faktördür. Kişinin sosyal yapısının gelişmesi ile bölgesel eğitim ve kültürel kalkınma elde edilebilmektedir. Deniz ve liman işletmelerinin iş sahasının gelişmesine yaptığı etki ile zincirleme doğacak sosyal hayatın getirisi, sektör hareketliliğini tetiklemektedir. Ayrıca, denizcilik sektörünün tanınması, bu alanda hedefleri olan bireyler için örnek teşkil etmektedir.

1.9.3. Sosyal Sorumluluk Anlayışına Etkisi

Sosyal sorumluluk anlayışı günümüzde işletmelerin uyguladıkları çalışmalar olarak yer almaktadır. İnsana değer anlayışının artması ve işletmelerin günümüzde sosyal yapılar haline gelmesiyle, bu tür anlayışlar artık farkındalık oluşturmak için destek amacıyla önemli bir yer edinmektedir.

Deniz ve liman işletmeleri, sektörü tanıtmak amacıyla temel eğitim ve lise dönemlerinde okuyan öğrencilere detaylı bilgiler paylaşarak sektörün tanınmışlığının artmasına katkıda bulunmaktadır. Eğitim aşamasının farklı evrelerinde uygulamalar ile öğrencilere bilgi desteği verilmektedir. Bu uygulamaları yapan işletme sayısının artması ile sosyal sorumluluk çalışmalarında farklı yaklaşımlar doğmaktadır. Bu da

ihtiyaç duyulan veya gelişme aşamasındaki çalışmaların gelişimine olumlu yönde etki etmektedir.

Günümüzde yenilenebilir enerji kaynaklarının doğru kullanımı ve çevrenin temiz tutulması yönünde birçok bilgilendirme yapılmaktadır. İşletmelerin bu yönde duyarlı olma çalışmaları bulunmaktadır. İşletmelerin artık kendi içlerinde kapalı organizasyonlardan çıkıp, açık organizasyonlar olmasıyla bu tür çalışmalarda aktif rol alınmaktadır. İşletmeler, artık sadece ticaret yapmayı hedeflememektedir. Küresel alanda rekabetçi olabilmeleri ve iş hayatında uzun soluklu hizmet verebilmeleri için çevresinde olup bitenlere karşı duyarlı olmaktadır. Buldukları bölge halkı, eğitim kuruluşları, kamu kurumları, sosyal destek kuruluşları ve diğer organizasyonlar ile ortak çalışmalar yapılmaktadır.

Deniz yolu ve liman işletmeleri de bu organizasyonlar içerisinde kendilerine yer biçmektedirler. Özellikle, suyolları ile kıtalar arası seyirler yaparak deniz kirliliğinin önüne geçmek için yaptıkları yenilikçi çalışmalar, liman işletmelerinin hava, su ve gürültü kirliliğine yönelik ulusal ve uluslararası çalışmaları, deniz yolu taşımacılığı hizmeti veren işletmelerin gündemi takip ettiklerinin göstergeleridir. Limanların yük taşımada kullandıkları çekicilerin LNG ile çalışması, vinçlerin elektrik enerjisi ile operasyon süreçleri yürütmeleri, atık kabul tesislerinin teknolojik yapılar ile konumlandırılması, güneş enerjisinden enerji üretiminin sağlanması ve teknolojik sistemlerin kullanılmasıyla diğer işletmelere örnek olabilecek işlemler ortaya konabilmektedir.

Her işletme öncelikle kendi sektörü ve bölgesi bazında hareket ederek bu konularda liderlik gösterdiğinde ortaya çıkacak olan sinerjinin büyüklüğü sayesinde başarılı sonuçlar elde edilebilmektedir. İşletmelerin bu uygulamalara harcadıkları maddi kaynakların atıl görülmemesi, onlara aynı zamanda farkındalık kazandıracaktır. Sosyal sorumluluk çalışmaları ile toplumun refahı artmaktadır. İşletmelerin sadece bölgeye ve topluma karşı bu yönde çalışmaları olmayıp, ayrıca personellerine yönelik yaptığı uygulamalar ile sosyal sorumluluk anlayışını yerine getirmektedir. Çalışanlarının refahı, güveni ve edindikleri yan haklar ile huzurlu bir çalışma ortamı oluşturmayı başaran işletmeler, sosyal sorumluluk davranışlarının gerekliliklerini yerine getirmektedir.

1.9.4. Bölgesel Gelişime Etkisi

Deniz yolu taşımacılığının etkilediği alanlar geniş bir yapıya sahiptir. Sektörün doğası gereği farklı iş kolları ve paydaşlarıyla iletişim halinde olması ve ortak çalışmalar içerisinde bulunmasından dolayı, bulunduğu bölgeye katma değeri yüksek imkânlar sağlamaktadır. Sektörün küresel ağlarının yaygın olmasından dolayı yapılanma içerisinde olduğu bölgelerde sanayi ve sosyal gelişim başta olmak üzere birçok alanda katkı sağlamaktadır.

Deniz ve liman işletmelerinin yüksek miktarda yatırım maliyeti gerektirmesi ve uzun soluklu iş sahaları olmasından dolayı, bölgesel kalkınmada önemli bir yer edinmektedir. Sektör, sanayi işletmelerinin yoğunlaşması, iş sahalarının genişlemesi, hizmet sektörünün artması ve ekonomik kalkınmada ivme kazanılmasında önemli bir rol oynamaktadır. Deniz yolu taşımacılığının yapıldığı bölgeler diğer ulaştırma türlerinin kesişme noktasında birleştirici etkiye sahip olması ile ticari hareketliliğin kalkınmasında yardımcı olmaktadır. Deniz yolu taşımacılığının yapıldığı bölgeler ile iç kesimler arasında sosyal, kültürel ve ekonomik gelişme açısından farklılıklar bulunmaktadır.

Bu tür büyük yatırımların olduğu bölgelere merkezi yönetimlerin altyapı ve üst yapı yatırımları ile bölgesel gelişim artmaktadır. Küresel alanda zamansal ve mekânsal farklılıkların minimize seviyeye düşmesine etkisi bulunmaktadır. Kırsal alanların merkezi alanlar ile sosyoekonomik yapıdaki açıklarının eşit seviyeye ulaştırılması için destek olunmaktadır. İthalat, ihracat, üretim, tüketim, dağıtım ve işgücü gibi faktörlerin aktif kullanılması ile ekonomik katma değer sağlanmaktadır.

Her bölgenin kendine özgü doğal kaynakları ve jeostratejik üstünlüğü bulunmaktadır. Deniz ve liman işletmeleri bu kaynakların kullanılması ve bölgenin güçlü yönlerinin öne çıkarılması açısından küresel alanda aracılık etmektedir. Bölgenin üretim merkezi ve lojistik üs olma aşamasında tetikleyici olarak ulaşım altyapısının gelişmesine olumlu katkıları bulunmaktadır. Bölgenin diğer ülkeler ile stratejik iş birliği yapılanmasında rol alarak dış ticaret faaliyetlerinin sürekliliği sağlanmaktadır.

Küresel alanda hareketliliği olan mal ve hizmet kalemlerinin büyük çoğunluğu, deniz ve liman işletmelerinin kıtalar arası aktarımı ile sağlanmaktadır. Bu derece önemli bir görevi yerine getiren denizcilik sektörünün yatırımlarını gerçekleştirdiği bölgede ürün çeşitliliği ve hareketliliği ortaya çıkmaktadır. Deniz ve liman işletmelerinin itici gücü sayesinde yatırımlarının bulunduğu bölgede hastane, eğitim kuruluşları, sanayileşme, kent yaşamındaki hareketlilik, ticari faaliyetler ve sosyal tesislerin artması ile ekonomik kalkınma sağlanmaktadır.

1.9.5. Sektöre Uzman Personel Yetiştirmeye Etkisi

Deniz ve liman işletmelerinin personel kadrolarına yetişmiş iş gücü bulma potansiyeli kolay olmamaktadır. Sektörün özel çalışma alanları ve gereklilikleri, uzman personel tedarikinde uluslararası alandaki ihtiyaçlara cevap verebilecek çalışan kadrosu ile sağlanmaktadır. Deniz ve liman işletmelerinde çalışan personeller farklı ülke uyruklarına ait olabilmektedir. Farklı ülkelerdeki gemi acenteleri ile bu insan gücü zenginliği sağlanmaktadır.

Farklı kültürlerin bir araya getirilip organizasyon yapısının oluşturulması, birbirleri ile uyum içerisinde ortak hedefe yönlendirilmesi belirli bir çabayı gerektirmektedir. Bu dengenin sağlanması ve uyum içerisinde yönlendirilmesi stratejik iş süreçlerinin uygulanması ile başarılmaktadır. Deniz ve liman işletmelerinde çalışan ve çalışacak uzman personelin bulunması kolay olmamaktadır. Sektörün kendisine özgü yapısı ve çalışma koşulları gereği kişilerin iş pozisyonlarına uygun olmaması veya işin beklentileri, kişiler tarafından tercih edilmemesi gibi durumlarla karşı karşıya kalılabilmektedir.

Bu sektöre özgü temel ve yükseköğretim bilim dallarının yaygınlaşması, sektörün iş gücüne olan katkısının önemi ve kamuyu bilinçlendirme ile yönlendirme çalışmalarının yapılması, kalifiyeli personel ihtiyacına destek olacaktır. Sektörde faaliyet gösteren işletmeler iç ve dış eğitim çalışmaları, sistem gücü, finansal imkân, ekipman imkânı ve teknolojik yapıları ile bu sektörde çalışan personellerin bilinçlendirilmesi, eksik yönlerinin tespit edilip geliştirilmesi, işletmenin bilgi gücü imkanından faydalanması için çalışmalar yaparak çalışanları uzman seviyeye ulaştırmaktadır.

Çalışanlara iş sağlığı ve güvenliği eğitimlerinin olması gerektiği şekilde verilerek yaptıkları işlerde hem kendileri hem de ekip arkadaşlarının güvenliğinin önemi aşılacaktır. Ayrıca, mesleki eğitimler ile yapılan teorik ve pratik uygulamaların çalışanlara buldukları iş pozisyonlarında daha verimli ve bilinçli yapmaları sağlanmaktadır. Her işletme çalışan kadrolarının profesyonel yapıda olmasını istemektedir. Amatör ruh ile kurulan işletmeler dahi belirli bir süre sonra profesyonel iş hayatına geçmek için çalışanlarının uzman seviyede olmaları için gerekli desteği vermektedir.

Deniz ve liman işletmelerinin yeni yatırımlarının bulunduğu şehirde bölge halkından gelecek adaylar sektöre yabancı olabilmektedir. Bu işletmelerde, ihtiyaç duyulan iş pozisyonlarına yetiştirmek üzere personel alımları yapmaktadır. Bunun için işletmenin iç eğitim ve yıllık eğitim planlarının hazırlanması ile kadroya alınan personellerin, bu yoğun eğitim programına dâhil edilerek uzman kişilerce uygulamalı ve teorik eğitimlere tabi tutulmaktadır. Bununla beraber mesleki belgelendirmeler yapılarak personelin deniz ve liman işletmeciliğinde bir iş sahibi olması sağlanmaktadır.

İşletmeler çalışanlarına yaptıkları bilgi ve mesleki yatırımları ile onların sadakatini kazanarak bilinçli çalışan portföyü oluşturmaktadırlar. Ayrıca, bu personel yetiştirme uygulamaları ile sektöre uzman ve üstü kadrolarda yetişmiş adaylar sağlanmaktadır.

1.9.6. Bölgenin İmajının Artması ve Yatırımların Gelişimine Etkisi

Deniz ve liman işletmelerinin bulunduğu bölgeler, lojistik merkezi ve diğer ulaştırma türlerinin kesişim yolu olma özelliğini taşımaktadır. Sektörün küresel alandaki aktif rolü ile yatırımının bulunduğu bölge olumlu yönde etkilenmektedir. Bu sektörün büyük finansal yaratımların olması ve uzun soluklu stratejik amaçlar ile kurulan bu işletmeler, bölgesel kalkınmada ve imajı açısından önemli etkileyici özellikleri bulunmaktadır.

Ülkelerin uluslararası alanda ticari ve ekonomik etkileşimlerinde önemli bir yer edinen denizcilik işletmeleri, birçok destek sağlamaktadır. Bölgeler arası yük

trafiğinin hareketlenmesi ve daha kolay bir seviyeye ulaşması sayesinde bölgenin cazibe merkezi haline gelmesinde etkileri bulunmaktadır.

Yerel ürün ve hizmetlerin küresel alanda tanınmışlığının artması ve ticaretinin yaygınlaşmasında deniz yolu taşımacılığının avantajları bulunmaktadır. İstihdam ve diğer iş sahalarının bölgeye çekilmesi gibi yeni yatırımlar ile sosyokültürel hayatın artmasını olumlu yönde etkilemektedir. Bölgenin sanayi üzerinde etkisinin doğmasına ve bölge topraklarının ve doğal kaynaklarının daha da değerlendirilmesinde katkıları bulunmaktadır. Denizcilik işletmelerinin yatırımlarının bulunduğu bölgede, ticari hayatta olumlu referans sağlanarak, bölgenin farkındalığını ortaya çıkararak jeostratejik konumunun önemi ortaya konmaktadır.

Şehirler, tanınmışlığının yaygınlaşması ve üstün yönlerinin tanınması için birçok çalışma içerisinde bulunmaktadır. Sosyal ve ekonomik gelişmelerinin artması her bölge halkı için önemlidir. Bu başarıyı yakalamak sadece kendi içerisinde var olan imkânlar ile sağlanması mümkün olmamaktadır. Kültürel ve ekonomik zenginliğe kavuşmak için diğer bölgelerin üstün yönlerinin tanınması ve etkileşim içerisinde olunması gerekmektedir. Bunun için sosyal ve ticari faaliyetlerin hareketliliği önemli bir yer tutmaktadır.

Her bölgenin farklı doğal yapıları gereği yerel ve merkezi yönetimler bu farkındalıkların kullanılması için araştırmalar yapmaktadır. Denize kıyısı olan bölgelerin en önemli jeostratejik özelliklerinden birisi olan deniz yolu taşımacılığı ve liman işletmelerinin gelişme göstermesi olmaktadır. Bu üstün özelliğin doğru yönde kullanılması ile bölgesel ve ulusal kalkınmaya katkı sağlanmaktadır. Yük taşımacılığı, ulusların kalkınmada ve ticari hayatın aktifleşmesinde önemli bir sektördür. Ülkenin sahip olduğu ürün ve hizmetlerin ihracatında daha uygun şartlar altında küresel alanda faaliyet göstermesi veya ihtiyaç duyulan ürün ve hizmetlerin ithalatının daha kolay sağlanması için uluslar, yük taşımacılığı yapan ulaştırma türleri altyapı ve üstyapı gibi yatırımlarını gerçekleştirmektedir.

1.9.7. Diğer Ulaştırma Türlerinin Şehre Yönelmesi

Yük taşımacılığında farklı ulaştırma türleri kendi içerisinde üstünlükleri bulunmaktadır. Bu hizmetin verilme esnasında karşı karşıya kalınabilecek zorluklar da

olabilmektedir. Bu aşamada yük taşımacılığı hizmetinin kesintisiz ve güvenilir bir şekilde sağlanması gerekmektedir. Deniz yolu yük taşımacılığı bu beklentilere cevap verebilecek en uygun ulaştırma türlerindedir. Bundan dolayı günümüzde daha fazla tercih edilir olmaktadır.

Deniz yolu taşımacılığının küresel ağ bağlantılarının güçlü olması ve bu sistem ile bütünsel olarak gelişim göstermesi, deniz yolu taşımacılığının yapıldığı bölgede farklı taşımacılık Türlerinin doğmasına imkân sağlamaktadır. Bu yönü ile itici bir unsur haline gelen deniz yolu taşımacılığı, sanayi sektörünün de alternatif ulaştırma türleri arasından kendisine en uygun gelecek olanı seçmesine olanak sağlamaktadır.

Bütünleşmiş ulaşım sisteminin bir şehirde toplanması için bölgenin sanayi, jeostratejik ve diğer ülkeler ile etkileşim fırsatının güçlü olmasıyla ilişkilidir. Ulaşım türlerinin yaygınlaşması için üretim potansiyelinin yoğun olduğu veya gelişimine açık olduğu bölgelerde taşımacılık sistemi yaygınlaşmaktadır. Deniz yolu taşımacılığı ile küresel ticaret ağlarının daha kolay hale gelmesi, sanayi sektörünün de ithalat ve ihracatında bu yönü kullanması, sektörün önemini ortaya çıkarmaktadır. Kıtalar arası yük taşımacılığında daha hızlı, güvenilir, uygun maliyetli ve teknolojik yapılanmayı sağlayan deniz yolu taşımacılığı diğer ulaştırma türlerine göre üstün yönere sahiptir.

Deniz yolu taşımacılığının yüklerini karasal bölgelere ulaşımının sağlanması için liman aktarımları sonrası demiryolu veya kara yolu ile kapıdan kapıya yük taşımacılığı hizmeti sunması önemli bir faktördür. İç bölgelerdeki yük portföyüne en uygun şekilde ulaşabilmek, işlem hacminin genişletilmesi için önemli bir aşamadır. Deniz yolu işletmeleri bu potansiyele ulaşmak için farklı yatırımlara başvurabilmektedir. Deniz yolu işletmelerinin yeni yatırımlarını gerçekleştirerek art bölgelerdeki müşterilere ulaşmak istemektedirler. Bunun için kara yolu ve vagon/raylı sistem yatırımlarını hayata geçirmesi, işletmenin farkındalığını öne çıkararak güçlü yönlerini ortaya koymaktadır.

Sanayi sektörü rekabette üstün konumunu korumak için her zaman maliyet kavramını göz önünde tutmaktadır. Ulaştırma işlemleri de bu aşamada önemli bir yer edinmektedir. Çoklu taşımacılık anlayışını yakalamış ve bu imkânı veren işletmeler tercih edilme sebebi olmaktadır. Deniz yolu taşımacılığı, hinterlandının geniş olması

ile bu aşamaların sağlanmasında itici güç olabilmektedir. Bulunduğu şehrin lojistik kapasitesinin artmasında olumlu etkiye sahip olabilmektedir. Bu lojistik hareketlilik sayesinde ticari hayatın gelişmesi ve ulaştırmanın gelişimine imkân sağlanmaktadır.



2. LİMAN İŞLETMELERİNİN GELİŞİMİ VE FAALİYETLERİ

Limanlar, gemiden karaya karadan gemiye yük elleçlemesine imkân veren işletmelerdir. Bu işletmeler, tek başına faaliyet göstermeyip diğer iş sahalarını etkileme alanları da bulunmaktadır. Limanların paydaş yapılarının geniş olmasından dolayı dinamik bir sektör olarak bilinmektedir. Deniz yolu taşımacılığı ile ayrılmaz bir etkileşimleri bulunmaktadır. Limanlar ulaştırma türleri için önemli bir iş sahası konumundadır. Buldukları bölgeyi etkileyen yapısı ile küresel alanda sürekli gelişen bir sektör olarak hizmet vermektedir. Bu bölümde liman işletmelerinin tanımı, etkileri ve ekonomik katkılarından bahsedilecektir.

2.1. Limanlar ve Genel Tanımı

Limanlar, kıyı bölgelere yanaşan gemilerden yük veya insanların karaya, karadan gemiye transferinin sağlandığı aktarma alanlarıdır. Limanların yatırım çalışmaları aşamasında kara sahası, su derinliği, rüzgâr yönü ve operasyon işlemlerinin yük istif alanları, alanında uzman kişilerce değerlendirilip yatırım faaliyetleri bu analizlere göre yapılmaktadır. Liman yapıları doğal veya yapay alanlardan oluşabilmektedir. Yapay limanlar, dalgakıran gibi ek yapılar inşa edilerek tehlikeli hava şartlarında gemiye verilen elleçleme hizmetlerinin aksaması önlenmiş olmaktadır. Genel itibariyle liman İşletmelerinin tanımı limanların işlevleri ve faaliyet biçimlerine göre değişmektedir. (Tripathi, 2011; Alderton, 1995).

Limanlar ulaşım türlerine temel hizmet sağlayıcılarından olması ve küresel alanda genişleyen ticari faktörlere bağlı olarak değişimler yaşayabilmektedir. Limanlar, dünya çapındaki ekonomik sistem içerisinde bütünleşmiş çalışma alanları olarak hizmet vermektedir. Deniz taşımacılığı sektörü, büyük bir hizmet sağlayıcısıdır. Bu sektörün ilk amacı, yük ve yolcu taşımacılığı hizmetlerini yerine getirmesidir. Diğer ilişkili olan hizmetler ise; kılavuzluk, römorkör hizmetleri, demirleme, rıhtım ve yanaştırma işlemleri vb. işlemler, deniz taşımacılığı ve liman işletmelerinin birbirinden ayrılmaz işlevleridir. Liman işletmelerinde farklı hizmet basamakları bulunmaktadır. Bunlar; altyapı, yük elleçleme, lashing, CFS, soğutmalı konteyner

hizmeti, tehlikeli konteyner hizmeti, konteyner sabitleme vb. hizmetler liman işletmecileri tarafından sağlanmaktadır.

Limanlar, taşımacılık ağlarına önemli ölçüde katkı sağlamaktadır. Yük aktarımı alanında limanların başarısı, sektörde faaliyet gösteren diğer oyuncuların da performansına bağlı olmaktadır. Bu rol içerisinde liman işletmecileri, kara yolu taşıyıcıları, deniz yolu taşıyıcıları ve gemi sahiplerinin başarılı entegrasyonu sayesinde yük aktarma işlemlerinde istenilen performansı yakalamaktadır. Liman işletmeleri sadece kendi içlerinde yapılar olmayıp, diğer paydaşlardan da etkilenmektedir (IMO, 2016).

Ulaştırma altyapısının gelişmiş olması, bölgesel ve ülke açısında büyüme göstergeleri refah seviyesinde itici güç için destek olmaktadır (Cohen ve Monaco, 2008). Liman işletmeleri, bölgelerin sosyoekonomik yapılarının zirveye çıkması açısından önemli bir sektör olarak görülmektedir. Liman yatırımları ile bölgesel işgücü artışı, iş kazançları ve vergi getirileri ile sosyal ve ekonomik yönden daha gelişmiş toplum yapısı doğmaktadır (Talley, 2009; Grobar, 2008). Liman yatırımlarının bölgelere sağladığı etkiler olarak; üretim süreçlerindeki maliyetlerin düşürülmesi (Cohen ve Monaco, 2008; Gripaiosa ve Gripaiosa, 1995), yük taşınmasındaki nakliye maliyetlerinin düşürülmesi (Yochum ve Agarwal, 1987), istihdamı desteklemek ve teşvik etmek, yerel üretici ve pazarlayıcıların dış kanallara karşı karlı alışverişlerde bulunmaları (Cohen ve Manoco, 2008; Bryan ve diğerleri, 2006), taşıma türleri arası ulaşım ağlarının geliştirilip ilişkilendirilmesi, liman yatırımlarının olduğu bölgelerde konumlandırılmış perakende sahalarının oluşturulması (Talley, 2009; Yochum ve Agarwal, 1987), liman sektörüyle ilgili faaliyetlerin desteklenip öne çıkarılması olarak sıralanabilmektedir. Limanlar, dış ticaret taşımacılığında ulusal göstergeler durumunda olup, yapılan ihracat hacmi ile GSYH'nin artmasına önemli etkileri bulunmaktadır. Liman yatırımlarına sahip olamayan uluslar, komşu limanlardan yapılan yük aktarmaları ile maliyet artışları ve zaman kayıpları ile karşılaşabilmektedir (Radelet ve Sachs, 1998).

Eski çağlardan itibaren liman terminaleri kültürün, ticaretin, finansın ve pazar alışverişlerinin toplandığı odak alanlar olarak bilinmektedir. Limanlar, her ülke ve şehir için üretimin desteklenmesinde odak noktası olarak görülmektedir. Limanlar,

tarihin, kültürün ve coğrafyanın tüm çeşitli noktalarının her birinin mekân ve zaman kombinesine uyum sağlayan çeşitli siyasi, sosyoekonomik ve idari yapılarından ayrılmaz çok yönlü yapılardır (Rodal ve Mulder, 1993).

Limanlar, toplumlar ve devlet arasındaki etkileşim değişmektedir. Son zamanlarda liman işletmelerinde görülen değişim şu şekilde özetlenebilmektedir: Kamu otoriteleri tarafından işlem gören limanlar, melez limanlar ve özel sektörün yönetiminde olan veya özel sektöre kiralanmış liman terminalleri olarak ayrılabilir (Economic Commission for Latin America and the Caribbean, 1990).

Bazı ülkeler, limanların yönetim kadrolarından çekilerek yeni stratejilere yönelmektedir. Bu değişim, kamu sektörü ile yönetilen liman işletmelerinin önceliği yerine, özel sektör işletmelerinin yer değişiminin terimini ortaya koymaktadır. Bu anlayış ile yeni yönetim ve dinamizm süreçlerinin başlangıcı doğmaktadır (Brooks ve Cullinane, 2007).

Müşteriler yük taşımacılığında bazı faktörleri dikkate alarak ulaştırma türünü tercih ederken bu faktörlere göre karar vermektedir. Bu faktörler: Hızlı, güvenli, ekonomik, çevreci, enerji tasarrufuna sahip, diğer yardımcı ekipmanlara kolay ulaşılabilir olması ve teknolojik akışın gelişmiş olması ulaştırma türünün tercih edilmesinde önemini ortaya çıkaran bazı maddelerdir. Deniz taşımacılığı bu faktörleri sağlayan ulaştırma modlarından olduğu için küresel alanda en çok tercih edilen ulaştırma hizmeti olarak faaliyet göstermektedir. Bundan dolayı, deniz yolu taşımacılığı sektörünün bir ülkede gelişmesi ile buna bağlı olarak liman işletmelerinin de yatırımlarının artmasına olanak sağlamaktadır (Sudopak, 2006; Grenon ve Batisse, 1998).

Geminin korunaklı bir alanda alması gereken ihtiyaçlar giderilebiliyorsa, teknik bakım ve onarım hizmetleri verilebiliyorsa, tahmil ve tahliye işlemleri yapılabilir ve yüklerin depolama işlemleri yapılabilir bu operasyon süreçlerinin olduğu terminallere liman işletmeleri denmektedir (Agerschou vd., 1985).

Liman işletmeleri, istif ve terminal sahalarının gemilerin operasyon süreçlerini yapılabilmesi için sırasını beklediği, diğer ulaştırma türleri ve sanayi işletmeleriyle ilişkili olan ve bütünlük ulaştırmayı hedefleyen işletmelerdir (Branch, 1986).

Gemilerin zor hava şartlarında sığınabilecekleri, rıhtıma yanaşabilecekleri, yüklerin gemiden karaya veya karadan gemiye elleçlemesinin yapılabilmesi, yüklerin aktarımındaki operasyon hizmetleri, bölgesel ve ülke için sosyoekonomik katkı sağlayan, yük taşımacılığı türleri arasında merkezi konumu sağlayan ve yüklerin ulaştırma hizmetlerinin desteği ile müşterilere aktarımının sağlandığı işletmelere liman denmektedir (Pekdemir, 1991).

Kara ve deniz alanlarının bulunduğu noktada yüklerin transferinin sağlandığı, ulaştırma zincirindeki birçok aksiyonun gerçekleştirildiği; tahmil ve tahliye, römorkör hizmetleri, depolama, reefer, tehlikeli konteyner sahası hizmetlerinin yanı sıra, ithalat ve ihracatçılar, gümrük işlemleri, yerel ve merkezi yönetimler, banka, sigorta şirketleri ve diğer paydaşlarla ilişki içerisinde faaliyetlerini yürüten liman işletmeleri, deniz taşımacılığı ve sanayi sektörünün entegre çalışmasında önemli bir aracılık sağlamaktadır. Bu işlemlerin yönetilmesinde, bağlı olarak desteklediği veya destek aldığı diğer ticari işlemler ile ekonomik katma değer oluşturmaktadır. Liman işletmeleri makro ve mikro katma değerleri ile küresel pazarlama ağı sayesinde bölgesel kalkınmaya olumlu etkileri bulunmaktadır.

Limanlar günümüzde hizmet anlayışlarını değiştirerek daha vizyon ve profesyonel yönetim modeli ile farklı işlemler yapabilmektedir. Tarihsel süreç içerisinde limanlar nesil sınıflandırması yaşamaktadır. Limanlar sadece terminal sahasında yük elleçlemesi anlayışından çıkarak, iş hayatında çok yönlü rol işlevleri bulunmaktadır. Ayrıca, daha sağlıklı ve uzun soluklu iş hayatına tutunabilmesi adına oyun kurucu rolü ile ticari hayatta öne çıkmaktadır. Limanların değişim içerisine girdiği son zamanlarda teknolojik yatırımlar, operasyon süreçlerindeki iyileştirmeler, eğitim faaliyetlerindeki gelişmeler ve kurumsallaşma çalışmaları ile profesyonel işletme yönetimine dönüşümü günümüzde aktif olarak görülmektedir.

Tablo 2.1: Limanlarımızda Yapılan Yükleme-Boşaltma Faaliyetleri (ton) 2016-2020

Taşıma Cinsi	Bayrak Türü	2016	2017	2018	2019	2020
İhracat	Türk Bayraklı Gemi	15.272.855	15.138.335	15.660.122	14.132.161	13.580.911
	Yabancı Bayraklı Gemi	79.532.265	98.553.733	94.764.513	117.544.417	125.321.912
	Toplam	94.805.120	113.692.068	110.424.635	131.676.578	138.902.823
İthalat	Türk Bayraklı Gemi	23.350.424	21.677.485	19.850.109	13.763.576	16.098.249
	Yabancı Bayraklı Gemi	191.782.095	211.978.539	198.694.711	207.641.236	210.441.223
	Toplam	215.132.519	233.656.024	218.544.820	221.404.812	226.539.472
Kabotaj	Türk Bayraklı Gemi	26.249.991	29.898.010	29.550.554	28.251.017	29.763.556
	Yabancı Bayraklı Gemi	27.050.225	30.498.069	30.005.291	27.861.707	29.033.828
	Toplam	53.300.216	60.396.079	59.555.845	56.112.724	58.797.384
Transit	Türk Bayraklı Gemi	61.436.179	55.544.396	63.081.077	64.960.731	60.490.257
	Yabancı Bayraklı Gemi	5.527.128	7.885.329	8.547.183	10.013.567	11.912.715
	Toplam	66.963.307	63.429.725	71.628.260	74.974.298	72.402.972
Toplam	Türk Bayraklı Gemi	182.491.290	199.134.474	203.056.266	224.888.326	229.156.636
	Yabancı Bayraklı Gemi	247.709.872	272.039.422	257.097.294	259.280.086	267.486.015
	Toplam	430.201.162	471.173.896	460.153.560	484.168.412	496.642.651

Kaynak: Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, 2021.

Taşımacılık işlemi bir mal ve ürünün bir yerden başka bir yere ulaştırılması olarak tanımlanmaktadır. Bu işlem aşamasında kesintisiz hizmetin verilmesi önemli bir yer tutmaktadır. Ulaştırma işleminde farklı taşıma hatları olduğundan limanlarda bu akış içerisinde önemli bir zincir konumunda bulunmaktadır. Limanlar, bu işlemlerde köprü vazifesi görerek, kara ve deniz ulaşımının birleştiği alanlar olarak bilinmektedir. Limanların bu hizmet anlayışıyla ileride farklı bir vizyonda sorumluluk alabileceklerinin göstergesi oluşmaktadır. Limanların, mal ve ürünlerin ülkeye girdiği ve ülkeden çıktığı geçiş kapıları olması dolayısıyla, bölgede ticari hareketliliği sağlayan olanakları bulunmaktadır.

Küresel alandaki rekabet, ülkeleri tek bir pazar çatısı altına aldığından tek bir pazar etrafında çalışmalar devam etmektedir. Limanların dünya çapında diğer hatlar ile ve bölgesel lojistik ve hizmet bağlantıları kurmasıyla, elleçleme ve taşımacılık hizmetleri diğer aktarma faaliyetlerinden daha cazip hale gelmektedir. Bu da limanların daha verimli ve bütünleşmiş çalışma kapasitelerinin artmasını zorunlu hale

getirmektedir. Üreticilerin beklentilerine yönelik bu hizmetler ile limanlar daha fazla talep edilme imkânı bulabilmektedir. Limanlar arasındaki rekabet ortamı, alternatif fiyat politikaları, uzak yol hattı gemilerine hizmet verebilme kapasiteleri, hinterlandının genişlemesi ve büyüyen yatırım stratejileriyle bölgenin ekonomik yapısına katma değer sağlayabilmektedir.

Limanların bölgesel olarak birçok etkileri bulunmakla beraber, makro ve mikro ekonomik etkileri de bulunmaktadır. Limanların dış ticaretteki ülkeler arası yapılan mal ve ürün girdi-çıkıtları ile makro ve mikro ekonomik etkenler gelişmektedir. Liman işletmeleri, birçok sektör ile iç içe çalışmaktadır. Uluslararası pazarlarda rekabet avantajında önemli bir pay elde edebilmektedir. Hızlı, güvenli ve daha uygun aracılık hizmeti ile tercih edilebilir olmaktadır. Bu sayede bulunduğu bölgeye katkı değer sağlayabilmektedir.

Bir liman, bulunduğu bölgede tedarikçileri olan yerel yönetim, diğer lojistik işletmeleri ve endüstri ile bağlantı içerisinde faaliyet göstermektedir. Limanlar, çok boyutlu bir hat üzerinde bütünleşmiş ilişkiler kurabilmektedir. Limanın bulunduğu bölgedeki hinterlandı ve ilişki içerisinde olduğu paydaşları ile ekonomik yönden birbirleriyle ayrılamamaktadır. Limanın çevresi bulunduğu bölgede merkez nokta olarak gösterilebilmektedir. Bu merkez nokta; köy, belde, ilçe veya il olabilmektedir. Limanın odak noktası olmasındaki etken mal ve ürünlerin yer değişim aşamasında çok çeşitli bağlantı hizmeti vermesinden kaynaklanmaktadır. Limanların ekonomik etkilerden diğeri ise yerel kaynakların verimliliğini başka bölgelere taşıyarak, ya da başka bölgelerden gelecek bağlantıların yerel kaynaklarda kullanıp, değer faydası sağlamasıdır. Limanlar, aynı zamanda küresel alandaki çeşitli faaliyetlerin entegrasyonunda erişim ağı olarak imkân verebilmektedir. Limanların bulunduğu bölgeye özgü üretilen mal ve ürünlerin, uluslararası alanda taşınarak tanınmasına katkıları olabilmektedir.

Limanlar, bölgesel ekonomik kalkınma olarak sayabileceğimiz doğal kaynakların katkı değerlerinin artması, insan kaynağının etkin hale gelmesi, teknolojik gelişimi ve finansal kaynağın yönetimi gibi faktörlerde etkin rol oynamaktadır. Teknolojik avantajı ile bölgesel kalkınma imkânı, rekabet avantajı ve sürdürülebilir büyüme ivmesi yakalanmış olmaktadır. Dinamik liderlik ile süreçlerin

entegrasyonunun birleşimi, süreçlerin iyi yönetimi ile ilişkilerin geliştirilmesi, iç ve dış kaynakların birleştirilmesi sayesinde üretme ve yenilenme sağlanarak ekonomik değerler gelişmektedir.

Ulaşımın temel yapılarından birisi olan limanlar, çok önemli bir görevi yerine getirmektedir. Bölgesel ve ulusal kalkınmada aktif rol oynamaktadır. Bir limanın ticareti ve ulaşımı kolaylaştırması, istihdam oluşturması ve yeni yatırımları kazandırması ile ekonomik kalkınmada önemli etki bırakmaktadır. İthalat ve ihracat hareketleri ile bölgesel kalkınmada ve küresel pazarda iyi bir rekabetçi duruma gelmesinde etkileri bulunmaktadır. Küresel alandaki bağlantıları ve etkin liderliği ile endüstri ürünlerinin de yeni arz ve talepler oluşturmaktadır. Çıktı kapasitesindeki artış, katma değerdeki yükseliş, bireysel gelirdeki artış, istihdam ile limanların bölgesel katkıları bulunmaktadır. Ekonomik gelişmişlik, ekonomik etkenler ile istihdamda olumlu katkıları olan liman işletmeleri, refah sağlayarak, sürdürülebilir büyümeyle, bölgesel hane halkı gelirini ve yaşam seviyeleri artırmaktadır. Limanların bölgesel ekonomiye etkisi ile sanayi işletmelerinin desteğinin alınması, bölgesel istihdamın sağlanması ve diğer toplulukların desteğinin alınması gibi birçok gelişime yön vermektedir.

Limanlar, taşımacılık hizmetinin yanında insanların toplumsallaşmasının, ekonomik değere sahip mal ve ürünlerin el değiştirmesi, başka kültürlerin ekonomik değerlerinin tanınması ve faydalanılması gibi etkileşimlere de öncülük etmektedir. Bazı toplumların ekonomik, teknolojik ve bilgi düzeylerindeki geri kalmışlık düzeyi, o toplumların kendi içerisinde kapalı bir yapıda olmasından kaynaklanmaktadır. Bu tür toplumlar, ulaşım ağlarını yetersiz kullanmaları ve yatırım çalışmalarına önem vermemelerinden dolayı zorluklar yaşayabilmektedir. Günümüzde, ulaşım ve taşımacılık aktiviteleri ekonomik göstergelerin önemli ögesi olmasıyla beraber, vizyon anlayışının da gelişimine etki eden bir faktördür. Toplumlar, ekonomik gelişmelerini, ulaşım ve taşımacılık faaliyetlerine bağlı olarak planladıkları gibi bu yönde aldıkları aksiyonların onların yaşam biçimlerini de ortaya koymaktadır. Bazı toplumlar, başka bölgelerin yapısını inceleyerek coğrafyanın biçimine, kendine özgü faktörlerine, değerlerine, jeostratejik konumunun sunduğu imkânları kullanma düzeylerine bakarak, çeşitli, birbirine denk veya üstün ulaşım biçimlerini geliştirmektedir. Bu

yüzden, limanların ulaşım çeşitleri arasında birleştirici ve liderlik edici faktörü ile bölgesel ekonomik katkılarında farklı bir önemi bulunmaktadır.

Limanlar ile sağlanan bölgesel etkileşim sayesinde, yüklerin giriş ve çıkışı sadece üretim faktörlerinin taşımacılı olmayıp, aynı zamanda sermayenin de taşınması anlamına gelmektedir. Sermayenin hareketi aynı zamanda bölgeler arası değişimlerin tanınması anlamına gelmektedir. Bölgesel içerikler bu sayede farklı alışkanlıklar kazanarak ekonomik faktörlerin kalkınmasında ve birbirini tetikleyen süreçlerinde ortaya çıkmasını sağlamaktadır. Liman hizmetlerinin önemi anlaşıldıkça bu işletmelerin sadece mal ve hizmet etkileri taşımadığı, bunun yanında bölgesel nitelik ve nicelik faktörlerinin de büyüyerek kök salmasında etkileri bulunmaktadır.

Liman hizmetleri deniz aşırı alandan gelen yüklerin bölgedeki hinterlanda ve lokal alandaki yüklerin deniz aşırı alanlara ulaştırılmasında ve diğer operasyon hizmetleri sağlayarak ekonomik olarak önemli rol üstlenmektedir. Liman işletmeleri sadece ticari işlemler yapmayarak aynı zamanda yeni ticari alanların doğmasına da imkân vererek, yerli ve yabancı yatırımcıyı bir araya getiren dış ticaret imkânı da sağlamaktadır. İthalat ve ihracat sahalarına öncülük ederek işlem tahsilatı süreçlerinde güvenilir hizmet vermektedir. Hizmet verdikleri bölgede ticari merkezler, eğitim, sosyokültürel gelişmişlik, sektör bilinçlendirmesi, ekonomik kalkınma, istihdam, kurumsal yönetim, profesyonel işleyiş, sosyal sorumluluk, enerji ve çevre çalışmalarıyla bölgeye katma değer sağlamaktadır.

Liman yatırımlarının sağladığı bölgesel gelişmişlik düzeyi ticari katma değer, endüstri sahalarının çeşitliliği, ürün çeşitliliği ve köklü birikimlerin varlığıyla uluslararası hatlarla olan potansiyelin gelişmişliğiyle ilişkilidir. Bu potansiyele sahip olunmasıyla, liman yatırımlarının bulunduğu bölgede hareketlilik ve köklü yatırımların doğmasına yol açmaktadır. Bu sayede, bölgede ekonomik gelişmişlik düzeyi artmaktadır. Liman işletmeleri sayesinde bölgede sanayi hareketliliği doğar ve mal/ürün çeşitliliği ortaya çıkmaktadır. Üretimin artması ile yeni istihdam sahaları meydana gelmektedir. Liman işletmeleri ve bölge arasındaki karşılıklı etkileşimin düzeyi ekonomik etkilerin gelişimini belirlemektedir.

Gemi acentelerinin küresel hatları, limanlar sayesinde birbirleriyle etkileşime geçmektedir. İthalat ve ihracat yüklerinin taşınması, yüklerin denizden ve karaya bağlantısına limanlar hizmet vermektedir. Küresel ticarete limanlar rekabette büyük paya sahip olmaktadır. Bu hizmetin verilmesi içinde, operasyon çeşitliliği beklentilere hizmet verecek düzeyde olması gerekmektedir. Limanların büyüklük veya gelişmişlik seviyeleri deniz hatlarıyla yaptıkları sözleşmeler, operasyon hizmetlerinin yeterliliği, büyük gemileri yanaştırabilme olanakları ve bölgenin ticari faaliyetlerinin etkinliğine bağlı olarak değişiklik göstermektedir.

Liman yatırımları, bölgesel sosyoekonomik farklılıkları ortadan kaldırmak için idarecilerin uyguladıkları ekonomik stratejiler olaraktan bilinmektedir. Limanlar sayesinde, diğer yatırımlar meydana gelerek ekonomik gelişmişlik seviyesi artmaktadır. Yerel ve ulusal yönetimler, liman yatırımlarına daha fazla önem vererek ekonomik gelişmeyi desteklemektedir. Taşımacılık hizmetleri, gelişen ekonomilerde göz önünde tutulan faaliyetler arasında bulunmaktadır. Limanlar, bu küresel alandaki taşımacılık hizmetlerinin, bölgesel ve art alanlara ulaştırılmasındaki kilit görevi üstlenmektedir. Limanların var olduğu şehirler incelendiğinde demiryolu ağı, endüstri ve serbest bölge alanları, sosyokültürel yaşam kalitesi, istihdam, eğitim, küresel alanda söz sahibi olan yabancı ortaklı firmaların varlığı, ulaşım ağındaki imkânların ve ekonomik göstergelerin ortak nokta olduğu görülmektedir.

2.1.1. Limanların Faydaları

Liman işletmeleri küresel alanda tedarik zincirinin önemli bir rolünü üstlenmektedir. Limanlar ile ülkeler arasında ticari hareketlilikte etkileşim meydana gelmektedir. Limanlar, kendi işlevleri ve sanayi sektörü ile gerçekleştirdikleri iş ilişkileri sayesinde, ekonomik ve sosyal katma değer sağlamaktadır. Limanların oluşturdukları ekonomik değer ise somut ve kayıtlı istihdamı oluşturmaktadır. Limanlar, ayrıca AR-GE ve inovasyonun gelişimine katkı sağlayarak liderlik görevi üstlenmektedir.

2.1.1.1. Ticari Faaliyetlerin Kolaylaştırılması

Deniz taşımacılığı ile limanlara aktarımı yapılan yüklerin maliyeti, genel maliyet hesapları içerisinde büyük bir bölümü oluşturmaktadır. Özellikle ithalatı

yapılan yüklerin maliyetinin ve ticari faaliyetlerin büyük kısmı, denizden karaya aktarımının sağlandığı bu ilişki ile doğmaktadır. Yük taşımada ticari maliyet türü, ürünün menşei ve ülkenin konumu ile farklılık göstermektedir. Ana ticari rotalar üzerindeki limanlar sayesinde yüklerin ticari hareketliliği daha kolay olmaktadır. Bazı ülkelerin, sahip olmak istedikleri pazarlara olan uzaklığı, deniz taşımacılığı ve liman işletmelerinin entegrasyonu sayesinde bu ticari beklentileri kolaylaştırmaktadır (Korinek ve Sourdin, 2009).

Deniz taşımacılığı, maliyetlerinin artması ile dış ticaret faaliyetlerinde düşüşler görülmektedir. Ülkelerin birbirleriyle yaptıkları dış ticaret faaliyetleri sadece deniz taşımacılığı maliyetlerine yansımayıp, birbirleri ile ticari anlaşmalarının artıp artmamasına bağlı olarak şekillenmektedir.

Deniz yolu taşımacılığını yeterince kullanma imkânı olmayan ülkelerin ticari faaliyetleri ve taşımacılık maliyetleri daha yüksek olabilmektedir (Radelet ve Sachs, 1998). Bu, kara yolu ile taşınan yüklerin deniz yolu ile taşınan yüklere olan maliyet oranının yedi kat daha fazla olduğu göz önüne alındığında, deniz taşımacılığının ve liman işletmelerinin ticari faaliyetlerindeki etkisini ortaya koymaktadır (Merk ve Hesse, 2012).

Ulaştırma ve ticari hareketliliğin arasındaki etkin iletişim, zaman kavramıyla ilişkilidir. Yüklerin gecikmesi veya belirsizlik ile ticari faaliyet arasında doğru orantı bulunmaktadır. Gecikmeler, zamana karşı duyarlı olduğu için, malların bozulma riski oluşmaktadır. Ulaştırma sektöründeki hatalar, müşterilerin yüklerini alternatif taşıma kanallarına yönlendirme riskini ortaya çıkarmaktadır (Clark vd, 2004). Limanların verimliliğini ortaya koymak için öncelikle uluslararası alandaki maliyet faktörlerini ortaya koymak gerekmektedir. Limanların verimli çalışmaları, ticari maliyetlerin düşmesinde önemli bir etkiye sahiptir (Sanchez vd, 2003; Wilmsmeier vd., 2006). Ticaretteki yüksek taşıma maliyetleri, ülkenin ekonomik kalkınmasını, iş gücündeki uzmanlaşma ve ticaretteki potansiyel kazançların artmasına engel oluşturmaktadır (Singh, 2010).

2.1.1.2. Katma Değer Etkisi

Limanlar ve limana hizmet veren endüstriler tarafından yapılan iş faaliyetleri, bölgesel katma değer sağlanmaktadır. Bu katma değer GSYİH olarak gösterilmektedir (Merk vd. 2011). Katma değer etkileri ise, limanın inşaat ve işletilmesi ile kazandırılan iş ve gelir etkisi, limana hizmet veren mal ve tedarikçilerden oluşan etkiler, istihdam, uyarılmış etkiler, çalışan iş gücü harcamalarının oluşturduğu etki, ekonomik hareketlilik ve son olarak katalitik etki ve limanın diğer işletmeleri tetiklemesi ile doğan yeni firmaların oluşumu olarak bahsedilmektedir (Ferrari vd., 2012).

Limanların faaliyetleri ile ulaştıkları bağlantı noktalarının genişlemesi, katma değer etkisini artırmaktadır. Limanda elleçlenen mal ve hizmet türlerinin de katma değer etkisinin oluşumunda farklılıklar görülmektedir. Kuru dökme, sıvı dökme ve proje yüklerinin ton başına katma değeri, genel kargo ve konteynerlik kargoya göre sağlanan katma değerler arasında farklılıklar bulunmaktadır (Merk vd. 2011).

Limanların bir ülkeye olan katma değerinin büyüklüğünün ölçümü, bulunduğu ülkedeki limanlara göre kapasite performansı, küresel alanda hizmet verebilme kapasitesi ve hizmet verebilmedeki yetkinliği ile ölçülebilmektedir.

Limanların buldukları bölgelerde, sanayi işletmelerinin yapmış oldukları ithalat ve ihracat ticaretinde, özel taşımacılık hizmeti gerekebilmektedir. Bu aşmada, özellikli ihtiyaçlara yönelik özel ekipmanlarla tahmil veya tahliye hizmeti sağlanmaktadır. Liman işletmelerinden beklenen bu özel aktarım işlemleri, alanında uzmanlaşmış personel yetiştirilmesinde de etkili olmaktadır. Tarım alanlarının yoğun olduğu bölgelerde, tarım ürünlerinin elleçlenmesinde uzmanlaşmış operasyon sistemlere sahip limanlar bulunmaktadır (Ducruet ve Lee, 2006). Limanların denizcilik işletmeleri ile ve küresel alanda ticaret yapan sanayi işletmeleri arasında ilişkileri bulunmaktadır. Yüksek katma değere sahip çok uluslu acentelerin ofisleri, liman yatırımlarının yoğun olduğu veya olabileceği bölgelerde olduğu görülmektedir (Verhetsel ve Sel, 2009).

2.1.1.3. İstihdama Etkisi

Liman işletmeleri, etkilediği diğer sektörler ile bölgenin istihdamına katkı sağladığı görülmektedir (Mathys, ve Grether, 2010). Limanların verdikleri hizmetler açısından istihdama olan etkileri değişebilmektedir. Limanlar, teknik hizmetleri, nakliye ve perakende firmalarını istihdam açısından etkilemektedir. Liman işletmeleri eğitim hayatına devam eden öğrencelerin staj programlarından, iş hayatında istihdamına kadar, birçok alanda iş potansiyelini oluşturmaktadır (Musso vd. 2000).

Liman yatırımları sadece kadrolu personele istihdam imkânı vermeyip, doğrudan ve dolaylı katkılar sağlamaktadır. Liman yatırımlarının geniş paydaş çevresi ile yeni istihdam sahalarının bulunduğu bölgede gelişimine olanak sağlamaktadır.

2.1.1.4. Limanların İnovasyona Etkisi

Araştırma ve inovasyonun yoğun ve gelişimine ihtiyaç olduğu sektörlerden birisi de liman işletmeleridir. Kaldırma ekipmanlarının otomasyon sistemleriyle donatılması ve bu yönde sürekli iyileştirici çalışmalara ihtiyaç duyulması bu sektörün teknoloji ile sürekli iletişim halinde olduğunu göstermektedir.

Limanların operasyon ve yardımcı hizmetler alanlarının (Kara Terminali) büyük olması, teknolojik yapılanmanın önemini ortaya koymaktadır. İş ekipmanları en son teknolojik ve güvenlik sistemleriyle donatılmaktadır. Rekabet ortamında ön sıralarda yer alabilmek için zaman ile sürekli yarışılmaktadır. Geminin rıhtıma gelişinden sonraki sürede, operasyon işlemlerinin hızlı ve daha pratik yapılabilmesi için, vinçlerde kurulu olan Programmable Logic Controller (PLC) sistemler kullanılmaktadır. Gemi ve saha planlamacılarının kullandıkları özel yazılımlar sayesinde işlemlerin akışı sistemsel bir şekilde sürdürülmektedir. Bu tür yazılımların liman işletmelerinde kullanılması doğru ve sağlıklı iş akışlarının oluşturulmasında önemli bir yapıya sahiptir. Departmanların uyumlu çalışabilmesi ve Departmanlar arası etkileşimin önemi düşünüldüğünde, birbirini tamamlayan yazılımların genel organizasyon içerisinde olması, etkin çalışma ihtiyacı için bulunmaktadır.

Sektöre özgü yük takip ve arıza işlemlerinin yapılması için ilgili personeller el terminalleri ile görev tanımlarını uygulamaktadır. Bilgi ve İletişim Teknolojileri

departmanları, iyileştirme ve geliştirme faaliyetleri ile teknolojik desteği sağlamaktadır.

2.2. Liman Hinterlant Kavramı ve Etkileri

Limanların terminal büyüklüğü, kapasite performansını doğrudan etkilemektedir (Rodrique ve Notteboom, 2007). Yüklerin taşınması için nakliye hizmetleri, limanın trafik bağlantıları, terminal trafiğinin kalitesi, kara lojistik kapsamının genişliği ve hinterlant için geniş ağ düzeyi gibi olan faktörler limanlarda farklılık gösterebilmektedir (Bichou, 2009). Limanların kendilerine özgü yetkinliği, konumu, alanı, deniz ve kıyı sistemleri içerisindeki yeri, hinterlant için önemli özelliklerdir. Limanlar, hinterlandını ve ön sahasını sistemleştirme çalışmalarında bulunmaktadır (Rodrique ve Notteboom, 2007). Hinterlant, limanların hizmet verebilecekleri arka bölgelerindeki yüklerin, ithalat ve ihracatını teşvik eden alanlarıdır (Jafari ve Khosheghbal, 2013).

Limanların hinterlandı içerisinde kendisini oluşturan müşteri kitlesi bulunmaktadır. Yüklerin hareketliliği bu ana iç bölgeler olan müşteri portföyünden gelmektedir. Hinterlant bölgelerine doğru erişim sayesinde limanın pazar kapasitesi görülmektedir. Limanların farklılık gösterebileceği durumlar ise, ağ kanalları, maliyet, kaliteli hizmet sunumu ve güvenli nakliye işlemleridir (Zohil ve Prijon, 1999).

2.2.1. Liman Hinterlandının Bileşenleri

Hinterlant kavramı, işletmenin bulunduğu bölgedeki faaliyet kapsamını ifade etmektedir. Hinterlandın geniş olması işletmeler için olumlu bir göstergedir. İş dinamiklerinin ve müşteri portföyünün genişliği hinterlant bölgesini temsil etmektedir. Aşağıda, hinterlandın etkileşim içerisinde bulunduğu kavramlar açıklanacaktır.

2.2.1.1. Hinterlant ve Liman Tarafı

Yük hareketlerinin artması ile iç bölgelere ulaşım sistemleri önemli bir duruma gelmektedir. Bu aşamada, limanlara olan taleplerin karşılanmaması durumunda limanların performansı olumsuz etkilenecek, hinterlant alanında müşteri kaybı yaşayabilmektedir. Limanlar yeterince hizmet çeşitliliği sağlayamaz ise standart yapıda kalarak işlevselliklerinde sorunlar yaşayabilmektedir. Limanların, lojistik kuruluşlarını geliştirilmesi, maliyet artışlarından dolayı kısa zamanda zorluklar

gösterse de uzun vadede olumlu katkılarına görebilmektedir. Geleneksel anlayışta, liman yeri seçiminde önemli kriterlerden olan yerel coğrafya ve altyapı faktörleri önemli fizibilite çalışmalarındandır. Günümüzde ise bölgeye hâkim olabilmek için nakliye, terminal sahası ve sistemsel çalışmalar ön plana çıkmaktadır (Taneja vd. 2010; Acciaro ve Mckinnon, 2013; Fraser ve Notteboom, 2012).

2.2.1.2. Hinterlant Nakliye Bağlantısı

Nakliye işlemi, bulunulan bölgede pazara ulaşmada önemli bir hizmet olmakla beraber, pazar ile liman arasındaki etkileşimin arasında rol almaktadır. Limanların trafik ağı, müşteri kazanma veya kaybetmede önemli bir etkidir. Limanların rekabeti, hinterlant ağlarının etkinliği ile ölçülmektedir. Limanın hizmetlerinden doğan tarifeler hinterlant taşıma maliyetleri ile deniz yolu taşımacılığı maliyetlerinden daha yüksek olabilmektedir (De Langen, 2008). Yüklerin taşınmasında nakliye bağlantıları müşterilerin sadece rutin taşıma işlemleri olmayıp, performans, maliyet ve kapıdan kapıya taşıma imkânı ile lojistik desteğini bütün ele alan bir işlem olarak görülmektedir. Genişletilmiş hinterlant ağının önemi artık nakliye işlemlerinin etkinliği ile ön plana çıkmaktadır (Notteboom; 2008; Wiegman vd. 2008).

Deniz taşımacılığının liman tercihinde bağlantıların etkin kullanılabilirliği, limanın yük hareketliliğini olumlu yönde etkilemektedir (Leachman, 2008). Bölgesel ulaştırma maliyetleri ve liman seçiminde bağlantılı olan sefer noktalarının verimliliği kalite beklentilerini artırarak, tercih edilen liman portföyünü ortaya çıkarmaktadır. Sürdürülebilir ekonomik büyüme için nakliye bağlantılarının önemi liman hinterlandı için stratejik bir süreçtir. Yetersiz iç hatlar ticaret hacmini azaltırken, küresel alandaki maliyetleri artırmaktadır. Hub liman (Ana aktarma) olma çalışmalarının artırılması ile daha fazla yükün taşınmasına olanak sağlamaktadır. Liman yönetiminin çalışmaları ve stratejik yönetimi hinterlant ağının lojistik zinciri entegrasyonunda önemli etkileri bulunmaktadır (UNECE, 2010).

2.2.1.3. Liman Hinterlandın da Politik Yaklaşımlar

Politik yaklaşımlar, liman yönetiminin stratejik hat bağlantılarını oluşturduğu çalışmalar olarak nitelendirilmektedir. Limanın elleçleme ve verimliliğinin potansiyel büyümesini sağlamak için, liman yönetiminin kısa ve uzun vadeli planları ile yatırım

ve diğerk stratejik çalışmalar yapılmaktadır (Everett, 2005). Deniz taşımacılığının öneminin artması ile liman politikaları, limanların bölgesel etkinliğinde aktif rol oynamaktadır. Altyapı çalışmalarının artırılması, liman hizmet alanlarının iç bölgelerde genişletilmesi, rekabet hedeflerinin yükseltilmesi, güvenlik ve çevresel çalışmaların hızlandırılması politik çalışmaların etkileri olmaktadır. Daha kolay erişilebilir teknolojik yapılanmalar ile liman ve hinterland arasındaki entegrasyon artırılarak, tıkanık ağı kanallarının çözülmesi ve ulaşım maliyetlerinin azaltılmasında iyileştirici çalışmalar ortaya konmaktadır (Pallis vd. 2011).

2.2.1.4. Liman Hinterlandı ve Tedarik Zinciri Yönetimi

Limanlar, müşteriler ve tedarikçiler arasında yük hareketliliğini organize ederek, yüklerin ulaştırılmasında rol almaktadır. Tedarik zinciri planlamasında alternatif kanalların iletişimini kontrol ederek, taraflar arasında karlı ticareti sağlamaktır (Christopher, 2011). Tedarik zinciri sayesinde üretici, müşteri, distribütör ve tedarikçi arasındaki bağlantıları sayesinde, uluslararası alanda sınırları olmadan faaliyet göstermektedir. Bu entegrasyon içerisinde, her birinin kendine özgü görevleri bulunmaktadır. Dağıtım merkezlerinde rol alan aktörler ağır sanayi, üretim fabrikaları ve liman işletmelerinin olduğu alanlarda hizmet vermektedirler. Tedarik zincirinin bu entegrasyonda kolaylaştırıcı birçok aktörü bulunmaktadır. Artık limanlar uluslararası alandaki tedarik zincirinde önemli bir rol üstlenmektedir (Panayides ve Song, 2009).

İşletmelerin üretimde kullandıkları makine grupları, üretim işlemlerinde hayati öneme sahip olabilmektedir. Bu ekipmanların ülke içi veya ülke dışarısından tedarikinin güvenli ve istenilen sürede getirilmesi, işletmenin maliyet kayıpları yaşamasını engellemektedir. Bu makinelerin, özel sabitleme işlemi ve hareket ettirilen ekipmanlarla ulaştırılması gerekmektedir. Deniz yolu taşımacılığı sayesinde bu imkânlar sağlanarak işletmeler istedikleri hizmeti alabilmektedir.

Bu akış içerisinde limanlar, lojistik ve nakliye operasyonlarında değer katan bir unsurdur. Liman hinterlandının tedarik zinciri ile olan entegrasyonu sonucu intermodal yük taşımacılığı anlayışı doğmaktadır. Limanlar doğru stratejik kararlar verebilir ise tedarik zincirinin bileşenlerinden faydalanıp, tercih edilebilirliğini artırabilmektedir (Heaver, 1993; OECD, 2008). Geniş bir kara yolu ve demiryolu ağı

ile hinterlant ayağı oluşturulmaktadır (Iannone, 2012). De Langen (2008) çalışmasında, limanların hinterlantlara etkin ulaşabilmesi için, şu faktörleri uygulaması gerekmektedir: Ulaştırma sisteminin kalitesi ve altyapısı, hinterlandın beklentilerini karşılamalıdır. Bu altyapı, profesyonel bir şekilde kullanılmalıdır. Bütünsel olan zincirin koordinasyonu sağlam olmalıdır. Sürdürülebilir ulaşım sisteminin hayata geçirilmesi gerekmektedir ve müşterilerin beklentilerine cevap verebilecek katma değeri yüksek hizmet anlayışı oluşturulmalıdır. Liman işletmeleri bilgi paylaşımında bulunarak, stratejik planlara önem vermektedir. Liman işletmeleri, yük transferi aşamalarını her geçen gün yenileyerek, değişim sürecinde bulunabilmektedir. Bu sayede, müşterilerin beklentileri ve ötesini görerek, tedarik zincirine değer katabilmektedir (Talley, 2009; Bichou ve Gray, 2004).

Limarlardaki elleçleme verimliliği sayesinde, yüklerin aktarma akışındaki performansı ile piyasadaki rekabet gücü artmaktadır (Bae vd. 2013). Daha büyük liman işletmeleri, rekabet avantajını bu sayede kazanmaktadır. Limanların operasyon performansı sayesinde, planlamalar ve tutumlarda değişiklikler meydana gelmektedir (Sohn ve Jung, 2009). Limanlar, intermodal aktarım alanları olarak gösterilip, bu işlemlere göre donatılmaktadır (Crainic ve Kim, 2007). Liman ve hinterlant arasındaki sağlıklı entegrasyon ile intermodal koridorlar ve kapıdan kapıya yük taşımacılığı hizmeti sağlanarak, limanın görünümünü ve imajını geliştirmektedir (Val ve Roldan, 2013). Tedarik zinciri teknolojisinin oluşturulması, katma değeri yüksek olan hizmet faktörlerinin oluşturulması, etkin müşteri ilişkileri sisteminin kurulması ve çoklu taşıma türlerinin basitleştirilmesi gibi unsurların aktif hale getirilmesi, tedarik zincirinde liman faktörünün karşılaşılabileceği maddelerdendir (Notteboom, 2008).

İşletmelerin performans ve imajında önemli bir etkiye sahip olan tedarik yönetiminin, doğru planlanması gerekmektedir. Lojistik kanallarının bu aşamada sundukları imkânlar, sanayi ve diğer işletmelerin başarısını etkileyecek seviyede olabilmektedir. Deniz yolu taşımacılığının, yüzeysel kalmaması ve bölgelere ulaşmadaki yöntemleri sayesinde işletmeler, tedarik zinciri yönetiminde daha kaliteli hizmetler alabilmektedir.

2.3. Deniz yolu, Liman ve Sanayi İşletmelerinin Etkileşimi

Küresel alanda hareket eden yüklerin büyük bir oranını taşıyan deniz işletmeleri önemli ve güvenli bir yük ulaşımı hizmeti vermektedir. Farklı kıtalarda ithalat ve ihracat yapan işletmeler, yüklerin taşınması ve aktarımında deniz yolu ve liman işletmeleri ile etkileşim halinde bulunmaktadır. Bireysel ve kurumsal tüketicilere istedikleri hizmetin sağlanması, bu üçayaklı etkileşim olan deniz yolu, liman ve sanayi işletmelerinin birbirleriyle sürekli iletişim halinde olmalarını gerektirmektedir. Bu aşamalarda, aracı kuruluşlar rol alarak süreçlerin hızlanması ve işlemlerde aracılık ederek hizmet vermektedir. Bazı işletmeler ise, kendi işlemlerini takip ederek doğrudan iletişim sağlamaktadır.

Sanayi işletmeleri, buldukları bölgede üretim ihtiyaçlarına cevap verebilecek hizmeti sağlamaktadır. Bölgesel ve ülke çapında mamul gereksinimlerinin hızlı ve gerektiği kadar sağlanması için potansiyel oluşturmaktadır. Ancak, ihtiyaç doğacak bazı malzemelerin bölge dışarısından temin edilmesi gerekmektedir. Bu malzemelerin en uygun maliyet ve güven içerisinde ulaştırılmasında deniz yolu taşımacılığı önemli bir rol üstlenip, liman işletmelerinin operasyon aktarımı ile sağlanmaktadır. Bu üçlü grup birbirlerinden bağımsız olarak hareket etmeyip, ticari hayatta beklentileri optimum düzeyde sağlamak için etkileşim halinde bulunmaktadır.

Deniz yolu işletmeleri, acente hizmetleri ile sanayi sektörüne ulaşarak lokal yüklerin taşınması için arayışta bulunmaktadır. Acentelerin satış ve pazarlama ekipleri müşteri portföyünü artırmak için, sürekli işletme ziyaretleri yaparak yeni işletmeler ile anlaşmalar yapmak istemektedirler. Bu süreçte, işletmelere güven vermek için profesyonel bir ekibin, hizmet aşamalarını iyi sunması gerekmektedir.

Sanayi işletmeleri, en uygun maliyetli yük taşımacılığı madunu seçmek istemektedir. Bu yönden deniz yolu taşımacılığı fırsat oluşturmaktadır. Liman işletmeleri günümüzde sadece yük aktarım hizmeti vermeyip, bunun ötesine geçerek kapıdan kapıya teslimat hizmetini sunmaktadır. Bu çalışmaların amacı, rekabet ortamında farkındalığı yakalamak için müşterilerin beklentileri ve ötesinde hizmet verebilmek bulunmaktadır.

Liman işletmelerinin olduğu bölgelerdeki sanayi işletmeleri, ithalat ve ihracattaki yüklere daha kolay ulaşabilmektedir. Limanların filo yatırımları, terminal alanındaki yükün başka bir aktarma aracı firma olmadan doğrudan müşterinin tesisine ulaştırılabilmektedir. Daha kırsal alanda yer alan sanayi işletmeleri için bu imkân kolaylık sağlamaktadır.

Bu üç ayaklı entegre çalışma ile bölgenin sahip olduğu doğal üretimlerin kolaylıkla pazarlanması ve gelir artışına imkân sağlamaktadır. Ayrıca, ihtiyaç duyulan mamul ve malzemelerin alternatiflerinin temin edilmesinde olanak sağlanmaktadır. Sanayi işletmelerinin tedarik etmek istedikleri ham mamul veya yarı mamullerin zamanında elde edilmesi, işletmenin maliyet politikasında sapmaların yaşanmaması için deniz yolu ve liman işletmelerinin rolü bulunmaktadır. Yük taşımacılığında bu kolaylığı sağlayacak olan bu işletmeler, buldukları bölgeler için sanayi işletmeleri ile sürekli etkileşim halinde bulunmaktadır.

2.4. Limanların Ekonomik Katkıları

Ulaştırma türlerinin yaygınlaşması, bölgesel gelişme ve sosyal refah seviyesinin artmasına katkıda bulunmaktadır (Cohen ve Monaco, 2008). Ulaştırma sisteminde önemli bir rol üstlenen liman işletmeleri, bölgesel ekonominin ivmesinin artmasında görev üstlenmektedir. Liman işletmelerinin bulunduğu bölgelerde, üretimin ve hizmet hareketliliğinin artması, bölge halkının işgücü gelirlerinin yükselmesi, ekonomik kazanca sahip olan halk sayısının artması ve vergiler yoluyla bölgesel olarak sosyoekonomik katkılar sağlanmaktadır (Deng vd. 2013). Liman işletmelerinin bulunduğu bölgenin hinterlandı üzerine olumlu yönde katma değer etkileri bulunmaktadır. Liman işletmeleri, faaliyet gösterdikleri bölgelere birçok alanda olumlu etkiler bırakmaktadır. Üretim, hammadde ve diğer yüklerin aktarımında düşük maliyetler ile hizmet vermeleri (Cohen ve Monaco, 2008), nakliye türlerinin artırılması ile maliyetlerin düşürülmesi, limanın vermiş olduğu bu işlemlerin daha cazip hale getirilmesi ve istihdamı teşvik ederek katkıda bulunması, limanların etkilerinden bazılarını oluşturmaktadır. Limanlar, sanayi işletmelerinin ithalat ve ihracat işlemlerinin dış pazarlara etkin ulaştırılmasına katkı sağlamaktadır. Ayrıca, taşıma türleri arasındaki oyun kurucu etkisi, alternatif taşıma ağlarının genişletilmesi gibi etkileri de bulunmaktadır. Limanın olduğu bölgede, çevresinde

üretim ve perakendeci merkezlerinin yapılanmaları sağlanmaktadır (Talley, 2009; Yochum ve Agarwal, 1987). Liman yatırımlarına yeterince sahip olamayan ulusların, diğer ülkelerden yüklerin aktarımının sağlanmasının getireceği ulaştırma maliyetlerinin dezavantajları bulunmaktadır. Liman işletmelerinin dış ticari hacmine sağladığı katkılar ile GSYH'ye katkıları bulunmaktadır. Liman işletmelerinin yoğunlaşmaya başladığı bir şehirde, liman ve şehrin birbirine bağımlı olduğunu görülmektedir. Liman ve bölgenin etkileşimi, birbirini tamamlayıcı faktörleri ile eş zamanlı gelişimleri görülmektedir (Ducruet vd. 2013). Limanlar, buldukları bölgenin gelişimini tetiklerken, aynı zamanda bölgenin büyümesi ile limanın gelişimini ve evrimini yönlendirmektedir. Liman işletmeleri, bölgeye sadece daha kolay ve ucuz yük taşımacılığı imkânı sağlamayıp, nakliye maliyetlerinin uygun olması sebebiyle, ülkenin tedarik zincirini ve küresel alanda ülkenin ticaretinin gelişimini teşvik etmektedir. Depo/antrepo ve distribütörün limanlardan yararlanmak için buldukları bölgede faaliyet göstererek, katma değere olumlu etkileri bulunmaktadır. Limanların olduğu bölgelerde yabancı yatırımcıyı yönlendirmek amacıyla, serbest ticaret bölgeleri kurulmaktadır. Liman işletmelerinin hem kendi potansiyeli hem de dolaylı yollarla istihdama katkıları bulunmaktadır. Limanların bütünleşerek çalıştığı alanlar olan, gemi bakım onarımı, demirleme ve tarama hizmetleri, bunkering ve gemi brokerliği, yasal hizmet, kılavuzluk ve römorkör hizmetleri, liman güvenlik servisi, sigorta hizmetleri, gemi finansmanı, nakliye bağlantıları ve üçüncü taraf lojistik sağlayıcıları gibi ekonomik katkıda bulunduğu birçok çalışma alanı bulunmaktadır. Bu sayede, liman yönetimi bölgesel kalkınmada değer zincirine katkı sağlayarak, yerel mal ve hizmetler için birçok fayda oluşturmaktadır (Bryan vd. 2006). Limanların daha fazla katma değer sağlaması için ve bölgesel hinterlanda daha fazla ulaşabilmesi için otoyol ve köprü gibi altyapı ve üstyapı yatırımlarının geliştirilmesine ihtiyaç duyulmaktadır. Bu erişilebilirliğin artırılması ile bölgesel ekonominin kalkınmasına olanak verilmektedir.

Ekonomik gelişmişliğin daha fazla olduğu şehirler, liman yatırımlarının varlığını sürdürerek, liman kentleri olarak bilinmektedir. Bu bölgelerde, lojistik şirketlerinin sayısı artış göstermektedir. Limanlara yakın olan bölgelerdeki ürünlerin katma değeri artarak, liman merkezli lojistik ve ürün ağının tamamlayıcılığı

sağlamaktadırlar (Seo, vd. 2015). Lojistik zincirinde küresel alanda etkin rol oynamak isteyen ülkeler, liman yatırımlarına yönelmektedir (Grobar, 2008; Hall, 2004).

Limanların, ekonomik yapılarının ve buldukları bölgelere katma değer sağlamaları için, diğer ulaştırma türleri ve bölgesel altyapıların gelişmişlik seviyeleri ile ilişkileri güçlendirilmektedir. Küresel alanda ticari faaliyetlerin akışı ve tedarik zincirinin gelişmesi, bu alandaki hayatı yakalayabilmek için limanların rolü daha önemli hale gelmektedir. Limanların görevi, deniz yolu işletmeleri ile bütünleşmiş çalışıp, sadece yük aktarım merkezleri olmamaktadır. Limanlar bunun yanında, lojistik endüstri alanları gibi çalışmaktadır. Limanların ekonomik katma değer sistemleri, sadece bulunduğu bölgeye olmayıp, etkileşim halinde olduğu diğer bölgelerde yansımaktadır (Gripaios ve Gripaios, 1995). Limanlar, terminal sahalarının ve altyapılarının genişletilmesi çalışmaları yaparak, deniz yolu/sanayi işletmelerinin etkileşiminde hinterlandını güçlendirmektedir. Liman yönetimi bu büyüme stratejileri ile teşvikler elde ederek, idaresine ve bölgesine katma değerini artırmaktadır. Ayrıca, paydaşlarını olumlu yönde etkileyerek, yeni yatırım alanlarına yönelmektedir (Yochum ve Agarwal, 1987).

Limanlar, ekonomik faaliyetler kümesini içeren birçok konuda katkıda bulunmaktadır. Gemilere ve yüklere istenilen hizmetin verilmesi liman işletmelerinin temel görevleridir (Bichou, 2009). Limanlar, daha geniş lojistik kanallara hizmet vermesi, katma değeri yüksek hizmetler sunması ve ekonomik gelişmeye öncülük eden girişimleriyle önemli bir görev üstlenmektedir. Limanlar, ticaret ve nakliye ağında kolaylaştırıcı etkileri, buldukları bölgede ekonomik katalizör, küresel tedarik zincirinde önemli bir bağlantı noktası ve buldukları bölgenin konumuna değer katan dinamik bir hizmet işletmeleridir (Pettit ve Beresford, 2009).

Limanlar çeşitli ticari hareketliliğin odak noktası haline geldiklerinden, günümüzde daha belirgin özelliklere sahip olmaktadır. Limanlar, yeni iş alanlarının gelişimine katkı sağlayarak, ekonomik kalkınmaya etkileri bulunmamaktadır. Ayrıca, bölgesel ekonomik girişim politikalarında roller üstlenmektedirler. Endüstri sektörünün gelişmesi, liman yatırımlarının artması ile sağlanabilmektedir. Limanlar, kara ve deniz arasındaki kanal oluşumundan dolayı bölgesel sosyoekonomik gelişmelere katkıları bulunmaktadır (Ducruet vd. 2013).

Limanlar ticarete, ithalat ve ihracat yüklerinin giriş kapısı olarak bilinmektedir. Tedarik ağlarının birleşiminde ve bilgi akışında önemli bir yeri bulunmaktadır. Bu bilgi akışı ile limanlar, bölgede birleştirici bir rol oynamaktadır. Limanlar, ayrıca yüklerin bir bağlantı noktasından diğerine aktarımının sağlandığı hub görevi alabilmektedir (Verhoeven, 2010). Limanlar bir bölgede yatırımları teşvik edebilir ve dinamizmi sağlayabilmektedir. Teknolojik gelişimin sağlanması ve bilgilerin aktarımı için kanal olabilmektedir. Bölgede pazarlama çalışmalarının artırılması ile ticari turizmi geliştirip, bölgede üretilen yük ve mallar için talep oluşturabilmektedir (Bryan vd., 2006). Liman işletmelerinin buldukları bölgedeki paydaşları ile etkin çalışmaları sonucu, yeni kalkınma stratejileri doğmaktadır.

2.5. Deniz Yolu Yük Taşımacılığında Konteyner

Küresel alandaki yüklerin deniz yolu aracılığıyla taşınmasında yük çeşitliliğine göre farklı imkânlar bulunmaktadır. Taşmalı ve dökme yük, genel kargo, proje yükü, belirli bir sıcaklık derecesinde durması gereken yükler ve diğer farklı yüklerin konteyner aracılığıyla taşınması gibi imkânlar bulunmaktadır. Her yükün kendisini taşıyabilecek imkânı ve tahmil/tahliyesine imkân verecek liman işletmeleri bulunmaktadır. Gemilerin korunaklı ambarları ile çeşitli yüklerin taşınma imkânı sağlanmaktadır. Ayrıca, Ro-Ro gemileri ile farklı taşıtların bölgeler arası ulaştırılması sağlanmaktadır. Sıvı likit yüklerin taşınmasında tank konteyner, belirli ısı ve derecede taşınması gereken yükler için soğutmalı (Reefer) konteyner, üstten yükleme yapılması gereken durumlarda kullanılan open top konteyner ve küresel alanda en çok kullanılan standart (Dry) konteyner olarak sıralamaktadır.

Konteynerler gemilerin ambarları ve ambar üstüne olmak üzere istiflenmektedir. Bu aşama sonrası, seyir esnasında konteynerlerin devrilmemesi için yük sabitleme hizmeti (lashing) yapılmaktadır. Konteynerlerin gemilere yüklenmesi öncesi ve sonrası liman operasyon işlemleri bulunmaktadır. Konteynerin yükleme esnasında, planlama Departmanının operatör ve operasyon çalışanlarına sistem üzerinden gönderdikleri emir planları ile hangi yükün liman sahasının hangi alanından alınıp, geminin hangi bölgesine istifleneceği ile ilgili planlama yapılmaktadır. Limanda tahmil işlemi şu şekilde yapılmaktadır: Konteyner, liman saha istif alanından RTG ile TT ekipmanının dorse üzerine konarak, STS ekipmanının altına geçmektedir.

Operatör konteyneri TT ekipmanından alarak gemide istifini gerçekleştirmektedir. Bu operasyon süreçler gerçekleştirilirken vinç altında kabin içerisinde bulunan puantörün gözlem ve takibi ile konteynerin doğru şekilde yönlendirildiği kontrol edilmektedir. Gemi içerisinde güvenli alanlarda duran serdümen ise vinç operatörünün konteyneri tahmil veya tahliye ederken gözcülüğünü yaparak, telsiz ile bilgi akışında bulunmaktadır.

Konteyner ile yük taşımacılığı daha güvenli olmasından dolayı, her geçen gün küresel alanda yaygınlaşmaktadır. Konteyner gemilerinin TEU alanlarının genişlemesi ve hat sahiplerinin bu tür gemilere yatırımlarını artırması, bu hizmet anlayışının gelecek için daha önemli olacağını göstermektedir.

Yüklerin çeşitliliği ve ağırlığına göre konteyner türleri üretilmektedir. Günümüzde yük mühendisliği çalışmalarının önemi, deniz yolu yük taşımacılığının kapsadığı farklı görev ve sorumluluklar ile gelişim göstermektedir. Dünyada konteyner sayısı artarak, yüklerin bu yapılar ile aktarımını daha cazip hale getirmektedir.

Liman işletmeleri, konteynerlerin aktarımında teknolojik yapılara yatırım yaparak, misyonlarını gerçekleştirmektedir. Konteynerlerin gemiden karaya ve karadan gemiye aktarımında liman iş makinesi ekipmanlarının günün şartlarına uygun olması önemli bir faktördür. Bu sektörde zaman ile yarışın ön planda olması, limanların bu hızlı hayata uyum sağlayabilmesi için konteyner hizmetinde sürekli gelişim aşamasında olmaları gerekmektedir.

Konteyner ile yük taşımacılığının tercih edilmesinde, maliyet ve yük kapasitesinin avantajları öne çıkmaktadır. Dünyanın büyük bir kısmının denizler ile çevrili olması, deniz yolu yük taşımacılığına avantaj sağlayarak, özellikle denize kıyısı olan şehirlerin bu yönden fırsatlar elde etmelerinde önemli bir faktördür.

3. TEKİRDAĞ İLİNDEKİ DENİZYOLU YÜK TAŞIMACILIĞININ BÖLGEYE SOSYO-EKONOMİK ETKİLERİNİN ARAŞTIRILMASI VE SAHA UYGULAMASI

Deniz yolu taşımacılığı ve liman işletmelerinin yatırımlarının olduğu şehirlerde, ekonomik hareketlilik gelişmeye başlamaktadır. Küresel ticaretin mal ve hizmetlerini taşıyan gemi acenteleri, sefer yaptıkları şehirlerin sosyal ve ekonomik göstergelerinin artmasında önemli bir etkiye sahip olmaktadır. Denizcilik işletmelerinin yaptıkları büyük ölçekli yatırımlar, teknolojik ve bilgi birikimleri açısından, dünyada gelişmiş olan diğer ülkelerdeki seviyeler ile eşdeğer olması gerekmektedir.

Denizcilik sektörünün yatırımlarını gerçekleştirdiği şehirlerde, bölge halkı ve sanayi işletmelerinin avantajları bulunmaktadır. Bu avantajlar; gelir düzeyinin artması, güvenlik koşullarının gelişmesi, kültürel faaliyetlerin artması, sosyal hayatın çeşitliliği ve diğer koşullar, bireyler için imkân sağlamaktadır. Sanayi işletmeleri de kendi beklentilerine uygun fırsatlar elde edebilmektedir. Bunlar ise, tedarik zinciri işlemlerinin artması ve çeşitlenmesi, yeni üretim ve hizmet alanlarının gelişmesi ile alışverişlerin artması, altyapı ve üstyapı çalışmalarının önem kazanması, daha uygun fiyatlar ile taşımacılık hizmetinin alınması, insan kaynağının daha fazla bölgede bulunması, diğer ulaştırma türlerinin yaygınlaşması ile sanayi işletmelerinin kapıdan kapıya taşımacılık hizmetine sahip olmalarıdır. Ayrıca, sanayi işletmelerinin, denizcilik işletmelerinin yatırımlarını gerçekleştirdiği bölgelerde farklı hizmetler olarak, kendi iç büyümelerinde kazançlar sağlamaktadır.

Tekirdağ, İstanbul ve Avrupa arasında geçiş yolu olan ve çevresinde yoğun sanayi alanlarına sahip hızlı bir şekilde gelişen bir İl'dir. Sakarya, Kocaeli ve İstanbul illerinin tamamlayıcı ve geçiş güzergâhı niteliğine sahip olan bu şehir, sınır dışına açılan önemli bir jeostratejik konuma sahiptir. Verimli tarım arazileri, endüstri ve turizm alanlarıyla ülke ekonomisine yüksek katma değer sağlamaktadır. Avrupa gibi büyük bir pazar kapasitesi ile ticaretin geliştirilmesi ile yabancı yatırımcının dikkatini çekmektedir. Tekirdağ'ın sınır İleri'nden olması, İstanbul gibi metropol bir şehre komşu olması, çevresinde büyük organize sanayi tesislerine sahip olması ve denize

kıyısının olması ile yerli ve yabancı hat sahipleri ve liman yatırımcılarının dikkatini bu bölgeye çekmektedir. Tekirdağ, bütünleşmiş ulaşım ağları olan; deniz yolu, hava yolu, kara yolu ve demiryolu lojistik ulaşım hatları için uygun bir konumda yer almaktadır.

3.1. Tekirdağ İlinin Sosyoekonomik Göstergeleri

Tekirdağ'ın 1.113.400 nüfusu bulunmaktadır. Tekirdağ, Marmara Bölgesinde yer almaktadır. Marmara denizi, İstanbul, Edirne, Kırklareli ve Çanakkale çevresinde bulunmaktadır. 2012 yılında çıkan kanun ile nüfusu 750.000'i geçtiği için 2014 yılında büyükşehir statüsüne ulaşmıştır.

Tablo 3.1: Tekirdağ'ın Yıllar İtibariyle Nüfus Dağılımı

Yıllar	Toplam Nüfus
2007	728.396
2008	770.772
2009	783.310
2010	798.109
2011	829.873
2012	852.321
2013	874.475
2014	906.732
2015	937.910
2016	972.875
2017	1.005.463
2018	1.029.927
2019	1.055.412
2020	1.081.065
2021	1.113.400

Kaynak: TÜİK, 2022.

Tekirdağ düz ve geniş tarım arazileri ile birinci sınıf verimli topraklara sahiptir. Tarım arazilerinin büyük bir kısmını ayçiçeği ve buğday oluşturmaktadır. İlde hayvancılık ekonomik değer açısından önemli gelir kaynaklarından. Ayrıca, İlde yağ, soğan, kiraz ve un önemli gıda çeşitleridir. Tekirdağ'ın ilçeleri olan, Malkara ve Hayrabolu'da hayvancılık yoğun bir şekilde yapılmaktadır. Diğer ilçelerden oluşan Çorlu, Çerkezköy, Ergene ve Kapaklı, sanayi ve endüstri alanlarını oluşturmaktadır.

Tekirdağ'ın 2021 döneminde yaptığı ihracat rakamı 2.714.788 Milyar Dolar olarak gerçekleşmiştir. Ayrıca Tekirdağ'ın ithalat rakamı ise, 2.478.114 Milyar Dolar olarak görülmektedir (TÜİK, 2022). Tekirdağ'ın İhraç ettiği ürünler: Çelik, çimento, cam seramik ve toprak ürünleri, demir ve demir dışı metallere, deri ve deri mamulleri, diğer sanayi ürünleri, elektrik ve elektronik, gemi, yat ve hizmetleri, halı, hazır giyim, konfeksiyon, hububat, bakliyat, yağlı tohumlar, iklimlendirme sanayi, kimyevi maddeler, kuru meyve ve mamulleri, makine ve aksesuarları ve diğer ürünleri ihraç etmiştir. Tekirdağ'ın 2021 döneminde en çok ihracat yaptığı ülkeler sırasıyla; Almanya, ABD, İtalya, Bulgaristan, Birleşik Krallık, İspanya, Fransa ve Polonya olarak görülmektedir (Trakya Kalkınma Ajansı, 2022).

Tekirdağ'ın kara yolu ulaşımının güçlü oluşumu ile diğer bölgelere erişilebilirlik imkânı bulunmaktadır. Üretim sanayisinin gelişmiş olması ve tüketim pazarlarına yakın bulunmaktadır. Türkiye'nin Avrupa'ya açılan kapı sınırı imkânı bulunmaktadır. Çoklu lojistik türleri bünyesinde bulundurarak üs merkezi olma özelliğine sahiptir. Türkiye'nin tekstil, margarin, rafine ayçiçeği yağı, kâğıt ve ambalajın ve işlenmiş deri ihtiyacının karşılanma oranında büyük katkısı bulunmaktadır. İlde, Tekirdağ, Çorlu, Çerkezköy, Malkara ve Hayrabolu olmak üzere beş adet Ticaret ve Sanayi Odası bulunmaktadır. Bölgede iki binden fazla sanayi işletmesi faaliyet göstermektedir.

Tekirdağ ilinde 2021 Ağustos döneminde SGK verilerine göre 4a sigortalı çalışan sayısını istihdam eden işyeri sayısı 26.756 olarak görülmektedir. Toplamda bu işyerlerinde 313.800 personel çalışmaktadır. Tekirdağ'da 1-9 arasında çalışan istihdam eden işyerlerinin oranı %85 seviyesindedir. Kadınların bu işyerlerindeki istihdam sayısı 99.203 kişi seviyesindedir. Ocak-Ekim aylarında en çok eleman aranan bazı iş pozisyonları ise, Beden İşçisi (Genel), Ambalajcı, Montaj İşçisi, Temizlik

Görevlisi, Makineci, Depo İşçisi, Satış Danışmanı, Elektrikçi, Forklift Operatörü ve Güvenlik görevlisi olarak görünmektedir (İŞKUR, 2021).

2022 yılı verilerine göre Tekirdağ ilinin mevcut sağlık tesislerinin verileri aşağıdaki tabloda gösterilmiştir.

Tablo 3.2: Tekirdağ İlinin Sağlık Tesisleri

Tekirdağ İli Sağlık Tesisleri	Adet
Devlet Hastanesi	10
Ağız ve Diş Sağlığı Merkezi	6
Üniversite Araştırma Hastanesi	1
Şehir Hastanesi	1
Özel Hastane	8
Tıp Merkezi	1
Poliklinik	1
Diyaliz Merkezi	4
Göz Hastalıkları Merkezi	2
Toplam Sağlık Tesisleri	34
Yatak Kapasitesi	3093

Kaynak: Tekirdağ İl Sağlık Müdürlüğü, 2022.

3.2. Tekirdağ İlinin Liman Kenti Olmasındaki Etkiler

Tekirdağ, jeostratejik konumu itibariyle ve ulaşım ağı sayesinde rekabet avantajı sağlamaktadır. Geniş kara yolu ağları, sınır kapısı bağlantısı ve demir yolunun deniz yolu ile entegrasyonuna sahip olması gibi, diğer ulaştırma imkânlarını barındırmasından dolayı farklı bir öneme sahip olmaktadır. Tekirdağ'ın üç farklı denize kıyı yakınlığının bulunması, ayırt edici özelliğini ortaya koymaktadır.

Tekirdağ, sayısı artan sanayi işletmeleri ve farklı hizmet alanlarındaki limanların bölgede faaliyet göstermeleri sayesinde, bölgenin ekonomik yapısında değişimler sağlanmaktadır. Tekirdağ'da faaliyet gösteren çeşitli sektörlerin, ihtiyaç duydukları hammaddeyi tedarik etmesi veya ürettiği mamullerin taşınmasında daha uygun maliyetlerle sağlayan gemi acentelerinin gelmesinde limanların etkileri bulunmaktadır. Bu yüzden, Tekirdağ'da sanayi ve liman işletmelerinin entegrasyonu artmaktadır. Tekirdağ'ın denize kıyısının olması ve boğazlara yakın olması sebebiyle,

bölgede liman işletmelerinin artmasında önemli etkileri bulunmaktadır. Tekirdağ'daki limanlar sadece ulusal alanda faaliyet göstermeyip, uluslararası alanda hat sahibi olan iş adamlarının yatırımlarını yaptıkları, önemli işlem kapasitesi olan liman yatırımları da bulunmaktadır. Tekirdağ, lojistik sektöründe bir üs olma yolunda hızlı adımlarla ilerlemektedir.

Şehirler ve limanlar her zaman etkileşim içerisinde olmuşlardır. Farklı bölgelerdeki sanayi çeşitliliği kentlerin gelişmesine imkân tanımaktadır. Kentin gelişme süreciyle beraber limanlarda kentle bütünleşmektedir. Kentle bütünleşme evresinde aksiyon almayan limanlar, kendilerine ve bölgeye katma değer sağlayamamaktadır. Bu doğrultuda, etkileşim halinde bulunan ve birbirlerinin tamamlayıcısı niteliğinde olan kent ve liman, ekonomik değer oluşturma yolunda planlı bir şekilde ilerlemeleri gerekmektedir. Küresel alanda büyük liman kentlerinde yaşanmakta olan gelişmişlik seviyesi ve ekonomik kalkınma süreçleri, limanla birlikte kentin bulunduğu bölgede işlevsellik göstermektedir.

Limanlar, ülkenin ekonomik ve sosyokültürel yapısına içsel ve dışsal hatlar ile gelişimindeki biçimine şekil verme etkisine sahip olmaktadır. Liman hizmeti, endüstri için çekici bir etkiye sahip olmaktadır. Farklı hizmet alanlarının oluşması ile bölgesel kalkınma hız kazanmaktadır. Limanların, ayrı alanlarda bulunan girdileri olan, insan gücünü ve bilgi birikimini bir araya getirerek, çıktılarını yerel veya küresel alanda etkise sahip olmaktadır. Limanlar, büyük çaptaki farklılıkların düzenli organizasyonunu sağlayıp, istenilen pazarlara ulaştırılmasında büyük öneme sahip olmaktadır. Bu organizasyon içerisinde; işgücü, üretici ve tüketici grupları, bilgi, hizmet kalitesi ve hızlilik gibi faktörleri bir çatı altında toplayıp, aktarma vazifesi görmektedir. Üretim mallarının ulaştırılmasında, üretim ve tüketim arasındaki zamanın azalması, ticareti artırmaktadır. Bu da liman işletmeleri ve üretici arasında daha sıkı bir hizmet alışverişine sebep olmaktadır. Limanların bu hizmetlerindeki kalite anlayışı ile sektörde düzenli bir akış oluşmaktadır. Bölgenin, uluslararası taşımacılık hizmetindeki gelirinin artması, makroekonomik etkiye katkıda bulunmaktadır. Türkiye Avrupa, Karadeniz ve Orta Asya konumlarının ortasında bulunduğundan, Tekirdağ'ın bu bölgelerin geçiş güzergâhı ve yüklerinin dağıtım aşamasında önemli bir etkisi bulunmaktadır.

Liman işletmelerinin etkili çalışması ile dış ticaret işlemlerinde daha çok verimlilik sağlamaktadır. Bölgesel kaynakların potansiyeli ortaya çıkarak, ekonomik kalkınma hedefleri doğrultusunda aşamalar alınmaktadır. Tekirdağ'ın bölgeler arasındaki en yüksek yük transferi kapasitesine sahip potansiyeli bulunmaktadır. Bu potansiyeli ile hem ulusal hem de uluslararası alanda faaliyet gösteren işletmeler ile rekabet edebilmektedir.

Küresel alanda işlevi artan liman işletmelerinin ülkemizde, son dönemlerde daha fazla önem kazanmaktadır. Liman hizmetlerinin müşteri istek ve beklentilerine daha hızlı cevap vermesi, maliyetlerin daha uygun olması ve operasyon işlevlerindeki etkinliği, limanların önemini artırmaktadır. Liman işletmeleri, lojistik hizmetleri için öncülük ederek, kaliteli taşıma hizmeti ve bütünleşmiş taşımacılık anlayışının doğmasında büyük öneme sahip olmaktadır. Liman işletmeleri, bölgenin ekonomik ve lojistik alanında gelişimine katma değer sağlamaktadır. Operasyon işlemlerindeki hızlılık, kalite, güvenlik ve elektronik gümrük hizmetleri ile sektöre olumlu referans olunmaktadır.

Tekirdağ, konumunun getirdiği avantajları ve liman işletmeleri ile bölgesel ve ulusal alanda ekonomik değer oluşturmaktadır. Liman işletmelerinin bu bölgede artmasıyla, sürdürülebilir kalkınmaya destek olunmaktadır. Bu bölgede, limanların artmasıyla lojistik alt yapısının gelişmesi ve istihdam olanaklarının çoğalmasına imkân sağlanmaktadır.

Tekirdağ, stratejik konumu sayesinde büyüme potansiyeli sergilemektedir. İldeki limanlar, faaliyetleri ile Tekirdağ ekonomisine doğrudan ve dolaylı aşamalarla fayda sağlamaktadır. Tekirdağ'ın coğrafi alanı, bağlantılı (kombine) taşıma işlemleri için elverişli imkânlar sağlamaktadır. Bundan dolayı, İldeki limanlar tüm taşıma hizmetlerine bağlantılı olarak hizmet verebilmektedir.

3.3. Tekirdağ İlindeki Limanlar ve Özellikleri

Tekirdağ'ın stratejik konumu ve bu avantajının getirdiği fırsatlar sayesinde, her geçen gün kalkınma yolunda gelişim göstermektedir. İlin Marmara Denizine olan kıyısı, Avrupa pazarına olan yakınlığı, sanayi bölgeleri, Avrupa Serbest Bölgesinin olması ve İstanbul pazarının yanında oluşu, altyapı ve üstyapı yatırımlarının

planlanmasını sağlamaktadır. Bu güçlü yönleri sayesinde, mevcut yük taşıma kapasitesinin gelişimine olanak sağlamaktadır. Marmaray, Çanakkale Otoyolu, Hızlı tren hattı ve bölgede kurulması planlanan yeni Organize Sanayi Bölgelerinin planlanması, Tekirdağ'ın lojistik kalkınma planına yön verebilecektir. Küresel alanda aktif ve her geçen gün önemi daha da artan deniz ve liman işletmeleri, yeni yatırım alanları için araştırmalar yapmaktadır. Tekirdağ'daki taşımacılık kapasitesi, bu bölgede lojistik sektörüne yatırım yapmak isteyen yatırımcılar için önemli avantajlar sağlamaktadır.

Sanayi yatırımlarının Tekirdağ'a yönelmesi, İstanbul yük trafiğinin Tekirdağ'da yer bulması ve taşıma türlerinin bu bölgede yaygınlaşması ile Tekirdağ önemli bir lojistik üs merkezi olma yolunda her geçen gün gelişim göstermektedir.

Dünyada örnekleri olan lojistik köy alanları, bölgelerin güvenli ve sistemli yük konaklaması ve dağıtım aşamalarında önemli tesislerdir. Lojistik köy içerisinde yükler depolanır, raflara dizilir, güvenlik ihtiyacı karşılanır, etiketlenir ve deniz yolu, demiryolu ve kara yolu ile giriş/çıkış operasyon süreçleri yönetilmektedir. Bu alanların faydalarının başında, trafik akışı şehir içerisinde azaltılarak lojistik köy çevresinde kendi içerisinde yönetilmektedir. Ayrıca, yüklerin operasyon süreçleri daha sistemli ve geniş bir alanda yapıldığından, işlemler hızlı bir şekilde yönetilmektedir. Şehir içerisinde trafik akışının oluşturduğu riskler daha az seviyeye çekilmektedir.

Tekirdağ'daki limanlar ile bölgede lojistik üs kurma potansiyeli daha cazip hale gelmektedir. Liman kenti olma yolunda ilerleyen Tekirdağ, bölgesinde küresel alanda rekabet edebilecek düzeyde farklı lojistik süreçlerini barındırmaya devam etmektedir. Bu gelişimin ana aktörlerinin başında ise küresel alanda oyuncu olan deniz yolu hat sahiplerinin Tekirdağ'a gemi servislerinin olması, farklı hizmet alanlarında faaliyet gösteren liman işletmelerinin bulunması ve çoklu ulaştırma türlerinin Tekirdağ'da gelişim göstermesi gibi ana faktörler bulunmaktadır.

Tekirdağ son yıllarda en çok göç alan illerin listesinde bulunmaktadır. Şehrin sosyal ve kültürel yaşantısı, ekonomik gelişim süreci ve iş sahası kapasitesinin artması göç almasında etkili olan faktörlerdendir. Liman yatırımları, geniş alanlar ve etkiledikleri diğer iş sahaları ile ekonomik yapının gelişmesine fayda sağlamaktadır.

Tekirdağ'da yapılan bu tür yatırımlar, şehre olumlu referans olarak katkı sağlamaktadır.

Çanakkale köprüsüne giden otoyolun güzergahı, yeni sanayi alanlarının kurulması, Marmaray hattı ile karayolu bağlantısının olması, büyük ticaret kapılarına olan yakınlığı, verimli tarım sahalarının bulunması, geniş kara yolu ağı, liman ile entegre raylı sistemlerin olması, Anadolu'nun yükünün taşınmasına imkan veren lojistik kanalların varlığı, devletin bölgeye yaptığı altyapı ve üstyapı yatırımları ve diğer faktörler, Tekirdağ'ın yük taşımacılığı alanında söz sahibi olmasında önemli bağlantı noktalarıdır.

Bu bölümde, Tekirdağ'da bulunan liman işletmelerinin faaliyet alanları ve bölgeye sağladıkları katkılarından bahsedilecektir. Her bir liman işletmesinin kendi içerisindeki hizmet kapsamı ele alınacak olup, genel bilgilere yer verilecektir.

3.3.1. Asyaport Limanı

Asyaport liman, Türkiye'nin en büyük transit konteyner limanı olarak faaliyet göstermektedir. Tekirdağ sanayisine ve pazar alanına farklı bir yaklaşım getirerek, hizmet alanında önemli katkılar sağlamaktadır. Asyaport liman, operasyona ait süreçlerde kullandığı yazılım, bilgi ve iletişim teknolojileri yapılanması, ekipman parkuru sayesinde, Avrupa'da birçok liman ile rekabet edebilecek seviyede bulunmaktadır. Dünyanın en büyük vinçleri sayesinde gemilerde 24 yan sıra konteyner elleçlemesine kadar hizmet verebilmektedir. Bu büyük ve gelişmiş vinçler ile büyük gemiler elleçleme imkânı bulabilmektedir. Asyaport limanın, bu yatırımı ile ticaret anlayışı bölgede artarak, Avrupa pazarına yük aktarımı genişlemektedir. Asyaport liman, kuruluşunun ilk yıllarında Türkiye İhracatçılar Meclisinde, 500 Büyük Hizmet İhracatçısı arasında yer alarak, ekonomik olarak önemli katkılar sağlamaktadır. Asyaport liman, 2.5 Milyon TEU konteyner elleçleme kapasitesi ile sektöre önemli katkıları bulunmaktadır. Asyaport liman, ara taşımacılık yaparak demiryolu bağlantısını entegre edebilmektedir. Bu sayede, Doğu ve Avrupa bölgeleri arasında yük taşımacılığı hizmeti sağlanmaktadır. Asyaport limana, gelen büyük gemiler ile ekonomik etkiler doğarak, ülke açısından da saygınlık kazanılması sağlanmaktadır. Asyaport limanın, genel organizasyon yapısında 800'den fazla çalışanı olup, bu sayı

1200'e ulaşması planlanmaktadır. Bu yönü ile bölgede istihdama önemli katkıları olmaktadır. Asyaport limanın bünyesindeki simülasyon yatırımı ile kendi operatörlerini yetiştirme imkânı bulmaktadır. Bu eğitim yatırımları ile sektöre uzman personel yetiştirmektedir.

Asyaport liman, Anadolu pazarının yüklerini kombine taşımacılık bağlantıları ile küresel alandaki 500 limana ihracatını sağlayabilmektedir. Bu operasyon süreçlerinin yapılışında, hızlı ve güvenli hizmeti sayesinde ülkesine ve bölgesine yeni bir kazanç getirmektedir. Anadolu üzerinden gelen yüklerin, Marmaray'dan geçerek kara yolu, demiryolu ve deniz yolu ile aktarım işlemleri sayesinde, diğer ulaştırma türlerini bölgeye kazandırmaktadır. Asyaport Limanın kombine taşımacılığının gelişiminde önemli etkileri bulunmaktadır. Bu sayede, Türkiye'nin dış ticaretinde önemli bir ekonomik katma değer oluşturmaktadır. Asyaport liman, sürdürülebilir ekonomik kalkınma, uyguladığı yeşil liman ve çevreci liman politikaları ile örnek olabilecek çalışmaları bölgeye kazandırmaktadır. Bölgede gerçekleşen kombine taşımacılığı, liman işletmesinin varlığı ile sanayi sektörüne rekabet edebilir navlun fiyatları sunmaktadır.

Asyaport limana dünyanın en büyük gemileri gelerek elleçleme operasyonları yapılmaktadır. Limana uğrayan büyük gemilerden olan MSC Oscar, ülkenin ve bölgenin prestijine referans olmaktadır. MSC Oscar, 2015 yılında dünyanın en büyük konteyner gemisi olup, 400 metre uzunluğu, 59 metre genişliği ve 4 futbol sahası büyüklüğünde bir konteyner gemisi olarak taşımacılık yapmaktadır. Asyaport limanın, yük aktarımı aşamasında önemini ortaya koyan bir diğer faktör ise, MSC Oscar sınıfı gemilerin tam kapasite hali ile Asyaport limana yanaşabilmesidir. Bu sınıf gemilerin Asyaport limana yanaşması, Türkiye'nin Uzakdoğu ve Avrupa arasındaki kritik hat üzerinde olduğunun referansını göstermektedir.

Asyaport liman yıllık 2.5 Milyon TEU elleçleme kapasitesi, 800 kişiden fazla istihdamı, elektrikli vinç parkuru, yeşil liman anlayışı ve teknolojik sistemleri ile önemli bir liman işletmesi olarak faaliyet göstermektedir. Geleceğe yönelik büyüme projeleri ile ekonomik katma değer faaliyetlerini oluşturmaktadır. Bu sayede, bölgede sosyal ve ekonomik gelişmelere katkıları bulunmaktadır.

Dünyanın en büyük gemi acentesi olan MSC firmasının, gemileri ve yeni hat güzergâhlarını Asyaport limana servis yapması, bölgenin stratejik konumunun önemi ve ekonomik değerinin büyüklüğünü ortaya koymaktadır. MSC grubunun yeni servis hattında Asyaport limanında olması, bölgeye ve Asyaport limana verilen önemi ortaya koymaktadır. MSC'nin yeni servis güzergâhı; London Gateway-Rotterdam-Antwerp-Piraeus-Thessaloniki-Tekirdağ-İzmir-Piraeus-Sines-London Gateway hattı olarak faaliyet göstermektedir.

MSC gemilerinin Türk Bayraklı Gemiler ile yükleri Asyaport limana aktarımının sağlanması, ülkeye döviz kazancı sağlamaktadır. Gümrük ve Ticaret Bakanlığınca yürütülen çalışmalardan biri olan limanlarda Tek Pencere Sistemi, Asyaport limanda pilot uygulama liman işletmesi olarak hayata geçirilmiştir. İlgili kurumlarca istenilen evrak işlemlerinin, elektronik tabana uyarlayarak daha kullanışlı hale getirilmiştir.

Asyaport limanın diğer bölgelerdeki lojistik işletmelerini etkileyici vizyonu, Balkan ülkelerinde faaliyet gösteren lojistik işletmelerinin, Tekirdağ'da istasyon kurarak yük taşımacılığında bu bölgede faaliyette bulunmak istemelerine yol açmaktadır. Asyaport limanın, transit taşımacılık hizmeti sunması Uzak Doğu, Güney Amerika ve Avrupa üzerinden gelen yüklerin, Doğu Avrupa ülkelerine taşınmasında avantajı bulunmaktadır.

Konteyner taşımacılığının yaygınlaşması ile küresel alandaki ticaretin gelişmesinde önemli bir etkisi bulunmaktadır. Asyaport liman, Asya ve Karadeniz arasındaki taşımacılık ve ithalatçı/ihracatçı açısından, hızlı aktarım ve yük ulaştırılması açısından kolaylıklar sağlamaktadır. Limanın yük aktarımındaki hizmet anlayışı ise ulusal ve uluslararası yükleri kapsamaktadır. Asyaport liman, bölgedeki sanayi işletmelerine alternatif taşıma imkânı sağlamaktadır. Türkiye'de konteyner taşımacılığında ilk üç sırada yer alan Asyaport liman, yeni yatırımları ile lider olmak için çalışmalar yapmaktadır. Lojistik sektöründe grup şirketlerden oluşan Asyaport liman, farklı bölgelerde bulunan depo hizmetleri ile müşterilere hizmet anlayışını geliştirmektedir.

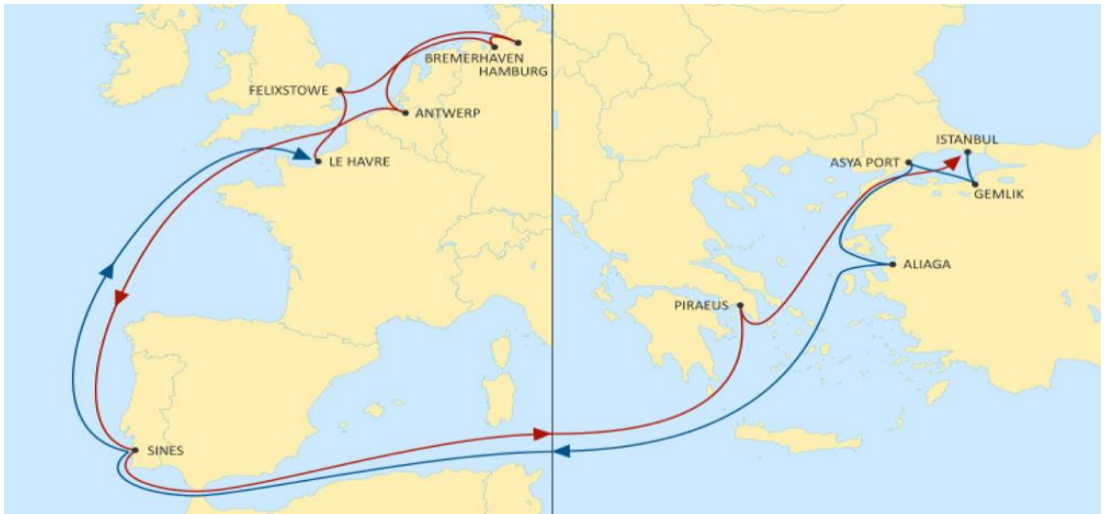
Şekil 3.1: Asyaport Liman A.Ş.



Kaynak: Asyaport Liman, 2022.

Asyaport limanın hat ve servis listesi aşağıda gösterilmiştir. Kuzey Avrupa ve Marmara arasındaki deniz yolu taşımacılığı servisi ile bölgeler arası ticari ilişkilerin geliştirilmesi ve iş birliklerinin artırılması yönünde taşımacılık faaliyetlerinin etkisi bulunmaktadır. Asyaport Liman, günümüzde konteyner taşımacılığı yapan büyük gemilere de elleçleme hizmeti verebilmektedir.

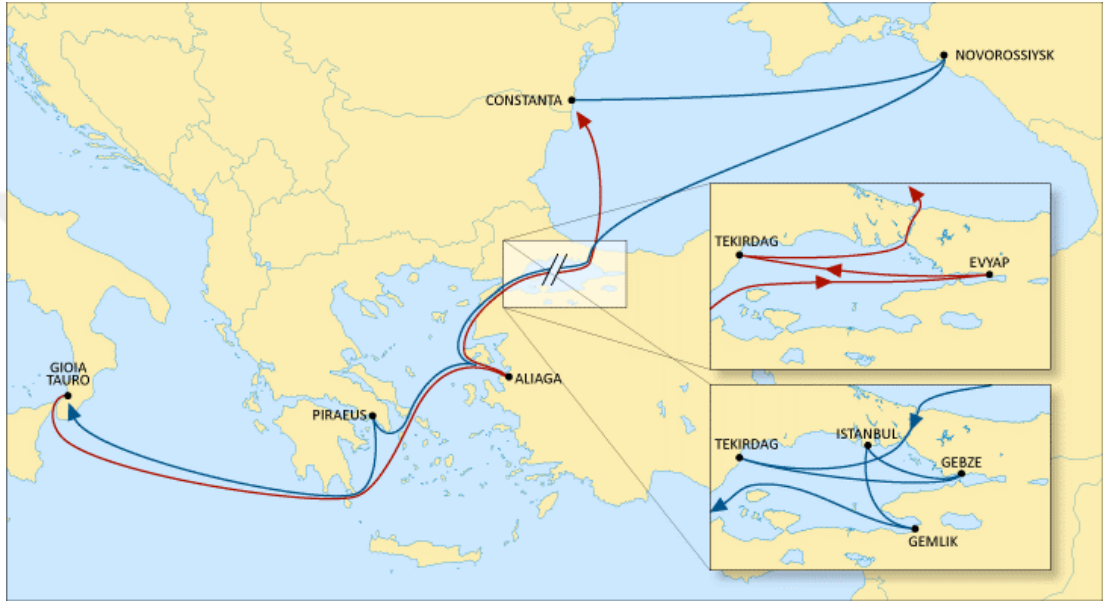
Şekil 3.2: Asyaport Limanın Kuzey Avrupa-Türkiye-NWC-Ana Servis



Kaynak: Asyaport Liman, 2022.

Asyaport limana uğrayarak Adriyatik-Türkiye hattı aşağıdaki şekilde gösterilmektedir. Bölgenin boğazlara yakın oluşu ve konteyner taşıma kapasitesi büyük olan gemilere hizmet verebilecek limanın olması, Tekirdağ'ı deniz yolu taşımacılığında avantajlı hale getirmektedir.

Şekil 3.3: Asyaport Limanın Adriyatik-Türkiye Servisi

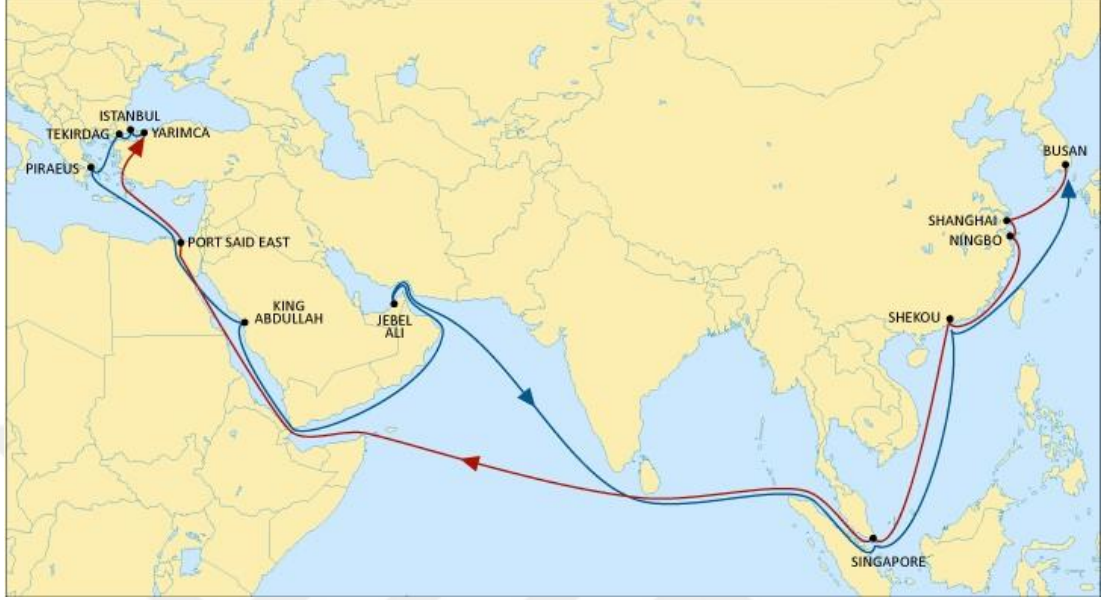


Kaynak: Asyaport Liman, 2022.

Aşağıdaki şekilde Uzakdoğu-Doğu Akdeniz hattı görülmektedir. Küresel alanda oyuncu olan gemi acentelerinin, Uzakdoğu hattı seferinde Tekirdağa da sefer yaptıkları görülmektedir. Bunun sebebi bölgede liman yatırımlarının artması ve artan sanayi yapısının ticari hayatı hızlandırmasından kaynaklanmaktadır. Bölgedeki sanayi işletmeleri, küresel alandaki ticaret işlemlerinde deniz yolu taşımacılığı imkânından faydalanabilmektedir. Bu imkân, iş bağlantıları aşamasında alternatif ve rekabet edilebilir taşımacılık imkânı sunmaktadır.

Aşağıdaki şekilde, Tiger sınıfı gemilerin sefer bölgeleri gösterilmektedir. Bu gemiler, konteyner taşıması bakımından büyük hacimlere sahip olmaktadır. Tekirdağ'da bu sınıf gemilerin, yüklerinin elleçlenmesi imkânı bulunması, limanların ve taşımacılık hizmetinin gelişen yapıda olduğunu göstermektedir.

Şekil 3.4: Asyaport Limanın Uzakdoğu-Doğu Akdeniz-AM4 TIGER 2M Hattı



Kaynak: Asyaport Liman, 2022.

Gemi acentelerinin küresel alandaki geniş ofis imkânları sayesinde, ticari anlaşmalar daha esnek bir yapıda işlemektedir. Bu sayede, yüklerin değişimi kısa sürede olup, çeşitliliği kıtalar arasında olabilmektedir.

Deniz yolu taşımacılığının büyüme potansiyelinin gerçekleşmesinde, kıtalar arası yük taşımacılığının sürekli büyümesidir. Sektörün, küresel yük transferinin taşınmasında etkin olması, deniz yolu taşımacılığının da büyümesine katkı sağlamaktadır.

Aşağıdaki şekilde Karadeniz hattı sonrası Avrupa'ya yapılan sefer güzergâhı gösterilmektedir. Karadeniz'deki yüklerin, Türkiye'den Avrupa'ya yönlendirilmesi, gemi acentelerinin yük potansiyelini artırmaktadır. Aşağıdaki şekilde, deniz yolu taşımacılığının Asyaport liman üzerinden yapılması, bölgenin sosyoekonomik yapısının gelişimi için önemli bir etkiye sahip olmaktadır.

Şekil 3.5: Asyaport Limanın Gioia Tauro Karadeniz Dağıtım Servisi



Kaynak: Asyaport Liman, 2022.

Her bölgenin, kendisine özgü ticari potansiyeli bulunmaktadır. Bu tür ticari yüklerin nerede ve ne düzeyde olduklarını tespit etmek, lojistik sektörü işletmecileri için önemli göstergelerdendir. Türkiye'nin konumu sayesinde, yakın mesafe ülkeler arası taşımacılık imkânı bulunmaktadır.

Lojistik sektörünün sadece kendi girişimleri yeterli olmayıp, yerel ve ulusal idarecilerinde desteği, lojistik işletmelerinin geleceği için önemli olmaktadır. Lojistik sektörü, bazı dönemler olumsuzluklar ile karşılaşabilmektedir. Ülkeler arası siyasi anlaşmazlıklar bazen taşımacılık sektörünü olumsuz yönde etkilemektedir. Lojistik sektörünün bu yönde etkilenmesi, ürünlerin müşterilere ulaştırılmasında gecikmelere sebep olabilmektedir.

Aşağıdaki şekilde Hindistan, Kızıldeniz ve Türkiye servisi gösterilmektedir. Uzun mesafeli servislerin Tekirdağ'a sefer yapması, bölgede yük transferi hareketliliğinin önemini ortaya koymaktadır. Asyaport liman gibi bir işletmenin, yüklerin transfer edilmesinde dağıtım merkezi görevi, Tekirdağ'ın lojistik taşımacılık için gelişimine imkân sağlamaktadır.

Şekil 3.6: Asyaport Limanın Hindistan-Kızıldeniz-Türkiye Servisi



Kaynak: Asyaport Liman, 2022.

Deniz yolu taşımacılığında limanların, gemilere hizmet verebilme yetenekleri önemli bir yapıya sahiptir. Limanlar, farklı gemi türleri ve boyutlarına göre konteyner elleçlemesi, insan gücü ve vinç parkuru hizmeti verebilmelidir.

Yeni nesil gemilerin, uzun dönemde nasıl şekilleneceğinin belirlenmesi liman işletmeleri için önemli çalışmalardır. Liman işletmeleri gelecek yatırımlarını bu planlara göre uygular ise, daha çok tercih edilebilir olmaktadır. Liman yatırımları yüksek sermaye gerektirdiğinden, doğru analiz edilmemesi fizibilite ve planlamalar işletmelere olumsuz yansiyabilmektedir.

Asyaport limana uğrayan aşağıdaki serviste Marmara, Avrupa ve Kanada hattı gösterilmektedir. Kıtalar arası seferlerin, Tekirdağ bölgesine gelmesi, sanayi işletmelerinin ithalat/ihracat ticaretinde etkileri bulunmaktadır. Bu sayede, bölgedeki sanayi işletmeleri, diğer bölgelerdeki işletmeler ile rekabet edebilir konuma gelmektedir.

Şekil 3.7: Asyaport Limanın Türkiye-Kanada Servisi



Kaynak: Asyaport Liman, 2022.

Yukarıdaki şekillerde görüldüğü gibi Asyaport liman; Kuzey Avrupa-Türkiye, Adriakia-Uzakdoğu-Doğu Akdeniz, Hindistan-Kızıldeniz-Türkiye, Marmara Denizi aktarma servisi, Türkiye-Kanada ve Kuzey Avrupa-Doğu Akdeniz ve diğer servis hatlarına hizmet veren hub port görevini üstlenmektedir.

Asyaport liman MSC grubunun acente hizmetleri, Medlog Lojistik ve Gemicilik, Asyaport Kılavuzluk Hizmetleri gibi grup şirket ailesi ile bölgede ve ülkede önemli bir liman işletmesi hizmeti vererek, çoklu ulaştırma türlerinin gelişmesinde stratejik öneme sahip liman işletmecisidir.

Asyaport liman, Türkiye'nin ilk transit konteyner limanı olma özelliği, 18 metre rıhtım derinliği ile büyük gemilere hizmet verebilmektedir. Yıllık 2,5 milyon TEU konteyner elleçleme kapasitesi ve 24 yan sıraya kadar olan vinç ve diğer gelişmiş ekipman parkuru ile küresel alanda stratejik öneme sahip liman işletmecisidir. Rıhtım uzunluğu 2010 metre olup, ana rıhtımı 1000 metreye kadar uzanmaktadır. Diğer ulaştırma türlerinin gelişmesinde önemli rol oynayarak, bölgenin lojistik sektörü açısından kalkınmasında katkısı bulunup, 800 kişiden fazla istihdam sağlamaktadır.

Asyaport limanın verdiği konteyner hizmetleri:

- Konteyner yükleme / boşaltma hizmetleri,
- Konteyner shifting hizmeti,
- Lashing – Unlashing hizmeti,
- Konteyner iç dolum ve boşaltma hizmeti,
- Soğutmalı konteyner hizmeti,
- Tehlikeli konteyner hizmeti,
- Konteyner sabitleme hizmeti,
- CFS hizmetleri (Konteyner iç yükleme, iç boşaltma, numune, tam tespit vb.),
- Konteyner terminal hizmeti.

Genel kargo hizmetleri; tahmil ve tahliye hizmeti olarak big bag, paletli, ambalajlı ve bundle operasyon işlemleri yapılmaktadır. Ayrıca, diğer genel yüklerin tahlil ve tahminine hizmet verilmektedir. Dalgıçlık ve yat tahliye hizmetleri bulunmaktadır.

Limanların elleçleme kapasiteleri büyüklüğü yönünde bilgi vermektedir. Asyaport limanın, teknik özellikleri ve elleçleme verileri aşağıdaki tabloda gösterilmektedir.

Tablo 3.3: Asyaport Limanın 2017 Yılı Konteyner Elleçleme Verileri

ASYAPORT LİMAN A.Ş.		
2017 ELLEÇLENEN İHRACAT KONTEYNER ADETLERİ		
DOLU	BOŞ	DOLU+BOŞ
TEU	TEU	TOPLAM TEU
67.259	7.069	74.328
2017 ELLEÇLENEN İTHALAT KONTEYNER ADETLERİ		
DOLU	BOŞ	DOLU+BOŞ
TEU	TEU	TOPLAM TEU
41.953	60.816	102.769
2017 ELLEÇLENEN TRANSİT KONTEYNER ADETLERİ		
DOLU	BOŞ	DOLU+BOŞ
TEU	TEU	TOPLAM TEU
763.072	61.964	825.036
	TOPLAM	1.002.133

Kaynak: Asyaport Liman, 2022.

Aşağıdaki tabloda, Asyaport limanının dökme yük hizmeti açısından elleçleme verileri gösterilmektedir. Dökme yük hizmetlerinin sağlıklı bir şekilde yapılabilmesi için, limanların insan gücü ve ekipman parkuru açısından yeterli donanıma sahip olması gerekmektedir.

Tablo 3.4: Asyaport Limanının 2017 Yılı Genel Kargo Elleçleme Verileri

ASYAPORT LİMAN A.Ş.			
2017 YILI GENEL KARGO İTHALATI (TON)			
DÖKME KURU	GENEL KARGO	DİĞER	TOPLAM
	404.760		404.760
2017 YILI GENEL KARGO İHRACATI (TON)			
DÖKME KURU	GENEL KARGO	DİĞER	TOPLAM
	35.110		35.110
2017 YILI GENEL KARGO KABOTAJ TAŞIMASI(TON)			
DÖKME KURU	GENEL KARGO	DİĞER	TOPLAM
	47.804		47.804
2017 YILI GENEL KARGO TRANSİT TAŞIMASI(TON)			
DÖKME KURU	GENEL KARGO	DİĞER	TOPLAM
	39.272		39.272
		TOPLAM	526.946

Kaynak: Asyaport Liman, 2022.

Asyaport limanının, 2018 yılı için konteyner elleçleme verileri aşağıda gösterilmektedir. Elleçleme hizmeti olan; ihracat, ithalat ve transit konteynerlerin verileri gösterilmektedir. Konteyner elleçleme performansı açısından 2017 yılına göre daha fazla işlem hacmi görülmektedir.

Tablo 3.5: Asyaport Limanın 2018 Yılı Konteyner Elleçleme Verileri

ASYAPORT LİMAN A.Ş.		
2018 ELLEÇLENEN İHRACAT KONTEYNER ADETLERİ		
DOLU	BOŞ	DOLU+BOŞ
TEU	TEU	TOPLAM TEU
90.289	10.180	100.469
2018 ELLEÇLENEN İTHALAT KONTEYNER ADETLERİ		
DOLU	BOŞ	DOLU+BOŞ
TEU	TEU	TOPLAM TEU
52.040	85.831	137.871
2018 ELLEÇLENEN TRANSİT KONTEYNER ADETLERİ		
DOLU	BOŞ	DOLU+BOŞ
TEU	TEU	TOPLAM TEU
842.328	37.081	879.409
	TOPLAM	1.117.749

Kaynak: Asyaport Liman, 2022.

Asyaport limanın, 2018 yılı için ithalat, ihracat, kabotaj ve transit yüklerinin genel kargo açısından verileri aşağıda gösterilmektedir. 2018 yılındaki genel kargo elleçleme verileri 2017 yılına göre arttığı görülmektedir.

Tablo 3.6: Asyaport Limanın 2018 Yılı Genel Kargo Elleçleme Verileri

ASYAPORT LİMAN A.Ş.			
2018 YILI GENEL KARGO İTHALATI (TON)			
DÖKME KURU	GENEL KARGO	DİĞER	TOPLAM
	518.524		518.524
2018 YILI GENEL KARGO İHRACATI (TON)			
DÖKME KURU	GENEL KARGO	DİĞER	TOPLAM
	14.235		14.235
2018 YILI GENEL KARGO KABOTAJ TAŞIMASI(TON)			
DÖKME KURU	GENEL KARGO	DİĞER	TOPLAM
	40.262		40.262
2018 YILI GENEL KARGO TRANSİT TAŞIMASI(TON)			
DÖKME KURU	GENEL KARGO	DİĞER	TOPLAM
	10.313		10.313
	TOPLAM		583.334

Kaynak: Asyaport Liman, 2022.

Asyaport limanın, 2019 yılı için konteyner elleçleme verileri aşağıda gösterilmektedir. Konteyner elleçlemesinin bir önceki yıla göre arttığı görülmektedir.

Tablo 3.7: Asyaport Limanının 2019 Yılı Konteyner Elleçleme Verileri

ASYAPORT LİMAN A.Ş.		
2019 ELLEÇLENEN İHRACAT KONTEYNER ADETLERİ		
DOLU	BOŞ	DOLU+BOŞ
TEU	TEU	TOPLAM TEU
100.27	19206	119.483
2019 ELLEÇLENEN İTHALAT KONTEYNER ADETLERİ		
DOLU	BOŞ	DOLU+BOŞ
TEU	TEU	TOPLAM TEU
86.094	104.863	190.957
2019 ELLEÇLENEN TRANSİT KONTEYNER ADETLERİ		
DOLU	BOŞ	DOLU+BOŞ
TEU	TEU	TOPLAM TEU
968.40	74.559	1.042.969
	TOPLAM	1.353.409

Kaynak: Asyaport Liman, 2022.

Asyaport limanının, 2019 yılı genel kargo elleçleme verileri aşağıda gösterilmektedir. Genel kargo sınıflandırmasında elleçleme verileri bir önceki yıla göre arttığı görülmektedir.

Tablo 3.8: Asyaport Limanının 2019 Yılı Genel Kargo Elleçleme Verileri

ASYAPORT LİMAN A.Ş.			
2019 YILI GENEL KARGO İTHALATI (TON)			
DÖKME KURU	GENEL KARGO	DİĞER	TOPLAM
0	936.647	0	936.647
2019 YILI GENEL KARGO İHRACATI (TON)			
DÖKME KURU	GENEL KARGO	DİĞER	TOPLAM
0	0	0	0
2019 YILI GENEL KARGO KABOTAJ TAŞIMASI(TON)			
DÖKME KURU	GENEL KARGO	DİĞER	TOPLAM
0	0	0	0
2019 YILI GENEL KARGO TRANSİT TAŞIMASI(TON)			
DÖKME KURU	GENEL KARGO	DİĞER	TOPLAM
0	3.035	0	3.035
	TOPLAM		939.682

Kaynak: Asyaport Liman, 2022.

Asyaport limanın, 2020 yılı için konteyner elleçleme verileri aşağıda gösterilmektedir. Konteyner elleçleme hizmeti açısından bir önceki yıla göre arttığı görülmektedir.

Tablo 3.9: Asyaport Limanın 2020 Yılı Konteyner ve Genel Kargo Elleçleme Verileri

ASYAPORT LİMAN A.Ş.	
2020 YILI ELLEÇLENEN KONTEYNER VERİSİ (TEU)	
1.437.921	
2020 YILI ELLEÇLENEN GENEL KARGO VERİSİ (TON)	
609.035	

Kaynak: Asyaport Liman, 2022.

Asyaport liman 2021 yılında toplamda 1.802,517 TEU konteyner elleçlemesi gerçekleştirmiştir. Limana aynı yıl içerisinde 1092 konteyner gemisi sefer yapmıştır. Ayrıca, 284.783,710 ton genel kargo elleçlemesi yapan liman, 71 genel kargo gemisini ağırlamıştır (Asyaport Liman, 2022).

Asyaport limanın, yıllar itibariyle konteyner elleçleme ve genel kargo hizmeti verileri gösterilmiştir. Verilerde görüldüğü gibi, limanın her yıl kapasitesini arttırdığı gözlemlenmiştir. Bu gösterge, bölgede yük taşımacılığının arttığını ve lojistik sektörünün geliştiğini göstermektedir.

3.3.2. Ceyport Tekirdağ Uluslararası Liman İşletmeciliği

Tekirdağ limanının 2018 yılında yapılan ihale ile işletmeciliğini alan Ceyport, Samsun limanından sonra ikinci limanını bünyesine katmıştır. Ceyport limanı, Marmara Bölgesini Avrupa'ya bağlayan güzergâh üzerinde farklı hizmet alanlarında elleçleme hizmetini sürdürmektedir. Liman, 3 Milyon ton elleçleme kapasitesi ile genel ve dökme yüklere hizmet vermektedir. Hububat yükleri, cam kumu, selüloz, alüminyum ve çimentonun yükleme/boşaltma elleçleme hizmeti vermektedir. Liman, demir yolu ağ bağlantısı sayesinde, biçerdöver ve diğer araçların elleçlenmesini sağlamaktadır.

Ceyport işletmeleri, lojistik sektörüne yatırımlar yaparak, ticaretin hareketli olan bölgelerinde faaliyet göstermektedir. Lojistik yatırımları ile ekonomiye katkı sağlamaktadır. Ceyport, farklı bölgelerde liman işletmeleri ve lojistik depoları ile bütünleşmiş yük taşımacılığına katkı sağlamaktadır. Marmara bölgesinde antrepo hizmeti ile tedarik edilen yüklere, lojistik hizmet verilmektedir. Türkiye'nin büyük limanlarının bulunduğu alanlarda depo işletmeleri ile sektörde, lojistik beklentilere katkı sağlamaktadır. Ceynak grup altında oluşan lojistik yapıları ve lisanslı depoları ile farklı bölgelerde gerek liman tesisleri gerekse tarım alanlarından oluşan silo hizmeti vermektedir. Tekirdağ'da 50.000 ton depolama alanı ile tarım ürünlerinin depolanması için çalışmaları bulunmaktadır.

Ceynak Türkiye'de liman işletmeleri, lojistik, depo ve antrepo gibi hizmetler sunmaktadır. Lisanslı hizmet anlayışı ile müşterilere güvenli işlemler sunmaktadır. Tedarik zinciri ve yenilikçi anlayışı sayesinde, ülkeye ekonomik katma değer oluşturmaktadır. Farklı bölgelerde yatırımları ile ulusal alanda ön plana çıkmaktadır. Ceyport, depoculuk alanında yapmış olduğu yatırımlar ve bu spesifik alanda büyüme projeleri ile Tekirdağ'da tarım ürünlerinin bu yönde destekleneceği bir hizmet alanı sunmaktadır.

Ceyport Tekirdağ Uluslararası Limanının, teknik özellikleri ve yük elleçleme verileri aşağıda gösterilmektedir. Liman dökme yük ve genel kargo elleçleme hizmeti vermesi açısından ön plana çıkmaktadır.

Tablo 3.10: Ceyport Limanının 2019 Yılı Genel Kargo Elleçleme Verileri

CEYPORT TEKİRDAĞ LİMANI			
2019 YILI GENEL KARGO İTHALATI (TON)			
DÖKME KURU	GENEL KARGO	DİĞER	TOPLAM
1.482.877	27.996	135.051	1.645.924
2019 YILI GENEL KARGO İHRACATI (TON)			
DÖKME KURU	GENEL KARGO	DİĞER	TOPLAM
90.000	212.196	8.200	310.396
2019 YILI GENEL KARGO KABOTAJ TAŞIMASI(TON)			
DÖKME KURU	GENEL KARGO	DİĞER	TOPLAM
196.024	467	0	196.491
2019 YILI GENEL KARGO TRANSİT TAŞIMASI(TON)			
DÖKME KURU	GENEL KARGO	DİĞER	TOPLAM
0	0	0	0
		TOPLAM	2.152.811

Kaynak: TÜRKLİM, 2022.

Ceyport Limanının 2019 yılı itibariyle araç ve yolcu taşıma kapasiteleri gösterilmektedir. Ro-Ro hizmeti vermesi sayesinde bölgede farklı bir taşımacılık faaliyetinin bulunmasına katkı sağlamaktadır.

Tablo 3.11: Ceyport Limanının 2019 Yılı Yük/Yolcu Verileri

CEYPORT TEKİRDAĞ LİMANI			
2019 YÜK/YOLCU TAŞIYAN ARAÇ ELLEÇLEMELERİ (RORO/FERİBOT GEMİLERİ)			
DAH. /TRAN.	İHRAÇ	İTHAL	TOPLAM
82.932	0	0	82.932
YOLCU			
GEMİ	FERİBOT		
0	16.020		

Kaynak: TÜRKLİM, 2022.

Ceyport Limanı 2020 yılı yük elleçlemesinde, 1.997,969 (ton) ithalat, 716.097 (ton) ihracat, 153.125 (ton) kabotaj olmak üzere toplamda 2.867,191 (ton) yük elleçlemesi gerçekleştirmiştir. Liman, yük/yolcu taşıyan araç elleçlemesinde ise

78.018 adet elleçleme gerçekleştirmiştir. Limana aynı yıl 2637 gemi sefer yapmıştır (TÜRKLİM, 2021).

Limanın işletme açısından genel özellikleri aşağıda gösterilmektedir. Limanın saha kapasitesi, elleçleme hizmeti verdiği kargo çeşitleri ve teknik kapasite özelliklerine yer verilmiştir.

Tablo 3.12: Ceyport Limanın Genel Özellikleri

Coğrafi Konum	40° 57' 45" N- 27° 30' 24" E
Elleçlenen Yük	Dökme Yük, Genel Kargo, Proje Kargo, Konteyner, Ro-Ro, Yolcu, Tren Ferry ve Canlı Hayvan
Elleçleme Kapasitesi	Dökme Yük (Ton/Yıl) 5.000.000
	Sıvı Yük (Ton/Yıl) 250.000
	Konteyner (Ton/Yıl) 50.000
	Araç / Yolcu 150.000 / 100.000
Toplam Liman Sahası	152.514
Rıhtım İskele Özellikleri	Uzunluk (m) 2.310 Derinlik 12,50

Kaynak: Ceyport Liman, 2022.

3.3.3. Martaş Limanı

Martaş limanı, Tekirdağ bölgesinin ilk özel sektör limanı olarak kurulmuştur. Liman, genel kargo ve karışık yüklerin elleçlenmesine hizmet vermektedir. Ayrıca, kimyasal ve Ro-Ro hizmet imkânı da bulunmaktadır.

Martaş limanı, bölge sanayisinin yüklerinin elleçlenmesine vermiş olduğu hizmet ve artan yük kapasitesinin taşınmasında sağladığı katma değer ile Tekirdağ'ın lojistik gelişimine etkisi bulunmaktadır.

Bölgede sanayi yapısının canlanması ve bu sanayi işletmelerine olan yakınlığı ile müşterilere daha hızlı hizmet sağlayabilmektedir. Çorlu ve Çerkezköy gibi sanayi alanlarının yoğun olduğu bölgelere verdiği hizmet sayesinde, tedarik zincirinin gelişimine katkıları bulunmaktadır. Bölgede istihdam oluşturarak, sosyal ve ekonomik gelişimde rol oynamaktadır. Limanın, kendi grup şirketleri olan işletmelerine ve ithalat/ihracat yapan diğer işletmelerin yüklerini elleçleyerek hizmet alanını genişletmektedir.

İşletmenin grup firmaları arasında haddehane, çelikhane, geri dönüşüm, madencilik ve denizcilik işletmeleri faaliyet göstermektedir.

Martaş limanının, teknik özellikleri ve yük elleçleme verileri aşağıda gösterilmektedir. Liman, bölgede dökme yük, genel kargo ve diğer yük transferi hizmetleri sunmaktadır. Bölgede ilk özel liman işletmesi olarak uzun yıllardır faaliyet göstermesi, lojistik sektörü ve sanayi işletmeleri için ayrı bir öneme sahip olmaktadır.

Tablo 3.13: Martaş Limanının 2017 Yılı Genel Kargo Elleçleme Verileri

MARTAŞ LİMAN İŞLETMESİ			
2017 YILI GENEL KARGO İTHALATI (TON)			
DÖKME KURU	GENEL KARGO	DİĞER	TOPLAM
1.616.294	371	256.645	1.873.310
2017 YILI GENEL KARGO İHRACATI (TON)			
DÖKME KURU	GENEL KARGO	DİĞER	TOPLAM
5.069		489.045	494.114
2017 YILI GENEL KARGO KABOTAJ TAŞIMASI(TON)			
DÖKME KURU	GENEL KARGO	DİĞER	TOPLAM
480.028		5.522	485.550
2017 YILI GENEL KARGO TRANSİT TAŞIMASI(TON)			
DÖKME KURU	GENEL KARGO	DİĞER	TOPLAM
0	0	0	0
TOPLAM			2.852.974

Kaynak: TÜRKLİM, 2022.

Martaş limanının, 2018 yılına ait yük elleçleme performansı aşağıda gösterilmektedir. Liman, ağır sanayi başta olmak üzere farklı sanayi sektörlerinin yüklerini deniz yolu taşımacılığı üzerinden elleçleme hizmeti vermektedir.

Tablo 3.14: Martaş Limanının 2018 Yılı Genel Kargo Elleçleme Verileri

MARTAŞ LİMAN İŞLETMESİ			
2018 YILI GENEL KARGO İTHALATI (TON)			
DÖKME KURU	GENEL KARGO	DİĞER	TOPLAM
1.616.552		200.109	1.816.661
2018 YILI GENEL KARGO İHRACATI (TON)			
DÖKME KURU	GENEL KARGO	DİĞER	TOPLAM
		548.305	548.305
2018 YILI GENEL KARGO KABOTAJ TAŞIMASI(TON)			
DÖKME KURU	GENEL KARGO	DİĞER	TOPLAM
448.979			448.979
2018 YILI GENEL KARGO TRANSİT TAŞIMASI(TON)			
DÖKME KURU	GENEL KARGO	DİĞER	TOPLAM
0	0	0	0
		TOPLAM	2.813.945

Kaynak: TÜRKLİM, 2022.

Martaş limanının, 2019 yılı için elleçleme verileri aşağıda gösterilmektedir. Dökme yük elleçleme verileri, diğer hizmet aşamalarına göre daha fazla olduğu görülmektedir.

Tablo 3.15: Martaş Limanının 2019 Yılı Genel Kargo Elleçleme Verileri

MARTAŞ LİMAN İŞLETMESİ			
2019 YILI GENEL KARGO İTHALATI (TON)			
DÖKME KURU	GENEL KARGO	DİĞER	TOPLAM
1.505.186	0	282.143	1.787.329
2019 YILI GENEL KARGO İHRACATI (TON)			
DÖKME KURU	GENEL KARGO	DİĞER	TOPLAM
0	0	582.270	582.270
2019 YILI GENEL KARGO KABOTAJ TAŞIMASI(TON)			
DÖKME KURU	GENEL KARGO	DİĞER	TOPLAM
305.465	0	14.138	319.603
2019 YILI GENEL KARGO TRANSİT TAŞIMASI(TON)			
DÖKME KURU	GENEL KARGO	DİĞER	TOPLAM
0	0	0	0
		TOPLAM	2.689.202

Kaynak: TÜRKLİM,2022.

Martaş Limanı 2020 yılı yük elleçlemesinde, 1.904,315 (ton) ithalat, 712.478 (ton) ihracat, 248.135 (ton) kabotaj olmak üzere toplamda 2.864,928 (ton) yük

elleçlemesi gerçekleştirmiştir. Liman, yük/yolcu taşıyan araç elleçlemesinde ise 12.367 adet elleçleme gerçekleştirmiştir. Limana aynı yıl 449 gemi sefer yapmıştır (TÜRKLİM, 2021).

Martaş limanının, saha kapasitesi ve elleçleme hizmeti verdiği kargolar ile limanın teknik özellikleri aşağıda gösterilmektedir.

Tablo 3.16: Martaş Limanının Genel Özellikleri

Coğrafi Konum	40°58' N & 27°56' E
Elleçlenen Yük	Kuru, Sıvı, Genel Yük, Ro-Ro, Yolcu, Konteyner ve Canlı Hayvan
Elleçleme Kapasitesi	Kuru Yük (Ton/Yıl) 2.500.000
	Genel Yük (Ton/Yıl) 2.500.000
	Sıvı Yük (Ton/Yıl) 500.000
Toplam Liman Sahası	100.000 metrekare
Depolama Sahası	25.000 metrekare
Kapalı Ambar	5.000 metrekare
Genel Antrepo	25.000 metrekare
Gümrüklü Alan	25.000 metrekare
Otomobil-Kamyon Park Alanı	20.000 metrekare
Ekipman Park Alanı	5.000 metrekare
Rıhtım İskele Özellikleri	Uzunluk 1.500 m Derinlik -20

Kaynak: Martaş Liman, 2022.

Limanların büyüklük göstergesi sadece elleçleme verileri olarak gösterilmemektedir. Gemilerin, yüklerini istenilen nitelikte limanlara aktarılması için limanların yeterli teknik ve operasyon hizmet kapasitesine sahip olması gerekmektedir. Yıllık konteyner veya dökme yük elleçleme verileri, liman sahası genişliği, vinç ve çekici parkuru, planlama sisteminin etkinliği, teknolojik alt yapı, IMDG hizmetleri, proje yüklerine verilen hizmetler, CFS hizmetleri ve lojistik kanalları, liman işletmelerinin kapasitelerini gösteren işlemlerdir.

Tekirdağ'daki limanların farklı hizmet alanları bulunmaktadır. Bu çeşitlilik, bölgenin lojistik imkânlarının gelişmesinde farkındalık oluşturmaktadır. Bu farklılıklar şunlardır: Konteyner elleçlemesi, genel kargo elleçlemesi, dökme yük elleçlemesi, proje yükü elleçlemesi ve Ro-Ro hizmetleri, bölgede yük taşımacılığının genişlemesi açısından farkındalık oluşturmaktadır.

3.4. Saha Uygulamasıyla İlgili Yapılan Çalışmalar

Bu bölümde araştırma sorusuna yönelik uygulamalardan bahsedilecektir. Araştırma sorusu, araştırmanın yöntemi, ulaşılmak istenen hipotezler ve araştırmanın kapsamından bahsedilecektir.

3.4.1. Araştırmanın Amacı

Araştırmanın amacı: Tekirdağ'daki deniz yolu taşımacılığı faaliyetlerinin bölgedeki sosyoekonomik yapıyı nasıl etkileyip, ne düzeyde katkılarının olduğunun tespit edilmesidir. Araştırmada, bölgenin jeostratejik konumu sayesinde, elde ettiği ve edeceği farkındalıklardan bahsedilecektir. Deniz yolu taşımacılığının hem işletmelere hem de bölgede ikamet eden halka yapacağı katma değerlerin ortaya konulması amaçlanmıştır.

Küresel alanda önemli bir ulaştırma türü olan deniz yolu taşımacılığı, sefer yaptığı bölgelerde önemli referans kaynağı olmaktadır. Dünyada taşımacılık sektöründe lider konumda olan gemi acenteleri, yatırım yaptıkları bölgelerde lojistik faaliyetlerin hareketlenmesine olumlu etkileri bulunmaktadır. Liman işletmelerinin ise bu aşamada acentelerden ayrılmaz bir etkileşimi bulunmaktadır.

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

Bölgede faaliyet gösteren Asyaport, Ceyport ve Martaş gibi deniz yolu taşımacılığı ile doğrudan ilgili olan liman işletmelerinin, deniz yolu taşımacılığı yapan işletmelerle doğrudan ve dolaylı etkileri hakkında araştırmalar yapılmıştır.

Bu çerçevede araştırmanın amaçları aşağıda belirtildiği gibidir:

- Deniz yolu taşımacılığı, bölgedeki sosyoekonomik hayatı nasıl etkilemektedir,
- Deniz ve liman işletmelerinin bölgede faaliyet göstermeleri sonucu istihdam, kültürel gelişmeler ve eğitim faaliyetlerinin ne yönde geliştiği,

- Deniz ve liman işletmelerinin varlığı ile sanayi sektörünün gelişim aşamaları ne düzeyde etkilendiği,
- Deniz taşımacılığının Tekirdağ'a sürdürülebilir ekonomik kalkınmayı destekleyecek faaliyetleri incelenerek, hangi sektörleri doğrudan etkilediği belirlenerek geleceğe yönelik projeksiyonlar ve alternatiflerin analizi,
- Liman ve sanayi işletmelerinin, uluslararası ve bölgesel düzeydeki faaliyetleri incelenip, bu işletmelerin karşılaştıkları bürokratik sorunlar, gümrük ile ilişkileri ve sanayi işletmelerinin bölgedeki limanlardan beklentileri ve mevcut sorunları,
- Tekirdağ'da faaliyet gösteren deniz ve liman işletmelerinin, bölgedeki lojistik çalışmaları, bütünleşmiş yük taşımacılığı ulaşım hatları ve devletin ulaşım türlerine olan yatırımı ile etkileşiminin incelenmesi.

3.4.2. Araştırmanın Kapsam ve Kısıtları

Ulusal ve Uluslararası alanda yük transferinin önemi küresel ticareti etkilemektedir. Bu ticari hayatın doğru bir şekilde planlanıp, hızlı aktarılması, güvenli teslimat ve uygun maliyet seviyesinde seyri, ülkeler ve sanayi etkileşiminde önemli bir yeri bulunmaktadır. Bu alanda deniz yolu yük taşımacılığında rol alan hat işletmeleri, lojistik sektöründeki ihtiyaçlara cevap verebilmek için, iyileştirici ve geliştirici yöntemler ile bu yük taşımacılığı faaliyetlerine hizmet vermektedir.

İki bileşenli olan deniz yolu taşımacılığı ve liman işletmelerinin etkin etkileşimleri sayesinde, yük taşımacılığında önemli bir yer edinmektedir. Kitlesele yük taşımacılığı imkânı sayesinde, deniz yolu taşımacılığı daha cazip bir konumda bulunmaktadır. Ayrıca, sektörde faaliyet gösteren bu tür işletmelerin iş kapasitelerini artırmaya yönelik farklı girişimleri sayesinde, buldukları bölge/bölgelerde daha fazla talep edilmektedir. Bu farklılık, sanayi işletmelerinin yüklerine ulaşım noktasında beklentilerine cevap verebilme yetenekleri ile gerçekleşebilmektedir. Sanayi sektörünün yüklerini ithalat veya ihracat aşamasında yaptıkları işlemlerde, karşılaştıkları bazı sorunlar doğabilmektedir. Ayrıca, daha kaliteli hizmet alabilmek için beklentileri olabilmektedir. Bunun için, deniz yolu taşımacılığının ve liman işletmelerinin sektör ile ilişkilerinin ne düzeyde olduğu ve beklentilerinin doğru yorumlanması için saha araştırması yapılarak elde edilen veriler değerlendirilmiştir.

Bölgede faaliyet gösteren sanayi sektörü ve liman işletmelerinin süreçlerine yönelik iyileştirici adımlar tespit edilmeye çalışılmıştır. Araştırmada, sanayi sektörünün deniz ve liman işletmelerine bakış açıları ve bölgeye etkilerinin tespiti incelenmiştir. Sanayi işletmelerinin yüklerini hangi ulaştırma kanalı ile tedarik ettiği, ithalat ve ihracatlarına yönelik detayları değerlendirilmiştir. Tekirdağ'daki sanayi işletmelerinin hangi bölgeler ile ithalat ve ihracat faaliyetlerini yürüttüğü tespit edilmiştir.

Deniz yolu taşımacılığı ile yüklerini tedarik eden işletmelerin, karşılaştıkları sorunlar tespit edilmiş olup, buna yönelik öneriler incelenmiştir. Bölgenin lojistik üs olma yolunda deniz yolu taşımacılığının etkileri derinlemesine araştırılmıştır.

Araştırma, Tekirdağ ilinde faaliyet gösteren sanayi, deniz ve liman işletmeleri ile sınırlandırılmıştır.

3.4.3. Araştırmanın Yöntemi

Araştırmayla ilgili literatür taraması yapılarak ikinci elden veriler tespit edilmiştir. Tekirdağ'daki liman işletmeleri ve gemi acenteleri ile görüşmeler yapılarak, işletmelerin işleyişleri ve operasyon süreçleri hakkında bilgi alınmıştır. Ayrıca, bölgedeki Ticaret ve Sanayi Odaları ile görüşmeler yapılarak, Tekirdağ ilinde faaliyet gösteren sanayi işletmelerinin mevcut durumları incelenmiştir.

Bölgenin lojistik yapısı araştırılarak, Tekirdağ'daki sanayi, deniz ve liman işletmeleri ile önceden yapılan görüşmeler neticesinde elde edilen veriler yorumlanmıştır. Tekirdağ ilindeki sanayi işletmelerinin deniz yolu taşımacılığından beklentileri tespit edilip, bu yönde anket soruları oluşturulmuştur. Araştırmada verilerin sayısal analizine dayanan (niceliksel) nicel araştırma yöntemlerinden anket uygulaması yapılmıştır.

3.4.4. Araştırmanın Hipotezi

Araştırmanın temel hipotezi, Tekirdağ ilinde deniz taşımacılığının önemi düzeyinin belirlenmesidir. Buna ilişkin alt hipotezler şu şekildedir:

H₁: İşletmenin fonksiyonu ile sevk edilen yük bölgeleri arasında anlamlı bir ilişki vardır.

H₂: İşletmenin hukuki niteliği ile uluslararası ithalat bölgeleri arasında anlamlı bir ilişki vardır.

H₃: İşletmenin hukuki niteliği ile deniz yolu taşımacılığında karşılaşılan sorunlardan yükün istenilen sürede teslim edilmesi sorunu arasında anlamlı bir ilişki vardır.

H₄: İşletmenin hukuki niteliği ile yük taşımacılığında etkili olan güvenlik etmeni arasında anlamlı bir ilişki vardır.

H₅: İşletmenin mülkiyet durumu ile uluslararası ithalat bölgeleri arasında anlamlı bir ilişki vardır.

H₆: İşletmenin mülkiyet durumu ile uluslararası ihracat bölgeleri arasında anlamlı bir ilişki vardır.

H₇: İşletmenin mülkiyet durumu ile yük taşımacılığında etkili olan güvenlik etmeni arasında anlamlı bir ilişki vardır.

H₈: Mavi yaka çalışan sayısı ile işletmenin sektörü arasında anlamlı bir ilişki vardır.

H₉: Beyaz yaka çalışan sayısı ile işletmenin sektörü arasında anlamlı bir ilişki vardır.

H₁₀: Cinsiyet ile iş pozisyonu arasında anlamlı bir ilişki vardır.

H₁₁: Yaş ile iş pozisyonu arasında anlamlı bir ilişki vardır.

H₁₂: Katılımcıların Tekirdağ ilinde deniz taşımacılığının önemi düzeyleri cinsiyetlerine göre farklılık göstermektedir.

H₁₃: Katılımcıların Tekirdağ ilinde deniz taşımacılığının önemi düzeyleri mülkiyet durumuna göre farklılık göstermektedir.

H₁₄: Katılımcıların Tekirdağ ilinde deniz taşımacılığının önemi düzeyleri eğitim durumuna göre farklılık göstermektedir.

H₁₅: Katılımcıların Tekirdağ ilinde deniz taşımacılığının önemi düzeyleri çalışan sayısına göre farklılık göstermektedir.

H₁₆: Katılımcıların Tekirdağ ilinde deniz taşımacılığının önemi düzeyleri iş pozisyonuna göre farklılık göstermektedir.

H₁₇: Katılımcıların Tekirdağ ilinde deniz taşımacılığının önemi düzeyleri işletmenin faaliyet gösterdiği sektöre göre farklılık göstermektedir.

H₁₈: Katılımcıların Tekirdağ ilinde deniz taşımacılığının önemi düzeyleri işletmenin fonksiyonuna göre farklılık göstermektedir.

H₁₉: Katılımcıların Tekirdağ ilinde deniz taşımacılığının önemi düzeyleri işletmenin hukuki niteliğine göre farklılık göstermektedir.

H₂₀: Katılımcıların Tekirdağ ilinde deniz taşımacılığının önemi düzeyleri vardiya sayısına göre farklılık göstermektedir.

3.4.5. Araştırmanın Evren ve Örneklemi

Araştırmanın amacına uygun ve araştırma probleminin çözümüne yönelik olarak, Tekirdağ ilinde faaliyet gösteren sanayi işletmelerinden oluşan bir araştırma evreni belirlenmiştir. Anket, Tekirdağ'ın 11 ilçesindeki sanayi işletmelerine yönelik uygulanmıştır.

Tekirdağ ilinde faaliyet gösteren sanayi işletmeleriyle yüz yüze mülakat veya teams platformu üzerinden 156 sanayi işletmesi çalışanları ile görüşmeler yapılmıştır. Anket formları katılımcıların e-posta adreslerine gönderilerek, anketin genel işleyişi üzerine katılımcılara ön bilgilendirme yapılmıştır.

Araştırmanın evreni, Tekirdağ ilinde bulunan 2537 sanayi işletmesinden oluşmaktadır. Sanayi işletmelerinden verilerin toplanması için Kolayda Örneklem Tekniği kullanılmıştır. Anket çalışması, 18.07.2020-16.06.2021 tarihleri arasında gerçekleştirilmiştir.

3.4.6. Araştırmada Kullanılan Ölçek

“Tekirdağ ilinde Deniz Taşımacılığının Önemi Ölçeği” beş kısımdan oluşmaktadır. İlk kısımdaki sorular katılımcıların demografik özelliklerini oluşturmaktadır. Bu kısımda altı soru katılımcılara yöneltilmiştir.

İkinci kısımda, katılımcıların bulunduğu işletme bilgilerini içeren sorulardan oluşmaktadır. Katılımcıların bu kısımda on bir soruya cevap vermeleri istenmiştir.

Üçüncü kısımda, Tekirdağ ilindeki deniz yolu taşımacılığının bölgeye sosyoekonomik etkilerini temsil eden likert yapıdaki sorulardan oluşmaktadır. Bu kısımda toplamda kırk beş soru bulunmaktadır. Likert sorular beşli ölçeği oluşturarak (1=Kesinlikle katılmıyorum, 2=Katılmıyorum, 3=Kararsızım, 4=Katılıyorum, 5=Kesinlikle katılıyorum) şeklinde cevap verilmesi yönünde uygulanmıştır.

Dördüncü kısma ait bilgiler aşağıda belirtilmiştir:

- Tekirdağ bölgesinde ulusal ve uluslararası alanda tercih edilen yük taşımacılığı türüne yönelik altı soru,
- Yük taşımacılığında gümrük işlemlerinin işleyişiyle ilgili altı soru,
- Bölgedeki sanayi işletmelerinin uluslararası alanda yaptıkları ithalat ve ihracat bölgelerine yönelik yedi soru,
- Deniz yolu taşımacılığında karşılaşılan olumsuzluklara yönelik on soru,
- Bölgedeki sanayi işletmelerinin Türkiye’de hangi bölgeler arası yük ticaretinde bulduklarına yönelik yedi soru,
- Bölgedeki sanayi işletmelerinin karşılaştığı temel sorunlara ait on soru,
- Bölgedeki sanayi işletmeleri için yük taşımacılığında önemli olan maddelere yönelik on iki soru yöneltilmiştir.

Beşinci bölümde ise, katılımcılara yöneltilen on altı soru bulunmaktadır. Anketin genel kapsamı beş bölümden oluşarak, toplamda 136 soru içermektedir.

3.4.7. Araştırmanın Katkıları

Araştırma, Tekirdağ ilinde faaliyet gösteren deniz yolu taşımacılığının mevcut durumunun tespit edilmesi ve geleceğe yönelik projeksiyonlarının gösterilmesine yönelik yapılmıştır. Bölgede yatırımlarını tamamlamış veya devam eden liman ve sanayi işletmeleri hakkında bilgi verilmiştir. Ayrıca, bu limanlara sefer yapan gemi acentelerinin ilişkisini ortaya koymak, bununla beraber sanayi işletmelerinin deniz yolu taşımacılığını ne düzeyde tercih ettikleri, ticari ilişkileri, beklentileri ve bu etkileşimin sonucunda bölgenin sosyoekonomik yapısına etkileri araştırılmıştır.

Tekirdağ'daki deniz yolu yük taşımacılığı yapan gemi acentelerinin, kapasite ve hizmet alanlarının ne düzeyde oldukları tespit edilmiştir. Ayrıca, bölgedeki liman işletmelerinin operasyon ve hizmet işleyişleri ortaya konmuştur.

Bölgede faaliyet gösteren sanayi işletmelerinin yük ticaretinde kullandıkları lojistik kanallar tespit edilmeye çalışılmış olup, üretim ve hizmet kalitesinin gelişmesi için, nelere ihtiyaç duydukları araştırılmıştır. Sanayi işletmelerinin, yük taşımacılığındaki beklentilerine bölgedeki deniz ve liman işletmelerinin ne düzeyde cevap verebildikleri ortaya konmuştur. Sanayi işletmelerinin lojistik kullanım tercihini nereden tedarik ettiği ve bunun kök nedenleri araştırılmıştır.

Bölgenin lojistik yapısı, yük taşımacılığındaki alternatif taşıma türleri ortaya konularak, nedenleri araştırılmıştır. Tekirdağ'ın liman kenti olma yolundaki çalışmalarının, bölgenin sosyoekonomik yapısına nasıl yansıdığı araştırılmıştır.

Tekirdağ ilindeki deniz taşımacılığının, bölgeye getireceği sosyoekonomik etkiler belirlenmiş olup, bölgenin jeostratejik konumu sayesinde elde ettiği ve edeceği farkındalıklar tespit edilmiştir. Deniz yolu taşımacılığının hem işletmelere hem de bölgede ikamet eden halka yapacağı katma değerlerin ortaya konması sağlanmıştır.

3.4.8. Tekirdağ İlinde Deniz Taşımacılığının Önemi Ölçeğine Ait Geçerlilik Güvenilirlik Sonuçları

Tekirdağ ilinde deniz taşımacılığının önemi ölçeğinin geçerlilik güvenilirliğine ait sonuçlar aşağıda verilmiştir. İlk olarak geçerlilik için öncelikle açıklayıcı faktör analizi yapılmıştır. Açıklayıcı faktör analizinin ön koşulları olan değişkenler arasındaki ilişkinin varlığı ve veri yapısının faktör analizi yapılabilmesi için yeterliliğine karar vermek amacıyla aşağıda yer alan Tablo 3.17'de KMO, Bartlett Küresellik testleri incelenmiştir (Tabachnick ve Fidel, 2014).

Tablo 3.17: Tekirdağ İlinde Deniz Taşımacılığının Önemi Ölçeğine Ait KMO ve Bartlett Analizi Sonucu

KMO		0,870
Bartlett	Ki-Kare Değeri (χ^2)	2506,368
	Serbestlik Derecesi (df)	406
	Anlamlılık Değeri (p)	0,000

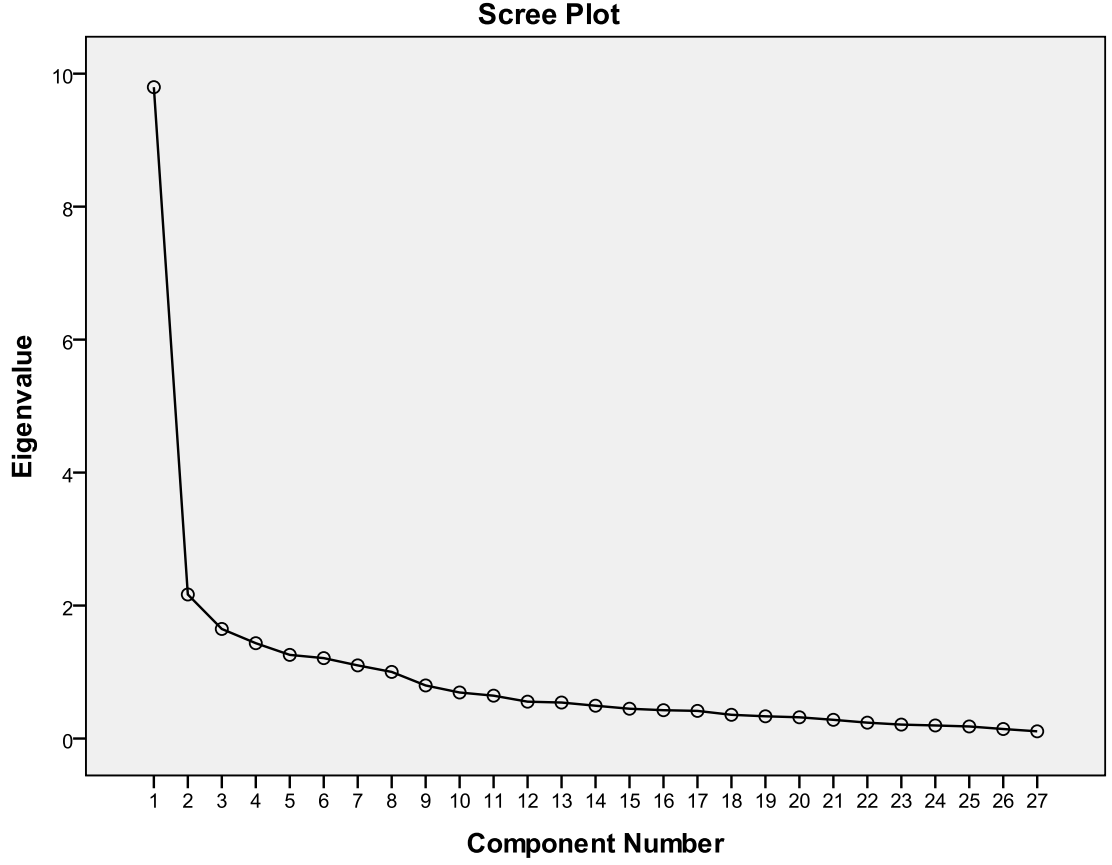
Tablo 3.17’de KMO değerinin, 60’tan büyük ve Barlett küresellik testi istatistiksel olarak %99 güven düzeyinde anlamlı bulunduğundan ($p < 0.01$), araştırma sonucu elde edilen örneklem sayısının faktör analizine uygunluğunun yeterli olduğu ve elde edilen veriler incelendiğinde, verilerin istatistiki olarak çok değişkenli normal dağılımdan geldiğini göstermektedir (Kan ve Akbaş, 2005). Ölçeğe ait açıklayıcı faktör analizi sonucu Tablo 3.18’de verilmiştir.

Tablo 3.18: Tekirdağ İlinde Deniz Taşımacılığının Önemi Ölçeğinin Öz Değerleri ve Açıkladıkları Varyans Düzeyleri

Faktörler	Başlangıç Öz değerleri			Varimax (Döndürme) Sonrası Yüklerin Kareler Toplamı		
	Toplam	Varyans%	Kümülatif %	Toplam	Varyans %	Kümülatif %
1	9,797	36,284	36,284	9,797	12,946	12,946
2	2,167	8,024	44,309	2,167	11,828	24,774
3	1,648	6,104	50,413	1,648	9,443	34,216
4	1,434	5,311	55,723	1,434	8,681	42,897
5	1,258	4,660	60,384	1,258	8,410	51,307
6	1,209	4,479	64,863	1,209	7,702	59,01
7	1,100	4,074	68,937	1,100	7,081	66,09
8	1,002	3,711	72,648	1,002	6,558	72,648

Ölçeğin faktör yapısının belirlenmesi için temel bileşenler analizlerinden varimax dik döndürme tekniği kullanılmıştır. Tablo 3.18 incelendiğinde Tekirdağ ilinde deniz taşımacılığının önemi ölçeğinin öz değerleri 1’in üzerinde sekiz faktörlü bir yapıda olduğu belirlenmiştir. Birinci faktör tek başına ölçeğin %12,946’sını, ikinci faktör tek başına ölçeğin %11,828’ini, üçüncü faktör tek başına ölçeğin %9,443’ünü, dördüncü faktör tek başına ölçeğin %8,681’ini, beşinci faktör tek başına ölçeğin %8,410’unu, altıncı faktör tek başına ölçeğin %7,702’sini, yedinci faktör tek başına ölçeğin %7,081’ini, sekizinci faktör tek başına ölçeğin %6,558’ini açıklamaktadır. Bu 8 faktörün tamamı ise ölçeğin %72,648’ini açıklamaktadır. Açıklanan varyansın değerinin %40-%60 arasında olması yeterli görülmektedir (Scherer vd. 1988). Faktör yapısına daha doğru karar verebilmek nedeniyle çizgi yamaç (Screeplot test grafiği) grafiği incelenmiş ve Şekil 3.8’de çizgi yamaç grafiğine yer verilmiştir.

Şekil 3.8: Tekirdağ İlinde Deniz Taşımacılığının Önemi Ölçeği'ne Ait Yamaç Grafiği



Yukarıdaki grafikte kırılmanın sekizinci boyuttan sonra gerçekleştiği bu nedenle sekizinci boyuttan sonra eğimin diğer faktörler için durağanlaştığı belirlenmiştir.

Yapılan değerlendirmeler doğrultusunda Tekirdağ ilinde deniz taşımacılığının önemi ölçeğinin maddelerine ait faktör yük değerlerine aşağıda yer alan Tablo 3.19'da yer verilmiştir.

Tablo 3.19: Tekirdağ İlinde Deniz Taşımacılığının Önemi Ölçeği Maddelerine Ait Faktör Yük Değerleri

Maddeler	Faktörler								Güvenirlilik
	1	2	3	4	5	6	7	8	
29)Deniz yolu Taşımacılığındaki Tek Pencere Sistemleri Gibi İmkânlar Bu Taşımacılığı Tercih Sebebi Olarak Kılmaktadır	0,480								0,863
39)Karayollarında Trafîği Rahatlatıyor	0,769								
41)Yolların Aşınmasını Önlüyor	0,815								
40)Sınır Kapılarını Rahatlatıyor	0,847								
27)Bölgenin Avrupa ve İstanbul'a yakın olması Lojistik Merkez Olması Açısından Daha Cazip Hale Getirmektedir		0,499							0,846
2)Bölgeye Yapılacak Yatırımlarda Artış Sağlanmaktadır		0,584							
5)Entegre Ulaşım Hatlarında Yatırımlar Artmaktadır		0,590							
6)Beyaz ve Mavi Yaka Çalışan Gruplarında Uzmanlaşma Artmaktadır		0,601							
8)Bölgeyi Sosyo Ekonomik Olarak Kalkındırmaktadır		0,723							
7)İstihdama Olumlu Katkıları Sağlamaktadır		0,802							0,836
44)Deniz Taşımacılığını Kullanan İşletmelerin Rekabet Gücü Artmaktadır			0,612						
42)Liman İşletmeciliği Karayolu Ağının Gelişmesine Katkı Sağlamaktadır			0,803						
43)Liman İşletmeciliği Demiryolu Ağının Gelişmesine Katkı Sağlamaktadır			0,840						0,816
11)Sanayinin Uluslararası Alandaki Pazar payı artmaktadır				0,681					
12)Sanayinin İhracattaki Payı Artmaktadır				0,687					
13)Sanayinin İthalat Yükleri Artmaktadır				0,780					0,700
1)Deniz yolu Taşımacılığı Tekirdağ'a Ekonomik Katkı Sağlamaktadır					0,516				
18)Bölgedeki İşletmelere Tedarik Zinciri Operasyonlarında Alternatif İmkânlar Sağlamaktadır					0,739				
19)Alternatif Taşıma İmkânları Çekici Güç Olmaktadır					0,810				0,716
38)Demiryolu Taşımacılığının Yükünü Alıyor						0,627			
35)İdari Yönetimlerin Bölgede Lojistik Sektörünü Cazip Hale Getirmek İçin Çalışmaları Bulunmaktadır						0,661			
34)Tehlikeli Madde Depolama Alanlarının Yetersizliğinden Kaynaklanan Eksikliklerden Dolayı Alternatif Taşıma Yolları Tercih Edilmektedir						0,762			0,757
33)Deniz yolu Taşımacılığı Bölgenin Lojistik Potansiyelinin Oluşumuna Öncülük Etmektedir							0,479		
24)Tekirdağ'ın Lojistik Üs Olma Özelliği Ön Plana Çıkmaktadır							0,771		
25)Taşımacılıkta Deniz yolu Taşımacılığı Tercih Sebebi Olmaktadır							0,775		0,553
9)Tekirdağ'daki Deniz yolu Taşımacılığının Bölgedeki İşletmeler İle Entegre Çalışmaları Sonucu Teknoloji Firmalarının Sayısı Artmaktadır								0,603	
17)Toplumsal Problemlerin Önlenmesinde Önemli Etkileri Bulunmaktadır								0,767	

Ölçekten bir maddenin kalmasına karar vermek için faktör yükünün 0,45'in üzerinde bir değer olması ölçütü kullanılmıştır (Büyüköztürk, 2009). Faktör yük değerlerinin 0,479-0,847 arasında değiştiği belirlenmiştir. Maddenin kararsız kalma

durumunu incelemek için maddelerin faktörler arasındaki uzaklığı 0,10'dan büyük olması incelenmiş ve 3,4,10,14,15,16,20,21,22,23,26,28,30,31,32,36,37 ve 45 numaralı maddelerin faktörler arasındaki uzaklığı 0,10'un altında olması nedeniyle maddelerin ölçekten çıkarılmasına karar verilmiştir. Ölçekten madde çıkarımı yapıldıktan sonra yeni madde analizleri Tablo 3.21'de verilmiştir.

Tablo 3.19'a göre, faktör 1, faktör 2, faktör 3, faktör 4, faktör 5, faktör 6, faktör 7 ve faktör 8 altında toplanan maddeler incelendiğinde faktörlere sırasıyla, “**Lojistik Yoğunluğun Azalması**”, “**Tekirdağ Bölgesine Sosyo-Ekonomik Katkıları**”, “**Liman İşletmelerinin Lojistik Katkısı**”, “**Sanayi Sektörüne ve Ticarete Etkileri**”, “**İşletmelerin Rekabet Gücüne Katkısı**”, “**Deniz Taşımacılığının Avantajları**”, “**Deniz yolu Taşımacılığının Potansiyeli**” ve “**Tekirdağ İlinde Teknolojik ve Sosyal Gelişmeye Katkıları**” adı verilmiş olup her faktörün kendi içindeki iç tutarlık düzeylerine bakıldığında, her faktörün güvenilirlik düzeyinin sırası ile 0,863, 0,846, 0,836, 0,816, 0,700, 0,716, 0,757 ve 0,553 olduğu ve bu değerlerin kabul edilebilir güvenilirlik seviyesinde olduğu belirlenmiştir.

Tablo 3.20: Tekirdağ İlinde Deniz Taşımacılığının Önemi Ölçeği ve Alt Boyutları Güvenilirlik Analizleri

Ölçek ve Alt Boyutlar	Cronbach's Alpha	Madde Sayısı
Lojistik Yoğunluğun Azalması	0,863	4
Tekirdağ Bölgesine Sosyoekonomik Katkısı	0,846	6
Liman İşletmelerinin Lojistik Katkısı	0,836	3
Sanayi Sektörüne ve Ticarete Etkisi	0,816	3
İşletmenin Rekabet Gücüne Katkısı	0,700	3
Deniz Taşımacılığının Avantajları	0,716	3
Deniz yolu Taşımacılığının Potansiyeli	0,757	3
Tekirdağ İlinde Teknolojik ve Sosyal Gelişmeye Katkıları	0,553	2
Tekirdağ İlinde Deniz Taşımacılığının Önemi	0,931	27

Katılımcıların; 27 maddeden oluşan Tekirdağ ilinde deniz taşımacılığının önemi ölçeğine ait güvenilirlik katsayıları incelendiğinde, ölçeğe ait Cronbach's Alpha değerinin 0,931 olarak hesaplandığı görülmektedir. Bu değer ölçeğin güvenilirliğinin çok yüksek düzeyde olduğunu gösterir. 4 maddeden oluşan lojistik yoğunluğun azalması alt boyutuna ait güvenilirlik katsayıları incelendiğinde, alt boyuta ait Cronbach's Alpha değerinin 0,863 olarak hesaplandığı görülmektedir. Bu değer alt

boyutun güvenilirliğinin çok yüksek düzeyde olduğunu gösterir. 6 maddeden oluşan Tekirdağ bölgesine sosyoekonomik katkısı alt boyutuna ait güvenilirlik katsayıları incelendiğinde, alt boyuta ait Cronbach's Alpha değerinin 0,846 olarak hesaplandığı görülmektedir. Bu değer alt boyutun güvenilirliğinin çok yüksek düzeyde olduğunu gösterir. 3 maddeden oluşan liman işletmelerinin lojistik katkısı alt boyutuna ait güvenilirlik katsayıları incelendiğinde, alt boyuta ait Cronbach's Alpha değerinin 0,836 olarak hesaplandığı görülmektedir. Bu değer alt boyutun güvenilirliğinin çok yüksek düzeyde olduğunu gösterir. 3 maddeden oluşan sanayi sektörüne ve ticarete etkisi alt boyutuna ait güvenilirlik katsayıları incelendiğinde, alt boyuta ait Cronbach's Alpha değerinin 0,816 olarak hesaplandığı görülmektedir. Bu değer alt boyutun güvenilirliğinin çok yüksek düzeyde olduğunu gösterir. 3 maddeden oluşan işletmenin rekabet gücüne katkısı alt boyutuna ait güvenilirlik katsayıları incelendiğinde, alt boyuta ait Cronbach's Alpha değerinin 0,700 olarak hesaplandığı görülmektedir. Bu değer alt boyutun güvenilirliğinin yüksek düzeyde olduğunu gösterir. 3 maddeden oluşan deniz taşımacılığının avantajları alt boyutuna ait güvenilirlik katsayıları incelendiğinde, alt boyuta ait Cronbach's Alpha değerinin 0,716 olarak hesaplandığı görülmektedir. Bu değer alt boyutun güvenilirliğinin yüksek düzeyde olduğunu gösterir. 2 maddeden oluşan Tekirdağ ilinde teknolojik ve sosyal gelişmeye katkıları alt boyutuna ait güvenilirlik katsayıları incelendiğinde, alt boyuta ait Cronbach's Alpha değerinin 0,553 olarak hesaplandığı görülmektedir. Bu değer alt boyutun güvenilirliğinin orta düzeyde olduğunu gösterir.

Tablo 3.21: Tekirdağ İlinde Deniz Taşımacılığının Önemi Ölçeğine İlişkin Madde İstatistikleri

Madde No	Madde Silme Ölçek Ortalaması	Madde Silme Ölçek Varyansı	Madde-Ölçek İlişkisi	Madde Silme Güvenirlik Değeri
29	99,900	147,696	0,615	0,926
39	99,680	144,626	0,599	0,926
41	99,730	145,635	0,603	0,926
40	99,810	146,825	0,519	0,927
27	99,800	145,783	0,614	0,925
2	99,770	147,618	0,573	0,926
5	99,810	146,023	0,639	0,925
6	99,590	148,609	0,517	0,927
8	99,760	148,027	0,496	0,927
7	99,710	146,875	0,678	0,925
44	99,660	147,155	0,644	0,925
42	99,640	146,819	0,682	0,925
43	99,850	148,755	0,481	0,927
11	99,960	146,168	0,523	0,927
12	100,280	150,150	0,333	0,930
13	99,640	146,154	0,645	0,925
1	99,700	146,289	0,636	0,925
18	99,810	146,311	0,543	0,927
19	99,470	147,271	0,557	0,926
38	99,540	146,250	0,593	0,926
35	99,420	149,474	0,533	0,927
34	99,620	147,205	0,555	0,926
33	99,700	150,564	0,454	0,928
24	99,660	150,855	0,457	0,928
25	99,970	151,090	0,414	0,928
9	99,940	149,002	0,488	0,927
17	99,790	146,401	0,583	0,926
Cronbach's Alpha = 0,929				

Tablo 3.21 incelendiğinde, ölçekteki her madde için kendisi dışındaki maddelerle olan korelasyonun 0,30'un altında bir değer almaması beklenmektedir (Büyüköztürk, 2009). Ölçekteki madde yapısına göre bir maddenin diğer maddelerle olan ilişkisi 0,30'un altında olmaması nedeniyle ölçekten madde çıkarımına gerek kalmamıştır. Ölçeğin iç tutarlılığını belirlemek için Cronbach's Alpha güvenirlilik analizi yapılmış ve ölçeğin güvenirlilik düzeyinin 0,929 olduğu belirlenmiş olup bu değer yüksek düzeyde olduğu belirlenmiştir (C.Alpha = 0,929). Destinasyon tercihi ölçeğinin maddeleri ile ölçek toplam korelasyonu değerleri Tablo 3.22'de verilmiştir.

Tablo 3.22: Tekirdağ İlinde Deniz Taşımacılığının Önemi Ölçeğinin Maddeleri İle Ölçek Toplam Korelasyonu Değerleri

Madde No	r	p
1	0,656	0,000**
2	0,658	0,000**
3	0,660	0,000**
4	0,587	0,000**
5	0,647	0,000**
6	0,608	0,000**
7	0,684	0,000**
8	0,567	0,000**
9	0,554	0,000**
10	0,719	0,000**
11	0,671	0,000**
12	0,706	0,000**
13	0,526	0,000**
14	0,583	0,000**
15	0,412	0,000**
16	0,688	0,000**
17	0,680	0,000**
18	0,600	0,000**
19	0,598	0,000**
20	0,631	0,000**
21	0,572	0,000**
22	0,596	0,000**
23	0,507	0,000**
24	0,511	0,000**
25	0,477	0,000**
26	0,557	0,000**
27	0,620	0,000**
**p<0.01		

Madde-toplam ilişki değeri tüm maddeler için 0,30'un üzerinde olduğu için, maddelerin ölçme gücünün yeterli seviyede olduğu belirlenmiş olup Tablo 3.22 incelendiğinde, ölçek maddeleri ile ölçekten elde edilen toplam puan arasındaki ilişkilerin 0,412-0,719 arasında değişmekte olduğu ve ilişkilerin istatistikî açıdan anlamlı olduğu belirlenmiştir (p<0.01). Bu sonuca göre maddelerin birbirleri ile tutarlılığında herhangi bir problem olmadığı belirlenmiştir.

Tablo 3.23: Maddelerin ayırt ediciliğinin %27'lik alt ve üst gruplara göre test edilmesi

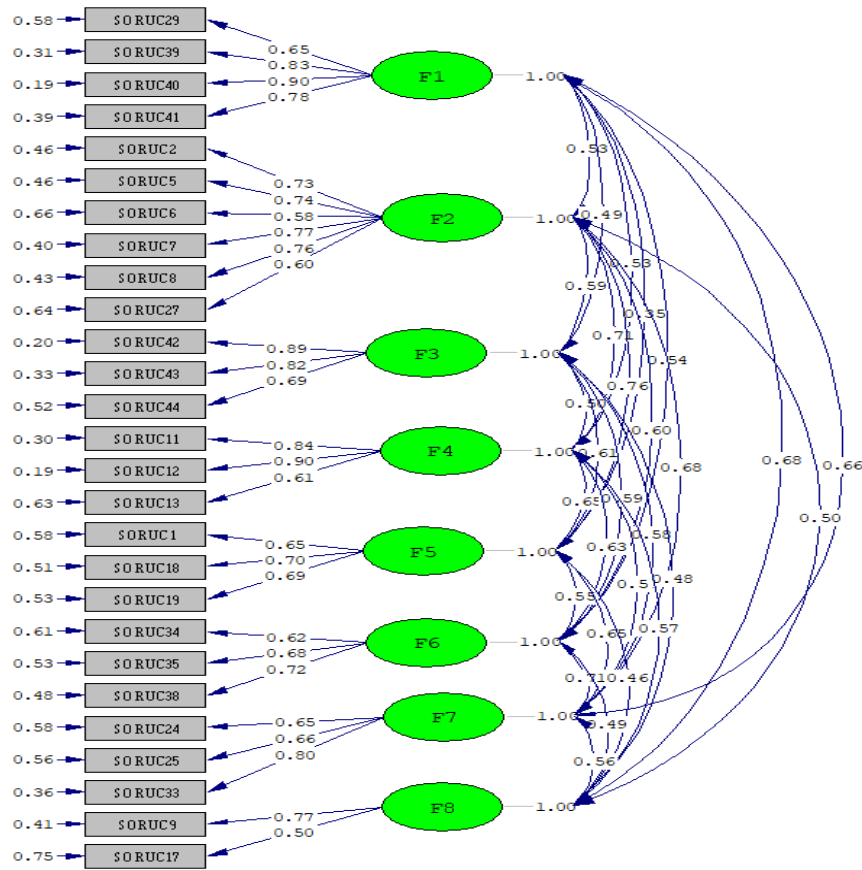
Maddeler	t	p
29)Deniz yolu Taşımacılığındaki Tek Pencere Sistemleri Gibi İmkânlar Bu Taşımacılığı Tercih Sebebi Olarak Kılmaktadır	-0,745	0,000**
39)Karayollarında Trafiği Rahatlatıyor	-0,374	0,000**
41)Yolların Aşınmasını Önüyor	0,382	0,000**
40)Sınır Kapılarını Rahatlatıyor	0,955	0,000**
27)Bölgenin Avrupa ve İstanbul'a yakın olması Lojistik Merkez Olması Açısından Daha Cazip Hale Getirmektedir	-0,784	0,000**
2)Bölgeye Yapılacak Yatırımlarda Artış Sağlanmaktadır	0,146	0,000**
5)Entegre Ulaşım Hatlarında Yatırımlar Artmaktadır	-0,649	0,000**
6)Beyaz ve Mavi Yaka Çalışan Gruplarında Uzmanlaşma Artmaktadır	1,458	0,000**
8)Bölgeyi Sosyo – Ekonomik Olarak Kalkındırmaktadır	1,542	0,000**
7)İstihdama Olumlu Katkılar Sağlamaktadır	1,548	0,000**
44)Deniz Taşımacılığını Kullanan İşletmelerin Rekabet Gücü Artmaktadır	2,057	0,000**
42)Liman İşletmeciliği Karayolu Ağının Gelişmesine Katkı Sağlamaktadır	1,824	0,000**
43)Liman İşletmeciliği Demiryolu Ağının Gelişmesine Katkı Sağlamaktadır	-0,73	0,000**
11)Sanayinin Uluslararası Alandaki Pazar payı artmaktadır	-0,642	0,000**
12)Sanayinin İhracattaki Payı Artmaktadır	-3,296	0,000**
13)Sanayinin İthalat Yükleri Artmaktadır	1,964	0,000**
1)Deniz yolu Taşımacılığı Tekirdağ'a Ekonomik Katkı Sağlamaktadır	2,101	0,000**
18)Bölgedeki İşletmelere Tedarik Zinciri Operasyonlarında Alternatif İmkânlar Sağlamaktadır	0,37	0,000**
19)Alternatif Taşıma İmkânları Çekici Güç Olmaktadır	3,443	0,000**
38)Demiryolu Taşımacılığının Yükünü Alıyor	2,141	0,000**
35)İdari Yönetimlerin Bölgede Lojistik Sektörünü Cazip Hale Getirmek İçin Çalışmaları Bulunmaktadır	3,992	0,000**
34)Tehlikeli Madde Depolama Alanlarının Yetersizliğinden Kaynaklanan Eksikliklerden Dolayı Alternatif Taşıma Yolları Tercih Edilmektedir	3,932	0,000**
33)Deniz yolu Taşımacılığı Bölgenin Lojistik Potansiyelinin Oluşumuna Öncülük Etmektedir	0,274	0,000**
24)Tekirdağ'ın Lojistik Üs Olma Özelliği Ön Plana Çıkmaktadır	1,011	0,000**
25)Taşımacılıkta Deniz yolu Taşımacılığı Tercih Sebebi Olmaktadır	0,161	0,000**
9)Tekirdağ'daki Deniz yolu Taşımacılığının Bölgedeki İşletmeler İle Entegre Çalışmaları Sonucu Teknoloji Firmalarının Sayısı Artmaktadır	-1,722	0,000**
17)Toplumsal Problemlerin Önlenmesinde Önemli Etkileri Bulunmaktadır	0,395	0,000**

Katılımcıların %27'lik alt ve üst gruplarının belirlenmesi için Tekirdağ ilinde deniz taşımacılığının önemi düzeylerinin küçükten büyüğe sıralanmıştır. Sıralanan ölçek düzeylerinin %27'lik kısmına gelen en düşük ilk 42 ve en yüksek ilk 42 kişinin değeri incelenmiştir. Maddelerin ayırt ediciliğinin kararının verilmesinde kullanılan %27 alt ve üst değerlerinin tüm maddeler için anlamlı olduğu belirlenmiştir ($p < 0.01$).

3.4.9. Katılımcıların Tekirdağ İlinde Deniz Taşımacılığının Önemi Ölçeğine Ait DFA Sonuçları

Açıklanan faktör yapısını doğrulamak için 156 katılımcıya ulaşılmış ve açıklanan faktör yapısının farklı bir örneklem grubunda doğrulanması için LISREL 8.7 programı aracılığıyla doğrulayıcı faktör analizi yapılmıştır. Yapılan DFA analizine ait standardize edilmiş beta kat sayıları Şekil 3.9'da ve Tablo 3.24'te verilmiştir.

Şekil 3.9: Katılımcıların Tekirdağ İlinde Deniz Taşımacılığının Önemi Ölçeğinin DFA Sonucuna Ait Path Diyagramı



Chi-Square=611.42, df=296, P-value=0.00000, RMSEA=0.083

Şekil 3.9 incelendiğinde, katılımcıların destinasyon tercihi ölçeğine ait DFA sonuçlarına göre, ilk aşamada uyum kriterlerinin istenilen seviyede çıkması nedeniyle maddeler arasında modifikasyon yapılmasına gerek duyulmamıştır. Ölçeğin faktör yüklerine ait istatistikler Tablo 3.24'te verilmiştir.

Tablo 3.24: Ölçeğe Ait Standardize Edilmiş Beta Katsayıları, R², Hata ve t Değerleri

Faktör	Madde No	Standardize Edilmiş Faktör Yükü	R ²	Hata	t
Faktör 1	29	0,65	0,42	0,58	8,72
	39	0,83	0,69	0,31	12,26
	40	0,90	0,81	0,19	13,89
	41	0,78	0,61	0,39	11,24
Faktör 2	2	0,73	0,54	0,46	10,14
	5	0,74	0,54	0,46	10,26
	6	0,58	0,34	0,66	7,53
	7	0,77	0,60	0,40	10,96
	8	0,76	0,57	0,43	10,66
	27	0,60	0,36	0,64	7,83
Faktör 3	42	0,89	0,80	0,20	13,30
	43	0,82	0,67	0,33	11,74
	44	0,69	0,48	0,52	9,38
Faktör 4	11	0,84	0,70	0,30	12,17
	12	0,90	0,81	0,19	13,58
	13	0,61	0,37	0,63	7,94
Faktör 5	1	0,65	0,42	0,58	8,11
	18	0,70	0,49	0,51	8,96
	19	0,69	0,47	0,53	8,72
Faktör 6	34	0,62	0,39	0,61	7,62
	35	0,68	0,47	0,53	8,56
	38	0,72	0,52	0,48	9,12
Faktör 7	24	0,65	0,42	0,58	8,26
	25	0,66	0,44	0,56	8,52
	33	0,80	0,64	0,36	10,82
Faktör 8	9	0,77	0,59	0,41	7,68
	17	0,50	0,25	0,75	5,60

**p<0.01

DFA sonucu ölçeğe ait maddelerin faktör yüklerinin 0,50–0,90 arasında olduğu belirlendiğinden bu değerler kabul edilebilir değerlerdir. Maddeler ile örtük değişkenler arasındaki ilişkilerin istatistiksel anlamlılık düzeyinin ifadesi olan t değerleri ise p<0,01 düzeyinde anlamlı bulunmuş ve bütün değerlerin 2,58’den büyük olduğu görülmüştür.

Doğrulayıcı faktör analizi modelinin kabul edilme durumuna karar verebilmek için uyum kriterlerine bakılmaktadır. Schermelleh-Engel ve Moosbrugger göre kabul edilebilir ve mükemmel uyum kriterleri aşağıdaki Tablo 3.25’te verilmiştir.

Tablo 3.25: Araştırma Kapsamında İncelenen Uyum Kriterleri Sınırlılıkları

Uyum Kriterleri	Mükemmel Uyum	Kabul Edilebilir Uyum
χ^2/sd	≤ 3	≤ 5
RMSEA	$0 < RMSEA < 0.05$	$0.05 \leq RMSEA \leq 0.10$
RMR	$0 \leq SRMR < 0.05$	$0.05 \leq SRMR \leq 0.10$
SRMR	$0 \leq SRMR < 0.05$	$0.05 \leq SRMR \leq 0.10$
NFI	$0.95 \leq NFI \leq 1$	$0.90 \leq NFI \leq 0.95$
NNFI	$0.95 \leq NNFI \leq 1$	$0.90 \leq NNFI \leq 0.95$
CFI	$0.95 \leq CFI \leq 1$	$0.90 \leq CFI \leq 0.95$
GFI	$0.95 \leq GFI \leq 1$	$0.90 \leq GFI \leq 0.95$
AGFI	$0.90 \leq AGFI \leq 1$	$0.85 \leq AGFI \leq 0.90$

Katılımcıların Tekirdağ ilinde deniz taşımacılığının önemi ölçeğinin DFA sonucunda elde edilen uyum indeksi kriterleri Tablo 3.26’da verilmiştir.

Tablo 3.26: Katılımcıların Tekirdağ İlinde Deniz Taşımacılığının Önemi Ölçeği Uyum Kriterleri Bulguları

X ² /df	p	RMSEA	CFI	GFI	AGFI	NNFI	NFI	RMR	SRMR
2,065	0,000	0,083	0,94	0,93	0,92	0,93	0,90	0,049	0,077

Ölçeğin kabul görmesi için elde edilen uyum iyiliği kriterlerinin en az kabul edilebilir sınırlar arasında olması gerekmektedir. DFA sonucu elde edilen uyum kriterleri değerleri incelendiğinde, en önemli uyum değeri olan X² değerinin df değerine olan oranının 2,065 ile mükemmel uyum düzeyinde, RMSEA değerinin ise 0,083 ile kabul edilebilir uyum düzeyinde olduğu belirlenmiştir. CFI değerinin 0,94 ile mükemmel, GFI değerinin 0,93 ile kabul edilebilir, AGFI değerinin 0,92 ile kabul edilebilir uyum, NNFI değerinin 0,93 ile mükemmel, NFI değerinin 0,90 ile mükemmel, RMR değerinin 0,049 ile mükemmel ve SRMR değerinin 0,077 ile kabul edilebilir uyumda olduğu belirlenmiştir. Tüm bu bulgular ışığında açıklanan faktör yapısının doğrulandığı belirlenmiştir.

3.4.10. Verilerin Analizi

Araştırma kapsamında elde edilen veriler SPSS 24 programı ile analiz edilmiştir. Araştırma kapsamında demografik özelliklerine göre dağılımlarının verilmesinde betimleyici analizlerden frekans ve yüzde analizi kullanılmıştır. Araştırmada kullanılan ölçeklere ait betimleyici analizlerin verilmesinde ise ortalama ve standart sapma değerleri verilmiştir. Elde edilen verilerin dağılımının normal dağılım

olması sonucu hipotez testleri istatistiksel olarak %95 güven düzeyinde test edilmiş olup ölçeklerden elde edilen puanların 2'li gruplara göre farklarının incelenmesi için bağımsız örneklem t-testi, 2'den fazla gruplar arasındaki farkların belirlenmesi için tek yönlü ANOVA analizi ve kategorik değişkenlerin aralarındaki ilişkinin incelenmesi için ki-kare analizi yapılmıştır. Likert yapılı ölçeğin güvenilirlik düzeyinin belirlenmesi için Cronbach's Alpha analizi yapılmıştır.

3.5. Bulgular ve Yorum

Araştırmanın bu bölümünde, araştırma sonucunda elde edilen verilerin analizine ait ortaya çıkan bulgular ve yorumlar sunulmuştur.

Tablo 3.27: Katılımcıların Demografik Özelliklerine Göre Dağılımları

Demografik Özellikler	Grup	Sayı	Yüzde (%)
Cinsiyet	Kadın	39	25,0
	Erkek	117	75,0
Yaş	21-30 yaş	53	34,0
	31-40 yaş	53	34,0
	41 yaş ve üzeri	50	32,0
Eğitim Durumu	Ortaokul	16	10,3
	Lise	37	23,7
	Meslek Yüksekokulu	18	11,5
	Lisans	74	47,4
	Yüksek Lisans	11	7,1
	Toplam	156	100,0

Katılımcıların demografik özelliklerine göre dağılımları incelendiğinde; %25,0'nın kadın, %75,0'nın erkek, %34,0'nın 21-30 yaş, %34,0'nın 31-40 yaş, %32,0'inin 41 yaş ve üzerinde olduğu belirlenmiştir. Ayrıca %10,3'ünün ortaokul, %23,7'sinin lise, %11,5'inin meslek yüksekokulu, %47,4'ünün lisans, %7,1'inin yüksek lisans mezunu olduğu belirlenmiştir.

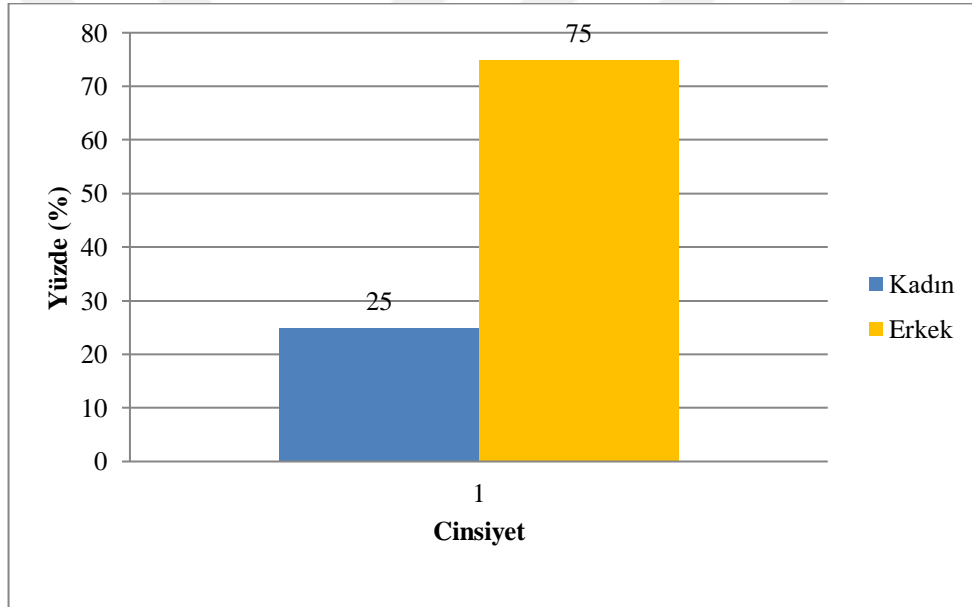
Sanayi sektöründe yapılan araştırma bulgularında, erkek çalışan sayısının kadın çalışan sayısına göre yüksek olmasının yanında, sanayi sektöründe kadın çalışan oranının %25 olduğu görülmektedir. Bu oran, sanayi sektörünün farklı alanlarında kadın çalışanların istihdam edildiğini ortaya koymaktadır.

Yaş dağılımı incelendiğinde, 21-30 yaş arası genç nüfusun sektörde yer aldığı ve 21-40 yaş arası çalışan dağılımında %68 oranında genç nüfusa ait veriler olduğu

görülmektedir. Anket katılımcılarının genç nüfusta olması, sektörde dinamik bir yaşam göstergesini ortaya koymaktadır. Bu veriler ile Tekirdağ bölgesinde faaliyet gösteren sanayi işletmelerinin genç nüfus için istihdam oluşturdukları görülmektedir.

Katılımcıların %47,4'ünün lisans mezunu olması eğitilmiş çalışan oranının yoğun olduğunu göstermektedir. Üniversite mezunlarının sanayi sektöründe çalışması, işletmenin günün koşullarını yakından takip edebilecek eğitilmiş personellere istihdam imkânı verdiğini göstermektedir. Lisansüstü eğitimini tamamlamış katılımcıların oranı %7,1 olması sanayi ve üniversite arasındaki ilişkinin devam ettiğini göstermektedir.

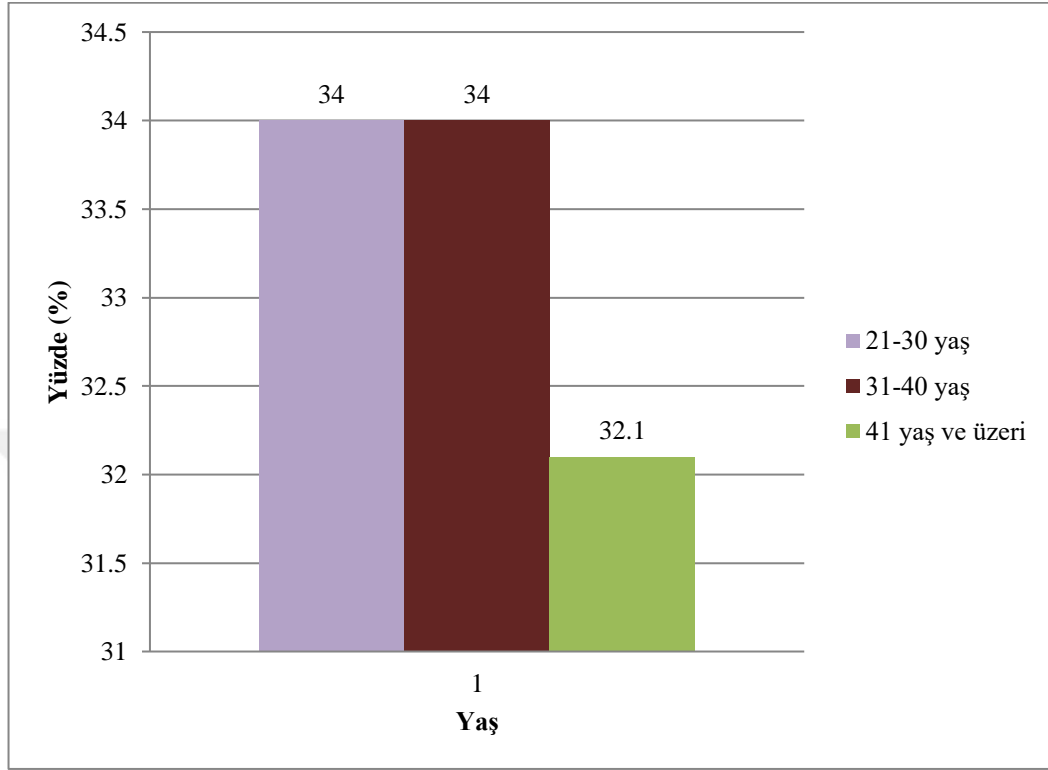
Şekil 3.10: Katılımcıların Cinsiyetlerine Göre Dağılımları



Katılımcıların cinsiyetlerine göre dağılımları incelendiğinde; %25,0'ının kadın, %75,0'ının erkek olduğu belirlenmiştir.

Sanayi işletmeleriyle yapılan anket çalışmasında erkek katılımcıların çoğunlukta olduğu görülmektedir. Ayrıca, kadın katılımcı oranı %25 olduğu görülmektedir. Bu veri, bölgedeki sanayi işletmelerinde bayan personellerin yer edindiğini göstermektedir.

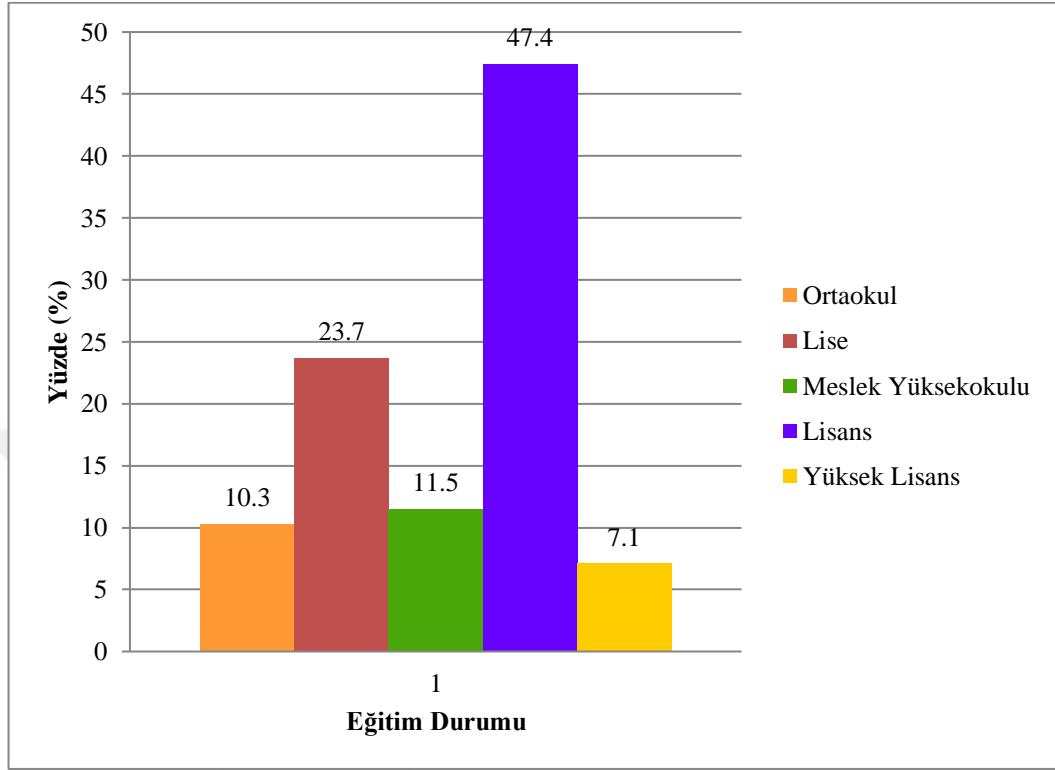
Şekil 3.11: Katılımcıların Yaşlarına Göre Dağılımları



Katılımcıların yaşlarına göre dağılımları incelendiğinde; %34,0'ının 21-30 yaş, %34,0'ının 31-40 yaş, %32,1'inin 41 yaş ve üzeri olduğu belirlenmiştir.

Katılımcıların yaş dağılımları incelendiğinde, genç çalışan kategorisinin anket katılımcıları içerisinde olması, bölgede sanayi işletmelerinin genç nüfusa verdikleri önemi göstermektedir. Bu yönde istihdam sağlanması, işletmeleri genç çalışan dinamiklerinden yararlanmak istediklerini göstermektedir. İşletmeler, organizasyon yapılarında genç nüfusa ait çalışan yapısını kurduklarında, uzun vadeli kariyer planlaması çizebilmektedir. Yeni kurulan organizasyonda personeller ile uzun vadeli çalışma ilişkisi planlanması, işletmenin uzun vadeli stratejik hedeflerine katkı sağlamaktadır. Farklı deneyimler elde ederek, uzun yıllar organizasyon içerisinde yer alan personellerin edindikleri tecrübeler, işletmenin durumunu sağlıklı analiz edebilmesinde kılavuzluk görevi sağlamaktadır. Genç çalışan politikası ile işletmeler bölgesel ve ulusal alanda istihdama katkı yaparak, sosyal ve ekonomik hayata katma değer sağlamaktadır.

Şekil 3.12: Katılımcıların Eğitim Durumlarına Göre Dağılımları



Katılımcıların eğitim durumlarına göre dağılımları incelendiğinde; %10,3'ünün ortaokul, %23,7'sinin lise, %11,5'inin meslek yüksekokulu, %47,4'ünün lisans, %7,1'inin yüksek lisans mezunu olduğu belirlenmiştir.

Anket katılımcılarının çoğunluğu üniversite mezunu olduğu görülmektedir. Bu eğitim yapısı içerisinde, lisans mezunu katılımcıların çoğunlukta oldukları tespit edilmiştir. Üniversite mezunlarının, bölgedeki sanayi işletmelerinde çalıştıkları ve buna yönelik istihdamın olduğu görülmektedir. Ayrıca, lisansüstü eğitimini tamamlamış çalışan sayısının da katılımcılar arasında olduğu görülmektedir. Bu veriler, bölgede özel sektörde çalışan personellerin iş hayatı sonrası lisansüstü eğitim programları ile eğitim ve araştırma çalışmalarına devam ettiğini göstermektedir. Bu sayede, üniversite ve iş hayatı arasındaki ilişkilerin geliştirilmesine katkı sağlanabilmektedir. Üniversite ve sanayi iş birliği çalışmaları, sektör ile eğitim kurumları arasında ortak sorunlara cevap arayacak ilişkiler geliştirilmektedir.

Tablo 3.28: Şirketlerin Özelliklerine Göre Dağılımları

Şirket Özellikleri	Grup	Sayı	Yüzde (%)
Çalışan Sayısı	10 kişiden az	26	16,7
	10-50 kişi	32	20,5
	51-249 kişi	59	37,8
	250-500 kişi	20	12,8
	501 kişi ve üzeri	19	12,2
Mavi Yaka	1-60 kişi	68	43,6
	61-180 kişi	45	28,8
	181 kişi ve üzeri	43	27,6
Beyaz Yaka	10 kişi ve daha az	82	52,6
	11 kişi ve daha fazla	74	47,4
İş Pozisyonu	İşçi	23	14,7
	Uzman	22	14,1
	Şef	28	17,9
	Yönetici	16	10,3
	Müdür	30	19,2
	Diğer	37	23,7
Sektör	Gıda	14	9,0
	Tekstil	28	17,9
	Diğer	114	73,1
İşletmenin Fonksiyonu	İhracatçı	14	9,0
	Üretici	97	62,2
	Diğer	45	28,8
Hukuki Nitelik	Anonim Şirketi	64	41,0
	Limitet Şirket	78	50,0
	Şahıs İşletmesi	14	9,0
Mülkiyet	Yerli Sermayeli	128	82,1
	Yabancı ve Yerli Sermayeli	28	17,9
Vardiya	1	62	39,7
	2	43	27,6
	3	51	32,7
Ulusal Taşımacılık Türü	Toplam	156	100,0
	Kara yolu Taşımacılığı	117	75,0
	Deniz yolu Taşımacılığı	21	13,5
	Diğer	18	11,5
Uluslararası Taşımacılık Türü	Toplam	156	100,0
	Kara yolu Taşımacılığı	65	47,8
	Deniz yolu Taşımacılığı	49	36,0
	Diğer	22	16,2
Uluslararası İthalat Bölgeleri	Toplam	136	100,0
	Batı Avrupa	50	57,5
	Diğer	37	42,5
Uluslararası İhracat Bölgeleri	Toplam	87	100,0
	Batı Avrupa	50	56,2
	Diğer	39	43,8
Sevk Edilen Yük Bölgesi*	Toplam	89	100,0
	Marmara Bölgesi	135	51,5
	Diğer	127	48,5
Tedarik Edilen Yük Bölgesi*	Toplam	262	100,0
	Marmara Bölgesi	128	66,7
	Diğer	64	33,3
	Toplam	192	100,0

*Çoklu cevap olduğundan “n” sayıları farklılık gösterebilir

Şirketlerin özelliklerine göre dağılımları incelendiğinde; çalışan sayısına göre dağılımları incelendiğinde, %16,7'sinin 10 kişiden az, %20,5'inin 10-50 kişi, %37,8'inin 51-249 kişi, %12,8'inin 250-500 kişi, %12,2'sinin 501 kişi ve üzeri olduğu belirlenmiştir. Mavi yaka çalışan sayısına göre dağılımları incelendiğinde; %43,6'sının 1-60 kişi, %28,8'inin 61-180 kişi, %27,6'sının 181 kişi ve üzeri olduğu, beyaz yaka çalışan sayısına göre dağılımları incelendiğinde; %52,6'sının 10 kişi ve daha az, %47,4'ünün 11 kişi ve daha fazla olduğu belirlenmiştir. İş pozisyonuna göre dağılımları incelendiğinde; %14,7'sinin işçi, %14,1'inin uzman, %17,9'unun şef, %29,5'inin müdür ve yönetici, %23,7'sinin diğer pozisyonlarda olduğu belirlenmiştir. Sektörüne göre dağılımları incelendiğinde; %9,0'ının gıda, %17,9'unun tekstil, %73,1'inin diğer sektörlerde olduğu, işletmenin fonksiyonuna göre dağılımları incelendiğinde; %9,0'ının ihracatçı, %62,2'sinin üretici, %28,8'inin diğer olduğu belirlenmiştir. Hukuki niteliklerine göre dağılımları incelendiğinde; %41,0'ının anonim şirketi, %50,0'ının limitet şirket, %9,0'ının şahıs şirketi olduğu, mülkiyetlerine göre dağılımları incelendiğinde; %82,1'inin yerli sermayeli, %17,9'unun yabancı ve yerli sermayeli olduğu belirlenmiştir. Vardiyalarına göre dağılımları incelendiğinde; %39,7'sinin 1, %27,6'sının 2, %32,7'sinin 3 vardiyalı olduğu belirlenmiştir. Ulusal taşımacılık türlerine göre dağılımları incelendiğinde; %75,0'ının karayolları, %13,5'inin deniz yolu, %11,5'inin diğer taşımacılık türleri olduğu, uluslararası taşımacılık türüne göre dağılımları incelendiğinde; %47,8'inin kara yolu, %36,0'ının deniz yolu, %16,2'sinin diğer taşımacılık türleri olduğu belirlenmiştir. Uluslararası ithalat bölgelerine göre dağılımları incelendiğinde; %57,5'inin batı 42,5'inin diğer bölgeler olduğu, uluslararası ihracat bölgelerine göre dağılımları incelendiğinde; %56,2'sinin batı Avrupa, %43,8'inin diğer bölgeler olduğu belirlenmiştir. Sevk edilen yük bölgelerine göre dağılımları incelendiğinde; %51,5'inin Marmara, %48,5'inin diğer bölgeler olduğu, tedarik edilen yük bölgelerine göre dağılımları incelendiğinde; %66,7'sinin Marmara, %33,3'ünün diğer bölgeler olduğu belirlenmiştir.

Çalışan sayısı 250 ve üzeri olan işletmelerin oranı %25 olarak elde edilmiştir. Bu veri, Tekirdağ'da büyük ölçekli işletmelerin sayısının arttığını göstermektedir. Bölgenin sanayi sektörü açısından önemi ve var olan işletmelerin çalışan sayıları göz

önüne alındığında, ekonomik ve istihdam açısından sanayi sektörünün önemli bir yer edindiği görülmektedir.

Araştırmada tekstil sektörünün bölgede önemli bir işletme potansiyeli olduğu görülmektedir. Gıda işletmelerinin varlığı ve diğer sanayi kollarının faaliyet göstermesi, yatırım yapılması açısından bölgenin önemini ortaya koymaktadır.

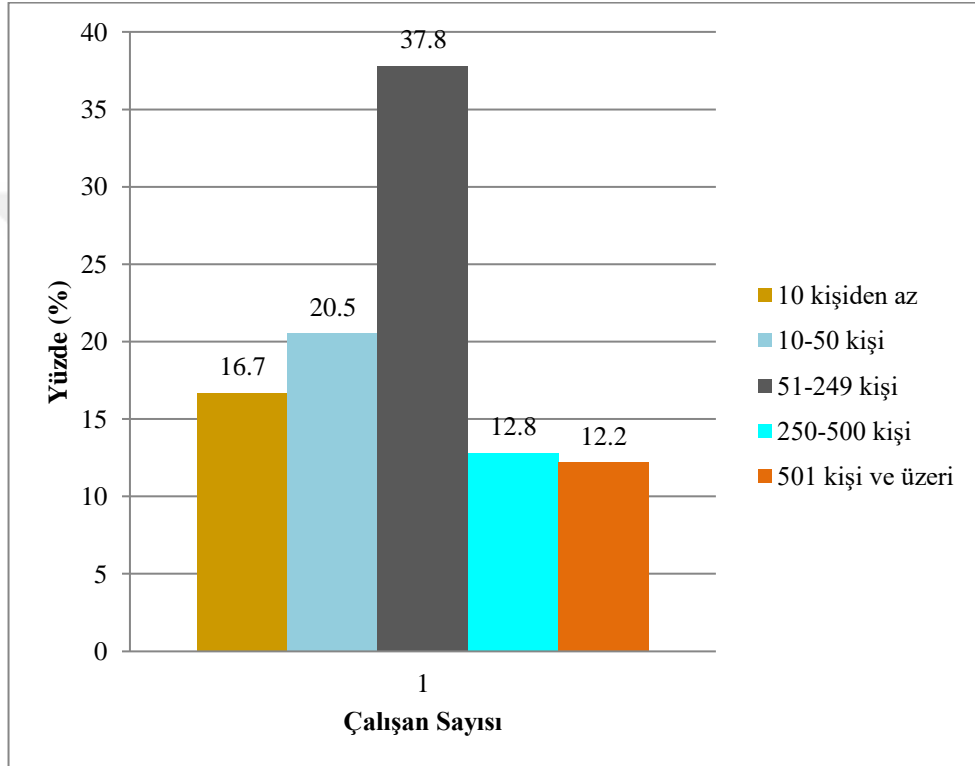
Araştırmada üretici firmalarının çoğunlukta olduğu görülmektedir. Bu gösterge, Tekirdağ'ın ülke ve bölge ekonomisinin kalkınmasında ve katma değer sağlaması açısından önemli bir yer edindiğini ortaya koymaktadır. Üretimin gelişmesi sosyal ve ekonomik hayatında gelişmesini tetikleyeceğinden, bölge halkının refah seviyesinin artmasında etkili olmaktadır. İhracat yapan işletmelerin varlığı, bölgenin taşımacılık alanında önemli bir yere sahip olması tedarik kanallarının gelişimini göstermektedir. Tekirdağ'da faaliyet gösteren ihracat firmaları lojistik hareketliliğin artmasını sağlamakla beraber, bölgenin önemine yurt dışında da önemli referans kaynağı olmaktadır.

Bölge sanayicisinin ulusal alanda yük taşımacılığı tercihi, yüksek oranda kara yolu ile yapılmaktadır. Deniz yolu ve diğer ulaştırma türleri, kara yoluna göre daha az tercih edilmektedir. Bölgede yapılan uluslararası alandaki yük taşımacılığı tercihi kara yolundan sonra, deniz yolu ile yapılmaktadır. Deniz yolu taşımacılığı ile uluslararası alanda yapılan yük taşımacılığı tercihi, ulusal alandakinden daha fazla olduğu görülmektedir.

Tekirdağ'daki sanayi işletmelerinin ithalat ve ihracat ilişkilerinin yoğun olduğu bölge Batı Avrupa ön plana çıkmaktadır. Bu bölge ile ticari hareketliliğin yoğun olması, Avrupa bölgesinin sanayici açısından önemini ortaya koymaktadır. Tekirdağ'daki sanayi işletmelerinin Avrupa'ya olan yakınlığı, stratejik önemin göstergesi olarak görülmektedir. İki bölge arasındaki ticari alışverişin yoğun olması, lojistik taşımacılığın önemini ortaya çıkarmaktadır. Yük taşımacılığının karşılıklı olması taşımacılıkta maliyet giderlerinin önemli bir göstergesidir. Lojistik kanalların uygun maliyet ve hızda sağlanması bölgedeki sanayi işletmelerinin rekabet gücü açısından farkındalığını ortaya çıkarmaktadır.

Ulusal alanda sevk edilen ve tedarik edilen yük hareketlerinin yoğun olarak Marmara bölgesinde yapıldığı görülmektedir. Tekirdağ'ın Avrupa ve Marmara bölgesi güzergâhları arasında olması, ticari yüklerin transit geçişi aşamasında önemli bir lojistik destek sağladığını göstermektedir.

Şekil 3.13: Çalışan Sayısına Göre Dağılımları

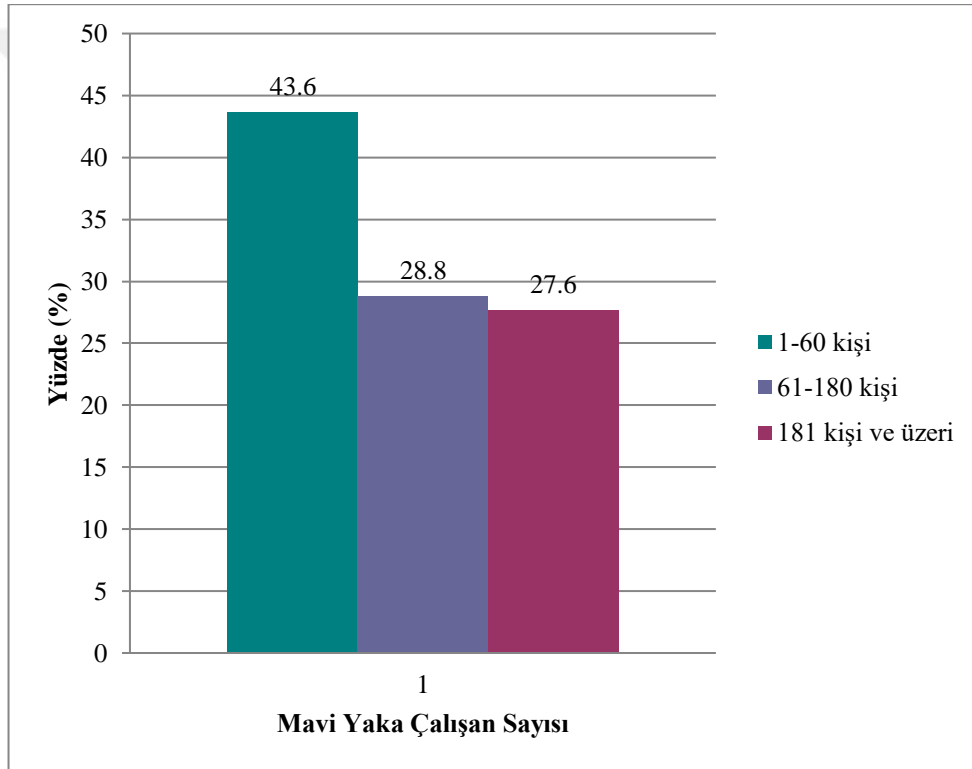


Şirketlerin özelliklerine göre dağılımları incelendiğinde; çalışan sayısına göre dağılımları incelendiğinde, %16,7'sinin 10 kişiden az, %20,5'inin 10-50 kişi, %37,8'inin 51-249 kişi, %12,8'inin 250-500 kişi, %12,2'sinin 501 kişi ve üzeri olduğu belirlenmiştir. İşletmelerin çalışan sayısı büyüklük göstergelerini oluşturan kriterlerden birisidir.

Araştırmanın yapıldı firmalar arasında, çalışan sayısı 250 ve üzeri olan şirket sayısının yüksek olduğu görülmektedir. Farklı iş kollarında hizmet veren şirketlerin dağılımları incelendiğinde, büyük şirket kategorisine giren firmalar ile anket çalışması yapılma imkânı bulunmuştur. Ulusal veya Uluslararası alanda ithalat ve ihracat yapan bu firmalar, bölgede deniz yolu taşımacılığının sosyoekonomik etkisinin yüksek oranda olumlu yönde olduğunu göstermektedir. Bölgede büyük sanayi işletmelerinin

yer alması, planlarını bu bölgede kuran işletmeler için olumlu referans kaynağı sağlamaktadır. İşletmeler, fizibilite çalışmalarında kurulacak yer seçiminde, bölgenin ulaştırma kanallarını da göz önüne alarak değerlendirme yapmaktadır. Yük tedariki ve sevkiyatında yeterli lojistik imkânın olmaması, işletmeleri maddi ve imaj açısından zor duruma itebilmektedir. Tekirdağ'ın konumu sayesinde lojistik sevkiyatın sağlanması, sanayi işletmelerinin yatırımlarını bölgede planlamasını cazip hale getirmektedir.

Şekil 3.14: Mavi Yaka Çalışan Sayısına Göre Dağılımları



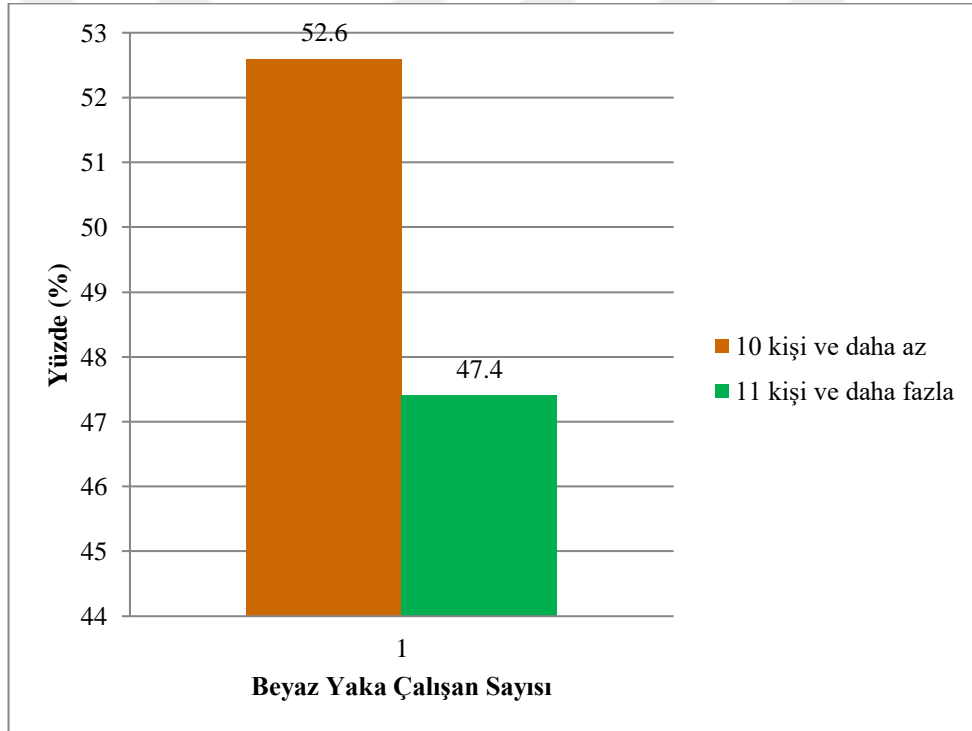
Şirketteki mavi yaka çalışan sayısına göre dağılımları incelendiğinde; %43,6'sının 1-60 kişi, %28,8'inin 61-180 kişi, %27,6'sının 181 kişi ve üzeri olduğu belirlenmiştir.

Mavi yaka çalışan statüsü, işletmelerin üretim ve hizmet performanslarının göstergesi açısından önemli bir çalışan grubunu temsil etmektedir. İşletmelerin varlıklarını devam ettirebilmesi için üretim ve hizmet anlayışlarında sürekli iyileştirmeler yapması beklenmektedir. Bunun için, bu statüde çalışan personellerinin performansları ve etkinlikleri işletmeler açısından önemli bir yer edinmektedir.

Paydaşlara karşı verilen taahhüdün istenilen sürede gerçekleştirilmesi, iki bileşenli olan ürün ve hizmet potansiyelinin istenilen şekilde sağlanmasıyla yapılmaktadır.

Anket katılımcılarından elde edilen verilerde, 1-60 çalışanı olan işletmelerde mavi yaka statüsünde çalışanların çoğunlukta oldukları görülmektedir. Çalışan sayısı 61-180 ve 181 ve üzeri olan işletmelerde ise mavi yaka çalışan sayıları yaklaşık değerlerde olduğu tespit edilmiştir. İşletmenin verimliliğinin artırılması ve sektörde rekabet edebilir bir oyuncu olabilmesi için mavi yaka çalışan personeller önemli bir konumda bulunmaktadır.

Şekil 3.15: Beyaz Yaka Çalışan Sayısına Göre Dağılımları

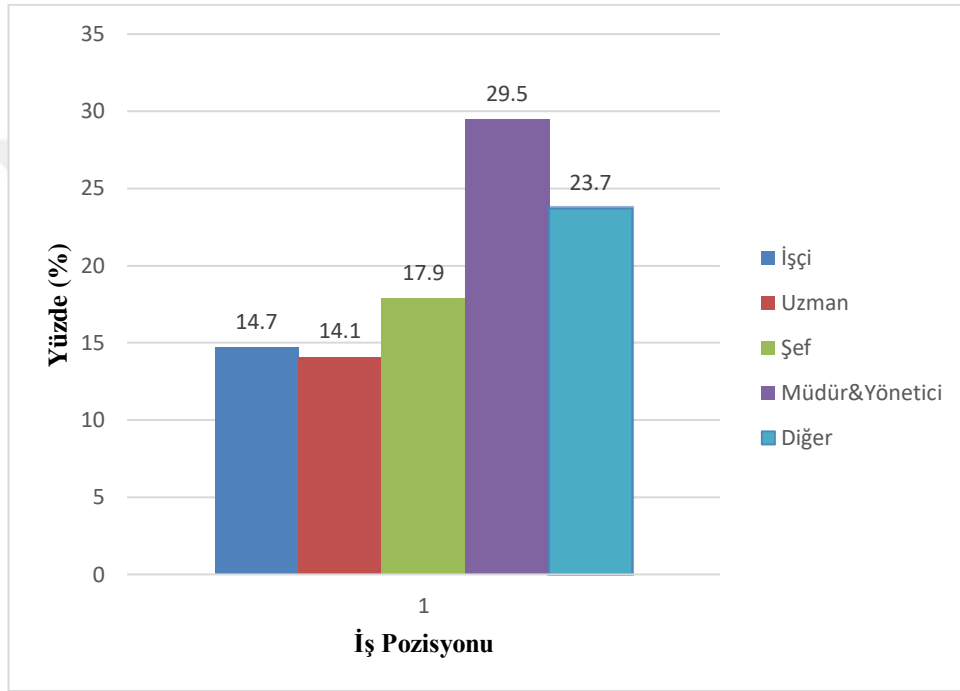


Şirketteki beyaz yaka çalışan sayısına göre dağılımları incelendiğinde; %52,6'sının 10 kişi ve daha az, %47,4'ünün 11 kişi ve daha fazla olduğu belirlenmiştir.

Katılımcılardan elde edilen verilere göre, 10 kişi ve daha az çalışanı olan işletmelerde, beyaz yaka statüsündeki personel sayısı daha yüksek, 11 kişi ve daha fazla çalışanı olan işletmelerde ise beyaz yaka statüsündeki personel sayısı daha az olarak görülmektedir. Bu veri şirkette çalışan sayısı arttıkça beyaz yaka statüsünde çalışan personel sayısının azaldığını göstermektedir.

Beyaz yaka çalışan personeller, ekip yönetimi ve işletmenin idari süreçlerinde geliştirici, AR-GE ve benzeri iş pozisyonlarında yer almaktadır. Üretim süreçlerinin iyileştirilmesi ve geliştirilmesi aşamasında, sistem oluşturma ve yenilikçi çalışmalar yaparak mavi yaka statüsünde çalışanların performanslarının izlenmesi ve ölçülmesinde önemli bir yere sahip olmaktadır.

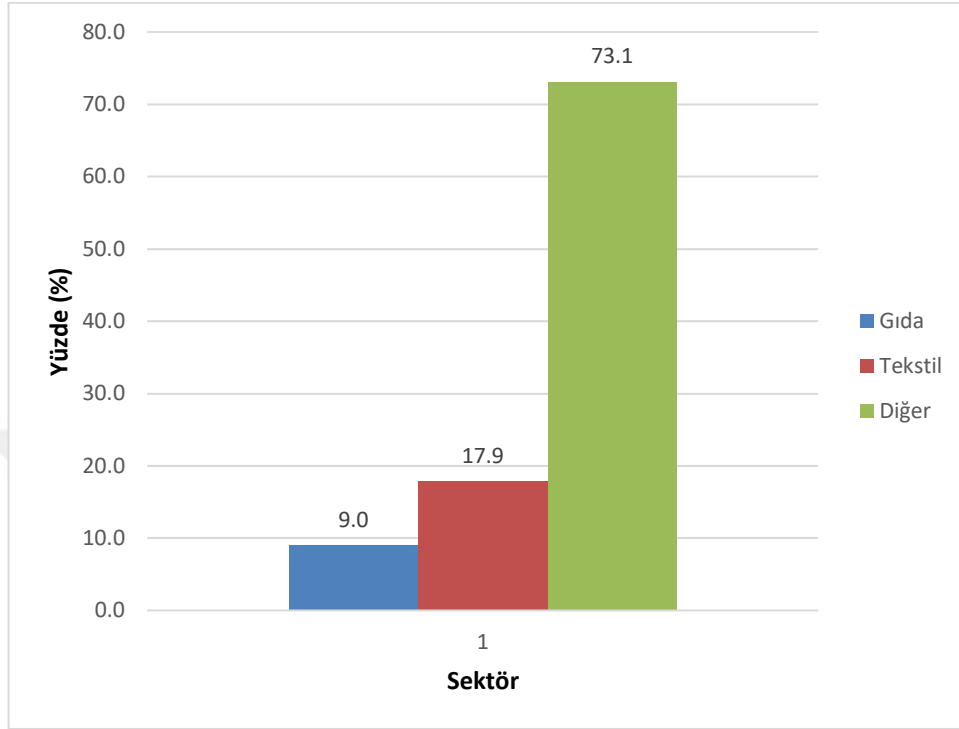
Şekil 3.16: İş Pozisyonuna Göre Dağılımları



Şirketteki iş pozisyonuna göre dağılımları incelendiğinde; %14,7'sinin işçi, %14,1'inin uzman, %17,9'unun şef, %10,3'ünün yönetici, %19,2'sinin müdür, %23,7'sinin diğer pozisyonlarda olduğu belirlenmiştir.

Anket katılımcılarının çoğunluğunun uzman ve üst kademelerden oluştuğu görülmektedir. Bu veri, ankete cevap veren katılımcıların işletmenin idari yapısı içerisinde yer alan kesim olduğunu ortaya koymaktadır. Katılımcı dağılımının farklı yapıda olması, her kesimin görüşünün alınmasında ve farklı bakış açılarının elde edilmesinde önemli bir etkiye sahiptir. Uzman ve üst kadrolarda çalışanlar ile yapılan görüşmelerde işletmelerin mevcut ihtiyaçları daha iyi tespit edilmiş olup, lojistik ve deniz yolu taşımacılığına bakış açıları ortaya konmaktadır.

Şekil 3.17: Sektörlerine Göre Dağılımları



Şirketin sektörüne göre dağılımları incelendiğinde; %9,0'ının gıda, %17,9'unun tekstil, %9,6'sının kauçuk ve plastik, %63,5'inin diğer sektörlerde olduğu belirlenmiştir.

Sanayi işletmeleri arasında gıda ve kauçuk iş kollarındaki katılımcıların, yaklaşık oranda olduğu görülmektedir. Bölgenin tarıma dayalı arazi yapısının geniş olması, gıda sektöründe faaliyet gösteren işletmelerin varlığını göstermektedir. Tüketim alanında büyük bir paya sahip olan İstanbul'un, bölgeye sınır komşusu olması, gıda üretiminin yapılması açısından işletmelerin varlığı açısından önemli bir yere sahiptir. Gıda ürünlerinin taşınması konusunda yakın konumda olan Tekirdağ, yük taşımacılığında vakit avantajı sağlamaktadır. Balkanlara ve Karadeniz'e yakınlığı sayesinde, gıda sanayisine lojistik taşımacılığında önemli bir etki sağlamaktadır.

Tablo 3.29: Gümrük İşlemleri Kriterlerine Ait Betimsel Bulgular

Gümrük İşlemleri Kriterleri	Ortalama	Standart Sapma
Yüklerin Gümrükleme Süreçleri	3,00	0,75
Gümrük Onay Süreçleri	2,99	0,76
Beyanların Kontrolü	2,99	0,78
İşlem Süresi	2,99	0,75
Muhasebeleştirme Süreçleri	2,99	0,77
Diğer	4,00	.

Gümrük işlemleri kriterlerine ait betimsel bulgular incelendiğinde katılımcıların verdiği cevapların ortalaması şudur; yüklerin gümrükleme süreçleri ($\bar{x}=3,00$), gümrük onay süreçleri ($\bar{x}=2,99$), beyanların kontrolü ($\bar{x}=2,99$), işlem süresi ($\bar{x}=2,99$), muhasebeleştirme süreçlerinin ($\bar{x}=2,99$) ve diğer durumların ortalaması ($\bar{x}=4,00$) olduğu belirlenmiştir.

Katılımcıların verdiği cevaplara göre, yüklerin gümrükleme süreçlerindeki işlemlerinde yeterince işlevsellik olmadığı görülmektedir. İşlemlerin, orta seviye bir hızla yapıldığı görülmektedir. Günümüzde, bazı gümrüklü saha alanlarında Tek Pencere Sistemi uygulaması yapılmaktadır. Bu uygulamada, müşteri ve işletme arasında elektronik ortamda işlemlerin takip edilmesi ve onaylaması aşamaları geliştirilmiştir. Ayrıca, anlık işlemler sayesinde vakit kaybının önüne geçilmektedir. Şeffaf ortamda yapılan bu teknolojik işleyiş, karşılıklı olarak yükleri teslim eden ve teslim alan taraflara hız kazandırmaktadır. Çevreci bir yapıya sahip bu sistem, kâğıt kullanımının önüne geçmektedir.

Anket katılımcılarının gümrük işlemleriyle ilgili sorulara verdikleri cevaplar, gümrük işlemlerinin orta seviyede olduğunu göstermektedir. Gümrük sahaları bir ülkeye yapılan ithalat ve ihracat işlemlerinde önemli bir yere sahip olmaktadır. Kontrol ve uygulama aşamasında manuel işlem yapılması, yükün müşterisine planlanan sürede ulaştırılmamasına sebep olabilmektedir. Günümüzde ticari hayatın gelişme göstermesiyle yük hareketliliğinin planlanması, işletmeler ve lojistik taşıyıcılar açısından stratejik bir amaç haline gelmektedir. Liman işletmelerine gelen yük trafiği, gümrük işlemleri ve kontrolü aşamasında aksaklıklara sebep olmaması için, işlemlerin daha teknolojik uygulamalarla yapılmasına itmektedir. Günümüzde, müşteriler ve

lojistik taşıyıcılar, yükün nerede olduğunu ve tahmini varış süresinin anlık takibini yapabilmektedir. Müşteriler, gümrük işlemleriyle ilgili prosedürlerini elektronik sistem üzerinden yapabilmektedir.

Tablo 3.30: Deniz Taşımacılığında Karşılaşılan Sorunlara Ait Betimsel Bulgular

Deniz Taşımacılığında Karşılaşılan Sorunlar	Ortalama	Standart Sapma
İklim Koşullarındaki Olumsuzluklar	2,40	1,03
Yükün Hasarsız Teslim Edilmesi	2,62	1,30
Yükün Doğru Teslim Edilmesi	2,68	1,37
Bürokrasi	2,46	1,00
Alt Yapı Sorunu	2,27	0,96
Gümrük İşlemlerindeki Gecikmeler	2,66	1,00
Yükün İstenilen Sürede Teslim Edilmesi	3,04	0,75
Gemi Trafığı	2,39	0,97
Geminin Demuraja Girmesi	2,38	0,97
Diğer	4,00	.

Deniz taşımacılığında karşılaşılan sorunlara ait betimsel bulgular incelendiğinde katılımcıların verdiği cevapların ortalaması şudur; iklim koşullarındaki olumsuzluklar ($\bar{x}=2,40$), bürokrasi ($\bar{x}=2,46$), alt yapı sorunu ($\bar{x}=2,27$), gemi trafiği ($\bar{x}=2,39$), geminin demuraja girmesi ($\bar{x}=2,38$), yükün hasarsız teslim edilmesi ($\bar{x}=2,62$), yükün doğru teslim edilmesi ($\bar{x}=2,68$), gümrük işlemlerindeki gecikmeler ($\bar{x}=2,66$) ve yükün istenilen sürede teslim edilmesi ($\bar{x}=3,04$) ve diğer sorunların ortalaması ($\bar{x}=4,00$) olduğu belirlenmiştir.

Deniz yolu yük taşımacılığında iklim koşulları, yükün istenilen sürede tedarik edilmesinde geciktirici faktörlerden olabilmektedir. Bölgedeki sanayi işletmelerinin ankete vermiş olduğu cevaplarda, bu durum ile ara sıra karşılaşıldığı yönündedir.

Türkiye’de deniz yolu yük taşımacılığındaki hat seferlerinin artması ve küresel alanda büyük armatörlerin hatlarını bölgeye de yönlendirmesi, dönemsel olarak gemilerin demuraja girmesine sebep olmaktadır. Bu durumun, bölgedeki işletmeler açısından ara sıra olarak gerçekleştiği değerlendirilmektedir. Tekirdağ’a yapılan yeni liman işletmeleri ile bu durumun artık daha az yaşanması konusunda fayda sağlayacaktır. Deniz yolu yük taşımacılığının tek seferde kitlesel yük taşımada öncü

bir konumda olması, lojistik taşımacılığı açısından güçlü bir yönünü göstermektedir. Bölgeye yapılan yeni lojistik yatırımları sayesinde, sanayi işletmelerine alternatif taşıma kanalları sağlanmaktadır. Bu sayede, sanayi işletmeleri taşımacılık ücretlerinde rekabet imkânı bulabilmektedir.

Yükü tedarik veya sevk eden işletmeler, lojistik işlemlerin en uygun sürede, uygun maliyetle ve güvenilir bir şekilde yapılmasını istemektedir. Deniz yolu taşımacılığı, küresel alanda en sık kullanılan lojistik türü olarak bilinmektedir. Kitlesel yük taşımacılığında önemli avantaja sahip olan deniz yolu taşımacılığı, özel yükler ve hububat gibi yüksek tonajlı yüklerin tek seferde taşınmasına imkân vermektedir.

Deniz yolu taşımacılığında karşılaşılan sorunlar arasında bölgede faaliyet gösteren işletmeler, yük taşımacılığında iklim koşullarındaki olumsuzluklar, bürokrasi, alt yapı sorunu, gemi trafiği ve geminin demuraja girmesi gibi olumsuzluklarla karşı karşıya kalınmaktadır. Dünya’da bazı dönemlerde meydana gelen ani değişim ve ihtiyaçlar, ticari hayatta farklılıklara sebep olmaktadır. Küresel alanda meydana gelen hava akımlarının değişmesi, salgın hastalıklar, ülkeler arası politikalar ve ticari hayatın arz/talep dengesi, lojistik taşımacılığında dengeleri etkileyebilecek olumsuzluklardandır. Lojistik sektörü günün koşullarını yakından takip ederek, orta ve uzun vadede planlarını yapıp, değişen küresel hayata uyum sağlama çabasıdadır.

Tablo 3.31: İşletmenin Bölgede Karşılaştığı Temel Sorunlara Ait Betimsel Bulgular

İşletmenin Bölgede Karşılaştığı Temel Sorunlar	Ortalama	Standart Sapma
Uzman Personel Eksikliği	3,78	1,01
Teşvik İmkânının Olmaması	3,95	0,96
Vergi Oranlarındaki Yükseklik	4,00	0,92
Lojistik Sektöründeki Bürokrasi	3,67	0,92
Sermaye Tedarikindeki Faiz Oranları	3,92	0,95
Deniz yolu Taşımacılığındaki Yetersizlikler	3,46	1,12
Ulaşım Kanallarındaki Yetersizlikler	3,65	1,14
Lojistik. Taşımacılığındaki Maliyetler	4,01	0,90
Sanayi Sektöründeki Eksiklikler	3,71	1,14
Diğer	4,67	0,58

İşletmenin bölgede karşılaştığı temel sorunlara ait betimsel bulgular incelendiğinde katılımcıların verdiği cevapların ortalaması şudur; uzman personel eksikliği ($\bar{x}=3,78$), teşvik imkânının olmaması ($\bar{x}=3,95$), vergi oranlarındaki yükseklik ($\bar{x}=4,00$), lojistik sektöründeki bürokrasi ($\bar{x}=3,67$) sermaye tedariklerindeki faiz oranları ($\bar{x}=3,92$) deniz yolu taşımacılığındaki yetersizlikler ($\bar{x}=3,46$), ulaşım kanallarındaki yetersizlikler ($\bar{x}=3,65$), lojistik taşımacılığındaki maliyetler ($\bar{x}=4,01$), sanayi sektöründeki eksiklikler ($\bar{x}=3,71$) ve diğer sorunların ortalaması ($\bar{x}=4,67$) olduğu belirlenmiştir.

Katılımcıların verdiği cevaplara göre, bölgedeki sanayi işletmeleri vergi oranlarının yüksekliği, lojistik taşımacılığındaki maliyetler ve teşvik imkânlarının yetersiz oluşunu ön plana çıkarmaktadır. İşletmelerin ulusal ve uluslararası alanda rekabet gücünü artırması için lojistik taşımacılığında navlun veya hizmet bedelinin uygun seviyede olması gerekmektedir. Lojistik taşımacılığında uygun maliyet koşullarının yakalanması için bütünleşmiş ulaştırma türlerinin yaygınlaştırılması gerekmektedir. Yeterli sayıda lojistik firmasının varlığı ve deniz yolu, kara yolu ve raylı sistem taşımacılığı anlayışının uyumlu bir şekilde yaygınlaşması, sanayicinin daha uygun alternatif taşıma imkânlarını elde etmesi için önemli gelişmelerdendir.

Raylı sistem taşımacılığının sanayi bölgelerine kadar yaygınlaştırılması ve uluslararası alana entegre edilmesi, işletmelerin güvenli ve daha ucuz lojistik taşımacılığı imkanını elde etmesini sağlamaktadır. Tekirdağ'da sanayi işletmelerinin yoğunlaştığı alanlara lojistik depo/antrepo bölgelerinin inşa edilmesi ve bu noktalara raylı sistemlerin getirilerek kitlesel yük taşımacılığının kapıdan kapıya aktarımı sağlanacaktır.

Uzman personel eksikliği, işletmelerin önemli ihtiyaçlarından biri olarak görülmektedir. Lojistik taşımacılığında, depo/antrepo alanlarında saha elemanları ve operatörlerin yetersiz oluşu veya yeterli uzmanlık seviyesinde olmayışı, taşımacılığı yapan firmaya olumsuz referans olurken, sanayi işletmesine tedarik sürecinde kayıplar veya hasarlar meydana getirmektedir.

Bölgede artan sanayi işletmeleri sayesinde yük hareketlerinde artışlar görülmektedir. Lojistik taşımacılık yapan firmaların, bu yük potansiyeline yeterli

hizmet verebilecek sürücü kadrosu bulunmamaktadır. Deneyimsiz personeller ile çalışmak, yükün taşınması esnasında farklı aşamalarda maliyetlere sebep olmaktadır. Bu maliyetler: Yükün teslimat süresinin uzaması, araçların bilinçsizce kullanımından kaynaklı ek maliyetlerin oluşması, kaza oranlarının artması ve işletme içerisinde personele yönelik uyarı/disiplin süreçlerinin artması müşteriye karşı olumsuz referans olmaktadır.

Anket katılımcılarının bölgede en çok karşılaştığı ve önem verdikleri sorunlar analizde gösterilmiştir. Bu sorunlardan bir tanesi uzman personel eksiliği olarak görülmektedir. Uzman personel eksikliği, bölgenin sadece beyaz yaka çalışan açısından ihtiyacı olarak değerlendirilmeyip, mavi yaka personel statüsündeki adaylar açısından da değerlendirilmektedir. Bölgede, karayolu yük taşımacılığı alanında en çok profesyonel sürücü adayları ihtiyacı bulunmaktadır. Bu alanda lojistik sektörüyle ilgili olan işletmeler, bu yönde personel yetiştirmek ve belgelendirmek için gerekli çalışmaları hızlandırmaları beklenmektedir.

Bölgede faaliyet gösteren sanayi işletmelerinin farklı iş kollarında bulunması sebebiyle, çeşitli iş pozisyonlarına yönelik uzman personel ihtiyacı talepleri bulunmaktadır. Üretim ve hizmet çalışmalarının istenilen nitelikte yapılması için uzman personel yapısının oluşturulması, işletmelerin rekabet süreçlerinde önemli bir görev üstlenmektedir.

Bölgedeki sanayi işletmeleri, yüklerinin taşınması için İstanbul'daki limanlardan lojistik destek aldığı görülmüştür. Bunun sebebi, Tekirdağ'daki liman yatırımlarının kısa vadeye kadar yeterli hizmet kapasitesinde olmamasıdır. Bölgede ulusal veya uluslararası alanda ithalat ve ihracat yapan işletmeler, küresel alanda lojistik sevkiyatları için yük aktarımı yapan liman işletmelerine ihtiyaç duymaktadır. Bundan dolayı, Tekirdağ'a küresel alanda deniz yolu taşımacılığı yapan gemi acentesinin varlığı, sanayi işletmelerinin deniz yolu taşımacılığı imkânını kullanmalarına imkân sağlamaktadır. Anket katılımcıları için sadece liman yatırımları ve gemi acentelerinin yeterli olmadığı, yüklerin depolama alanları için depo ve antrepo alanlarının da yaygınlaştırılması gerekliliği gözlemlenmiştir.

Bölgede ulaşım kanallarının yaygınlaştırılması ihtiyacı bulunmaktadır. Yüklerin en uygun sürede müşterilere ulaştırılması için sadece kara yolu taşımacılığı yeterli olmamaktadır. Tekirdağ'daki sanayi işletmelerinin bulunduğu bölgelere raylı sistem taşımacılığı kanalıyla alternatif ve kullanışlı lojistik ağ ihtiyacı bulunmaktadır. Bölgede yük toplanma merkezi olacak şekilde kitlesel lojistik depolar ile elleçleme ihtiyacı doğmaktadır. Ayrıca bütünleşmiş taşımacılık ağının genişletilip işletmelere kapıdan kapıya yük taşımacılığı imkânı oluşturulmalıdır.

Tablo 3.32: Yük Taşımacılığında Etkili Olan Etmenlere Ait Betimsel Bulgular

Yük Taşımacılığında Etkili Olan Etmenler	Ortalama	Standart Sapma
Hız	4,22	0,80
Güvenlik	3,87	0,41
Kalite	4,37	0,77
Müşteri İlişkileri	4,22	0,81
Beklentileri Yerine Getirme Yeteneği	4,28	0,81
Yenilikçi İşletme Anlayışı	4,17	0,84
Kurum Kültürü	4,08	0,86
Sözleşme Şartlarındaki Uyum	4,31	0,79
Çevreci Olması	4,20	0,83
Teknolojik Alt Yapı	4,08	0,87
Navlun Fiyatlarının Ucuz Olması	4,29	0,81

Yük taşımacılığında etkili olan etmenlere ait betimsel bulgular incelendiğinde katılımcıların verdiği cevapların ortalaması şudur; katılımcılar; kurum kültürü ($\bar{x}=4,08$), yenilikçi işletme anlayışı ($\bar{x}=4,17$), teknolojik alt yapının ($\bar{x}=4,08$), hız ($\bar{x}=4,22$), güvenlik ($\bar{x}=3,87$), kalite ($\bar{x}=4,37$), müşteri ilişkileri ($\bar{x}=4,22$), beklentileri yerine getirme yeteneği ($\bar{x}=4,28$), sözleşme şartlarındaki uyum ($\bar{x}=4,31$), çevreci olması ($\bar{x}=4,20$) ve navlun fiyatlarının ucuz olması ($\bar{x}=4,29$) olduğu belirlenmiştir.

Yük taşımacılığında etkili olan güvenlik etmeni araştırmada önemli bir orana sahiptir. Sanayi işletmeleri için yük taşımacılığında güvenlik etmeninin önemli bir yere sahip olduğu görülmektedir. Diğer öne çıkan başlıklardan; kalite, beklentileri yerine getirme yeteneği, hız ve sözleşme şartlarına uyum maddeleridir.

Çevreci yük taşımacılığı anlayışı, sanayi işletmeleri için önemli bir yere sahip olduğu görülmektedir. İşletmeler, kendi süreçlerinin iyileştirilmesinin yanında çevre politikalarına da önem verdiği görülmektedir.

Teknolojik sistemin iyi olması, paydaşlara zaman ve tasarruf kazandırması açısından farkındalık oluşturacaktır. İşletmeler, yüklerinin nerede olduğunu bilmek isteyeceklerdir. Teknolojik uygulamalar ile yükün konumunu takip edebilir ve tahmini varış süreleri ile üretim/hizmet politikalarında daha kesin işlemler yapılabilir.

Tablo 3.33: İşletmenin Fonksiyonu ile Sevk Edilen Yük Bölgeleri Arasındaki İlişkiye Ait Ki-Kare Analizi Sonucu

Sevk Edilen Yük Bölgesi		İşletmenin Fonksiyonu			X ²	p
		İhracatçı	Üretici	Diğer		
Marmara Bölgesi	n	9	87	39	6,460	0,167
	%	64,30	71,90	79,60		
Diğer	n	5	34	10		
	%	35,70	28,10	20,40		
Toplam	n	14	121	49		
	%	100,00	100,00	100,00		

H₁: İşletmenin fonksiyonu ile sevk edilen yük bölgeleri arasında anlamlı bir ilişki vardır.

İşletmenin fonksiyonu ile sevk edilen yük bölgeleri arasındaki ilişkinin incelenmesi için yapılan ki-kare analizi sonucuna göre değişkenler arasındaki ilişkinin istatistiksel olarak anlamlı olmadığı belirlenmiştir ($p > 0.05$). Bu sonuçlara göre H₁ hipotezinin reddedildiği belirlenmiştir.

Tablo 3.34: İşletmenin Hukuki Niteliği ile Uluslararası İthalat Bölgeleri Arasındaki İlişkiye Ait Ki-Kare Analizi Sonucu

Uluslararası İthalat Bölgeleri		İşletmenin Hukuki Niteliği			X ²	p
		Anonim Şirketi	Limitet Şirket	Şahıs İşletmesi		
Batı Avrupa	n	32	13	5	0,530	0,767
	%	69,60	41,90	50,00		
Diğer	n	14	18	5		
	%	30,40	58,10	50,00		
Toplam	n	46	31	10		
	%	100,00	100,00	100,00		

* $p < 0,05$

H₂: İşletmenin hukuki niteliği ile uluslararası ithalat bölgeleri arasında anlamlı bir ilişki vardır.

İşletmenin hukuki niteliği ile uluslararası ithalat bölgeleri arasındaki ilişkinin incelenmesi için yapılan ki-kare analizi sonucuna göre değişkenler arasındaki ilişkinin istatistiksel olarak anlamlı olmadığı belirlenmiştir ($p>0.05$). Bu sonuçlara göre H_2 hipotezinin reddedildiği belirlenmiştir.

Tablo 3.35: İşletmenin Hukuki Niteliği ile Deniz Yolu Taşımacılığında Karşılaşılan Sorunlar Arasındaki İlişkiye Ait Ki-Kare Analizi Sonucu

Yükün İstenilen Sürede Teslim Edilmesi		İşletmenin Hukuki Niteliği			X^2	p
		Anonim Şirketi	Limitet Şirket	Şahıs İşletmesi		
Ara Sıra	n	1	28	12	4,798	0,309
	%	7,10	28,90	26,70		
Nadiren	n	8	43	16		
	%	57,10	44,30	35,60		
Sık	n	5	26	17		
	%	35,70	26,80	37,80		
Toplam	n	14	97	45		
	%	100,00	100,00	100,00		

* $p<0,05$

H₃: İşletmenin hukuki niteliği ile deniz yolu taşımacılığında karşılaşılan sorunlardan yükün istenilen sürede teslim edilmesi sorunu arasında anlamlı bir ilişki vardır.

İşletmenin hukuki niteliği ile deniz yolu taşımacılığında karşılaşılan sorunlardan yükün istenilen sürede teslim edilmesi sorunu arasındaki ilişkinin incelenmesi için yapılan ki-kare analizi sonucuna göre değişkenler arasındaki ilişkinin istatistiksel olarak anlamlı olmadığı belirlenmiştir ($p>0.05$). Bu sonuçlara göre H_3 hipotezinin reddedildiği belirlenmiştir.

Tablo 3.36: İşletmenin Hukuki Niteliği ile Yük Taşımacılığında Etkili Olan Etmenler Arasındaki İlişkiye Ait Ki-Kare Analizi Sonucu

Güvenlik		İşletmenin Hukuki Niteliği			X ²	p
		Anonim Şirketi	Limitet Şirket	Şahıs İşletmesi		
Önemsiz	n	2	0	0	3,860	0,425
	%	6,30	0,00	0,00		
Kararsızım	n	6	3	4		
	%	18,70	9,40	44,40		
Önemli	n	24	29	5		
	%	75,00	90,60	55,60		
Toplam	n	32	32	9		
	%	100,00	100,00	100,00		

H₄: İşletmenin hukuki niteliği ile yük taşımacılığında etkili olan güvenlik etmeni arasında anlamlı bir ilişki vardır.

İşletmenin hukuki niteliği ile de yük taşımacılığında etkili olan güvenlik etmeni arasındaki ilişkinin incelenmesi için yapılan ki-kare analizi sonucuna göre değişkenler arasındaki ilişkinin istatistiksel olarak anlamlı olmadığı belirlenmiştir ($p>0.05$). Bu sonuçlara göre H₄ hipotezinin reddedildiği belirlenmiştir.

Tablo 3.37: İşletmenin Mülkiyet Durumu ile Uluslararası İthalat Bölgeleri Arasındaki İlişkiye Ait Ki-Kare Analizi Sonucu

Uluslararası İthalat Bölgeleri		İşletmenin Mülkiyet Durumu		X ²	p
		Yerli Sermayeli	Yerli ve Yabancı Sermayeli		
Batı Avrupa	n	32	18	13,812	0,000*
	%	47,10	94,70		
Diğer	n	36	1		
	%	52,90	5,30		
Toplam	n	68	19		
	%	100,00	100,00		

* $p<0,05$

H₅: İşletmenin mülkiyet durumu ile uluslararası ithalat bölgeleri arasında anlamlı bir ilişki vardır.

İşletmenin mülkiyet durumu ile uluslararası ithalat bölgeleri arasındaki ilişkinin incelenmesi için yapılan ki-kare analizi sonucuna göre değişkenler arasındaki ilişkinin istatistiksel olarak anlamlı olduğu belirlenmiştir ($X^2=13.812$; $p=0.000<0.05$). İşletmenin mülkiyet durumu yerli sermayeli olan şirketlerin %52,90 oranında büyük çoğunluğunun uluslararası ithalat bölgesinin diğer bölgeler, yerli ve yabancı sermayeli olan şirketlerin %94,70 oranında büyük çoğunluğunun batı Avrupa olduğu belirlenmiştir. Bu sonuçlara göre H_5 hipotezinin kabul edildiği belirlenmiştir.

Bölgedeki yerli ve yabancı sermayeli işletmeler, uluslararası ithalat anlaşmalarının büyük kısmını Batı Avrupa tarafından gerçekleştirmektedir. Ayrıca, yerli sermayeli işletmelerde, uluslararası ithalat ticaretini bu bölgede gerçekleştirmektedir. Batı Avrupa'nın tercih edilmesi, sadece sanayi işletmeleri açısından önemi olmayıp, Türkiye açısından da ikili ilişkilerin önemini ortaya koymaktadır.

Tablo 3.38: İşletmenin Mülkiyet Durumu ile Uluslararası İhracat Bölgeleri Arasındaki İlişkiye Ait Ki-Kare Analizi Sonucu

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

* $p<0,05$

H₆: İşletmenin mülkiyet durumu ile uluslararası ihracat bölgeleri arasında anlamlı bir ilişki vardır.

İşletmenin mülkiyet durumu ile uluslararası ihracat bölgeleri arasındaki ilişkinin incelenmesi için yapılan ki-kare analizi sonucuna göre değişkenler arasındaki ilişkinin istatistiksel olarak anlamlı olduğu belirlenmiştir ($X^2=6.019$; $p=0.049<0.05$). İşletmenin mülkiyet durumu yerli sermayeli olan şirketlerin %49,30 ve yerli ve

yabancı sermayeli olan şirketlerin %80,00 oranında büyük çoğunluğunun batı Avrupa'nın uluslararası ihracat bölgesi olduğu belirlenmiştir. Bu sonuçlara göre H_0 hipotezinin kabul edildiği belirlenmiştir.

Bölgedeki yerli ve yabancı işletmelerin %80'i yüklerini Batı Avrupa'ya ihraç etmektedir. Üretim sanayisinin bu kadar geniş olması, bölgenin sanayi işletmelerine uyum sağladığını göstermektedir. Bu üretim potansiyelinin istenilen niteliklerde müşterilere ulaştırılması, bütünleşmiş lojistik çalışmalarının önemini ortaya koymaktadır. Bu yoğun ticari hareketliliğe, tek bir lojistik türünün hizmet vermesi yeterli olmamaktadır. Bölgede kara yolu, deniz yolu ve raylı taşımacılık imkânlarının fonksiyonel hale getirilmesi, ihracat çalışmalarında etkinlik sağlayacaktır. İki bölge arasındaki yük ticaretinde, ülkeler arasındaki bürokrasinin yalın hale getirilmesi ve gümrük hizmetlerinin daha etkin kullanılması ihtiyaç olarak görülmektedir.

Tablo 3.39: İşletmenin Mülkiyet Durumu ile Yük Taşımacılığında Etkili Olan Etmenler Arasındaki İlişkiye Ait Ki-Kare Analizi Sonucu

Güvenlik		İşletmenin Mülkiyet Durumu		X^2	p
		Yerli Sermayeli	Yerli ve Yabancı Sermayeli		
Hiç Önemsiz	n	2	0	14,545	0,006*
	%	1,60	0,00		
Önemsiz	n	2	0		
	%	1,60	0,00		
Kararsızım	n	6	7		
	%	4,70	25,00		
Önemli	n	52	6		
	%	40,60	21,40		
Çok Önemli	n	66	15		
	%	51,60	53,60		
Toplam	n	128	28		
	%	100,00	100,00		

*p<0,05

H₇: İşletmenin mülkiyet durumu ile yük taşımacılığında etkili olan güvenlik etmeni arasında anlamlı bir ilişki vardır.

İşletmenin mülkiyet durumu ile de yük taşımacılığında etkili olan güvenlik etmeni arasındaki ilişkinin incelenmesi için yapılan ki-kare analizi sonucuna göre

değişkenler arasındaki ilişkinin istatistiksel olarak anlamlı olduğu belirlenmiştir ($X^2=14.545$; $p=0.006<0.05$). İşletmenin mülkiyet durumu yerli sermayeli olan şirketlerin %51,60 ve yerli ve yabancı sermayeli olan şirketlerin %53,60 oranında büyük çoğunluğunun güvenlik etmenini çok önemli bulduğu belirlenmiştir. Bu sonuçlara göre H_7 hipotezinin kabul edildiği belirlenmiştir.

Bölgede faaliyet gösteren yerli sanayi işletmeleri, yerli ve yabancı işletmeler kadar yük taşımacılığında güvenlik faktörünün çok önemli olduğuna inanmaktadır. Yerli işletmelerin güvenlik faktörüne önem vermesi küresel alanda standartlara uyum sağladığının göstergesi olarak görülmektedir. Güvenlik faktörü, yükü teslim eden ve teslim alan taraflar açısından sorumlu olduğu paydaşlarına karşı, olumlu referans kaynağı için önemli bir kriterdir.

İşletmelerin güvenlik etmeni gibi diğer şartlara da önem vermesi, uluslararası ticari ilişkilerde ortak beklentilerin uyum içerisinde olduğunu göstermektedir. Bu beklentilere sadece ulusal alanda dikkat edilmesi, ithalat ve ihracat faaliyetlerinde dengesizliklerin oluşumunu tetiklemektedir. Uluslararası alanda rol almak isteyen işletmeler, bu tür çalışmalarını yakından takip ederek, gerekli sözleşmeleri yapması gerekmektedir. Bunun etkisiyle işletme, sektörde farkındalık oluşturacak olup, rekabet potansiyelini artırabilecektir.

Tablo 3.40: Mavi Yaka Çalışan Sayısı ile İşletmenin Sektörü Arasındaki İlişkiye Ait Ki-Kare Analizi Sonucu

Sektör		Mavi Yaka Çalışan Sayısı			X^2	p
		1-60 kişi	61-180 kişi	181 kişi ve üzeri		
Gıda	n	8	3	3	19,178	0,001*
	%	11,80	6,70	7,00		
Tekstil	n	2	12	14		
	%	2,90	26,70	32,60		
Diğer	n	58	30	26		
	%	85,30	66,70	60,50		
Toplam	n	68	45	43		
	%	100,00	100,00	100,00		

* $p<0,05$

H₈: Mavi yaka çalışan sayısı ile işletmenin sektörü arasında anlamlı bir ilişki vardır.

Mavi yaka çalışan sayısı ile işletmenin sektörü arasındaki ilişkinin incelenmesi için yapılan ki-kare analizi sonucuna göre değişkenler arasındaki ilişkinin istatistiksel olarak anlamlı olduğu belirlenmiştir ($X^2=19.178$; $p=0.001<0.05$). Mavi yaka çalışan sayısı 1-60 kişi olan şirketlerin %85,30, 61-180 kişi olan şirketlerin %66,70 ve 181 kişi ve üzeri olan şirketlerin %60,50 oranında büyük çoğunluğunun şirket sektörünün diğer olduğu belirlenmiştir. Bu sonuçlara göre H_8 hipotezinin kabul edildiği belirlenmiştir.

Mavi yaka statüsünde çalışan personeller, işletmenin üretim ve hizmet sağlama gerekliliği içerisinde önemli bir yere sahiptir. Bazı işletmelerde, mavi yaka çalışan kategorisi daha yoğun olmaktadır. Üretim işletmelerinde nihai ürüne dönüşecek malların meydana getirilmesinde, mavi yaka çalışanlar rol almaktadır. İşletmenin paydaşlarına karşı sorumlulukları olan, ürünün istenilen nitelikte, kalitede ve taahhüt edilen sürede meydana getirilmesi, işletmenin imajı için önemli bir yere sahiptir.

Mavi yaka çalışanlar bazı durumlarda, uzun yıllar aynı işi yapabilmektedir. Bu statüde çalışan personellerin, performanslarında azalma meydana gelmemesi için işletmenin çalışanlarını yakından takip etmesi ve personelin motivasyonunu belirli bir seviyede tutması için gereken sorumlulukları bulunmaktadır. Personeli anlamak ve onları dinlemek, karşılıklı olarak verimliliği sağlayacaktır.

Tablo 3.41: Beyaz Yaka Çalışan Sayısı ile İşletmenin Sektörü Arasındaki İlişkiye Ait Ki-Kare Analizi Sonucu

Sektör		Beyaz Yaka		X^2	p
		10 kişi ve daha az	11 kişi ve daha fazla		
Gıda	n	9	5	13,851	0,003*
	%	11,00	6,80		
Tekstil	n	6	22		
	%	7,30	29,70		
Kauçuk ve Plastik	n	10	5		
	%	12,20	6,80		
Diğer	n	57	42		
	%	69,50	56,80		
Toplam	n	82	74		
	%	100,00	100,00		

* $p<0,05$

H₉: Beyaz yaka çalışan sayısı ile işletmenin sektörü arasında anlamlı bir ilişki vardır.

Beyaz yaka çalışan sayısı ile işletmenin sektörü arasındaki ilişkinin incelenmesi için yapılan ki-kare analizi sonucuna göre değişkenler arasındaki ilişkinin istatistiksel olarak anlamlı olduğu belirlenmiştir ($X^2=13.851$; $p=0.003<0.05$). Beyaz yaka çalışan sayısı 10 kişi ve daha az olan şirketlerin %69,50 ve 11 kişi ve daha fazla olan şirketlerin %56,80 oranında büyük çoğunluğunun şirket sektörünün diğer olduğu belirlenmiştir. Bu sonuçlara göre H_9 hipotezinin kabul edildiği belirlenmiştir.

Beyaz yaka statüsünde görev alan personeller, belirli bir uzmanlığı elde etmiş ve işin gerekli niteliklerine sahip statüden oluşmaktadır. Uzmanlık statüsünün elde edilmesi eğitim, mesleki belgelendirme ve belirli bir iş tecrübesinin kazanılmasından sonra verilmektedir. Bu statüde çalışan personellerden daha çok uzmanlığı ile ilgili değer katması beklenmektedir. Bu statüdeki personellerden beklenti, beden gücü ile çalışmak olmayıp, işin işlevselliği, sistem gücü, katma değer artırılması ve sayısal/sözel gerekliliklerin yorumlanması ile iş akışlarının başarıyla tamamlanması beklenmektedir.

Organizasyon içerisinde beyaz yaka çalışan personellerin oluşumu önemli bir yere sahiptir. Bu statüdeki adayların, işletmede çalışmaya başlamadan önce işin gereklilikleri ve görev tanımları oluşturulmalıdır. Gerekli değerlendirmeler sonrası, adaylar arasından beklentilere en uygun olanı işe yerleştirilmelidir.

Tablo 3.42: Cinsiyet ile İş Pozisyonu Arasındaki İlişkiye Ait Ki-Kare Analizi Sonucu

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

* $p<0,05$

H₁₀: Cinsiyet ile iş pozisyonu arasında anlamlı bir ilişki vardır.

Cinsiyet ile iş pozisyonu arasındaki ilişkinin incelenmesi için yapılan ki-kare analizi sonucuna göre değişkenler arasındaki ilişkinin istatistiksel olarak anlamlı olduğu belirlenmiştir ($X^2=13.885$; $p=0.016<0.05$). Cinsiyeti kadın olanların %28,20 oranında büyük çoğunluğunun uzman, cinsiyeti erkek olanların %23,90 oranında büyük çoğunluğunun iş pozisyonunun ise diğer olduğu belirlenmiştir. Bu sonuçlara göre H_{10} hipotezinin kabul edildiği belirlenmiştir.

Bölgedeki sanayi işletmelerinde kadın müdür, yönetici ve şefler, iş hayatında yer edinmektedir. Ayrıca, uzman pozisyonunda çalışan kadınların oranı yüksek olduğu görülmektedir. Bu veriler, kadınların bölgede iş hayatında ön planda olduklarını göstermektedir. Bölgede faaliyet gösteren diğer işletmelere örnek gösterilecek bu durum, sanayi işletmeleri gibi farklı yapılara sahip iş yerlerinde söz sahibi olunması, bölge ve ülke açısından prestij kazanılmasında rol oynamaktadır.

Bölgede çalışmalarını sürdüren Asyaport Limanının operasyon Departmanında operatör, memur, kantar görevlisi ve diğer iş alanlarında bayan çalışan istihdamı görülmektedir. Mesleki uzmanlık eğitimleri ve belgelendirme süreçlerinde bu imkânın sağlanması, bayan adayların liman işletmesi gibi büyük yapılarda iş makinelerini kullanabileceğini göstermektedir.

Tablo 3.43: Yaş ile İş Pozisyonu Arasındaki İlişkiye Ait Ki-Kare Analizi Sonucu

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

*p<0,05

H₁₁: Yaş ile iş pozisyonu arasında anlamlı bir ilişki vardır.

Yaş ile iş pozisyonu arasındaki ilişkinin incelenmesi için yapılan ki-kare analizi sonucuna göre değişkenler arasındaki ilişkinin istatistiksel olarak anlamlı olduğu belirlenmiştir ($X^2=29,442$; $p=0.001<0.05$). Yaşı 21-30 yaş olanların %26,40 oranında büyük çoğunluğunun hem işçi hem diğer iş pozisyonlarında olduğu, yaşı 31-40 yaş olanların %22,60 oranında büyük çoğunluğunun iş pozisyonunun hem şef hem müdür olduğu ve yaşı 41 yaş ve üzeri olanların %30,00 olanların büyük çoğunluğunun hem müdür hem diğer iş pozisyonlarında olduğu belirlenmiştir. Bu sonuçlara göre H_{11} hipotezinin kabul edildiği belirlenmiştir.

Sanayi işletmelerinden elde edilen yaş grafiğine göre, 21-40 yaş aralığında çoğunlukla işçi statüsü yer almaktadır. 40 yaş üstü çalışan personellerin çoğunlukla müdür statüsünde olduğu görülmektedir. Bu oran, iş hayatında tecrübenin belirli bir süreden sonra, personellerin kariyer hayatında karşılığının olduğunu göstermektedir. Müdür statüsünün kazanılması için, işletmelerin kendi yapılarına göre belirlemiş oldukları basamak kriterleri bulunmaktadır. Terfi aşamalarının her kademesinde, belirli periyodlar elde edilen sayısal ve sözel değerlendirmeler yorumlanarak, personeller için ölçek kriteri oluşturulmaktadır. Bu ölçekleme içerisinde, kıdem süresinde önemli bir yer edinmektedir.

İşletmelerde, orta ve üst kademe idari yöneticiler için sadece mesleki eğitim ve tecrübe yeterli olmamaktadır. Personel beklentilerinin yeni düzene uyum sağlaması ve iş hayatında da sosyal yaşam dengelerinin değişmesi, personellerin değerlendirilmesinde farklı yöntemlere itmektedir. Günümüzde, idareci statüsünde olmak için öne çıkan başlıklarından olan ekip yönetiminde vasıfların olması, artık önemli bir gösterge olarak görülmektedir. İnsan ihtiyaçlarının doğru okunup, bu yönde iyileştirici ve beklentilere cevap verebilecek çözüm önerileri önemli hale gelmektedir. Yöneticilik, sadece mesleki bilgi olarak değil, ekipteki insan gücünün doğru analizinin yapıp, bu gücü sinerjiye dönüştürmesi ile farkındalık oluşturmaktadır. Her bir insan gücünü bir adım daha fazla ileriye taşıma potansiyelini yakalayabilen bir yönetici, tüm insan gücünü bu yönde tetiklediğinde, büyük bir verimlilik kazandırmış olacaktır.

3.5.1. Tekirdağ İlinde Deniz Taşımacılığının Önemi Düzeylerine Ait Analiz Sonuçları

Araştırmanın bu bölümde Tekirdağ ilinde deniz taşımacılığının önemi düzeylerine ait, betimsel istatistikleri, demografik özelliklere göre farklılıklarının belirlenmesine ait bulgulara yer verilmiştir.

Tablo 3.44: Tekirdağ İlinde Deniz Taşımacılığının Önemi Düzeylerine Ait Normallik Testi Sonuçları

Alt Boyutlar	Kolmogrov-Smirnov			Merkezi Eğilim Ölçümleri			
	Statistic	Sd	p	\bar{X}	Medyan	Çarpıklık	Basıklık
Lojistik Yoğunluğun Azalması	0,171	156	0,000	3,80	4,00	-0,694	0,410
Tekirdağ Bölgesine Sosyoekonomik Katkısı	0,126	156	0,000	3,99	4,00	-0,626	1,574
Liman İşletmelerinin Lojistik Katkısı	0,228	156	0,000	3,79	4,00	-0,615	0,643
Sanayi Sektörüne ve Ticarete Etkisi	0,233	156	0,000	3,87	4,00	-0,754	1,839
İşletmenin Rekabet Gücüne Katkısı	0,219	156	0,000	3,93	4,00	-0,629	1,731
Deniz Taşımacılığının Avantajları	0,212	156	0,000	3,69	4,00	-0,738	1,676
Deniz yolu Taşımacılığının Potansiyeli	0,192	156	0,000	3,89	4,00	-0,597	1,106
Tekirdağ İlinde Teknolojik ve Sosyal Gelişmeye Katkıları	0,159	156	0,000	3,46	3,46	-0,123	-0,470
Tekirdağ İlinde Deniz Taşımacılığının Önemi	0,090	156	0,004	3,84	3,83	-0,214	1,607

Elde edilen verilerin dağılımlarının belirlenmesinde merkezi eğilim ölçümlerinden aritmetik ortalama, medyan, çarpıklık ve basıklık katsayıları kullanılmıştır. Medyan ile aritmetik ortalama değerinin birbirine yakın ya da eşit olması ile çarpıklık ve basıklık değerlerinin ± 2 sınırları içerisine düşmesi nedeniyle elde edilen verilerin dağılımının normal dağılımdan geldiği belirlenmiştir. (George ve Mallery 2010).

Tekirdağ ilinde deniz taşımacılığının önemi düzeylerine ait betimsel bulgular incelendiğinde katılımcılar; Tekirdağ ilinde deniz taşımacılığının önemi düzeyleri ($\bar{x}=3,84$) yüksek olduğu belirlenmiştir. Tekirdağ ilinde deniz taşımacılığının önemi ölçeğine ait alt boyut ortalamaları incelendiğinde; lojistik yoğunluğun azalması düzeyleri ($\bar{x}=3,80$) yüksek, Tekirdağ bölgesine sosyoekonomik katkısı düzeyleri ($\bar{x}=3,99$) yüksek, liman işletmelerinin lojistik katkısı düzeyleri ($\bar{x}=3,79$) yüksek, sanayi sektörüne ve ticarete etkisi düzeyleri ($\bar{x}=3,87$) yüksek, işletmenin rekabet

gücüne katkısı düzeyleri ($\bar{x}=3,93$) yüksek, deniz taşımacılığının avantajları düzeyleri ($\bar{x}=3,69$) yüksek, deniz yolu taşımacılığının potansiyeli düzeyleri ($\bar{x}=3,89$) yüksek, Tekirdağ ilinde teknolojik ve sosyal gelişmeye katkıları düzeyleri ($\bar{x}=3,46$) yüksek olduğu belirlenmiştir.

Tekirdağ ilinde deniz yolu taşımacılığının önemi bulgusunun yüksek olduğu görülmektedir. Bu veri, bölgedeki sanayi işletmelerinin deniz yolu taşımacılığına olumlu yönde referans verdiklerini ve bu lojistik kanalının, bölgenin sosyoekonomik yapısına katkı sağlayacağını göstermektedir.

Deniz yolu taşımacılığı, bölgeleri ulusal ve uluslararası alanda birbirleriyle ticari işlerde bir araya getiren lojistik işletmelerdir. Küresel alanda yük ticaretinin büyük bir kısmının deniz yolu ile sağlanması, Tekirdağ'da faaliyet gösteren gemi acentelerinin bölge yapısı için önemini ortaya koymaktadır.

Lojistik kanallarının gelişmiş bir yapıda olması, bölgesel ticari hareketliliğe ivme kazandırmaktadır. Bu sayede, istihdam potansiyeli artarak sosyal refah seviyesi yükselişe geçmektedir. Lojistik kanalların geliştiği bölgeler, iş dünyası için öncelikli tercih alanlarını oluşturmaktadır. İşletmeler, sadece bölgesel ticari faaliyetlerini düşünmeyip, stratejik planlarını küresel oyuncu olmak için yapmaktadır. Üretim ve tedarik aşamasında lojistik, sanayi işletmeleri için vazgeçilmez bir gerekliliktir.

Tablo 3.45: Katılımcıların Tekirdağ İlinde Deniz Taşımacılığının Önemi Düzeylerinin Cinsiyetlerine Göre Farklılaşmasının Belirlenmesine Ait Bağımsız Örneklem T-testi Sonuçları

Alt Boyutlar	Cinsiyet	n	\bar{X}	s.s	t	sd	p																																																																																												
Lojistik Yoğunluğun Azalması	Kadın	39	3,79	0,58	-0,055	154	0,956																																																																																												
	Erkek	117	3,80	0,76				Tekirdağ Bölgesine Sosyoekonomik Katkısı	Kadın	39	3,80	0,45	-2,364	154	0,019*	Erkek	117	4,05	0,62	Liman İşletmelerinin Lojistik Katkısı	Kadın	39	3,68	0,61	-1,237	154	0,218	Erkek	117	3,83	0,71	Sanayi Sektörüne ve Ticarete Etkisi	Kadın	39	3,85	0,49	-0,296	154	0,768	Erkek	117	3,88	0,66	İşletmenin Rekabet Gücüne Katkısı	Kadın	39	3,77	0,49	-1,983	154	0,049*	Erkek	117	3,98	0,59	Deniz Taşımacılığının Avantajları	Kadın	39	3,66	0,47	-0,375	154	0,708	Erkek	117	3,70	0,66	Deniz yolu Taşımacılığının Potansiyeli	Kadın	39	3,61	0,64	-3,263	154	0,001*	Erkek	117	3,98	0,61	Tekirdağ İlinde Teknolojik ve Sosyal Gelişmeye Katkıları	Kadın	39	3,47	0,65	0,089	154	0,929	Erkek	117	3,46	0,82	Tekirdağ İlinde Deniz Taşımacılığının Önemi	Kadın	39	3,73	0,37	-1,686	154	0,094
Tekirdağ Bölgesine Sosyoekonomik Katkısı	Kadın	39	3,80	0,45	-2,364	154	0,019*																																																																																												
	Erkek	117	4,05	0,62				Liman İşletmelerinin Lojistik Katkısı	Kadın	39	3,68	0,61	-1,237	154	0,218	Erkek	117	3,83	0,71	Sanayi Sektörüne ve Ticarete Etkisi	Kadın	39	3,85	0,49	-0,296	154	0,768	Erkek	117	3,88	0,66	İşletmenin Rekabet Gücüne Katkısı	Kadın	39	3,77	0,49	-1,983	154	0,049*	Erkek	117	3,98	0,59	Deniz Taşımacılığının Avantajları	Kadın	39	3,66	0,47	-0,375	154	0,708	Erkek	117	3,70	0,66	Deniz yolu Taşımacılığının Potansiyeli	Kadın	39	3,61	0,64	-3,263	154	0,001*	Erkek	117	3,98	0,61	Tekirdağ İlinde Teknolojik ve Sosyal Gelişmeye Katkıları	Kadın	39	3,47	0,65	0,089	154	0,929	Erkek	117	3,46	0,82	Tekirdağ İlinde Deniz Taşımacılığının Önemi	Kadın	39	3,73	0,37	-1,686	154	0,094	Erkek	117	3,87	0,50								
Liman İşletmelerinin Lojistik Katkısı	Kadın	39	3,68	0,61	-1,237	154	0,218																																																																																												
	Erkek	117	3,83	0,71				Sanayi Sektörüne ve Ticarete Etkisi	Kadın	39	3,85	0,49	-0,296	154	0,768	Erkek	117	3,88	0,66	İşletmenin Rekabet Gücüne Katkısı	Kadın	39	3,77	0,49	-1,983	154	0,049*	Erkek	117	3,98	0,59	Deniz Taşımacılığının Avantajları	Kadın	39	3,66	0,47	-0,375	154	0,708	Erkek	117	3,70	0,66	Deniz yolu Taşımacılığının Potansiyeli	Kadın	39	3,61	0,64	-3,263	154	0,001*	Erkek	117	3,98	0,61	Tekirdağ İlinde Teknolojik ve Sosyal Gelişmeye Katkıları	Kadın	39	3,47	0,65	0,089	154	0,929	Erkek	117	3,46	0,82	Tekirdağ İlinde Deniz Taşımacılığının Önemi	Kadın	39	3,73	0,37	-1,686	154	0,094	Erkek	117	3,87	0,50																				
Sanayi Sektörüne ve Ticarete Etkisi	Kadın	39	3,85	0,49	-0,296	154	0,768																																																																																												
	Erkek	117	3,88	0,66				İşletmenin Rekabet Gücüne Katkısı	Kadın	39	3,77	0,49	-1,983	154	0,049*	Erkek	117	3,98	0,59	Deniz Taşımacılığının Avantajları	Kadın	39	3,66	0,47	-0,375	154	0,708	Erkek	117	3,70	0,66	Deniz yolu Taşımacılığının Potansiyeli	Kadın	39	3,61	0,64	-3,263	154	0,001*	Erkek	117	3,98	0,61	Tekirdağ İlinde Teknolojik ve Sosyal Gelişmeye Katkıları	Kadın	39	3,47	0,65	0,089	154	0,929	Erkek	117	3,46	0,82	Tekirdağ İlinde Deniz Taşımacılığının Önemi	Kadın	39	3,73	0,37	-1,686	154	0,094	Erkek	117	3,87	0,50																																
İşletmenin Rekabet Gücüne Katkısı	Kadın	39	3,77	0,49	-1,983	154	0,049*																																																																																												
	Erkek	117	3,98	0,59				Deniz Taşımacılığının Avantajları	Kadın	39	3,66	0,47	-0,375	154	0,708	Erkek	117	3,70	0,66	Deniz yolu Taşımacılığının Potansiyeli	Kadın	39	3,61	0,64	-3,263	154	0,001*	Erkek	117	3,98	0,61	Tekirdağ İlinde Teknolojik ve Sosyal Gelişmeye Katkıları	Kadın	39	3,47	0,65	0,089	154	0,929	Erkek	117	3,46	0,82	Tekirdağ İlinde Deniz Taşımacılığının Önemi	Kadın	39	3,73	0,37	-1,686	154	0,094	Erkek	117	3,87	0,50																																												
Deniz Taşımacılığının Avantajları	Kadın	39	3,66	0,47	-0,375	154	0,708																																																																																												
	Erkek	117	3,70	0,66				Deniz yolu Taşımacılığının Potansiyeli	Kadın	39	3,61	0,64	-3,263	154	0,001*	Erkek	117	3,98	0,61	Tekirdağ İlinde Teknolojik ve Sosyal Gelişmeye Katkıları	Kadın	39	3,47	0,65	0,089	154	0,929	Erkek	117	3,46	0,82	Tekirdağ İlinde Deniz Taşımacılığının Önemi	Kadın	39	3,73	0,37	-1,686	154	0,094	Erkek	117	3,87	0,50																																																								
Deniz yolu Taşımacılığının Potansiyeli	Kadın	39	3,61	0,64	-3,263	154	0,001*																																																																																												
	Erkek	117	3,98	0,61				Tekirdağ İlinde Teknolojik ve Sosyal Gelişmeye Katkıları	Kadın	39	3,47	0,65	0,089	154	0,929	Erkek	117	3,46	0,82	Tekirdağ İlinde Deniz Taşımacılığının Önemi	Kadın	39	3,73	0,37	-1,686	154	0,094	Erkek	117	3,87	0,50																																																																				
Tekirdağ İlinde Teknolojik ve Sosyal Gelişmeye Katkıları	Kadın	39	3,47	0,65	0,089	154	0,929																																																																																												
	Erkek	117	3,46	0,82				Tekirdağ İlinde Deniz Taşımacılığının Önemi	Kadın	39	3,73	0,37	-1,686	154	0,094	Erkek	117	3,87	0,50																																																																																
Tekirdağ İlinde Deniz Taşımacılığının Önemi	Kadın	39	3,73	0,37	-1,686	154	0,094																																																																																												
	Erkek	117	3,87	0,50																																																																																															

*p<0.05

H₁₂: Katılımcıların Tekirdağ ilinde deniz taşımacılığının önemi düzeyleri cinsiyetlerine göre farklılık göstermektedir.

Katılımcıların Tekirdağ ilinde deniz taşımacılığının önemi düzeylerinin cinsiyetlerine göre farklılıklarının anlamlılık gösterip göstermediğini belirlemek için yapılan t-testi sonucuna göre; katılımcıların Tekirdağ bölgesine sosyoekonomik katkısı düzeyleri cinsiyetlerine göre farkı istatistiksel olarak anlamlılık gösterdiği saptanmıştır. (t= -2,364; p=0.019; p<0.05). Erkeklerin (\bar{X} =4,05) Tekirdağ bölgesine sosyoekonomik katkısı düzeyleri kadın katılımcılara (\bar{X} =3,80) göre daha yüksektir. İşletmenin rekabet gücüne katkısı düzeyleri cinsiyetlerine göre farkı istatistiksel olarak anlamlılık gösterdiği saptanmıştır. (t= -1.983; p=0.049; p<0.05). Erkeklerin (\bar{X} =3,98) işletmenin rekabet gücüne katkısı düzeyleri kadınlara (\bar{X} =3,77) göre daha yüksektir. Deniz yolu taşımacılığının potansiyeli düzeyleri cinsiyetlerine göre farkı istatistiksel olarak anlamlılık gösterdiği saptanmıştır. (t= -3.263; p=0.001; p<0.05). Erkeklerin (\bar{X} =3,98) deniz yolu taşımacılığının potansiyeli düzeyleri kadınlara (\bar{X} =3,61) göre daha yüksektir.

Tablo 3.46: Katılımcıların Tekirdağ İlinde Deniz Taşımacılığının Önemi Düzeylerinin Mülkiyet Durumuna Göre Farklılaşmasının Belirlenmesine Ait Bağımsız Örneklem T-testi Sonuçları

Alt Boyutlar	Mülkiyet Durumu	n	\bar{X}	s.s	t	sd	p
Lojistik Yoğunluğun Azalması	Yerli Sermayeli	128	3,81	0,75	0,404	154	0,687
	Yabancı/Yerli	28	3,75	0,55			
Tekirdağ Bölgesine Sosyoekonomik Katkısı	Yerli Sermayeli	128	4,01	0,62	1,376	154	0,174
	Yabancı/Yerli	28	3,88	0,42			
Liman İşletmelerinin Lojistik Katkısı	Yerli Sermayeli	128	3,75	0,73	-2,205	154	0,031*
	Yabancı/Yerli	28	3,98	0,42			
Sanayi Sektörüne ve Ticarete Etkisi	Yerli Sermayeli	128	3,87	0,65	-0,085	154	0,932
	Yabancı/Yerli	28	3,88	0,47			
İşletmenin Rekabet Gücüne Katkısı	Yerli Sermayeli	128	3,95	0,60	1,06	154	0,291
	Yabancı/Yerli	28	3,82	0,42			
Deniz Taşımacılığının Avantajları	Yerli Sermayeli	128	3,67	0,64	-1,022	154	0,308
	Yabancı/Yerli	28	3,80	0,46			
Deniz yolu Taşımacılığının Potansiyeli	Yerli Sermayeli	128	3,89	0,67	0,053	154	0,958
	Yabancı/Yerli	28	3,88	0,44			
Tekirdağ İlinde Teknolojik ve Sosyal Gelişmeye Katkıları	Yerli Sermayeli	128	3,43	0,80	-1,074	154	0,284
	Yabancı/Yerli	28	3,61	0,61			
Tekirdağ İlinde Deniz Taşımacılığının Önemi	Yerli Sermayeli	128	3,84	0,50	0,000	154	1,000
	Yabancı/Yerli	28	3,84	0,33			

*p<0.05

H₁₃: Katılımcıların Tekirdağ ilinde deniz taşımacılığının önemi düzeyleri mülkiyet durumuna göre farklılık göstermektedir.

Katılımcıların Tekirdağ ilinde deniz taşımacılığının önemi düzeylerinin mülkiyet durumuna göre farklılıklarının anlamlılık gösterip göstermediğini belirlemek için yapılan t-testi sonucuna göre; katılımcıların liman işletmelerinin lojistik katkısı düzeyleri mülkiyet durumuna göre farkı istatistiksel olarak anlamlılık gösterdiği saptanmıştır. (t= -2.205; p=0.031; p<0.05). Yabancı ve yerli sermayeli olanların (\bar{X} =3,98) liman işletmelerinin lojistik katkısı düzeyleri yerli sermayeli olanlara (\bar{X} =3,75) göre daha yüksektir.

Ankete katılan yerli ve yabancı sermayeli işletmeler, liman işletmelerinin lojistik sektörüne katkı sağladığını göstermektedir. Bu, bölgede yapılan deniz yolu taşımacılığına karşı olumlu bir tepki olarak ortaya çıkmaktadır. Bu firmaların bu yönde görüş iletmeleri, diğer yatırımcılar açısından bölgenin cazibe merkez olması yolunda önemli bir referans kaynağıdır.

Liman işletmelerinin bölgede gelişim göstermesi, diğer lojistik kanallarının da çevresinde toplanmasına etki sağlamaktadır. Limanlar, tedarik edilen yüklerin kapıdan kapıya ulaşımında aracılık eden işletmelerdir. Kitlesel yük taşımacılığında uygun bir lojistik kanalı olan deniz yolu seferleri, limanlar sayesinde sanayi işletmelerine yüklerini ulaştırmaktadır. Tekirdağ'da kurulan limanların lojistik katkısına inanan bölgedeki sanayi işletmeleri, liman yatırımlarının ulusal ve uluslararası alanda önemli olduğunu göstermektedir.



Tablo 3.47: Katılımcıların Tekirdağ İlinde Deniz Taşımacılığının Önemi Düzeylerinin Eğitim Durumlarına Göre Farklılaşmasının Belirlenmesine Ait ANOVA Testi Sonuçları

Alt Boyutlar	Eğitim Durumu	n	\bar{X}	s.s	F	p	Scheffe
Lojistik Yoğunluğun Azalması	Ortaokul	16	3,92	0,60	0,437	0,782	
	Lise	37	3,89	0,49			
	Meslek Yüksekokulu	18	3,69	0,85			
	Lisans	74	3,75	0,79			
	Yüksek Lisans	11	3,80	0,84			
Tekirdağ Bölgesine Sosyoekonomik Katkısı	Ortaokul	16	3,90	0,73	0,496	0,739	
	Lise	37	3,98	0,53			
	Meslek Yüksek Okulu	18	3,95	0,51			
	Lisans	74	4,05	0,59			
	Yüksek Lisans	11	3,83	0,76			
Liman İşletmelerinin Lojistik Katkısı	Ortaokul	16	3,79	0,67	0,391	0,815	
	Lise	37	3,89	0,58			
	Meslek Yüksek Okulu	18	3,69	0,77			
	Lisans	74	3,79	0,71			
	Yüksek Lisans	11	3,67	0,80			
Sanayi Sektörüne ve Ticarete Etkisi	Ortaokul	16	3,88	0,74	0,448	0,774	
	Lise	37	3,93	0,52			
	Meslek Yüksek Okulu	18	3,72	0,77			
	Lisans	74	3,90	0,60			
	Yüksek Lisans	11	3,76	0,76			
İşletmenin Rekabet Gücüne Katkısı	Ortaokul	16	3,73	0,68	1,104	0,357	
	Lise	37	3,85	0,54			
	Meslek Yüksek Okulu	18	3,93	0,61			
	Lisans	74	4,01	0,56			
	Yüksek Lisans	11	3,88	0,54			
Deniz Taşımacılığının Avantajları	Ortaokul	16	3,69	0,75	0,453	0,770	
	Lise	37	3,72	0,55			
	Meslek Yüksek Okulu	18	3,85	0,61			
	Lisans	74	3,64	0,61			
	Yüksek Lisans	11	3,64	0,69			
Deniz yolu Taşımacılığının Potansiyeli	Ortaokul	16	3,96	0,45	0,687	0,602	
	Lise	37	3,96	0,48			
	Meslek Yüksek Okulu	18	3,89	0,82			
	Lisans	74	3,88	0,65			
	Yüksek Lisans	11	3,61	0,88			
Tekirdağ İlinde Teknolojik ve Sosyal Gelişmeye Katkıları	Ortaokul ⁽¹⁾	16	3,72	0,82	4,302	0,003*	(2-4)
	Lise ⁽²⁾	37	3,82	0,56			
	Meslek Yüksek Okulu ⁽³⁾	18	3,33	0,86			
	Lisans ⁽⁴⁾	74	3,32	0,80			
	Yüksek Lisans ⁽⁵⁾	11	3,05	0,57			
Tekirdağ İlinde Deniz Taşımacılığının Önemi	Ortaokul	16	3,84	0,56	0,390	0,816	
	Lise	37	3,89	0,42			
	Meslek Yüksek Okulu	18	3,79	0,49			
	Lisans	74	3,84	0,47			
	Yüksek Lisans	11	3,70	0,59			

*p<0.05

H₁₄: Katılımcıların Tekirdağ ilinde deniz taşımacılığının önemi düzeyleri eğitim durumuna göre farklılık göstermektedir.

Katılımcıların Tekirdağ ilinde deniz taşımacılığının önemi düzeylerinin eğitim durumlarına göre farklılıklarının anlamlılık gösterip göstermediğini belirlemek için yapılan ANOVA testi sonucuna göre; katılımcıların Tekirdağ ilinde teknolojik ve sosyal gelişmeye katkıları düzeyleri eğitim durumlarına göre farkı istatistiksel olarak anlamlılık gösterdiği saptanmıştır. ($F= 4.302$; $p=0.003$; $p<0.05$). Lise mezunlarının ($\bar{X}=3,82$) Tekirdağ ilinde teknolojik ve sosyal gelişmeye katkıları düzeyleri lisans mezunu olanlara ($\bar{X}=3,32$) göre daha yüksektir. Gruplar arasındaki farkın kaynağı post-hoc testlerinden scheffe testi ile belirlenmiştir.

Deniz yolu taşımacılığının bölgede faaliyet göstermesi, Tekirdağ ilinde teknolojik ve sosyal gelişmeye katkıları sorusuna, lise mezunlarının çoğunlukta olumlu görüş ilettiği görülmektedir. Türkiye'nin üç tarafının denizlerle çevrili olması ve Tekirdağ'ın konumu itibariyle stratejik bir alanda bulunması sayesinde, bölgeye deniz yolu hat seferleri artmaktadır. Bu seferler arasında ana hat denilen seferlerinde bulunması, bölgedeki sanayi işletmelerinin yüklerini en uygun sürede sevk veya tedarik etmesine olanak sağlamaktadır. Bu güçlü yönler sayesinde, bölgeye yeni yatırımlar, istihdam ve yeni teknolojik işleyişler kazandırılmaktadır. Yeni istihdam alanlarının kazandırılması ile işgücüne katılım oranı artarak, kişilerin sosyalleşme seviyesi yükselmektedir. Her bir işletmenin kendisine özgü teknolojik yapılaşması bulunmaktadır. Bu yapıların, sanayi işletmelerinde kurulması ile uzun süreli destek sağlayan teknolojik firmalar, bölgeyle iletişim halinde olmaktadır. Bazı durumlarda ise müşteri memnuniyetinin süreklilik göstermesi için işletmelerin bulunduğu yerlere destek ofisleri açılarak, firmaların bölgede kök salmasına imkân sağlanmaktadır.

Tablo 3.48: Katılımcıların Tekirdağ İlinde Deniz Taşımacılığının Önemi Düzeylerinin Çalışan Sayısına Göre Farklılaşmasının Belirlenmesine Ait ANOVA Testi Sonuçları

Alt Boyutlar	Çalışan Sayısı	n	\bar{X}	s.s	F	p
Lojistik Yoğunluğun Azalması	10 kişiden az	26	3,86	0,84	0,920	0,454
	10-50 kişi	32	3,87	0,79		
	51-249 kişi	59	3,66	0,71		
	250-500 kişi	20	3,91	0,61		
	501 kişi ve üzeri	19	3,92	0,47		
Tekirdağ Bölgesine Sosyoekonomik Katkısı	10 kişiden az	26	4,09	0,64	1,216	0,306
	10-50 kişi	32	4,09	0,57		
	51-249 kişi	59	3,86	0,55		
	250-500 kişi	20	4,00	0,68		
	501 kişi ve üzeri	19	4,08	0,56		
Liman İşletmelerinin Lojistik Katkısı	10 kişiden az	26	3,85	0,69	0,142	0,966
	10-50 kişi	32	3,77	0,84		
	51-249 kişi	59	3,76	0,71		
	250-500 kişi	20	3,87	0,58		
	501 kişi ve üzeri	19	3,79	0,40		
Sanayi Sektörüne ve Ticarete Etkisi	10 kişiden az	26	3,65	0,86	1,679	0,158
	10-50 kişi	32	3,98	0,50		
	51-249 kişi	59	3,82	0,57		
	250-500 kişi	20	3,97	0,70		
	501 kişi ve üzeri	19	4,05	0,42		
İşletmenin Rekabet Gücüne Katkısı	10 kişiden az	26	3,97	0,60	0,265	0,900
	10-50 kişi	32	3,88	0,69		
	51-249 kişi	59	3,97	0,51		
	250-500 kişi	20	3,87	0,69		
	501 kişi ve üzeri	19	3,88	0,40		
Deniz Taşımacılığının Avantajları	10 kişiden az	26	3,62	0,71	0,434	0,784
	10-50 kişi	32	3,78	0,70		
	51-249 kişi	59	3,64	0,51		
	250-500 kişi	20	3,70	0,69		
	501 kişi ve üzeri	19	3,77	0,58		
Deniz yolu Taşımacılığının Potansiyeli	10 kişiden az	26	3,96	0,77	1,892	0,115
	10-50 kişi	32	4,09	0,71		
	51-249 kişi	59	3,73	0,58		
	250-500 kişi	20	3,92	0,49		
	501 kişi ve üzeri	19	3,89	0,53		
Tekirdağ İlinde Teknolojik ve Sosyal Gelişmeye Katkıları	10 kişiden az	26	3,50	0,87	1,761	0,140
	10-50 kişi	32	3,34	0,86		
	51-249 kişi	59	3,36	0,74		
	250-500 kişi	20	3,58	0,69		
	501 kişi ve üzeri	19	3,84	0,60		
Tekirdağ İlinde Deniz Taşımacılığının Önemi	10 kişiden az	26	3,86	0,56	0,822	0,513
	10-50 kişi	32	3,90	0,51		
	51-249 kişi	59	3,75	0,42		
	250-500 kişi	20	3,88	0,53		
	501 kişi ve üzeri	19	3,93	0,37		

H₁₅: Katılımcıların Tekirdağ ilinde deniz taşımacılığının önemi düzeyleri çalışan sayısına göre farklılık göstermektedir.

Katılımcıların Tekirdağ ilinde deniz taşımacılığının önemi düzeylerinin çalışan sayısına göre farklılıklarının anlamlılık gösterip göstermediğini belirlemek için yapılan ANOVA testi sonucuna göre; katılımcıların Tekirdağ ilinde deniz taşımacılığının önemi düzeyleri çalışan sayısına göre farkı istatistiksel olarak anlamlılık göstermediği saptanmıştır. ($p>0.05$).



Tablo 3.49: Katılımcıların Tekirdağ İlinde Deniz Taşımacılığının Önemi Düzeylerinin İş Pozisyonlarına Göre Farklılaşmasının Belirlenmesine Ait ANOVA Testi Sonuçları

Alt Boyutlar	İş Pozisyonu	n	\bar{X}	s.s	F	p	Scheffe
Lojistik Yoğunluğun Azalması	İşçi	23	3,84	0,49	1,350	0,246	
	Uzman	22	3,73	0,70			
	Şef	28	3,75	0,69			
	Yönetici	16	4,00	0,46			
	Müdür	30	3,57	0,84			
	Diğer	37	3,96	0,82			
Tekirdağ Bölgesine Sosyoekonomik Katkısı	İşçi ⁽¹⁾	23	3,83	0,71	2,444	0,037*	(4-6)
	Uzman ⁽²⁾	22	3,74	0,52			
	Şef ⁽³⁾	28	3,95	0,41			
	Yönetici ⁽⁴⁾	16	4,30	0,46			
	Müdür ⁽⁵⁾	30	4,04	0,73			
	Diğer ⁽⁶⁾	37	4,10	0,54			
Liman İşletmelerinin Lojistik Katkısı	İşçi	23	3,78	0,51	0,763	0,578	
	Uzman	22	3,73	0,60			
	Şef	28	3,73	0,63			
	Yönetici	16	3,71	0,83			
	Müdür	30	3,72	0,76			
	Diğer	37	3,98	0,75			
Sanayi Sektörüne ve Ticarete Etkisi	İşçi	23	3,84	0,72	0,918	0,471	
	Uzman	22	3,80	0,59			
	Şef	28	3,95	0,43			
	Yönetici	16	3,71	0,87			
	Müdür	30	3,78	0,66			
	Diğer	37	4,02	0,55			
İşletmenin Rekabet Gücüne Katkısı	İşçi	23	3,68	0,52	1,778	0,121	
	Uzman	22	3,77	0,60			
	Şef	28	3,94	0,48			
	Yönetici	16	4,06	0,55			
	Müdür	30	3,99	0,61			
	Diğer	37	4,05	0,60			
Deniz Taşımacılığının Avantajları	İşçi	23	3,68	0,65	1,508	0,191	
	Uzman	22	3,39	0,80			
	Şef	28	3,69	0,52			
	Yönetici	16	3,83	0,60			
	Müdür	30	3,69	0,65			
	Diğer	37	3,81	0,47			
Deniz yolu Taşımacılığının Potansiyeli	İşçi	23	3,88	0,41	1,068	0,380	
	Uzman	22	3,68	0,66			
	Şef	28	3,82	0,46			
	Yönetici	16	4,08	0,64			
	Müdür	30	3,86	0,80			
	Diğer	37	4,00	0,70			
Tekirdağ İlinde Teknolojik ve Sosyal Gelişmeye Katkıları	İşçi	23	3,70	0,67	1,626	0,156	
	Uzman	22	3,50	0,65			
	Şef	28	3,43	0,81			
	Yönetici	16	3,25	0,80			
	Müdür	30	3,22	0,74			
	Diğer	37	3,62	0,85			
Tekirdağ İlinde Deniz Taşımacılığının Önemi	İşçi	23	3,79	0,48	1,380	0,235	
	Uzman	22	3,69	0,44			
	Şef	28	3,81	0,37			
	Yönetici	16	3,94	0,42			
	Müdür	30	3,78	0,55			
	Diğer	37	3,97	0,51			

*p<0.05

H₁₆: Katılımcıların Tekirdağ ilinde deniz taşımacılığının önemi düzeyleri iş pozisyonuna göre farklılık göstermektedir.

Katılımcıların Tekirdağ ilinde deniz taşımacılığının önemi düzeylerinin iş pozisyonuna göre farklılıklarının anlamlılık gösterip göstermediğini belirlemek için yapılan ANOVA testi sonucuna göre; katılımcıların Tekirdağ bölgesine sosyoekonomik katkısı düzeyleri iş pozisyonuna göre farkı istatistiksel olarak anlamlılık gösterdiği saptanmıştır. ($F= 2.444$; $p=0.037$; $p<0.05$). Yöneticilerin ($\bar{X}=4,30$) Tekirdağ bölgesine sosyoekonomik katkısı düzeyleri diğer pozisyonlarda çalışanlara ($\bar{X}=4,10$) göre daha yüksektir. Gruplar arasındaki farkın kaynağı post-hoc testlerinden scheffe testi ile belirlenmiştir.

Beyaz yaka statüsünde olan yöneticiler, bölgedeki deniz yolu taşımacılığının sosyoekonomik katkılarına çoğunlukla inanmaktadır. Gelişen bir bölgenin gelişen sanayi yapısı ile farklı sosyal ve kültürel alanların doğmasına imkân verilmektedir. İşletmeler, büyüme süreçlerinde belirli bir seviyeye geldiklerinde, personellerin ücret ve yan haklarında iyileştirmeler yapmaktadır. Gelir seviyesi artan personeller, sosyal ve kültürel açıdan farklı aktivitelere katılma imkânı sağlamaktadır. Ayrıca yatırımların arttığı ve lojistik kanalların çeşitlendiği bir bölgede, üretim yapan sanayi işletmelerinin artması gerçekleşmektedir. Bölgenin lojistik, sanayi ve sosyal açıdan gelişmesi, bölge halkı için yeni imkânlar sağlamaktadır. Bir bölgede, beyaz yaka statüsünde çalışan personellerin yoğunlaşması, sosyoekonomik yapının kalkınması açısından önemli bir göstergedir.

Tablo 3.50: Katılımcıların Tekirdağ İlinde Deniz Taşımacılığının Önemi Düzeylerinin İşletmenin Faaliyet Gösterdiği Sektöre Göre Farklılaşmasının Belirlenmesine Ait ANOVA Testi Sonuçları

Alt Boyutlar	İşletmenin Sektörü	n	\bar{X}	s.s	F	p
Lojistik Yoğunluğun Azalması	Gıda	14	4,02	0,72	1,557	0,202
	Tekstil	28	3,74	0,50		
	Kauçuk ve Plastik	15	3,48	0,85		
	Diğer	99	3,83	0,74		
Tekirdağ Bölgesine Sosyoekonomik Katkısı	Gıda	14	4,35	0,54	2,284	0,081
	Tekstil	28	3,97	0,41		
	Kauçuk ve Plastik	15	3,80	0,50		
	Diğer	99	3,97	0,64		
Liman İşletmelerinin Lojistik Katkısı	Gıda	14	4,12	0,58	1,417	0,240
	Tekstil	28	3,75	0,56		
	Kauçuk ve Plastik	15	3,62	0,70		
	Diğer	99	3,78	0,72		
Sanayi Sektörüne ve Ticarete Etkisi	Gıda	14	4,17	0,48	2,455	0,065
	Tekstil	28	3,83	0,40		
	Kauçuk ve Plastik	15	3,56	0,60		
	Diğer	99	3,89	0,68		
İşletmenin Rekabet Gücüne Katkısı	Gıda	14	3,98	0,65	0,834	0,477
	Tekstil	28	3,77	0,57		
	Kauçuk ve Plastik	15	3,91	0,67		
	Diğer	99	3,96	0,55		
Deniz Taşımacılığının Avantajları	Gıda	14	3,86	0,60	1,384	0,250
	Tekstil	28	3,57	0,57		
	Kauçuk ve Plastik	15	3,49	0,42		
	Diğer	99	3,73	0,65		
Deniz yolu Taşımacılığının Potansiyeli	Gıda	14	4,17	0,47	2,213	0,089
	Tekstil	28	3,80	0,55		
	Kauçuk ve Plastik	15	3,60	0,58		
	Diğer	99	3,92	0,68		
Tekirdağ İlinde Teknolojik ve Sosyal Gelişmeye Katkıları	Gıda	14	3,57	0,83	1,000	0,395
	Tekstil	28	3,61	0,69		
	Kauçuk ve Plastik	15	3,20	0,70		
	Diğer	99	3,45	0,80		
Tekirdağ İlinde Deniz Taşımacılığının Önemi	Gıda	14	4,08	0,42	2,492	0,062
	Tekstil	28	3,78	0,35		
	Kauçuk ve Plastik	15	3,62	0,42		
	Diğer	99	3,85	0,51		

H₁₇: Katılımcıların Tekirdağ ilinde deniz taşımacılığının önemi düzeyleri işletmenin faaliyet gösterdiği sektöre göre farklılık göstermektedir.

Katılımcıların Tekirdağ ilinde deniz taşımacılığının önemi düzeylerinin işletmenin faaliyet gösterdiği sektöre göre farklılıklarının anlamlılık gösterip göstermediğini belirlemek için yapılan ANOVA testi sonucuna göre; katılımcıların Tekirdağ ilinde deniz taşımacılığının önemi düzeyleri işletmenin faaliyet gösterdiği

sektöre göre farkı istatistiksel olarak anlamlılık göstermediği saptanmıştır. ($p>0.05$).

Tablo 3.51: Katılımcıların Tekirdağ İlinde Deniz Taşımacılığının Önemi Düzeylerinin İşletmenin Fonksiyonuna Göre Farklılaşmasının Belirlenmesine Ait ANOVA Testi Sonuçları

Alt Boyutlar	İşletmenin Fonksiyonu	n	\bar{X}	s.s	F	p	Scheffe
Lojistik Yoğunluğun Azalması	İhracatçı	14	3,95	0,64	0,870	0,421	
	Üretici	97	3,74	0,70			
	Diğer	45	3,88	0,78			
Tekirdağ Bölgesine Sosyoekonomik Katkısı	İhracatçı	14	4,17	0,42	1,025	0,361	
	Üretici	97	3,95	0,58			
	Diğer	45	4,03	0,67			
Liman İşletmelerinin Lojistik Katkısı	İhracatçı	14	3,88	0,58	0,191	0,826	
	Üretici	97	3,77	0,64			
	Diğer	45	3,81	0,81			
Sanayi Sektörüne ve Ticarete Etkisi	İhracatçı	14	4,17	0,39	1,802	0,168	
	Üretici	97	3,86	0,57			
	Diğer	45	3,81	0,77			
İşletmenin Rekabet Gücüne Katkısı	İhracatçı	14	4,14	0,47	1,163	0,315	
	Üretici	97	3,89	0,57			
	Diğer	45	3,93	0,60			
Deniz Taşımacılığının Avantajları	İhracatçı	14	3,93	0,44	1,239	0,293	
	Üretici	97	3,65	0,57			
	Diğer	45	3,70	0,74			
Deniz yolu Taşımacılığının Potansiyeli	İhracatçı ⁽¹⁾	14	3,95	0,55	3,214	0,043*	(2-3)
	Üretici ⁽²⁾	97	3,79	0,62			
	Diğer ⁽³⁾	45	4,07	0,67			
Tekirdağ İlinde Teknolojik ve Sosyal Gelişmeye Katkıları	İhracatçı	14	3,57	0,81	0,144	0,866	
	Üretici	97	3,45	0,72			
	Diğer	45	3,46	0,89			
Tekirdağ İlinde Deniz Taşımacılığının Önemi	İhracatçı	14	4,01	0,37	1,425	0,244	
	Üretici	97	3,79	0,46			
	Diğer	45	3,87	0,53			

* $p<0.05$

H₁₈: Katılımcıların Tekirdağ ilinde deniz taşımacılığının önemi düzeyleri işletmenin fonksiyonuna göre farklılık göstermektedir.

Katılımcıların Tekirdağ ilinde deniz taşımacılığının önemi düzeylerinin işletmenin fonksiyonuna göre farklılıklarının anlamlılık gösterip göstermediğini belirlemek için yapılan ANOVA testi sonucuna göre; katılımcıların deniz yolu taşımacılığının potansiyeli düzeyleri işletmenin fonksiyonuna göre farkı istatistiksel olarak anlamlılık gösterdiği saptanmıştır. ($F= 3.214$; $p=0.043$; $p<0.05$). Diğer

fonksiyonlarda olan işletmelerin ($\bar{X}=4,07$) Tekirdağ deniz yolu taşımacılığının potansiyeli düzeyleri üretici fonksiyonundaki işletmelere ($\bar{X}=3,79$) göre daha yüksektir. Gruplar arasındaki farkın kaynağı post-hoc testlerinden scheffe testi ile belirlenmiştir.

Bölgedeki deniz yolu taşımacılığı potansiyelinin, katılımcılar için yüksek oranda önemli olduğunu gösterilmektedir. Tekirdağ'ın Marmara Denizine kıyısının olması ve Çanakkale Boğazından, Ege Denizine açılan su yolu imkânının bulunması sebebiyle, farklı bölgelere yük taşımacılığı yapılabilmektedir. Karadeniz'e olan su kanalı sayesinde, sanayici yük sevkiyatını kuzey bölgelere yapabilmektedir. Tekirdağ, bu güçlü konumu sayesinde, su yolu kanalları ile ülkesi için önemli bir lojistik merkez haline gelmektedir.

Tekirdağ gibi stratejik konumda bulunan bir yerde, deniz yolu taşımacılığının yaygınlaştırılması ve desteklenmesi, bölgesel ve üretim/ihracat yapısı açısından önemli bir yer edinmektedir. Bölgede, son yıllarda küresel yük taşımacılığında önemli bir yere sahip olan gemi acenteleri yatırım yapmaktadır. Bu yatırımlar, bölgenin üretim ve ihracat çalışmaları ve lojistik taşımacılığının potansiyeli açısından önemli bir referans kaynağı olarak görülmektedir.

Tablo 3.52: Katılımcıların Tekirdağ İlinde Deniz Taşımacılığının Önemi Düzeylerinin İşletmenin Hukuki Niteliğine Göre Farklaşmasının Belirlenmesine Ait ANOVA Testi Sonuçları

Alt Boyutlar	İşletmenin Hukuki Niteliği	n	\bar{X}	s.s	F	p	Scheffe
Lojistik Yoğunluğun Azalması	Anonim Şirketi	64	3,70	0,58	1,671	0,192	
	Limited Şirket	78	3,83	0,81			
	Şahıs İşletmesi	14	4,07	0,68			
Tekirdağ Bölgesine Sosyoekonomik Katkısı	Anonim Şirketi	64	3,88	0,55	2,379	0,096	
	Limited Şirket	78	4,05	0,59			
	Şahıs İşletmesi	14	4,18	0,71			
Liman İşletmelerinin Lojistik Katkısı	Anonim Şirketi	64	3,75	0,58	1,771	0,174	
	Limited Şirket	78	3,77	0,75			
	Şahıs İşletmesi	14	4,12	0,72			
Sanayi Sektörüne ve Ticarete Etkisi	Anonim Şirketi	64	3,81	0,59	0,725	0,486	
	Limited Şirket	78	3,90	0,61			
	Şahıs İşletmesi	14	4,00	0,86			
İşletmenin Rekabet Gücüne Katkısı	Anonim Şirketi	64	3,89	0,55	1,174	0,312	
	Limited Şirket	78	3,92	0,56			
	Şahıs İşletmesi	14	4,14	0,75			
Deniz Taşımacılığının Avantajları	Anonim Şirketi	64	3,65	0,55	0,403	0,669	
	Limited Şirket	78	3,70	0,60			
	Şahıs İşletmesi	14	3,81	0,91			
Deniz yolu Taşımacılığının Potansiyeli	Anonim Şirketi ⁽¹⁾	64	3,72	0,60	4,466	0,013*	(1-3)
	Limited Şirket ⁽²⁾	78	3,97	0,66			
	Şahıs İşletmesi ⁽³⁾	14	4,19	0,47			
Tekirdağ İlinde Teknolojik ve Sosyal Gelişmeye Katkıları	Anonim Şirketi ⁽¹⁾	64	3,48	0,69	5,646	0,004*	(3-1) (3-2)
	Limited Şirket ⁽²⁾	78	3,34	0,83			
	Şahıs İşletmesi ⁽³⁾	14	4,07	0,55			
Tekirdağ İlinde Deniz Taşımacılığının Önemi	Anonim Şirketi	64	3,76	0,44	2,897	0,058	
	Limited Şirket	78	3,85	0,46			
	Şahıs İşletmesi	14	4,08	0,61			

*p<0.05

H₁₉: Katılımcıların Tekirdağ ilinde deniz taşımacılığının önemi düzeyleri işletmenin hukuki niteliğine göre farklılık göstermektedir.

Katılımcıların Tekirdağ ilinde deniz taşımacılığının önemi düzeylerinin işletmenin hukuki niteliğine göre farklılıklarının anlamlılık gösterip göstermediğini belirlenmesi için yapılan ANOVA testi sonucuna göre; katılımcıların deniz yolu taşımacılığının potansiyeli düzeyleri işletmenin hukuki niteliğine göre farkı istatistiksel olarak anlamlılık gösterdiği saptanmıştır. (F= 4.466; p=0.013; p<0.05). Şahıs işletmesi olanların (\bar{X} =4,19) deniz yolu taşımacılığının potansiyeli düzeyleri

anonim şirketi olanlara ($\bar{X}=3,72$) göre daha yüksektir. Katılımcıların Tekirdağ ilinde teknolojik ve sosyal gelişmeye katkıları düzeyleri işletmenin hukuki niteliğine göre farkı istatistiksel olarak anlamlılık gösterdiği saptanmıştır. ($F= 5.646$; $p=0.004$; $p<0.05$). Şahıs işletmesi olanların ($\bar{X}=4,07$) Tekirdağ ilinde teknolojik ve sosyal gelişmeye katkıları düzeyleri anonim şirketi olanlara ($\bar{X}=3,48$) ve limited şirketi olanlara ($\bar{X}=3,34$) göre daha yüksektir. Gruplar arasındaki farkın kaynağı post-hoc testlerinden scheffe testi ile belirlenmiştir.

Bölgedeki şahıs işletmeleri, deniz yolu taşımacılığının potansiyel etkiye sahip olduğuna inanmaktadır. Ayrıca, denizcilik sektörünün teknolojik ve sosyal gelişmeye katkısının olduğunu yüksek oranda desteklemektedir. Bu yatırımcılar, orta ve uzun vadeli stratejik planlarını gerçekleştirmeleri için lojistik taşımacılığının etkilerini göz önüne almaktadır. Yeni yatırım alanları veya mevcut büyüme potansiyellerini gerçekleştirmek için sektör analizlerini detaylı yapmaktadır. Mevcut yapılarının büyümesi ve yeni ortaklıklar ile sermaye tedarikinde genişleme politikaları sağlayıp, rekabet edebilir konuma gelmektedir. Deniz yolu taşımacılığının küresel alandaki bağlantıları sayesinde, işletmelere taşımacılık konusunda destekçi olmaktadır. Şahıs işletmelerinin, deniz yolu taşımacılığının faydalarına olan olumlu görüşleri, tedarik süreçlerinde itici bir güç olarak referans olmaktadır.

Tablo 3.53: Katılımcıların Tekirdağ İlinde Deniz Taşımacılığının Önemi Düzeylerinin Vardiya Sayılarına Göre Farklaşmasının Belirlenmesine Ait ANOVA Testi Sonuçları

Alt Boyutlar	Vardiya Sayısı	n	\bar{X}	s.s	F	p
Lojistik Yoğunluğun Azalması	1	62	3,81	0,81	1,753	0,177
	2	43	3,65	0,66		
	3	51	3,92	0,63		
Tekirdağ Bölgesine Sosyoekonomik Katkısı	1	62	4,01	0,69	2,532	0,083
	2	43	3,83	0,51		
	3	51	4,10	0,51		
Liman İşletmelerinin Lojistik Katkısı	1	62	3,77	0,81	0,087	0,917
	2	43	3,83	0,54		
	3	51	3,78	0,65		
Sanayi Sektörüne ve Ticarete Etkisi	1	62	3,84	0,69	2,464	0,088
	2	43	3,74	0,53		
	3	51	4,02	0,59		
İşletmenin Rekabet Gücüne Katkısı	1	62	3,92	0,66	0,943	0,392
	2	43	3,84	0,59		
	3	51	4,00	0,43		
Deniz Taşımacılığının Avantajları	1	62	3,67	0,73	0,297	0,743
	2	43	3,75	0,47		
	3	51	3,67	0,57		
Deniz yolu Taşımacılığının Potansiyeli	1	62	3,96	0,78	0,746	0,476
	2	43	3,85	0,48		
	3	51	3,82	0,56		
Tekirdağ İlinde Teknolojik ve Sosyal Gelişmeye Katkıları	1	62	3,45	0,85	0,689	0,503
	2	43	3,37	0,72		
	3	51	3,56	0,73		
Tekirdağ İlinde Deniz Taşımacılığının Önemi	1	62	3,84	0,57	1,107	0,333
	2	43	3,75	0,37		
	3	51	3,90	0,41		

H₂₀: Katılımcıların Tekirdağ ilinde deniz taşımacılığının önemi düzeyleri vardiya sayısına göre farklılık göstermektedir.

Katılımcıların Tekirdağ ilinde deniz taşımacılığının önemi düzeylerinin vardiya sayısına göre farklılıklarının anlamlılık gösterip göstermediğini belirlenmesi için yapılan ANOVA testi sonucuna göre; katılımcıların Tekirdağ ilinde deniz taşımacılığının önemi düzeyleri vardiya sayısına göre farkı istatistiksel olarak anlamlılık göstermediği saptanmıştır. ($p>0.05$).

SONUÇ VE ÖNERİLER

Çalışmanın bu bölümünde, “Tekirdağ İlinde Deniz Taşımacılığının Önemi” ölçeği hakkında bilgi verilecek olup, geliştirilen ölçeğin yapısı, güvenilirlik analizleri ve elde edilen verilerin yorumları açıklanacaktır. Ayrıca, katılımcılardan elde edilen bilgilerin değerlendirilmesi ve gelecek çalışmalara yol göstereceği düşünülen öneriler ortaya konulacaktır.

Analiz Sonuçlarının Değerlendirilmesi

Araştırmanın temel amacı, Tekirdağ ilinde deniz yolu taşımacılığının bölgedeki etkilerini ortaya koymaktır. Bu çalışmayı yaparken “Tekirdağ İlinde Deniz Taşımacılığının Önemi” ölçeği oluşturulmuştur. Ölçek içerisinde bulunan maddelerin çalışmaları yapılmıştır. Başlangıçta bulunan 45 madde havuzunun, bazı maddelerin faktörler arasındaki uzaklığın 0,10’un altında olması nedeniyle maddelerin ölçekten çıkartılmasına karar verilmiştir. Çalışma, bu aşamada 27 madde ile devam edilmiştir. Ölçeğe ait KMO değerinin 0,870 olduğu ve Barlett Küresellik Testinin istatistiksel olarak %99 güven düzeyinde anlamlı bulunduğundan ($p < 0.01$), araştırma sonucu elde edilen örneklem sayısının faktör analizine uygunluğunun yeterli olduğu ve veriler incelendiğinde, istatistiki olarak çok değişkenli normal dağılımdan geldiği görülmüştür.

Çalışmaya devam edilen 27 madde, 8 faktör yapısı altında toplanmıştır. Ölçekte bir maddenin kalmasına karar vermek için faktör yükünün 0,45’in üzerinde bir değer olması ölçütü kullanılmıştır. Ayrıca, her faktörün güvenilirlik düzeyinin kabul edilebilir seviyede olduğu görülmüştür. Ölçeğin iç tutarlılığını belirlemek için Cronbach’s Alpha güvenilirlik analizi yapılmış ve ölçeğin güvenilirlik düzeyinin 0,929 olduğu belirlenmiştir.

Analizlere ilk olarak katılımcıların demografik özellikleri ve genel verilerin frekanslarının hesaplanmasıyla başlanmıştır. Katılımcıların demografik özelliklerine göre dağılımları incelendiğinde; %25,0’nın kadın, %75,0’nın erkek, %34,0’nın 21-30 yaş, %34,0’nın 31-40 yaş, %32,0’nın 41 yaş ve üzerinde olduğu belirlenmiştir. Ayrıca, %10,3’ünün ortaokul, %23,7’inin lise, %11,5’inin meslek yüksekokulu, %47,4’ünün lisans, %7,1’inin yüksek lisans mezunu olduğu belirlenmiştir.

Araştırmada, işletmenin mülkiyet durumu yerli sermayeli olan şirketlerin %52,90 oranında büyük çoğunluğunun uluslararası ithalat bölgesinin diğer bölgeler, yerli ve yabancı sermayeli olan şirketlerin %94,70 oranında büyük çoğunluğunun Batı Avrupa olduğu belirlenmiştir. İşletmenin mülkiyet durumu yerli sermayeli olan şirketlerin %49,30 ve yerli ve yabancı olan şirketlerin %80,00 oranında büyük çoğunluğunun Batı Avrupa'nın uluslararası ihracat bölgesi olduğu belirlenmiştir. Liman işletmelerinin lojistik katkı düzeyleri sorusuna, yabancı ve yerli sermayeli sanayi işletmelerinin yerli sermayeli sanayi işletmelerine göre oranının daha yüksek olduğu görülmüştür. Şahıs işletmesi olan firmalar, deniz yolu taşımacılığının potansiyeli düzeyi anonim olan firmalara göre daha yüksektir.

Tekirdağ İlindeki Deniz Yolu Taşımacılığının Değerlendirilmesi

Küresel alandaki ticari ilişkilerin sonucu olarak lojistik taşımacılığı, işletmeler ve ülkeler için sürekli göz önünde bulunan olgulardan birisidir. Taşımacılığın sağlıklı ve istenilen nitelikte olması işleyişlerin verimli olmasında önemli bir etkidir. Bu aşamada, yük taşımacılığının hangi lojistik kanal ile yapıldığı kadar, hangi bölgeden de yapıldığı önem arz etmektedir.

Ülkeler küresel alanda söz sahibi olabilmek için ticari faaliyetlerini artırmak istemektedir. Ticari ilişkilerin güçlendirilmesi, ülkelerin paydaşları ile ekonomik ve sosyal çalışmalarında daha yakınlaşmalarını sağlamaktadır. Her ülke, küresel alanda sanayi işletmelerini güçlendirmek ve bunun sonucunda üretim hacminin artması için çalışmalar yapmaktadır. Bu sayede ihracat gücünü artırarak ekonomik katma değer oluşturmaktadır. Üreten ve günün koşullarına bağlı kalan sanayi işletmeleri, sosyal refah seviyesine de katkı sağlamaktadır.

Küresel alanda yük sevkiyatının yapıldığı rotalar, ülkeler için önemli göstergelerdir. Bazı ülkelerin jeostratejik yapısı gereği, ulaştırma türleri için önemli bir geçiş noktası olmaktadır. Bu avantajı elinde bulunduran ülkeler, önemli gelir kaynağı elde etmektedir. Ayrıca, bu güçlü yönü ile yük taşımacılığında tercih edilen konumda olması, ülkenin küresel alanda tanınmasında referans olmaktadır.

Lojistik taşımacılığında önemli geçiş kaynaklarına sahip olan ülkeler, bu avantajını korumak ve uzun vadeli stratejik plan haline getirmek istemektedir. Lojistik,

vazgeçilmez hizmet anlayışıyla ülkelerin farklı ihtiyaçlarının tedarikinde kullanıldığı iletişim yolu olmaktadır.

Lojistik taşımacılığın en çok tercih edilen türü deniz yolu taşımacılığı, bugün küresel alanda önemli bir yük sevkiyatı işlevinde bulunmaktadır. Suyolu kanallarının ülkeleri birbirine bağlaması sayesinde, denizcilik işletmeleri her geçen gün daha çok tercih edilir olmaktadır. Sektörün güçlü yönleri olan, kitlesel ve güvenli taşımacılık hizmeti, tercih edilmesinde öncülük etmektedir. Deniz yolu taşımacılığı ile uzak yol yük seferleri yapılabilmektedir. Bu durum, sanayi işletmelerinin ticari faaliyetlerini ülkeler arasında yapmalarına imkân sağlamaktadır.

Türkiye'nin geçmişten günümüze kadar olan aşamada, yük taşımacılığında geçiş güzergâhı olarak tercih edilmesinde, jeostratejik konumunun önemli bir yeri bulunmaktadır. Türkiye'de deniz yolu taşımacılığı başta olmak üzere, diğer ulaştırma türlerinin de yük sevkiyatında tercih edilir olmasında stratejik konumunun büyük payı bulunmaktadır.

Türkiye'nin Kuzey Bölgesindeki yüklerin, Balkanlar üzerinden Avrupa'ya sevkiyatının yapılması, bölgenin transit taşımacılıkta geçiş güzergâhı olmasındaki önemini göstermektedir.

Türkiye'nin Güney bölgesinin, Orta Doğu ve Uzak Doğu yük sevkiyatı arasındaki işlevselliği, ülkeler arası yük taşımacılığındaki avantajını göstermektedir.

Türkiye'nin Doğu Anadolu bölgesinin Kafkaslara açılan kapısının olması, kara yolu ve demiryolu ile balkanlara kadar olan yük sevkiyatına imkân vermektedir.

Türkiye'nin dört bir köşesinin yük taşımacılığında geçiş güzergâhı imkânının bulunması, ülkeler ile ilişkilerinin güçlendirilmesinde katkı sağlamaktadır. Ayrıca, üç tarafı denizlerle çevrili olan Türkiye, su yolu taşımacılığında önemli gelişmeler elde etmektedir. Küresel alanda önemli bir yere sahip olan gemi acenteleri, son yıllarda Türkiye'ye yatırımlarını gerçekleştirmektedir. Bu sayede yerli ve yabancı liman işletmeleri, son yıllarda yeni yatırımlar yaparak veya mevcut kapasitelerini artırarak büyüme kararları vermektedir.

Tekirdağ'ın boğazlara açılan su yolu kanallarının olması, Avrupa'ya yakınlığı ve İstanbul gibi büyük bir şehre sınırlarının bulunması, bölgenin lojistik sevkiyattaki

önemini göstermektedir. Bölgede, deniz yolu taşımacılığı için acentelerin varlığı, raylı sistemler için genişletilen ve kiralanan işletmeler, kara yolu için alternatif oto yolların yapılması bölgenin lojistik geçiş güzergâhı için önemini artırmaktadır. Tekirdağ, her bir ulaştırma hizmetine imkân sunan yapıda bulunmaktadır. Bölgede faaliyet gösteren yeni liman işletmelerinin yatırımlarına devam etmeleri, yük sevkiyatında hareketliliğin artacağına işaret etmektedir. Ulusal ve uluslararası alanda öncü liman işletmecilerinin, Tekirdağ'da yatırımlarını tamamlamaları sayesinde diğer işletmelere olumlu referans sağlamaktadır.

Bölgedeki lojistik işletmelerinin sanayi işletmelerine kapıdan kapıya yük taşımacılığı hizmeti vermesi sayesinde, sanayi işletmeleri için zaman kaybının önüne geçilmiştir. Ana hat seferleri yapan gemilerin Tekirdağ'daki limanlara aktarım yapması, bölgenin lojistik üs olma yolunda önemli bir göstergesidir.

Tekirdağ'da faaliyet gösteren liman işletmeleri konteyner, genel kargo, dökme yük ve proje yükü hizmeti vermektedir. Farklı sanayi kollarına hizmet veren bölgedeki limanlar, işletmelerin uluslararası alanda rekabet edebilmeleri için imkân sağlamaktadır. Bir ulaştırma türünün olması ile birden fazla taşımacılık imkânının değeri aynı olmamaktadır. Tekirdağ'da intermodal taşıma imkânının olması, bölge sanayicisinin taşıma ücreti ve taşıma türü açısından çeşitlilik kazanmalarına imkân sağlamaktadır.

Konteyner taşımacılığı küresel alanda her gün yaygınlaşmaktadır. Bu taşımacılık türü, yükün güvenli bir şekilde istiflenip taşımacılığına imkân vermektedir. Farklı konteynerler ile müşteriler özel yüklerini tedarik edebilmektedir. Tekirdağ'da transit konteyner limanının bulunması, bölge sanayicisi için avantaj sağlamaktadır. Bu limana gelen ana hat sefer gemileri, küresel alanda ithalat veya ihracat yapan işletmelere taşımacılık imkânı sunmaktadır.

Kıtalar arası taşımacılıkta deniz yolu sevkiyatı önemli bir rol oynamaktadır. Sanayi işletmelerinin yatırımlarını yaparken dikkat ettikleri bazı göstergelerden bir tanesi de tedarik zinciri bağlantılarıdır. İşletmelerin, ürünlerini istenilen zamanda üretmesi ve müşterilerine taahhüt ettikleri zamanda sevk etmeleri gerekmektedir. İşletmenin kurulacağı alanın lojistik kanallar açısından elverişli olması, yatırımcı için

referans kaynağı olmaktadır. Ulaştırma sorununun olduğu bir bölge, yatırımcı için olumsuz bir değerlendirmedir. Lojistik, bu aşamada işletmelerin kuruluş öncesi yer seçiminde göz önünde bulundurdıkları önemli bir sektördür.

Tekirdağ bölgesinde yaptığımız araştırma sonuçlarına göre, lojistik sektörünün bölgede gelişmesine rağmen, gümrük işlemlerinin yeterli hızda yapılmadığı tespit edilmiştir. Lojistik sektörünün imkânları ve işlevselliği belirli bir seviyede olmasına rağmen, gümrük süreçlerindeki işlemlerinin yavaş olması, sanayi işletmeleri için risk faktörünü olarak görülmektedir. İşletmeler, tedarikçilerine karşı sorumluluklarını zamanında yerine getiremediklerinde güven kaybı yaşamaktadır. Ayrıca, gümrüklü sahalar olan limanların her bir işleymde yüklerin limanda bekleme süreleri artabilmektedir. Bu durum, liman içerisindeki istif sahasında yüklerin yoğunlaşarak, limanın işlevselliğini yavaşlatabilmektedir. Gümrük işlemindeki yavaşlama, yükleri müşteriye ulaştırmak için bekleyen nakliye araçlarının da liman bölgesinde kalmalarına sebep olabilmektedir.

Deniz taşımacılığında karşılaşılan sorunlardan olan; yükün planlanan sürede teslimatının yapılmaması, bölgedeki sanayi işletmelerinin karşılaştıkları bazı durumlar olarak tespit edilmiştir. Bunun sebebi, geminin hava muhalefeti ile karşılaşması sonucu demuraja girmesinden kaynaklandığı görülmektedir. Deniz yolu taşımacılığı her ne kadar güvenli ve kitlesel yük taşımacılığı imkânı vermiş olsa da bazı dönemlerde karşılaştıkları sorunlardan dolayı seferlerinde gecikmeler olabilmektedir. Bu gecikmeler, sadece bir bölgedeki yüklerinin gecikmesi ile kalmayıp, sefer yapacağı tüm bölgelerdeki ticari hayatı olumsuz etkilemektedir.

Tekirdağ'ın verimli toprakları, bölge sanayisine sağladığı hammadde katkısı, 13 Organize Sanayi Bölgesi ve Avrupa Serbest Bölgesi ile ülkesine katma değer sağlamaktadır. Bölgedeki, sanayi işletmelerinin varlığı artmasına rağmen, teşvik imkânlarının yetersizliği ve vergi oranlarının yüksekliği, araştırma katılımcıları tarafından belirtilmiştir. Bölgedeki sanayi işletmeleri daha fazla teşvik ve muafiyet beklemektedir. Küresel alanda farklı iş kollarına üretim yapan işletmelerin, rekabet edebilmeleri için yeni vergi muafiyetlerine ihtiyacı bulunmaktadır. Bölgede ağırlıklı olarak önde gelen sektörler; tekstil, deri, gıda, makine-metal, kimyevi maddeler, metal eşya, tarım aletleri ve enerji sektörü izlemektedir.

Bölgede, yeni yapılması planlanan organize sanayi bölgelerinden önce, aktif olanların ihtiyaçlarına çözüm getirilmesinin öncelikli beklenti olduğu tespit edilmiştir.

Sanayi işletmelerinin, deniz yolu taşımacılığında beklentileri arasında, yenilikçi işletme anlayışları ve çevreci çalışmalarının önemli olduğu görülmüştür. Taşımacılık sektörü için de geçerli olan bu iki kavram, geleneksel işletmelerin sadece genel işlevlerinin yeterli olmadığını göstermektedir. Artık müşteriler ve paydaşlar, nasıl bir işletmeyle çalıştıkları ve bu çalıştıkları lojistik firmaların ne gibi uygulamalar yaptıklarını da bilmek istemektedir. İşletmeler, paydaşları ile bütünleşmiş çalışmalar yapmaktadır. İşletmelerin kendi içindeki uygulamaları, çalışacağı paydaş işletmeye referans kaynağı olmaktadır. Bölgedeki sanayi işletmeleri de bu düzene uyum sağlayacak, yenilikçi ve çevreci lojistik hizmeti veren ulaştırma işletmeleriyle çalışmak istediklerini göstermektedir.

Bölgedeki sanayi işletmelerinin, ticari ilişkilerinin yoğun olduğu Batı Avrupa ve Marmara Bölgesi arasında ithalat ve ihracat işlemlerini yaptıkları görülmüştür. Bu iki ana güzergâh arasında lojistik yük sevkiyatının yoğun olduğu tespit edilmiştir. Bu bölgeler arasındaki ulaşım kanallarının geliştirilmesi, işletmelerin yük sevkiyatı ve tedarikinde zaman kazanmalarını sağlayacaktır. Ayrıca, Batı Avrupa ile yapılan yük sevkiyatında bürokrasi sorunlarının ortadan kaldırılması sanayi işletmelerinin rekabet gücünü artıracaktır.

Tekirdağ ilinde yapılan deniz yolu taşımacılığının önemi düzeyi, anket katılımcıları tarafından çok önemli olduğunu göstermektedir. Anket katılımcılarının, deniz taşımacılığının etkinliğine inandıkları görülmüştür. Tekirdağ'daki deniz yolu taşımacılığı, bölgenin sosyoekonomik yapısına katkı sağlayacağına yönelik olumlu görüşler tespit edilmiştir. Deniz yolu taşımacılığının küresel ticareti birleştiren yapısı sayesinde, sanayi işletmeleri faaliyetlerini uzun vadeli planlara dayanarak yapabilmektedir.

Araştırmada, bölgedeki liman işletmelerinin lojistik sektörüne katkıda bulunduğu görülmüştür. Limanlar, sadece yüklerin elleçlenmesinde operasyon işlemleri ile sınırlı kalmamaktadır. Ayrıca, çok yönlü yapılar olduklarından, farklı sektörleri birbirleriyle bütünleşmiş hizmet kapasiteleri bulunmaktadır. Yenidünya

ticaretinde limanlar, farklı yük modellerine daha iyi hizmet verebilmek, müşteriler ile ilişkilerini stratejik bir yapıda görmek ve yük elleçlemede teknolojik yapıya sahip olabilmek için sürekli gelişim gösteren yapılara sahip olmaktadır.

Deniz yolu taşımacılığının, sanayi ve ticari hayatta olumlu yönde etkisinin olduğu görülmüştür. Deniz yolu gibi bir taşımacılık hizmetinin bölgede gelişme göstermesi, sanayi işletmelerinin alternatif taşımacılık imkânlarına sahip olduğunu göstermektedir. Ticari hayatta rekabet edebilmek için müşterilere lojistik desteğin en uygun bir şekilde sağlanması, üretim süreci kadar önemli bir aşamadır. İşletmelerin, varlıklarının uzun vadeli olması için zamanla yarışmaları gerekmektedir. Taşımacılık maliyetlerinin ve çeşitliliğinin varlığı, işletmelerin uzun vadeli planlarını etkileme aşamasında önemli bir stratejik çalışmadır.

Tekirdağ'da deniz yolu taşımacılığının varlığı ve gelişimi, sanayi işletmeleri için önemli bir lojistik destek olarak görülmektedir. Ancak, lojistik işletmelerinin geliştirilmesi gereken yönlerinin oldukları görülmüştür. Tekirdağ'da lojistik çeşitlilik gelişme gösterse de istenilen seviyede olmadığı tespit edilmiştir. Bölgede denizcilik hizmeti veren gemi acentelerinin, sanayi işletmeleri ile yeterli düzeyde etkileşim içerisinde olmadıkları görülmektedir. Sanayi işletmelerinin, yük transferindeki depo ve antrepo ihtiyaçları devam etmektedir. Sanayi işletmelerinin en önemli sorunlarından birisi, uzman ve alanında eğitim almış personel sayısındaki yetersizliklerdir. Bölgede otoyolların gelişme göstermesine rağmen, kullanım ücretlerinin yüksek olması, yük taşımacılığında işletmelerin sorun yaşadığı konulardan birisidir. Raylı sistem taşımacılığının, sanayi işletmelerinin kullanımına yönelik daha etkin bir şekilde yaygınlaştırılması gerektiği görülmektedir. Bölgedeki bazı sanayi işletmelerinin, yüklerini hala İstanbul'daki limanlardan aktarmalarının sebebi, Tekirdağ'da liman yatırımlarının önceki yıllarda yetersiz kalmalarından kaynaklanmaktadır. Bölgede üretilen yüklerin, sadece ulusal veya sınır komşusu olan ülkelere sevk edilmeyip, kıtalar arası ithalat ve ihracatı da yapılmaktadır. Bundan dolayı, Tekirdağ'da kıtalar arası yük transferini sağlayacak yeterli kapasitede liman yatırımının kısa vadeye kadar olmaması, bölgedeki sanayi işletmelerinin yüklerini İstanbul'daki limanlardan aktarımına yöneltmiştir.

Sonuç olarak, Tekirdağ'da deniz yolu taşımacılığının bölgenin sosyoekonomik yapısına katkıda bulunduğu görülmüştür. Bu yatırımların, bölgede bütünleşmiş ulaştırma türlerinin gelişmesine öncülük edeceği ve bölgenin, yük taşımacılığında ulusal ve uluslararası alanda bir marka şehir haline gelebilmesi için referans kaynağı olabileceğini göstermektedir. Bu yatırımlar ile bölgede yeni iş sahalarının gelişmesi ve katma değeri yüksek üretim mallarının bölgede üretilmesi görülmektedir. Bölgenin geçiş güzergâhı üzerinde olan Halkalı-Kapıkule demir yolu projesi devam etmektedir. Bu proje, Türkiye'nin Avrupa ülkeleriyle yüksek standartlı demir yolu bağlantısı ve modern yük taşımacılığı projesi olacaktır. Halkalı-Kapıkule arasındaki yük trenleri için 8 saat olan ulaşım süresi, 3,5 saate indirilecektir. Bu süre kazanımı sayesinde, yıllık yük taşımacılığının ton miktarı ve verimliliği artacaktır. Tekirdağ'ın farklı ulaştırma türlerine ev sahipliği yapması, lojistik taşımacılığının geleceği açısından projeksiyon göstergesi olmaktadır. Tekirdağ'daki bu yatırımlar, bölgenin lojistik üs olma yolundaki önemli adımları olmaktadır.

Yapılan analizler sayesinde Tekirdağ'daki deniz taşımacılığının etkileri ortaya konmaya çalışılmıştır. Anket yöntemi ile sanayi işletmelerinin deniz taşımacılığına yönelik yorumlarına ulaşılmıştır. Bu doğrultuda daha önceki çalışmalardan farklı olarak bölgedeki sanayi işletmelerinin tercih ettikleri yük taşımacılığı türü, ulusal ve uluslararası alandaki yük tedariki ve sevkiyatları, sanayi işletmelerinin yapısal özellikleri ve yaşadıkları sorunlar analiz edilmiştir.

Gelecek Çalışmalar İçin Öneriler

- İşletmeler açısından deniz taşımacılığının maliyet yönünün diğer ulaştırma türlerine göre etkisi analiz edilebilir,
- Bölgedeki kabotaj taşımacılığının ekonomik yönü ortaya konularak, diğer bölgelere göre kıyaslaması değerlendirilebilir,
- Deniz taşımacılığının organize sanayi bölgeleri ile etkileşimi ve lojistik sektörüne katkıları,
- Kombine taşımacılığının liman işletmelerine katkıları analiz edilebilir.

KAYNAKÇA

Acciaro, M. ve Mickinnon, A. (2013). *Efficiency Hinterland Transport Infrastructure and Services for Large Container Ports*. syf. 19.

Agerschou, H. vd. (1985). *Planning and Design of Ports and Marine Terminals*. Londra: *Thomas Telford Publishing*, syf. 2.

Akten, N. (1995). *Taşımacılık Kılavuzu*. İstanbul Ticaret Odası Yayını, syf. 10.

Akten, N. ve Albayrak, M. A. (1988). *Deniz Taşımacılığı Kılavuzu*. İstanbul: Ekim Matbaası, syf. 49.

Alderton, M. P. (1995). *Sea Transport: Operation and Economics*. London: *Thomas Reed Publications*. syf. 12.

Altınçubuk, F. (2000). *Liman İdare ve İşletmesi*. İstanbul: Deniz Ticaret Odası Yayınevi, syf. 4-9.

Anderson, J. E. ve Wincoop, V. E. (2004). Trade Costs. *Journal of Economic Literature*, syf. 691-751.

Asyaport Liman. (2022). *Servis Hatları*. Erişim Tarihi: 05.01.2022.

Asyaport Liman. (2022). *Planlama Departmanı Konteyner ve Genel Kargo Elleçleme Verileri*. Erişim Tarihi: 24.02.2022.

Avrupa Birliği (A.B.). (2003). *White Paper: European Transport Policy for 2010*. Brussels: syf. 107-108.

Bae, M. J., Chew, E. P., Lee, L. H. ve Zhang, A. (2013). Container Transshipment and Port Competition. *Maritime Policy and Management Journal*, syf. 479-494.

Barda, S. (1982). *Ulaştırma Ekonomisi Ders Notları*. İstanbul: syf. 97.

Beresford Anthony, K., Geraldo A. S. J. ve Pettit, S. J. (2003). Liner Shipping Companies and Terminal Operators: *Internationalisation or Globalisation*. *Maritime Economics and Logistics*, Volume 5, syf. 47.

Bernhofen, D. M., El-Sahli, Z. ve Kneller, R. (2016). Estimating The Effect of The Container Revolution on World Trade. *Journal of International Economics*, syf. 36-50.

Bichou, K. (2009). *Port Operations, Planning and Logistics*. London: Informa, syf. 19-26.

Bichou, K. ve Gray, R. (2004). A Logistics and Supply Chain Management Approach to Port Performance Measurement. *Maritime Policy and Management*, syf. 47-67.

Blanc, J. (1996). *Opinion of the Committee of the Regions on the Communication from the Commission Concerning "The Development of the Short Sea Shipping in Europe: Prospects and Challenges"*. 96/C-129/06, Official Journal No: C 129, Brussels, syf. 46.

Bonavia, M. R. (1966). *The Economics of Transport*. Cambridge: Cambridge University Press, syf. 2.

Branch, A. E. (1986). *Elements of Port operations and Management*. London: Chapman and Hall, syf. 1.

Brooks, M. R. ve Cullinane, K. (2007). *Devolution, Port Performance and Port Governance*. Oxford: Elsevier, syf. 4.

Bryan, J., Munday, M., Pickernell, D. ve Roberts, A. (2006). Assessing the Economic Significance of Port Activity: Evidence from ABP Operations in Industrial South Wales. *Maritime Policy & Management*, 33 (4), syf. 371-386.

Büyüköztürk, Ş. (2009). *Sosyal Bilimler İçin Veri Analizi Elkitabı*. Pagem Akademi Yayıncılık. 12. Baskı.

Ceyport Liman. (2022). *Ceyport Limanın Genel Özellikleri*. Erişim Tarihi: 07.01.2022.

Christopher, M. (2011). *Logistics and Supply Chain Management: Creating Value Added Networks*. Pearson Education.

Clark, X., Dollar, D. ve Micco, A. (2004). Port Efficiency, Maritime Transport Coast and Bilateral Trade. *Journal of Development Economics*, Vol. 75, syf. 417-450.

Clarksons Research. (2021). Erişim Tarihi: 19.01.2022.

Cohen, J. ve Monaco, K. (2008). Port and Highways Infrastructure: An Analysis of intra and Interstate Spillovers. *International Regional Science Review*, 31(3), syf. 257-274.

Craig, T. (1996). Outsourcing: Let The Buyers Beware. *Transportation&Distribution*, 37(5), Syf. 102.

Crainic, T. G. ve Kim, K. H. (2007). *Intermodal Transportation*. Syf. 467.

Cristian, D. (2012). Developments of Maritime Transport Economy in Europe. *Constanta Maritime Economy University's Annals*, Vol. 17, syf. 72.

Cumalıoğlu, E. (2011). *Kırkambar Sözleşmesi-Deniz yolu İle Konteyner Taşımacılığı, Düzenli Hat Taşımacılığı*. Turhan Kitabevi, Ankara: syf. 80-81.

Çakı, S. (1998). Deniz Ulaştırma İşletmelerinde Maliyetler ve Maliyet Sisteminin Kurulması. *Çağdaş Denizcilik Stratejileri*. Dokuz Eylül Yayınları, İzmir: syf. 55-58.

Çancı, M. ve Erdal, M. (2008). *Uluslararası Taşımacılık Yönetimi*. Utikad Yayınları, syf. 20.

Çekerol, G. Ş. ve Kurnaz, N. (2011). Küresel Kriz Ekseninde Lojistik Sektörü ve Rekabet Analizi. *Selçuk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, syf. 47-59.

Çelikkaya, A. (2012). Türkiye'de Deniz Taşımacılığına Sağlanan Vergi Teşvikleri Üzerine Bir İnceleme. *Maliye Dergisi*, Sayı: 162. Ocak-Haziran, syf. 61.

De Langen, P. W. (2008). *Ensuring Hinterland Access: The Role of Port Authorities*. Discussion Paper No: 2008-11, March, OECD/ITF, Paris: syf. 5-15.

Demkes, R. ve Tavasszy, L. A. (2000). *Benchmarking Infrastructure and Logistics Services Across Europe, Asia-Pacific and North America*. Third International Meeting for Research in Logistics, Trois-Rivieres, syf. 66.

Deng, P., Lu, S. ve Xiao, H. (2013). *Evaluation of the Relevance Measure Between Ports and Regional Economy Using Structural Equation Modeling*. Transport Policy, syf. 123-133.

Deniz Ticaret Odası (D.T.O.). (2004). *Deniz Sektör Raporu*. İstanbul: Deniz Ticaret Odası Yayınları. syf. 3-5.

Deniz Ticaret Odası (D.T.O.). (2008). *Deniz Ticaret Odaları ve Acenteler İlişkisi*. İzmir: syf.14.

Deniz Ticaret Odası (D.T.O.). (2011). *Deniz Ticaret Odası Faaliyet Raporu*. İstanbul: syf. 13.

Deniz Yolu Ulaşımı Özel İhtisas Komisyonu Raporu. (2004). *Deniz yolu Ulaştırması için Amaç, İlke ve Politikalar*. Dokuzuncu Kalkınma Planı. syf. 8.

Deniz Yolu Ulaşımı Özel İhtisas Komisyonu Raporu. (2006). *9. Kalkınma Planı*. syf. 1-2.

Ducruet, C. ve Lee, S. W. (2006). Frontline Soldiers of Globalisation: Port-City Evolution and Regional Competition. *Geojournal*, 67 (2), syf. 107-122.

Ducruet, C., Itoh, H. ve Joly, O. (2013). Ports and the Local Embedding of Commodity Flows. *Papers in Regional Science*, 94(3), syf. 607-627.

Duman, R. (2008). *Gemi Acenteliği ve Ticaret-Limanlar*. syf. 54.

Dyna, L. (2003). Weekly News Summary and Commentary on Liner Shipping. *Dynamar BV Publishing*, Managing Editor: Dirk Visser, syf. 19-20.

Economic Commission for Latin America and the Caribbean. (1990). Structural Changes in Ports and the Competitiveness of Latin American and Caribbean Foreign Trade. Caudernos de la CAPEL Series, No: 65, (LC/G. 1633-P), Santiago, Chile: *United Nations Publication*, syf. 3.

Erdmenger, J. ve Stasinopoulos, D. (1988). Developments in Transport Policy: The Shipping Policy of the European Community. *Journal of Transport Economics and Policy*, syf. 2-6.

Esin, A. G. (2008). *Geleneksel Konteyner Liman Yönetimi. Konteyner Deniz ve Liman İşletmeciliği*. İstanbul: Beta Basım A.Ş. syf. 44-57.

Everett, S. (2005). Policy Making and Planning for the Sector: Paradigms in Conflict. *Maritime Policy and Management*, 32(4), syf. 347-362.

Farthing, B. (1987). *International Shipping*. London: Llyods of London Pres, syf. 22-30.

Ferrari, C., Merk, O., Bottaso, A. ve Tei, A. (2012). *Ports and Regional Development: A European Perspective*. OECD Regional Development Working Paper, Paris, syf. 27.

Fink, C., Mattoo, C. ve Neagu, I. C. (2002). *Trade In International Maritime Services: How Much Does Policy Matter?* The World Bank Economy Review, syf. 108.

Fraser, D. ve Notteboom, T. (2012). Gateway and Hinterland Dynamics: The Case of the Southern African Container Seaport System. *African Journal of Business Management*, 6(44), syf. 2-17.

George, D. ve Mallery, M. (2010). *SPSS for Windows Step by Step: A Simple Guide and Reference, 17.0 update (10a ed.)* Boston: Pearson.

Georgescu, C. (2014). The Role of Maritime Transport in the Development of World Economy. *Knowledge Horizons / Orizonturi ale Cunoasterii*, Vol. 6, Issue 2, syf. 8.

Glaeser, E. L. ve Kohlhase, J. E. (2003). *Cities, Regions and The Decline of Transport Costs*. Papers in Regional Science, sfy. 197-228.

Glida, G. I. (2013). Changes in Global Economy Influencing the Maritime Industry. *Acta Universitatis Danubius: Oeconomica*, Vol. 9, Issue 3, syf. 73.

Goss, R. O. (2002). An Early History of Maritime Economics. *International Journal of Maritime Economics*, Volume 4, syf. 25.

Grenon, M. ve Batische, M. (1998). *Birleşmiş Milletler Çevre Programı Akdeniz Eylem Programı, Mavi Plan Akdeniz Havzasının Geleceği*. syf. 1-12.

Gripaios, P. ve Gripaios, R. (1995). The Impact of a Port on its Local Economy: The Case of Plymouth. *Maritime Policy & Management*. 22 (1), syf. 13-23.

Grobar, L. M. (2008). The Economic Status of Areas Surrounding Major U.S. Container Ports: Evidence and Policy Issues. *Growth and Change*, 39 (3), syf. 497-516.

Güler, N. ve Cerit, A. G. (1998). Denizcilik Sektörü ve Pazar Yönlü Stratejik Planlama Yaklaşımı. Çağdaş Denizcilik Stratejileri, *Dokuz Eylül Yayınları*, İzmir: syf. 4.

Hall, P. V. (2004). We'd Have to Sink the Ships: Impact Studies and the 2002 West Coast Port Lockout. *Economic Development Quarterly*, 18(4), syf. 354-367.

Hanhan, U. (2006). *Uluslararası Denizcilikte Donatan İşletmelerinin Personel Seçim Ölçütleri: İzmir Bölgesi Analizi*. DEU Sosyal Bilimler Enstitüsü Yüksek Lisans Tezi, İzmir: syf. 41.

Heaver, T. (1993). *Shipping and the Market for Shipping Services*. Syf. 227-248.

<https://lpi.worldbank.org/international/global>. Erişim tarihi: 03/04/2020.

Iannone, F. (2012). *The Private and Social Cost Efficiency of Port Hinterland Container Distribution Through a Regional Logistics System*. Syf. 46.

Institute of Shipping Economics and Logistics (I.S.L.). (2021). Bremen: Erişim Tarihi: 08/02/2022.

International Maritime Organization (I.M.O.). (2016). *Ship Port Interface for Energy Efficiency*. London: January. syf. 7.

International Monetary Fund (I.M.F.). (2018). *World Economic Outlook Update*. Washington: Erişim Tarihi: 01.05.2020.

International Transport Worker's Federation (I.T.F.). (2019). *Transport Outlook Report*. Erişim Tarihi: 13.02.2022. syf. 1-3.

Jafari, H. ve Khosheghbal, B. (2013). Studying Seaport's Hinterland-Foreland Concepts and the Effective Factors on Their Development. *International Research Journal of Applied and Basic Sciences*, ISSN, syf. 26-28.

Kabotaj Taşımacılığı Saha Etüdü. (2006). Başbakanlık Denizcilik Müsteşarlığı, syf. 1-3.

Kan, A. ve Akbaş, A. (2005). Lise Öğrencilerinin Kimya Dersine Yönelik Tutum Ölçeği Geliştirme Çalışması. *Mersin Üniversitesi Eğitim Fakültesi Dergisi*, 1(2), 227-237.

Korinek, J. ve Sourdin, P. (2009). *Maritime Transport Costs and Their Impact on Trade*. OECD Trade Policy Papers, No: 10, OECD Publishing, Paris, syf. 17-20.

Krugman, P. R. (1995). Growing World Trade: Causes and Consequences. *Brookings Papers on Economic Activity*, syf. 327.

Kwesi, B. J., Menachof, D. A. ve Talas, R. (2016). *Scenario Analysis and Disaster Preparedness for Port and Maritime Logistics Risk Management*. Accident Analysis & Prevention, syf. 75.

Leachman, R. (2008). Port and Modal Allocation of Waterborne Containerized Imports from Asia to the United States. *Transportation Research Part E*, 44, syf. 313-331.

Levinson, M. (2008). The Box: How The Shipping Container Made The World Smaller and The World Economy Bigger. *United States: Princeton University Press*.

Maralambides, E. (2000). *Liner Shipping Economics*. Center for Maritime Economics Logistics, Erasmus University, Rotterdam, syf. 56-57.

Martaş Liman. (2022). *Martaş Limanının Genel Özellikleri*. Erişim Tarihi: 11.01.2022.

Mathys, N. A. ve Grether, J. M. (2010). *Measuring the Pollution Terms of Trade with Technique Effects*. Mimeo University of Neuchatel, syf. 18.

Merk, O. ve Hesse, M. (2012). *The Competitiveness of Global Port-Cities: The Case of Hamburg*. OECD Regional Development Working Paper, Paris: syf. 11.

Merk, O., Ducruet, C., Dubarle, P., Haezendonck, E. ve Dooms, M. (2011). *Competitiveness of Port-Cities The Case of the Seine Axis (Le Havre, Rouen, Paris, Caen)-France*. OECD Regional Development Working Papers, syf. 7-11.

Morrissey, K. ve O'Donoghue, C. (2013). The Role of the Marine Sector in the Irish National Economy: An Input-Output Analysis. *Marine Policy* 37, syf. 230-238.

Musso, E., Benacchio, M. ve Ferrari, C. (2000). Ports and Employment in Port Cities. *International Journal of Maritime Economics*, Vol. 2, syf. 283-311.

Notteboom, T. (2008). *The Relationship Between Seaports and the Intermodal Hinterland in Light of Global Supply Chains: European Challenges*. Discussion Paper No: 2008-10, OECD International Transport Forum, Paris: syf. 16-18.

Organisation for Economic Co-Operation and Development/International Transport Worker's Federation (O.E.C.D./I.T.F.). (2008). *Port Competition and Hinterland Connections*. ITF Round Tables, No: 143, OECD Publishing, Paris: syf. 81.

Organisation for Economic Co-Operation and Development/World Trade Organization (O.E.C.D./W.T.O.). (2013). *Aid for Trade and Value Chains in Transport and Logistics*. OECD Publishing, syf. 1-71.

Our World In Data. (2016). *International-Trade*. Erişim Tarihi: 05.09.2021.

Öztek, Y. (1996). *İşletmeciler için Deniz Taşımacılığı El Kitabı*. Alfa Yayıncılık, syf. 18-20.

Pakdemir, I. M. (1991). *Deniz Yolu Yük Taşımacılığı; Yönetim ve Organizasyonu*. Beta Basım Yayım Dağıtım, İstanbul: syf. 24-47.

Pallis, A. A. (2002). *The Common EU Maritime Transport Policy: Policy Europeanisation in the 1990s*. Ashgate Publishing Company, Burlington, ABD: syf. 179.

Palliss, A. A., Vitsounis, T. K., De Langen, P. W. ve Notteboom, T. (2011). Port Economics, Policy and Management. *Content Classification and Survey*. *Transport Reviews*, 31(4), syf. 445-471.

Panayides, P. M. ve Song, D. W. (2009). Port Integration in Global Supply Chains: Measures and Implications for Maritime Logistics. *International Journal of Logistics: Research and Applications*, 12(2), syf. 133-145.

Panayides, P. M. ve Song, D. W. (2013). Maritime Logistics as an Emerging Discipline. *Maritime Policy and Management*, syf. 295-308.

Petit, S. J. ve Beresford, A. K. C. (2009). *Logistics and Operations Management Section*. Cardiff Business School, Cardiff University, Cardiff, UK: Syf. 236-238.

Radelet, S. ve Sachs, J. (1998). *Shipping Costs, Manufactured Exports, and Economic Growth*. Syf. 6-8.

Radonja, R. ve Jugovic, A. (2011). Shipowners Business Policy in The Context of Development in Environmental Legislation. *Pomorstvo Scientific Journal of Maritime Research*. Syf. 319.

Rasa, V. (2012). Maritime Sector Impact on The Economy of Lithuania. *Economics & Management*. Vol. 17, Issue 1, 3 Charts, syf. 73.

Reel, Y. ve Terzi, N. (2008). Dünya Denizcilik Sektörü ve Özelleştirme Uygulamaları. *Marmara Üniversitesi, İİBF Dergisi*, C. XXV, S. 2, syf. 54-55.

Rodal, A. ve Mulder, N. (1993). Partnerships, Devolution and Power-Sharing. *Issues and Implications for Management*, Optimum. Vol: 24, No: 3, syf. 2.

Rodrique, J. P. ve Notteboom, T. (2007). *Re-Assessing Port-Hinterland Relationships in the Context of Global Commodity Chains*. In Ports, Cities, and Global Supply Chains, London: Ashgate, syf. 51-66.

Sanchez, R., Hoffmann, J., Micco, A., Pizzolitto, G., Sgut, M. ve Wilmsmeier, G. (2003). Port Efficiency and International Trade: Port Efficiency as a Determinant of Maritime Transport Costs. *Maritime Economics & Logistics*, Vol. 5, syf. 199-218.

Sandberg, E. ve Abrahamsson, M. (2011). Logistics Capabilities for Sustainable Competitive Advantage. *International Journal of Logistics*, syf. 61-75.

Scherer, R. F., Wiebe, F. A., Luther, D. C. ve Adams, J. S. (1988). Dimensionality of Coping: Factor Stability Using the Ways of Coping Questionnaire, *Psychological Reports*, 63(3), 763-770. Aktaran: Tavşancıl, E. (2014). Tutumların Ölçülmesi ve SPSS ile Veri Analizi, Nobel, Ankara.

Seo, Y. J., Dinwoodie, J. ve Roe, M. (2015). The Measures of Supply Chain Collaboration in Container Logistics. *Maritime Economics and Logistics*, 17(3), syf. 292-314.

Sezer, H. (2008). *Düzenli Hat Taşımacılığında Nakliye Müteahhidinin Gemi Operatörü Seçimine Çok Kriterli Karar Destek Sistemi Yaklaşımı*. Yüksek Lisans Tezi, Dokuz Eylül Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, İzmir: syf. 4-18.

Sır, İ. H. (1988). *Konteyner Taşımacılığı ve Türkiyede ki Uygulaması*. Deniz Ticaret Odası Yayınları, İstanbul: syf. 61.

Deveci, D. A., Cerit, A. G. ve Sigura, J. (2001). Liner Agents and Container Port Service Quality. Barla, M. C., Roe, M. ve Gray, R. (Eds.), *Development in Maritime Transport and Logistics in Turkey*, UK: *Ashgate Publishing*, Syf. 184-207.

Singh, T. (2010). Does Domestic Saving Cause Economic Growth? *A Time-Series Evidence From India*. Vol. 32, Issue 2, syf. 231-253.

Sohn, J. R. ve Jung, C. M. (2009). The Size Effect of A Port on the Container Handling Efficiency Level and Market Share in International Transshipment Flow. *Maritime Policy and Management*, syf. 117-129.

Stojanovic, T. ve Farmer, C. (2013). The Development of World Oceans and Concepts of Sustainability. *Marine Policy*, syf. 157-165.

Stopford, M. (1988). *Marine Economics*. Harper Collins Academics, 1.b., London: syf. 15-38.

Stopford, M. (2009). *Maritime Economics*. New York: syf. 114.

- Sügen, Y. (2003). *Kaptanın Kılavuzu*. Beta Yayıncılık A.Ş. 4b. İstanbul: syf. 49.
- T.C. Başbakanlık Denizcilik Müsteşarlığı. (1997). *21. Yüzyıla Girenken Denizciliğimiz, Yatçılık*. Ankara: syf. 187-202.
- T.C. Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü. (2012). *Dünya’da ve Türkiye’de Ekonomik Gelişmeler ve Deniz Ticaretine Yansımaları*, syf. 11.
- Tabachnick, B. G. ve Fidel, L. S. (2014). *Using Multivariate Statistics*. USA: Pearson Education Limited.
- Talley, W. K. (2009). *Port Economics*. New York: Routledge. Syf. 8-13.
- Taneja, P., Walker, W. E., Ligteringen, H., Van Schuylenburg, M. ve Van Der Plas, R. (2010). Implications of An Uncertain Future for Port Planning. *Maritime Policy and Management*, 37 (3), syf. 221-245.
- Tekirdağ İl Sağlık Müdürlüğü. (2022). *Tekirdağ İlinin Sağlık Tesisleri*. Erişim Tarihi: 21.02.2022.
- Topuz, H. (2009). *Uluslararası Deniz Ticari Taşımacılığı ve Türkiye Ekonomisindeki Yeri*. Yayımlanmamış Yüksel Lisans Tezi, İstanbul Üniversitesi, İstanbul: syf. 219.
- Trakya Kalkınma Ajansı. (2022). *Trakya’nın 2021 Yılı İhracatı*. Erişim Tarihi: 12.02.2022.
- Tripathi, S. (2011). Ancient Maritime Trade of the Eastern Indian Littoral. *Research Communications, Current Science*, Vol. 100, April, syf. 1076-1086.
- Tuna, O. (1999). *Örgütsel Pazara Yönelik Hizmetlerde Algılanan Hizmet Kalitesi, Davranışsal Niyetler ve Müşteri Özellikleri İlişkisi: Konteyner Taşımacılığı Hizmetleri Üzerine Bir Araştırma*. İ.Ü. SBE Doktora Tezi, İstanbul: syf. 18-20.
- Tural, A. (1997). *Türk Deniz Taşımacılığı Sektöründe Tedarik Hizmeti Veren İşletmelerin Rolü ve Gelecek İçin Öneriler*. DEU, SBE, İzmir, syf. 39.
- Türkiye İstatistik Kurumu (T.Ü.İ.K.). (2015). *Dış Ticaret İstatistikleri*. Erişim Tarihi: 11/04/2020.
- Türkiye İstatistik Kurumu (T.Ü.İ.K.). (2020). *Dış Ticaret İstatistikleri*. Erişim Tarihi: 16.02.2022.
- Türkiye İstatistik Kurumu (T.Ü.İ.K.). (2021). *Dış Ticaret İstatistikleri*. Erişim Tarihi: 16.02.2022.
- Türkiye İstatistik Kurumu (T.Ü.İ.K.). (2022). *Tekirdağ İlinin Nüfus İstatistikleri*. Erişim Tarihi: 09.01.2022.
- Türkiye İstatistik Kurumu (T.Ü.İ.K.). (2022). *İllere Göre İthalat ve İhracat Verileri*. Erişim Tarihi: 08.02.2022.
- Türkiye İş Kurumu Genel Müdürlüğü (İŞKUR). (2021). *İşgücü Piyasası Araştırması Tekirdağ İli 2021 Yılı Sonuç Raporu*.

Türkiye Liman İşletmecileri Derneği (TÜRKLİM). (2021). *Türkiye'deki Limanların Yük Elleçleme Verileri*. Erişim Tarihi: 13.02.2022.

Türkiye Liman İşletmecileri Derneği (TÜRKLİM). (2022). *Türkiye'deki Limanların Yük Elleçleme Verileri*. Erişim Tarihi:19.02.2022.

Türkiye Ulaştırma ve Lojistik Meclisi Sektör Raporu. (2014). Erişim Tarihi: 11.04.2020.

Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı. (2021). *Limanlarımızda Yapılan Yükleme ve Boşaltma Faaliyetleri*. Erişim Tarihi: 10.02.2022.

Uluslararası Taşımacılık ve Lojistik Hizmet Üretenleri Derneği (U.T.İ.K.A.D.). (2020). *Lojistik Sektörü Raporu*. syf. 51-53.

United Nations Economics Commission for Europe (U.N.E.C.E.). (2010). *Annual Report*. Geneva: syf. 90-91.

Usbaş, C. (2005). *Türkiye'de Deniz yolu Yük Taşımacılığının Sorunları ve Çözüm Önerileri*. Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Dokuz Eylül Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, İzmir: syf. 52.

Val, S. ve Roldan, F. (2013). Spanish Port Hinterland Intermodal Information-Futuremed Pilot. *International Journal of Advanced Logistics*, 2(2), syf. 1-17.

Verhetsel, A. ve Sel, S. (2009). World Maritime Cities: From Which Cities Do Container Shipping Companies Make Decisions. *Transport Policy*, Vol. 16, No: 5, syf. 240-250.

Verhoeven, P. (2010). A Review of Port Authority Functions: Toward a Renaissance? *Maritime Policy and Management*, The Flagship Journal of International Shipping and Port Research, syf. 247-270.

Wiegmans, B., Van Der Hoest, A. ve Notteboom, T. (2008). Port and Terminal Selection by Deep-Sea Container Operators. *Maritime Policy and Management*, 35(6), syf. 517-534.

Wilmsmeier, G., Hoffmann, J. ve Sanchez, R. (2006). The Impact of Port Characteristics on International Maritime Transport Costs. *Research in Transport Economics*, Vol. 16, syf. 117-140.

Yercan, H. F. (1996). *Liman İşletmeciliği ve Yönetimi*. Mersin Deniz Ticaret Odası Yayını, Necdet Bükey Matbaacılık, syf. 16-83.

Yılmaz, M. H. (2013). *Güvenlik Kavramında Yeni Bir Boyut; Ekonomi Güvenliği, Türkiye Ne Kadar Güvende?* Stratejik Düşünce Enstitüsü, Ekonomi Programı Koordinatörlüğü, Nisan, syf. 1-84.

Yochum, G. R. ve Agarval, V. B. (1987). Economic Impact of a Port on a Regional Economy: Note. *Growth and Change*, 18 (3), syf. 74-87.

Yürüyen, U. M. (2003). *Deniz Ticaretinde Elektronik Satış Yöntemi*. Dokuz Eylül Yayınları, İzmir, syf. 55-76.

Zohil, J. ve Prijon, M. (1999). The MED Rule: The Interdependence of Container Throughput and Transshipment Volumes in the Mediterranean Ports. *Maritime Policy and Management*, syf. 175-193.



EK-1

SANAYİ İŞLETMESİ ANKET FORMU



Sayın Katılımcı,

Bu anket formu “**Tekirdağ İlinde Deniz Taşımacılığının Önemi ve Sosyo-Ekonomik Katkılarının Analizi**” konulu Doktora çalışmasının saha araştırması kısmı ile ilgilidir. Bu çalışma Namık Kemal Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü İşletme Yönetimi Anabilim Dalı Doktora Tez’inin verilerinde kullanılacaktır.

Vermiş olduğunuz cevaplar ile yaptığımız değerli katılımlarınız için ilginize şimdiden teşekkür ederiz.

Araştırma Danışmanı: Prof. Dr. Ahmet KUBAŞ

Araştırma Yetkilisi: Seçkin GÜN

Araştırmacı Tarafından Doldurulacaktır:

Araştırmacının Adı:	Görüşme Tarihi ve Saati:
---------------------	--------------------------

A. Kişisel Özellikler

1. Cinsiyetiniz?	1 <input type="checkbox"/> Kadın	2 <input type="checkbox"/> Erkek		
2. Yaşınız?				
3. Eğitim Durumunuz	1 <input type="checkbox"/> İlkokul	2 <input type="checkbox"/> Ortaokul	3 <input type="checkbox"/> Lise	
	4 <input type="checkbox"/> Meslek Yüksek Okulu	5 <input type="checkbox"/> Lisans		
	6 <input type="checkbox"/> Yüksek Lisans	7 <input type="checkbox"/> Doktora		
4. Çalışan Grubunuz?	Mavi Yaka.....Kişi	Beyaz Yaka.....Kişi		
5. İşletmedeki Pozisyonunuz?	1 <input type="checkbox"/> İşçi	2 <input type="checkbox"/> Memur	3 <input type="checkbox"/> Uzman Yardımcısı	
	4 <input type="checkbox"/> Uzman	5 <input type="checkbox"/> Şef	6 <input type="checkbox"/> Yönetici	
	7 <input type="checkbox"/> Genel Müdür Yardımcısı	8 <input type="checkbox"/> Genel Müdür		
	9 <input type="checkbox"/> Direktör	10 <input type="checkbox"/> İşveren	11 <input type="checkbox"/> Müdür	12 diğer <input type="checkbox"/>
6. İşletme Bünyesindeki Toplam Çalışma Sürenizi Yıl-Ay-Gün Olarak Belirtiniz/...../.....			

B. İşletme Bilgileri

1. İşletmenin Faaliyet Gösterdiği Sektör?	1 <input type="checkbox"/> Gıda	2 <input type="checkbox"/> Tekstil	3 <input type="checkbox"/> Maden		
	4 <input type="checkbox"/> Kimya	5 <input type="checkbox"/> Otomotiv Yan Sanayi	6 <input type="checkbox"/> Demir Çelik	7 <input type="checkbox"/> Turizm	
	8 <input type="checkbox"/> Lojistik	9 <input type="checkbox"/> Tarım Makineleri/Makine	10 <input type="checkbox"/> Kâğıt ve Mukavva		
	11 <input type="checkbox"/> Kauçuk ve Plastik	12 <input type="checkbox"/> Cam	13 <input type="checkbox"/> Deri	14 <input type="checkbox"/> Entegre Hayvancılık	
	15 <input type="checkbox"/> Giyim	16 <input type="checkbox"/> Enerji	17 <input type="checkbox"/> Diğer.....		
2. İşletmenin Faaliyet Süresini Yıl-Ay-Gün Olarak Belirtiniz/...../.....				
3. Çalışan Sayısı	1 <input type="checkbox"/> 10 kişiden az	2 <input type="checkbox"/> 10 – 50	3 <input type="checkbox"/> 51 – 249		
	4 <input type="checkbox"/> 250 – 500	5 <input type="checkbox"/> 501 ve üzeri			
	Mavi Yaka	Beyaz Yaka			
4. İşletmenin Fonksiyonu (Birden fazla işaretleyebilirsiniz)?	1 <input type="checkbox"/> İhracatçı	2 <input type="checkbox"/> İthalatçı	3 <input type="checkbox"/> Üretici	4 <input type="checkbox"/> Bayi	5 <input type="checkbox"/> Pazarlamacı
	6 <input type="checkbox"/> Distribütör	7 diğer.....			
5. İşletme Merkezinin Bulunduğu İlçe Adı					
6. İşletmenin Hukuki Niteliği?	1 <input type="checkbox"/> Anonim Şirket	2 <input type="checkbox"/> Limited Şirket	3 <input type="checkbox"/> Kolektif Şirket		
	4 <input type="checkbox"/> Komandit Şirket	5 <input type="checkbox"/> Şahıs İşletmesi	6 <input type="checkbox"/> Diğer		
7. İşletmenin Mülkiyet Durumu?	1 <input type="checkbox"/> Yabancı Sermayeli	2 <input type="checkbox"/> Yerli Sermayeli	3 <input type="checkbox"/> Yabancı ve Yerli Sermayeli		
	4 <input type="checkbox"/> Yabancı ve Yabancı Sermayeli	5 <input type="checkbox"/> Çokuluslu	6 <input type="checkbox"/> Diğer...		

8. İşletmenin Adı
9. İşletmenin Adresi
10. Telefon / Faks
11. Kaç Vardiya Çalışıyorsunuz

C. Katılımcıların Seçeceği Likert Sorular

Lütfen aşağıda belirtilen sorulara düşüncelerinize göre uygun seçeneği işaretleyiniz.

	Kesinlikle Katılmıyorum	Katılmıyorum	Kararsızım	Katılıyorum	Kesinlikle Katılıyorum
1-Deniz yolu Taşımacılığı Tekirdağ'a Ekonomik Katkı Sağlamaktadır					
2-Bölgeye Yapılacak Yatırımlarda Artış Sağlanmaktadır					
3-Deniz yolu Taşımacılığı Bulunmayan Bölgelerdeki İşletmelere Göre Rekabet Avantajı Sağlamaktadır					
4-Sanayi Sektörünün Gelişmesine Katkı Sağlamaktadır					
5-Entegre Ulaşım Hatlarında Yatırımlar Artmaktadır					
6-Beyaz ve Mavi Yaka Çalışan Gruplarında Uzmanlaşma Artmaktadır					
7-İstihdama Olumlu Katkılar Sağlamaktadır					
8-Bölgeyi Sosyoekonomik Olarak Kalkındırmaktadır					
9-Tekirdağ'daki Deniz yolu Taşımacılığının Bölgedeki İşletmeler ile Entegre Çalışmaları Sonucu Teknoloji Firmalarının Sayısı Artmaktadır					
10-Deniz yolu Taşımacılığına Bağlı Olarak Lojistik Konusunda Yapılan Eğitim Programları Artmaktadır					
11-Sanayinin Uluslararası Alandaki Pazar payı Artmaktadır					
12-Sanayinin İhracattaki Payı Artmaktadır					
13-Sanayinin İthalat Yükleri Artmaktadır					
14-Devletin Bölgeye Alt Yapı ve Üst Yapı Çalışmalarında Yatırımları Artmaktadır					
15-Bölge Dışarıdan Göç Ararak Sosyal Sorunlarla Karşılaşmaktadır					

16-Bölgeye Yerli ve Yabancı Sermayenin Gelmesinde Önemli Rol Oynamaktadır					
17-Toplumsal Problemlerin Önlenmesinde Önemli Etkileri Bulunmaktadır					
	Kesinlikle Katılmıyorum	Katılmıyorum	Kararsızım	Katılıyorum	Kesinlikle Katılıyorum
18-Bölgedeki İşletmelere Tedarik Zinciri Operasyonlarında Alternatif İmkânlar Sağlamaktadır					
19-Alternatif Taşıma İmkânları Çekici Güç Olmaktadır					
20-Bölgede Girişimcilik Potansiyeli Artarak Gelişimine İmkân Sağlamaktadır					
21-Bölgede Üretimin Artması ve Katma Değeri Yüksek Ürünlerin Taşımacılığı Doğmaktadır					
22-Daha Ucuz Taşıma İmkânı Sağlamaktadır					
23-Bölgede Kentleşmeye Katkı Sağlamaktadır					
24-Tekirdağ'ın Lojistik Üs Olma Özelliği Ön Plana Çıkmaktadır					
25-Taşımacılıkta Deniz yolu Taşımacılığı Tercih Sebebi Olmaktadır					
26-Trakya'nın Üç Bölgeye Kıyısının Olması, Deniz yolu Taşımacılığının Cazip Hale Gelmesinde Önemli Etkileri Olmaktadır					
27-Bölgenin Avrupa ve İstanbul'a yakın olması Lojistik Merkez Olması Açısından Daha Cazip Hale Getirmektedir					
28-Bölgede Deniz yolu Taşımacılığında Entegre Taşımacılık İmkânı Bulunmaktadır					
29-Deniz yolu Taşımacılığındaki Tek Pencere Sistemleri Gibi İmkânlar Bu Taşımacılığı Tercih Sebebi Olarak Kılmaktadır					
30-Müşteriler İçin Deniz yolu Taşımacılığı Daha Az Riskli Taşıma Yöntemi Olarak Görülmektedir					
31-Konteynerler ile Taşıma Kapasitesinin Artacağını Göstererek Konteyner Gemileri ve Limanlarının Önemi Artacaktır					

32-Acenteler ve Liman İşletmeleri Sanayi Sektörünün Beklentilerine Cevap Verebilmektedir					
33-Deniz yolu Taşımacılığı Bölgenin Lojistik Potansiyelinin Oluşumuna Öncülük Etmektedir					
34-Tehlikeli Madde Depolama Alanlarının Yetersizliğinden Kaynaklanan Eksikliklerden Dolayı Alternatif Taşıma Yolları Tercih Edilmektedir					
	Kesinlikle Katılmıyorum	Katılmıyorum	Kararsızım	Katılıyorum	Kesinlikle Katılıyorum
35-İdari Yönetimlerin Bölgede Lojistik Sektörünü Cazip Hale Getirmek İçin Çalışmaları Bulunmaktadır					
36-Kara Yollarında AB Kota Sistemi Bu Sayede Aşılabilir					
37-Yüksek Tonajlı Yük Taşınabilir					
38-Demiryolu Taşımacılığının Yükünü Alıyor					
39-Karayollarında Trafiği Rahatlatıyor					
40-Sınır Kapılarını Rahatlatıyor					
41-Yolların Aşınmasını Önüyor					
42-Liman İşletmeciliği Karayolu Ağının Gelişmesine Katkı Sağlamaktadır					
43-Liman İşletmeciliği Demiryolu Ağının Gelişmesine Katkı Sağlamaktadır					
44-Deniz Taşımacılığını Kullanan İşletmelerin Rekabet Gücü Artmaktadır					
45-Elleçleme Ekipmanlarındaki Yetersizlikler Bölgede Lojistik Faaliyetlerinin Tercihinde Olumsuz Etkiler Bırakmaktadır					

D. Size Uygun Olduğunu Düşündüğünüz Seçeneği İşaretleyiniz.

Yük Taşımacılığı Tercihiniz Hangisidir?

Tercih Edilen Yük Taşımacılığı Türü	Ulusal Alanda	Uluslararası Alanda
1-Karayolu Taşımacılığı	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
2-Havayolu Taşımacılığı	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
3-Deniz yolu Taşımacılığı	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
4-Demiryolu Taşımacılığı	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
5-Boru Hattı Taşımacılığı	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
6-Kombine Taşımacılık	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Gümrük İşlemlerini Belirtilen Kriterlere Göre İşaretleyiniz.

1: Çok Yavaş, 2: Yavaş, 3: Orta, 4: Hızlı, 5: Çok Hızlı

	1	2	3	4	5
1-Yüklerin Gümrükleme Süreçleri					
2-Gümrük Onay Süreçleri					
3-Beyanların Kontrolü					
4-İşlem Süresi					
5-Muhasebeleştirme Süreçleri					
6-Diğer					

Uluslararası Alanda İthalat ve İhracat Yaptığınız Bölgeler Hangileridir?

1-Batı Avrupa 2-Kuzey Amerika 3-Uzakdoğu 4-Doğu Avrupa

5-Güney Amerika 6-Orta ve Güney Afrika 7-Diğer.....

Deniz yolu Taşımacılığında Karşılaşılan Aşağıdaki Maddeleri Seçeneklere Göre İşaretleyiniz.

1: Çok Nadir, 2: Ara Sıra, 3: Nadiren, 4: Sık, 5: Çok Sık

	1	2	3	4	5
1-İklim Koşullarındaki Olumsuzluklar					
2-Yükün Hasarsız Teslim Edilmesi					
3-Yükün Doğru Teslim Edilmesi					
4-Bürokrasi					
5-Alt Yapı Sorunu					
6-Gümrük İşlemlerindeki Gecikmeler					
7-Yükün İstenilen Sürede Teslim Edilmesi					
8-Gemi Trafığı					
9-Geminin Demuraja Girmesi					
10-Diğerleri.....					

Türkiye’de Hangi Bölgeler Arası Yük Ticaretinde Bulunmaktasınız.

	Sevk Edilen Yük	Tedarik Edilen Yük
1-Marmara Bölgesi		
2-Akdeniz Bölgesi		
3-İç Anadolu Bölgesi		
4-Doğu Anadolu Bölgesi		
5-Karadeniz Bölgesi		
6-Güney Doğu Anadolu Bölgesi		
7-Ege Bölgesi		

İşletmenizin Bölgede Karşılaştığı Temel Sorunları Önem Derecesine Göre İşaretleyiniz.

	Hiç Önemsiz	Önemsiz	Kararsızım	Önemli	Çok Önemli
1-Uzman Personel Eksikliği					
2-Teşvik İmkânının Olmaması					
3-Vergi Oranlarındaki Yükseklik					
4-Lojistik Sektöründeki Bürokrasi					
5-Sermaye Tedarikindeki Faiz Oranları					
6-Deniz yolu Taşımacılığındaki Yetersizlikler					
7-Ulaşım Kanallarındaki Yetersizlikler					
8-Lojistik Taşımacılığındaki Maliyetler					
9-Sanayi Sektöründeki Eksiklikler					
10-Diğer.....					

Yük Taşımacılığında Etkili Olan Maddeleri Önem Derecesine Göre İşaretleyiniz.

	Hiç Önemsiz	Önemsiz	Kararsızım	Önemli	Çok Önemli
1-Hız					
2-Güvenlik					
3-Kalite					
4-Müşteri İlişkileri					
5-Beklentileri Yerine Getirme Yeteneği					
6-Yenilikçi İşletme Anlayışı					
7-Kurum Kültürü					
8-Sözleşme Şartlarındaki Uyum					
9-Çevreci Olması					
10-Teknolojik Alt Yapı					

11-Navlun Fiyatlarının Ucuz Olması					
12-Diğer.....					

E. Açık Uçlu Sorular

Tekirdağ'daki sanayi kuruluşları yüklerini neden İstanbul'daki limanlardan getirtmektedirler?

.....

Bölgedeki deniz yolu ve liman işletmelerinin sanayi işletmeleri için alternatif taşıma yöntemi olduğunu düşünüyor musunuz?

.....

Tekirdağ'daki deniz yolu taşımacılığının geleceği hakkında neler düşünüyorsunuz?

.....

Türkiye'nin Dünya da ilk on ekonomi arasına girme çalışmalarında Tekirdağ'daki deniz yolu ve liman işletmelerinin katkıları neler olabilir?

.....

Tekirdağ'daki transit konteyner limanının bölge sanayicisine nasıl bir katkısı olduğunu düşünüyorsunuz?

.....

Sanayi ile limanlar arası demiryolunun entegre edilmemesi yük taşımacılığını deniz yolundan alternatif taşımacılığa yönlendirmekte midir?

.....

Limanların özel sektörün yönetimine geçmesiyle sanayicilerin yük taşımacılığındaki kararlarını nasıl etkilemektedir?

.....

Kuzey Marmara Otoyol yatırımı bölgedeki lojistik hareketliliği ne yönde etkileyecektir?

.....

İstanbul Tüp Geçit Projesi bölgedeki lojistik hareketliliği ne yönde etkileyecektir?

.....

3. Köprü ulaşım yatırımları bölgedeki lojistik hareketliliği ne yönde etkileyecektir?

.....

Tekirdağ da yapılması planlanan TORSAB projesinin bölgedeki lojistik sektörü ve deniz yolu taşımacılığını nasıl etkileyecektir?

.....

Kanal İstanbul Projesinin hayata geçirilmesiyle, bölgedeki liman ve deniz yolu işletmeleri bu projeden nasıl etkileneceklerdir?

.....

İşletmenizin bu bölgede kurulması için herhangi bir teşvikten yararlandınız mı?

.....

İşletmeniz ile liman arasındaki mesafe ne kadardır?

.....

Deniz yolu taşımacılığı ve liman işletmeleri hizmetleri veren firmalardan beklentileriniz nelerdir?

.....

İşletmenizin yaşadığı en önemli başlıca problemler nelerdir?

.....

